

Anderson Andrade Minichiello

**A DINÂMICA DO ESPAÇO URBANO NO DISTRITO DO RIBEIRÃO
DA ILHA: Estudo de caso do Bairro Carianos, Florianópolis/SC**

Trabalho de Conclusão de Curso submetido(a)
ao Programa de Graduação em Geografia da
Universidade Federal de Santa Catarina para a
obtenção do Grau de Bacharel em Geografia
Orientador: Prof. Dr. José Messias Bastos

Florianópolis
2018

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

Minichiello, Anderson Andrade
A DINÂMICA DO ESPAÇO URBANO NO DISTRITO DO
RIBEIRÃO DA ILHA : Estudo de caso do Bairro
Carianos, Florianópolis/SC / Anderson Andrade
Minichiello ; orientador, José Messias Bastos,
2018.
78 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) -
Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de
Filosofia e Ciências Humanas, Graduação em
Geografia, Florianópolis, 2018.

Inclui referências.

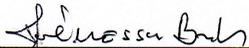
1. Geografia. 2. Dinâmica Geoeconômica. 3. Espaço
Urbano. 4. Evolução Urbana. I. Bastos, José Messias
. II. Universidade Federal de Santa Catarina.
Graduação em Geografia. III. Título.

Anderson Andrade Minichiello

**A DINÂMICA DO ESPAÇO URBANO NO DISTRITO DO RIBEIRÃO
DA ILHA: Estudo de caso do Bairro Carianos, Florianópolis/SC**

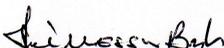
Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado para obtenção do Título de “Bacharel em Geografia” e aprovado em sua forma final pelo Programa de Graduação em Geografia

Florianópolis, 28 de junho de 2018.



Prof. Dr. José Messias Bastos
Coordenador do Curso

Banca Examinadora:



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



Prof.^a Dr.^a Maria Helena Lenzi
Universidade Federal de Santa Catarina



Msc. João Victor Moré Ramos
Universidade Federal de Santa Catarina

Este trabalho é dedicado à família, amigos,
orientador e a todos que apoiaram a minha
trajetória.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente aos meus pais e ao meu irmão por terem me incentivado durante toda esta jornada sem perderem a fé ou esperança.

A todos os docentes do curso de Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina pela dedicação ao longo destes anos.

À professora Maria Helena Lenzi, por seus ensinamentos e confiança ao longo da supervisão desta monografia. É um prazer tê-la na banca examinadora.

Ao meu orientador, professor José Messias Bastos, que me ajudou em minha trajetória acadêmica, e em especial na elaboração deste trabalho, pelo suporte e incentivo, tendo paciência durante esta caminhada, tornando possível a conclusão desta monografia.

Por fim, agradeço a presença de todos na banca examinadora.

“O espaço reproduz a totalidade através das transformações determinadas pela sociedade, modos de produção, distribuição da população, entre outras necessidades, desempenham funções evolutivas na formação econômica e social, influencia na sua construção e também é influenciado nas demais estruturas de modo que torna um componente fundamental da totalidade social e de seus movimentos.”

Milton Santos (1979) - Espaço e Sociedade

RESUMO

O presente trabalho consiste em avaliar e descrever a evolução urbana e seus impactos no Distrito do Ribeirão da Ilha a partir da análise das transformações decorrentes da dinâmica imposta pelas políticas públicas e outros investimentos que proporcionaram um alto crescimento demográfico e econômico nas últimas décadas no distrito e especialmente no bairro do Carianos, bem como para o município como um todo. A metodologia se dá a partir do referencial teórico e pesquisa bibliográfica, assim como da análise de imagens aéreas. Com a caracterização geográfica e o estudo da ocupação a partir da formação socioespacial no distrito do Ribeirão da Ilha e do bairro Carianos, poderá ser verificado como é feita a utilização do espaço urbano e sua atual dinâmica com a identificação dos fatores que modificaram o espaço e suas relações, além da possibilidade de áreas de expansão. Por meio da análise geográfica é feita a confecção de mapas demonstrando a evolução urbana no espaço e contextualizando com os fatores históricos presentes na dinâmica distrito do Ribeirão da Ilha e do bairro Carianos.

Palavras chave: Ribeirão da Ilha. Carianos. Dinâmica Geoeconômica. Espaço Urbano. Evolução Urbana.

ABSTRACT

The present work consists of evaluating and describing the urban evolution and its impacts in the District of Ribeirão da Ilha, based on the analysis of the changes resulting from the dynamics imposed by public policies and other investments that have provided a high demographic and economic growth in the last decades in the district and especially in the neighborhood of the Carianos, as well as for the municipality as a whole. The methodology will be based on the theoretical reference and bibliographical research, as well as the analysis of aerial images. With the geographic characterization and the study of the occupation from the socio-spatial formation in the district of Ribeirão da Ilha and the Carianos neighborhood, it can be verified how the urban space is used and its current dynamics with the identification of the factors that have modified the space and their relations, in addition to the possibility of expansion areas. Through the geographic analysis, maps are made showing the urban evolution in the space and contextualizing with the historical factors present in the dynamic district of Ribeirão da Ilha and the Carianos neighborhood.

Key words: Ribeirão da Ilha. Carianos. Geoeconomic Dynamics. Urban Space. Urban Evolution.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Ponte Hercílio Luz com a pista de madeira na década 1930	31
Figura 2 – Ponte Hercílio Luz na década de 1970	31
Figura 3 – Ponte Hercílio Luz atualmente passando por reformas	32
Figura 4 – Obras no Aterro da Baía Sul em 1975	33
Figura 5 – Aterro da Baía Sul em 2010	33
Figura 6 – Via Expressa Sul em 2008.....	34
Figura 7 – Evolução do aterro da Baía Sul e da Via Expressa Sul	35
Figura 8 – Local do Aeroporto no Bairro Carianos em 1938	36
Figura 9 – Aeroporto em 1957.....	37
Figura 10 – Casarios no Ribeirão Da Ilha.....	38
Figura 11 – Estádio da Ressacada	40
Figura 12 – Terminal do Aeroporto Internacional Hercílio Luz.....	40
Figura 13 – Restaurante Ostradamus no Ribeirão da Ilha.....	50
Figura 14 – Localização da Avenida Dep. Diomício Freitas no Carianos	51
Figura 15 – Localização dos Principais Empreendimentos no Carianos	53
Figura 16 – Sede administrativa da Clemar Engenharia no Carianos	54
Figura 17 – Ortofoto do Distrito do Ribeirão da Ilha em 1957.....	56
Figura 18 – Ortofoto do Distrito do Ribeirão da Ilha em 1977.....	59
Figura 19 – Ortofoto do Distrito do Ribeirão da Ilha em 1994.....	62
Figura 20 – Imagem de satélite do Distrito do Ribeirão da Ilha em 2018	65
Figura 21 – Projeto de Acesso ao novo terminal do Aeroporto	71
Figura 22 – Novo terminal do Aeroporto em construção	72
Figura 23 – Obra da duplicação da Avenida Deputado Diomício Freitas.....	73
Figura 24 – Obra do acesso ao novo terminal do Aeroporto	73
Figura 25 – Obra do acesso ao Estádio da Ressacada.....	74

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – População e Crescimento (var %) – 1970 a 2010	47
Tabela 2 – Produto Interno Bruto (em mil reais) e Crescimento (var %) – 2002/2015	47

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Distritos Administrativos de Florianópolis.....	42
Mapa 2 - Localização da RESEX do Pirajubaé	44
Mapa 3 - Mancha Urbana do Distrito do Ribeirão da Ilha em 1957.....	57
Mapa 4 - Mancha Urbana do Distrito do Ribeirão da Ilha em 1977.....	60
Mapa 5 - Mancha Urbana do Distrito do Ribeirão da Ilha em 1994.....	63
Mapa 6 - Mancha Urbana do Distrito do Ribeirão da Ilha em 2018.....	66
Mapa 7 - Evolução da Mancha Urbana do Distrito do Ribeirão da Ilha	68

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
PMF – Prefeitura Municipal de Florianópolis
BESC – Banco do Estado de Santa Catarina S.A.
ELETROSUL – Eletrosul Centrais Elétricas S.A.
CELESC – Centrais Elétricas de Santa Catarina S.A.
UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina
DER – Departamento de Estradas de Rodagem
DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
SANTUR – Santa Catarina Turismo S/A
SDS – Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico Sustentável
IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis
INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
RESEX – Reserva Extrativista
APP – Área de Preservação Permanente
GLOVIS – USGS Global Visualization Viewer
BAFL – Base Aérea de Florianópolis
AVAI F.C. – Avaí Futebol Clube
PIB – Produto Interno Bruto
SIDRA – Sistema IBGE de Recuperação Automática
POE – Plano Federal de Obras e Equipamentos
PLAMEG – Plano de Metas do Governo
INTELBRAS – Indústria de Telecomunicação Eletrônica Brasileira S/A
DEINFRA-SC – Departamento de Infraestrutura de Santa Catarina

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	17
1.1 OBJETIVOS.....	18
1.1.1 Objetivo Geral.....	18
1.1.2 Objetivos Específicos.....	18
1.2 METODOLOGIA.....	18
1.3 REFERENCIAL BIBLIOGRÁFICO	19
1.3.1 O espaço urbano e as combinações geográficas	19
1.3.2 A Formação socioespacial	22
2. A ORIGEM E A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA ILHA DE SANTA CATARINA	24
2.1 A OCUPAÇÃO PORTUGUESA EM NOSSA SENHORA DO DESTERRO	24
2.2 O COMÉRCIO NO PERÍODO PRÉ-INDUSTRIAL EM SANTA CATARINA ...	27
2.3 A INDUSTRIALIZAÇÃO E O DESENVOLVIMENTO CATARINENSE	28
2.3.1 O Desenvolvimento na Grande Florianópolis	29
2.3.1.1 Ponte Hercílio Luz	30
2.3.1.2 Via Expressa Sul	32
2.3.1.3 Aeroporto Internacional Hercílio Luz	35
2.4 O DESENVOLVIMENTO DO DISTRITO DO RIBEIRÃO DA ILHA A PARTIR DE 1970.....	37
2.4.1 O Desenvolvimento no Carianos	38
3. CARACTERIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO GEOECONÔMICO ...	41
3.1 A CARACTERIZAÇÃO GEOGRÁFICA DO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS E DO DISTRITO DO RIBEIRÃO DA ILHA	41
3.1.2 A Caracterização Geográfica do Distrito do Ribeirão da Ilha e Bairro Carianos.....	42
3.2 A DINÂMICA ECONÔMICA E DEMOGRÁFICA DO NÚCLEO METROPOLITANO DE FLORIANÓPOLIS A PARTIR DA DÉCADA DE 1950.....	45
3.3 A DINÂMICA ECONÔMICA E DEMOGRÁFICA DO DISTRITO DO RIBEIRÃO DA ILHA E DO CARIANOS A PARTIR DA DÉCADA DE 1950	48

3.3.1 O Distrito do Ribeirão da Ilha.....	48
3.3.2 O Carianos.....	50
4. ESPACIALIZAÇÃO DOS DADOS	55
4.1 A EVOLUÇÃO URBANA NO DISTRITO DO RIBEIRÃO DA ILHA	55
4.1.1 O Distrito do Ribeirão da Ilha em 1957.....	55
4.1.2 O Distrito do Ribeirão da Ilha em 1977.....	58
4.1.3 O Distrito do Ribeirão da Ilha em 1994.....	61
4.1.4 O Distrito do Ribeirão da Ilha em 2018.....	64
4.1.5 Evolução Urbana entre o período de 1957 e 2018.....	67
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	69
REFERÊNCIAS	75

1. INTRODUÇÃO

O município de Florianópolis apresentou um grande crescimento populacional nas últimas décadas como registrado nos censos populacionais recebendo um grande fluxo migratório do interior do estado, assim como dos estados vizinhos. A capital catarinense no censo demográfico de 2010 registrou uma população de 421.240 habitantes (IBGE), se destacando com sua alta taxa de crescimento em relação ao último censo realizado em 2000, de 23,2%. Florianópolis se destacou com um dos municípios que apresentaram maior crescimento no período na Região Sul.

O sul da ilha de Santa Catarina passou por ocupações mais adensadas e muito mais recentes quando comparadas ao norte da capital catarinense, fato que motivou a construção do aterro da baía sul e conseqüentemente da Via Expressa Sul e assim, atraindo novos empreendimentos imobiliários e ampliando o fluxo do turismo na região. É importante lembrar que o sul da ilha conta com o Aeroporto Hercílio Luz, criando uma rede de serviços e gerando empregos.

Nas últimas décadas, como observado anteriormente, o sul da ilha e em especial o Distrito do Ribeirão da Ilha passou por profundas transformações decorrentes da dinâmica imposta pelas políticas públicas e outros investimentos como o Bairro Carianos devido sua localização próxima à sede do município de Florianópolis, e assim como Bairro do Ribeirão da Ilha apesar de possuir uma ocupação mais antiga, houve mudanças com o aumento do turismo com a rota gastronômica com produção de ostras e berbigões.

Há uma nítida percepção da expansão urbana com alto grau de acentuação nos últimos anos, e assim promovendo alterações que vem modificando a dinâmica do bairro Carianos, como a duplicação da principal avenida do bairro Carianos e o novo acesso ao terminal do Aeroporto, que irá alterar ainda mais a organização espacial do sul da ilha.

O Bairro Carianos, que se localiza no sul da ilha (12º distrito - Ribeirão da Ilha), é formado pelos setores do Carianos e Ressacada, possuindo uma população total em 2010 de 7.717 habitantes, sendo que em 2000 a população total era de 5.346 habitantes de acordo com os censos de 2000 e 2010 (IBGE).

Em seu histórico o bairro apresenta tendência ao crescimento populacional desde a implantação de grandes empreendimentos e de políticas públicas, como o Estádio da Ressacada, Via Expressa Sul e principalmente o Aeroporto.

O aumento do adensamento urbano traz como consequência a especulação imobiliária no Sul da ilha, principalmente nos bairros Carianos e Tapera, assim como em bairros do distrito vizinho, como Rio Tavares e o Campeche. Onde antes era apenas utilizado para agricultura, com grandes

fazendas e engenhos de farinha, agora veem condomínios horizontais, loteamentos e diversos investimentos públicos e privados, muitos impulsionados pela instalação de novas infraestruturas no sul da ilha, como o novo Aeroporto e seu acesso, os Elevado do Rio Tavares e do Trevo da Seta, Duplicação da Avenida Diomício Freitas e outros, que ganharam impulso com o aumento do turismo e a proximidade com Centro do município, atraindo novos moradores para a região Sul da Ilha.

1.1 OBJETIVOS

1.1.1 Objetivo Geral

Analisar o processo de evolução urbana e o desenvolvimento geoeconômico no distrito do Ribeirão da Ilha, com foco no Bairro Carianos.

1.1.2 Objetivos Específicos

- 1) Caracterizar geograficamente o distrito do Ribeirão da Ilha e o bairro Carianos com análise por meio do uso da combinação geográfica.
- 2) Demonstrar os fatores que impulsionaram o crescimento do bairro e a importância dos empreendimentos no contexto do bairro Carianos e no município de Florianópolis a partir da análise do espaço urbano e da formação socioespacial ao longo da história.
- 3) Identificar se existe tendência de expansão urbana futura do bairro e áreas adjacentes.

1.2 METODOLOGIA

Todo o processo metodológico permitirá encontrar resultados que satisfaçam a pesquisa, a fim de tirar conclusões com embasamento suficiente sobre o estudo.

Serão realizadas pesquisas bibliográficas, trabalho de campo, levantamento de dados, apresentação e análise de dados referentes à evolução urbana e sua dinâmica no distrito do Ribeirão da Ilha e mais especificamente do bairro Carianos, com intuito de caracterizar geograficamente, bem como apresentar dados complementares quanto ao seu histórico (ocupação, economia e demografia). A utilização dos dados permitirá a análise dos fatores que impactaram na ocupação da região, além de facilitar a compreensão com o uso conjunto dos métodos que serão utilizados no presente trabalho.

Para poder fazer os comparativos da expansão urbana da área de estudo serão utilizadas imagens aéreas do Geoprocessamento Corporativo da PMF como apoio de imagens orbitais e ortofotos dos anos de 1957, 1977, 1994 e 2018, ao qual ajudará a compreender como se deu a ocupação e o uso do solo no bairro e no distrito de Ribeirão da Ilha, identificando áreas urbanas, vazios urbanos e os recursos naturais de maior relevância como Áreas de preservação, lagoas, praias, rios, entre outras feições que caracterizam a região, assim permitindo a espacialização dos dados com a confecção de mapas.

1.3 REFERENCIAL BIBLIOGRÁFICO

Existem trabalhos voltados ao estudo e análise da dinâmica urbana, onde alguns apresentam foco no estudo do comércio e serviços em determinada localidade, com a análise voltada aos circuitos da economia (inferior e superior) ou apenas aos registros históricos. Quanto ao presente estudo, a análise geoeconômica da área se dá a partir de sua formação, avaliando os fatores demográficos, econômicos e geográficos que ocorreram e diagnosticando os impactos destes fatores na expansão urbana no bairro Carianos e no distrito do Ribeirão da Ilha.

Para maior entendimento de como se deu a ocupação no distrito do Ribeirão da Ilha e do bairro Carianos, é necessário compreender o uso de dois aportes teóricos que serão a base utilizada no trabalho:

- a) O primeiro aporte será visto a utilização do espaço urbano, e como as combinações geográficas podem determinar o uso deste espaço por meio dos diferentes agentes;
- b) Já no segundo, se utilizará a categoria de formação socioespacial para verificar a atual expansão urbana, bem como os fatores que modificaram o espaço e suas relações ao longo da história.

1.3.1 O espaço urbano e as combinações geográficas

Segundo Corrêa (1989), o espaço urbano é um produto social que se encontra fragmentado, mas que por sua vez se encontra articulado aos diversos componentes que formam os fluxos, como as pessoas, as informações, as mercadorias, as formas de pensar, entre outros, bem como estes componentes se organizam no interior do espaço urbano, por meio dos diferentes usos desta área urbana:

Tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e

de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão. (CORRÊA, 1989, p.7).

Evidentemente cada uma dessas áreas possui uma relação social associada ao deslocamento que se dá entre os componentes pertencentes a uma determinada área do interior do espaço urbano para outro, como o fluxo existente entre áreas residenciais para locais de concentração de atividades econômicas ou vice-versa, nas quais as diversas classes sociais trabalham, estudam, praticam lazer e outras atividades. Todos são inter-relacionados e interdependentes na formação do espaço, além de ser no interior do espaço urbano que as ideias se gestam e são projetadas no espaço.

De acordo com Corrêa (2004) e Carlos (2007), o espaço é a consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadores de contradições e geradores de conflitos entre eles mesmos e com outros segmentos da sociedade, ou seja, o espaço urbano é constituído por diversos agentes sociais que se relacionam de forma direta ou indiretamente, podendo ser de forma amistosa ou não, que se utiliza de métodos e estratégias para produzir o espaço, variando de acordo ao propósito de cada um destes agentes.

São os diversos modos de apropriação do espaço que vão pressupor as diferenciações de uso do solo e a competição que será criada pelos usos, e no interior do mesmo uso. Como os interesses e as necessidades dos indivíduos são contraditórios, a ocupação do espaço não se fará sem contradição e, portanto sem luta. (CARLOS, 2007, p.100).

A correlação com as combinações geográficas nos permitem auxiliar a análise da ocupação de uma área, e como a mesma pode definir como o uso do solo se dá, de forma que a compreensão da formação do espaço urbano também está ligada a caracterização geográfica local ou combinações naturais, e assim segundo Cholley (1964) observa-se os diversos aspectos geográficos, biológicos e antrópicos que se relacionam no espaço, bem como foi explicitado nas classificações da combinação geográfica:

Podem ser divididas em três grandes categorias: as que resultam, unicamente, da convergência de fatores físicos;

aquelas, já mais complexas, que são, a um tempo, de ordem física e de ordem biológica; as mais complicadas e, por isso mesmo, mais interessantes, que resultam da interferência conjunta dos elementos físicos, dos elementos biológicos e dos elementos humanos. (CHOLLEY, 1964, p. 140).

Para Cholley (1964) as condições naturais não se caracterizam como a única forma de organização em uma sociedade e nem são exclusivamente determinantes, o fator humano se faz fundamental em determinado local, por meio da adaptação, com a evolução de técnicas mais eficazes para se utilizar do meio natural, bem como a distribuição da densidade, a estrutura social, o acúmulo de capitais e dentre outros tornam mais justificada a estrutura das combinações.

A distribuição das combinações e sua evolução, isto é, as tentativas de organização do planeta repousam, pois, sobre duas bases essenciais: uma base territorial e uma base humana (densidade, estrutura social, nível de vida, técnica, ação política, etc.); a primeira evoca a ação das condições naturais, a segunda o estado do grupo humano, nenhuma das duas apresenta o caráter determinante, que outrora lhes foi atribuído. (CHOLLEY, 1964, p. 270).

Partindo da compreensão do atual espaço urbano de acordo com as combinações geográficas, será possível entender que o fator humano pode determinar ou planejar um território, a partir de sua ação, seja econômica, cultural ou política, não sendo excludente a combinação natural de um território. O caso do Bairro Carianos, com um relevo plano, mostra-se altamente favorável para a implantação do Aeroporto, bem como a instalação de infraestruturas na região, demonstrando como a combinação natural se torna um fator importante na formação territorial, porém é a ação antrópica a partir das especificidades deste território que conduzirá planejamento deste espaço de forma a aproveitar o seu potencial. O fator humano é decisivo no planejamento do território como bem elucidado por Armen Mamigonian:

A base e a síntese de uma formação social é um território nacional, regional ou internacional, mas as ações são realizadas pelas forças econômicas, pelas forças políticas e pelas forças culturais, ou outras, que dão vida ao território e que, inclusive, podem planejá-lo. (MAMIGONIAN, 2007, p. 125)

1.3.2 A Formação socioespacial

Segundo Bastos e Casaril (2016), a formação socioespacial analisa o que há de concreto na sociedade, ou seja, uma “sociedade historicamente determinada”, sendo possível ao longo de sua evolução observar as diversas relações sociais e de produção que se integram na história, tendo o homem no papel central na modificação do espaço. Há uma cronologia dos momentos da história e de suas transformações, desde sua gênese até o momento atual, o homem e suas relações se encontraram inseparáveis de uma realidade histórico-concreta, geograficamente localizada ao longo de sua evolução. Segundo Santos,

[...] a apreensão do particular como uma cisão do todo, um momento do todo, assim como o todo reproduzido numa de suas frações. [...] mas sempre um conhecimento específico, apreendido num dado momento de sua evolução. (SANTOS, 1977, p.84).

Para Sereni (1976) e Santos (1977) a noção se coloca “inequivocamente no plano da história” ou que ela “é indissociável do concreto representado por uma sociedade historicamente determinada”. Com isto fica claro que enquanto uma categoria do pensamento, ela não pode ter uma definição estática, inclusive espacialmente (SILVA, 2009).

à noção... se coloca inequivocamente no plano da história, que é ... o da totalidade e unidade de todas as esferas (estruturais, supra estruturais e outras) da vida social na continuidade e ao mesmo tempo na descontinuidade do seu desenvolvimento histórico (SERENI, 1976, p. 70-71 apud SILVA, 2009, p.1).

A partir das relações sociais e econômicas desenvolvidos em cada momento da história, compreende-se a formação socioespacial de determinado espaço, e observando suas particularidades. Ou seja, com a compreensão do conceito de formação socioespacial se faz possível analisar a gênese e a evolução de parte de um todo na história, bem como identificar como a sociedade se inscreve no espaço (SANTOS, 2005^a apud GOMES, 2009).

A análise da formação socioespacial do litoral catarinense articulada aos modos de produção escravista e capitalista foram determinantes na forma de como foi moldado o espaço. Permitindo-se na atualidade a compreensão da sociedade inserida em determinado local.

Um breve histórico da ocupação da Ilha de Santa Catarina, permite uma tentativa de entender as relações sociais, econômicas e políticas que transformaram a paisagem e a sociedade da capital catarinense.

A ocupação da Ilha de Santa Catarina se inicia com a tentativa dos vicentistas no século XVII, mas de forma mais efetiva a ocupação só se deu a partir de 1750 com a chegada de imigrantes açorianos e madeirenses, sendo parte destes imigrantes concentrados na parte central da ilha (JESUS, 2015). Com a chegada dos referidos imigrantes até o início do século XX, a agricultura de subsistência, a produção da farinha de mandioca, a pesca artesanal e diversos produtos artesanais, como a venda de bilro, estão entre as principais atividades econômicas, o excedente se comercializava no porto de Desterro, localizado no Centro de Florianópolis (MIRA, 2002).

Segundo Mira (2002) e Bastos (2000), na virada do século XIX para o século XX, a cidade entra em decadência devido à crise da pequena produção mercantil açoriana, principalmente suas atividades agrícolas. Fato este que refletiu no fluxo de cargas exportadas pelo porto de Nossa Senhora do Desterro (Florianópolis). A partir da década de 1950 a cidade passa por forte modernização das atividades públicas por ser a capital do estado, e se torna um nascente polo de serviços políticos-administrativos. A partir da década de 1960, a capital catarinense sofre um rápido incremento do terciário superior, com a criação de diversos órgãos estaduais e federais, como o caso da Universidade Federal de Santa Catarina, a sede da ELETROSUL, o BESC e entre outros (BASTOS, 2000).

A partir da década de 1970 o turismo passa a configurar-se como setor econômico de referência da Ilha de Santa Catarina. Essa atividade provoca mudanças estruturais na Ilha, em questões sociais, econômicas, ambientais e de distribuição populacional. Todos esses fatores de atividades ligadas ao turismo têm contribuído para a aceleração das transformações na organização socioespacial não apenas da capital como também de outras cidades localizadas no litoral catarinense (JESUS, 2015).

Na década de 1980 inicia a formação do complexo industrial de informática, o qual é implantado na Trindade onde se instalaram a “Incubadora Empresarial Tecnológica e o Condomínio Industrial de Informática” (XAVIER, 2010, p.101). Mas é a partir da década de 1990 e 2000 que as empresas do setor de informática começam a se instalar de forma mais efetiva aliado a investimentos estaduais e municipais, tornando atualmente Florianópolis em um importante polo tecnológico.

2. A ORIGEM E A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA ILHA DE SANTA CATARINA

2.1 A OCUPAÇÃO PORTUGUESA EM NOSSA SENHORA DO DESTERRO

Houve, a partir do século XVI os primeiros registros de povoamento europeu na Ilha de Santa Catarina com o intuito de apresar índios e iniciar a extração de madeira. Aventureiros e estrangeiros que por ali passavam e tentavam adquirir a posse do território, mas que segundo Virgílio Várzea (1984) acabaram por não deixar nenhum núcleo populacional de mínima relevância nos locais ao longo da costa catarinense e por consequência na Ilha de Santa Catarina. Além dos exploradores europeus, havia populações indígenas, no caso os Carijós que pertencem a tribo Tupi-Guarani e que viviam no litoral, principalmente na região da Ilha de Santa Catarina, sendo os primeiros a ter contato com os europeus na região, ao qual na época muitos foram caçados para serem escravizados ou mortos por doenças, bem como durante a resistência ao domínio de exploradores europeus e bandeirantes, mas também havia uma parcela destes índios que haviam sido domesticados ou catequisados durante as missões jesuíticas, na chamada “Missão aos Carijós”.

Portugal possuía grande interesse na expansão territorial no Brasil meridional e precisava garantir a posse e a ocupação do território, bem como aumentar a defesa da costa litorânea sul brasileira, para isto por meio dos vicentistas houve fundação de diversos povoados entre elas a de Nossa Senhora do Rio São Francisco (atual São Francisco do Sul em 1658), Santo Antônio dos Anjos de Laguna (atual Laguna em 1676) e mais ao sul, onde seria o atual território Uruguaio, houve a fundação da Colônia de Sacramento (1680) sendo mantida como uma guarnição militar na margem do Prata, bem defronte a Buenos Aires.

A fundação do povoado de Nossa Senhora do Desterro (atual Florianópolis) ocorre oficialmente no ano de 1673 por meio do bandeirante paulista Francisco Dias Velho. A ilha de Santa Catarina é descrita como o local ideal para a fundação do povoado, por ser um local de posicionamento geográfico estratégico, pois se posicionava como uma ilha bem próxima ao continente, formando duas excelentes baías de águas calmas e dois canais estreitos para o mar, numa espécie de um excelente entreposto comercial de abastecimento.

Virgílio Várzea (1984, p.178) destaca o valor do porto de desterro da seguinte maneira:

...em todos os tempos, o porto de Santa Catarina foi considerado pelos mais abalizados navegadores, historiadores e militares, como um dos principais da América do Sul, não só pela franqueza completa e absoluta de sua barra, como pelos seus numerosos abrigos, angras e enseadas que existem dentro das duas baías que ficam entre a ilha daquele nome e a terra firme.

Após a morte do fundador Francisco Dias Velho o povoado apresenta um declínio, havendo uma ocupação lenta ao longo do litoral por meio da concessão das sesmarias, por meio de estabelecimentos agrícolas e pastoris.

Apesar do período de estagnação Desterro foi elevada à condição de vila em 1726 se desmembrando de Laguna. A coroa portuguesa possuía muito interesse pela região devido ao ponto estratégico militar e sua posição geográfica, bem como as vantagens do porto de Desterro, justificando então em 1738 a criação da Capitania da Ilha de Santa Catarina ao qual o brigadeiro José da Silva Paes foi designado para governar e organizar o sistema de defesa, e para isto foi construído diversas fortificações como a da ilha do Anhatomirim, São José da Ponta Grossa, Ilha dos Ratonos Grandes e Nossa Senhora da Conceição da Barra do Sul, todas construídas entre 1738 e 1740.

Para tal, o então Governador da capitania, Silva Paes, teve papel fundamental para efetivar o povoamento da região com a vinda de imigrantes açorianos e madeirenses para realizarem a ocupação e defesa do território, como é salientado por Walter Piazza (1983, p.121):

Para que estabelecimento de tamanha importância política sobrevivesse, era necessário a implantação de uma estrutura social e econômica e, para tanto, formulou e desenvolveu uma ação que se concretizou na vinda de ‘casais’ açorianos que se fixaram ao longo do litoral catarinense, a partir de 1748, ocupando o vazio territorial existente, e dando cobertura efetiva a doutrina do ‘utipossiditis’ que vinha sendo defendida pela política exterior portuguesa, nas suas gestões diplomáticas com a Espanha, na questão de suas fronteiras em terras sul-americanas.

A cada família foi prometido um lote de terras, armas, instrumentos agrícolas, e outros itens. Por fim ao governador cabia fazer a distribuição e a concessão de sesmarias.

Cabe destacar que na verdade os interesses comerciais se sobrepunham ao político-administrativo, pois a pesca da baleia para extração do seu óleo constituía-se no interesse maior da coroa portuguesa. Vale assinalar que o óleo da baleia era na época uma espécie de “petróleo” pois era usado em diversas atividades (construção civil, lubrificante e iluminação).

Com o aumento da ocupação pelos imigrantes açorianos a ilha de Santa Catarina começa a formar pequenos núcleos de norte a sul da ilha próximos as baías com intuito de fazer o abastecimento e principalmente a comercialização de produtos. A Freguesia de Nossa Senhora do Ribeirão a partir deste contexto de ocupação estratégica surge ao sul da ilha como Virgílio Várzea (1984, p.88-89) descreve seus limites:

A freguesia estende-se por Caiacanga-açu, Tapera até Naufragados (a ponta mais meridional da ilha). Daí segue para leste, abrangendo o Pântano do Sul, a Armação da Lagoinha e a praia do Campeche, com as ilhas e ilhotas que rondam a costa nessa parte, indo entestar por nordeste com as terras da Lagoa.

A freguesia do Ribeirão da Ilha era umas das mais importantes do período colonial, contando com uma população por volta de 3600 pessoas, e as atividades desenvolvidas giravam em torno da pesca e da agricultura, tanto para subsistência como para o mercado. Os produtos ali comercializados giravam em torno das plantações nas encostas de mandioca, milho, cana, café, entre outros.

A Freguesia de Nossa Senhora da Lapa do Ribeirão foi fundada no contexto da política de povoamento da Ilha de Santa Catarina, fazendo parte de uma estratégia de ocupação, que visava aumentar a produção de alimentos para garantir o sustento das tropas militares, assim como fornecer homens para o serviço militar. (ESPÍNDOLA, 2010, p.74).

Toda esta estrutura demonstra a criação de uma pequena produção mercantil que consistia em alambiques para a produção da cachaça e engenhos para fabricação da farinha de mandioca que se torna um dos produtos mais rentáveis para Portugal ao lado do óleo de baleia utilizado para diversas funções como em construções, como assinalados anteriormente. O Carianos, pertencente a freguesia, em sua gênese se insere neste contexto, possuindo poucos moradores e algumas poucas propriedades agrícolas no período, com sua produção voltada para a subsistência ou para o mercado.

2.2 O COMÉRCIO NO PERÍODO PRÉ-INDUSTRIAL EM SANTA CATARINA

O período entre a metade do século XIX até aproximadamente a década de 1930, é conhecido por ser o momento de transição entre o período imperial e o período republicano e a industrialização avança em detrimento de atividades agrícolas, principalmente de subsistência e da pesca artesanal em Florianópolis, e o aumento da urbanização já mais próximo da década de 1930.

Santa Catarina inicia um novo processo de industrialização com a entrada de imigrantes europeus, alemães e italianos, onde ambos estabelecem uma nova forma de urbanização caracterizada pela fundação de povoados ao longo dos rios, muitos destes imigrantes diferenciaram-se de outras ocupações pelo conhecimento técnico, adequando-se à nova realidade geográfica.

Como pondera Hubener e Piazza (1983), principalmente as regiões do Vale do Itajaí e Norte (Joinville) desempenham um forte crescimento técnico industrial, a partir das pequenas propriedades há a acumulação de capital necessário ao empreendimento industrial, sendo pioneiras na formação da indústria têxtil e alimentícia, como Hering (têxtil), Saturno (chocolate) em Blumenau, e a indústria metal-mecânica em Joinville.

Na primeira metade do século XIX Florianópolis estava associada à função administrativa e também a comercial que em grande parte baseada na pequena produção mercantil, sendo um entreposto comercial importante devido aos seus portos. O comércio era fortemente realizado entre as diversas vilas da ilha, assim como entre os povoados localizados onde hoje corresponde a área dos municípios de São José, Biguaçu e Palhoça que possuíam características próximas a da capital, devido a colonização açoriana. No geral a produção de Florianópolis e entorno eram de produtos alimentícios proveniente da agricultura como a farinha de mandioca e da pesca.

Segundo Bastos (2000), na segunda metade do século XIX, a capital catarinense soma a sua consagrada atividade exportadora aquelas ligadas a importação, assim, servindo-se de praça importadora de abastecimento de produtos vindos da Europa e de outras partes do Brasil para as regiões de colonização alemã e italiana, como o Vale do Itajaí e Norte Catarinense em franco desenvolvimento, com a crescente leva de imigrantes para os vales da fachada atlântica catarinense, concentrando alemães em maior proporção na porção norte do estado, e os italianos no sul.

A partir deste momento que Florianópolis começa de forma mais efetiva contar com estabelecimentos industriais com as novas técnicas apreendidas com os imigrantes alemães - sendo pioneiro em Florianópolis - Carl Hoepcke e sua família com suas diversas empresas, a Empresa Nacional de Navegação

Hoepcke, a Fábrica de Pontas Rita Maria, o estaleiro Arataca e a Fábrica de Bordados e rendas - impulsionam um novo modelo comercial na região, mesmo havendo ainda grande relevância de economias tradicionais tipicamente açorianas.

A região de Florianópolis e o estado de Santa Catarina mantém um processo de desenvolvimento relativamente fraco pré-Revolução de 1930, mas claramente demonstrado na transição do período colonial para um período industrial.

Uma nova dinâmica mundial e sobretudo regional se aproxima no contexto econômico que implicam mudanças na estrutura da sociedade e no espaço urbano local, mas que estão sempre inter-relacionadas com os movimentos antecessores, como bem exemplifica Santos (1985, p.53).

A história é uma totalidade em movimento, um processo dinâmico cujas partes colidem continuamente para produzir cada novo momento. O movimento da sociedade é sempre compreensivo, global, totalizando, mas a mudança ocorre a diferentes níveis e em diferentes tempos: a economia, a política, as relações sociais, a paisagem e a cultura mudam constantemente, cada qual segundo uma velocidade e direção próprias – sempre, porém, inexoravelmente vinculadas umas às outras.

2.3 A INDUSTRIALIZAÇÃO E O DESENVOLVIMENTO CATARINENSE

Durante a revolução de 30 com Getúlio Vargas uma nova fase econômica começa a se formar no Brasil e em Santa Catarina. Ao longo deste processo de industrialização o transporte marítimo e o transporte ferroviário entram em decadência e são substituídos pelo modal rodoviário com a implantação de eixos rodoviários em todo país, principalmente a partir da década de 1950 pelo então governo Juscelino Kubitschek.

A base da industrialização se inicia fortemente a partir das décadas de 1940 e 1950 em Santa Catarina, que tem em seu território uma nova configuração econômica dividida em polos como o Vale do Itajaí com a indústria têxtil, Norte Catarinense com o setor metal-mecânico, Planalto Norte com o setor moveleiro, o Sul com o setor carbonífero e o Oeste com a agroindústria. A evolução da infraestrutura também se torna um foco para os planos de governo por meio de rodovias como a BR-101, a BR-116, a BR-470 e a BR-280, e o setor de telecomunicações.

2.3.1 O Desenvolvimento na Grande Florianópolis

Florianópolis, por ser a capital do estado, torna-se um importante polo administrativo, e atrai para a região outros fortes setores como o de turismo (década de 1970) e tecnologia (década de 1990). A implantação da Cidade Universitária na década de 1960 foi importante para Florianópolis, pois atraiu muitos investimentos e fez emergir o setor tecnológico. Permitiu a formação de profissionais especializados em vários campos do conhecimento, teve significativo impacto nos bairros Trindade, Pantanal, Santa Mônica, entre outros, impulsionou a indústria imobiliária, no sentido de moradia para estes novos profissionais de formação superior e com maior poder aquisitivo. Como bem mencionado por Vítor Antônio Peluso Júnior (1991, p.319):

[...] a decisão de fazê-la funcionar no bairro da trindade, em área de antiga fazenda do Estado, doada para esse fim, atraiu para o bairro numerosa população. A divisão de chácaras na encosta do morro do Antão, intensificada nos anos cinquenta com a instalação das dependências do 5o. distrito naval, inclusive a vila de oficiais dessa unidade da marinha de guerra, estendeu-se ao redor do morro. As baixadas começaram a ser aterradas e loteadas.

Nesse período também foram criados outros órgãos importantes como a Eletrosul, Celesc, BESC, entre outros, que reforçam a função administrativa que a capital vem adquirindo ao longo dos anos, e assim ganhando maior destaque no cenário catarinense devido ao aumento de sua influência político-administrativa dentro do estado.

Na década de 1970, o turismo de veraneio se expande não apenas com atração de turistas, também de moradores de estados vizinhos, Florianópolis e o litoral norte passam por um boom populacional até os dias atuais. A abertura da rodovia BR-101 atrai uma nova fase demográfica para o estado facilitando o acesso ao litoral catarinense ligando os principais núcleos urbanos, e servindo como o principal eixo rodoviário do estado.

Como pode ser visto, o crescimento econômico e populacional em Florianópolis ao longo do século XX se deve a diversos fatores, e entre eles os grandes empreendimentos da política pública que se tornaram um marco para o município de Florianópolis e para o estado de Santa Catarina. Trouxe também um impulso para o desenvolvimento econômico e o consequente aumento da urbanização, para o sul da ilha de Santa Catarina, como são a Ponte Hercílio Luz, a Via Expressa Sul e o Aeroporto Internacional Hercílio Luz.

2.3.1.1 Ponte Hercílio Luz

A Ponte Hercílio Luz é a maior ponte pênsil do Brasil, possuindo uma extensão total de 821 metros, sendo formada pelos viadutos de acesso do Continente, com 222,5 metros e da Ilha, com 259 metros, com uma enorme importância histórica para Florianópolis, um símbolo para o estado de Santa Catarina, sendo considerada um patrimônio histórico, artístico e arquitetônico para o município, como para o estado e o país. O intuito de substituir o sistema de travessia por balsas, na qual era um serviço monopolizado na realização da ligação da parte insular da capital catarinense com sua parte continental, teve início de suas obras de construção em 1922 e sua inauguração em 1926 sendo liberado para o tráfego.

Com a inauguração da ponte o comércio existente entre Florianópolis e outros municípios limítrofes do outro lado da baía, e a relação das freguesias da ilha com o porto central de Florianópolis entram todos em declínio, apesar de ainda se sustentar até por volta da década de 1940. Devido a inauguração da ponte, localidades como o Carianos, sofreram um declínio nas trocas realizadas pelo transporte marítimo, como mencionado anteriormente, no entanto, houve maior aproximação destas localidades ao sul da ilha com o centro da capital, bem como ao continente, permitindo o aumento da urbanização e o assentamento populacional na região.

A ponte facilitou a ida e vinda de moradores e comerciantes, aproximando as relações ilha-continente e conseqüentemente houve aumento da urbanização em ambos os lados, tornando-se binuclear. Efetiva-se a criação de um núcleo central na ilha, pois antes havia vários núcleos representados pelas vilas nas freguesias da ilha, e outro núcleo no continente com o comércio pesado.

Conseqüentemente, Florianópolis ampliou sua influência no estado, com a construção da ponte e de um centro administrativo e político, anteriormente isolado do resto do estado, pois não havia ainda uma consolidação do município como capital do estado de Santa Catarina, sendo fortemente incentivada com a construção da ponte pelo governador Hercílio Luz.

A ponte foi interdita totalmente ao tráfego em 1982 devido a questões de segurança. Em 1988, foi reaberta somente ao tráfego de pedestres, bicicletas, motocicletas e veículos de tração animal. Mas 1991, a Ponte Hercílio Luz foi novamente interdita, não tendo sido mais aberta ao tráfego. A ponte Colombo Salles inaugurada em 1975 para ser a segunda ligação ilha-continente e posteriormente em 1991 a ponte Pedro Ivo Campos tornaram-se as únicas formas de ligação terrestre entre a ilha de Santa Catarina e o resto do Estado.

Nas Figura 1 é possível ver a ponte Hercílio Luz em seus anos iniciais na década de 1930 ainda em pista de madeira e na Figura 2 visualiza-se a ponte na década de 1970, próximo dos anos em que viria ser interditada ao tráfego.

Figura 1 – Ponte Hercílio Luz com a pista de madeira na década 1930



Fonte: Florianópolis Antiga, 2012.

Figura 2 – Ponte Hercílio Luz na década de 1970



Fonte: Flickr – Floripa de Antigamente, 2009

A Ponte Hercílio Luz atualmente se encontra passando por reformas que foram iniciadas desde 2005 em uma parceria entre os Governos Federal, Estadual e a Prefeitura de Florianópolis, desde então passa por diversas etapas de restauração para que possa vir a ficar apta para o tráfego de veículos. A previsão da reabertura é para 2018. Atualmente o acesso a ilha se dá somente pelas pontes Colombo Sales e Pedro Ivo Campos com intenso tráfego de veículos e altamente saturado.

Figura 3 – Ponte Hercílio Luz atualmente passando por reformas



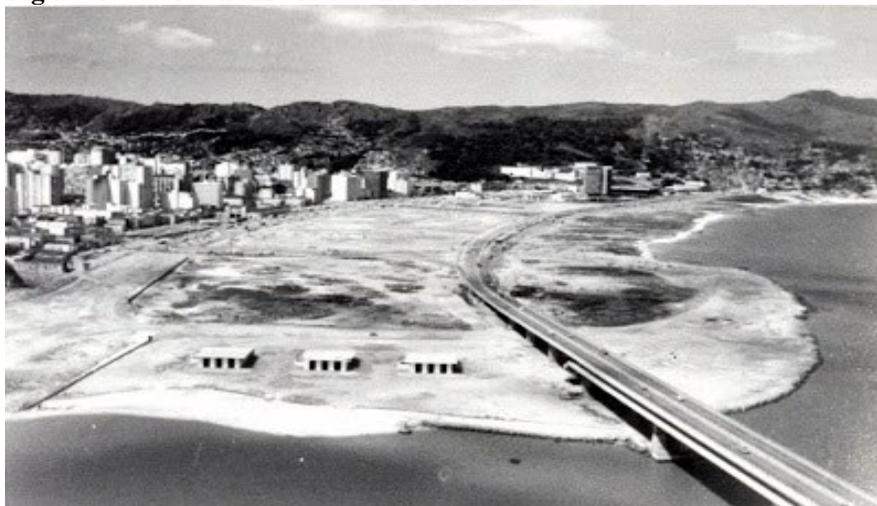
Fonte: Notícias do Dia Online, 2014.

2.3.1.2 Via Expressa Sul

O aterro da Baía Sul também conhecido como Parque Metropolitano Dias Velho, possui uma extrema importância para a infraestrutura da cidade, pois possibilitou a construção da ponte Pedro Ivo Campos, ao lado da ponte Colombo Sales. A construção do aterro teve início em 1972, e no ano de 1978, a fachada do Mercado Público de Florianópolis deixou de ser banhada pelas águas do oceano, local de muito trânsito de mercadorias e pessoas até meados de 1970. O aumento populacional na ilha de Santa Catarina forçou a necessidade da implantação de mais um aterro para a construção da Avenida Beira-Mar Norte e a construção de uma terceira ponte batizada de Ponte Pedro Ivo Campos, inaugurada em 1991, com 1252 metros de extensão (RAYES, 2016).

O local possui uma área total de 600 mil m², e 3,5 milhões m³ de postos sobre a água, a obra teve como objetivo proporcionar mais espaço para o desenvolvimento urbano e rodoviário da capital catarinense, além do incentivo ao turismo numa área nobre no portal de acesso da cidade.

Figura 4 – Obras no Aterro da Baía Sul em 1975



Fonte: Floripendio, 2010.

Figura 5 – Aterro da Baía Sul em 2010



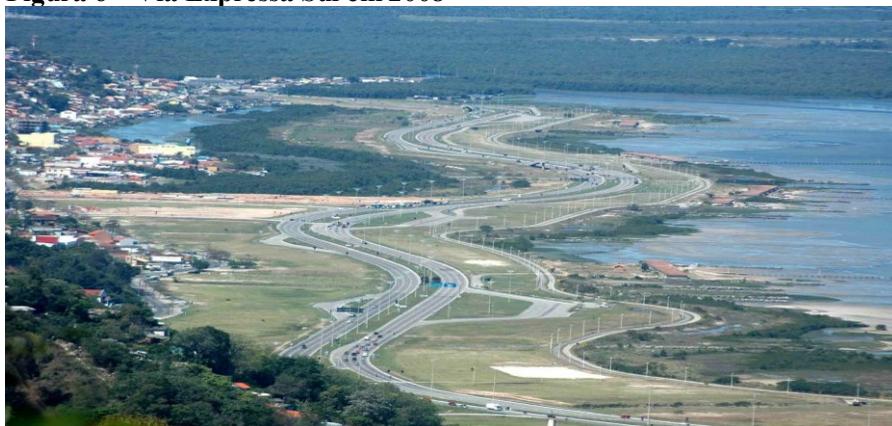
Fonte: PET Engenharia Civil UFSC, 2010.

Com o aterro da Baía Sul concluído, esta área ao longo do tempo trouxe diversas modificações socioeconômicas, físicas e ambientais. De forma, que a partir de 1996 foi necessária a implantação de mais um aterro, o da Via Expressa Sul inaugurado em 2004, com intuito de ligar o centro ao sul da ilha, principalmente para criar um acesso rápido ao Aeroporto Internacional Hercílio Luz e assim ligando diversos bairros como Saco dos Limões, Pantanal, Costeira do Pirajubaé, Rio Tavares e Carianos de forma rápida ao centro do município. A construção do aterro possui o intuito de aumentar e melhorar o sistema viário, bem como possibilitar a criação de áreas para a construção de prédios públicos, residenciais, indústrias, estabelecimentos comerciais e construção de áreas de recreação e esportes.

A obra foi contratada pelo DER (atual DNIT) e segundo a Figueiredo Ferraz Engenharia (2017) encarregado pelo projeto e supervisão, a obra consiste em uma via expressa de dois túneis escavados em rocha com 726,67 e 720,40 metros de comprimento cada um; 4 viadutos somando extensão de 312,39 metros. Sendo uma obra viária urbana com 2 pistas de três faixas e 6 km de extensão, construídas sobre aterro hidráulico implantado na orla marítima, envolvendo cerca de 7.780.865 de m³ de areia.

O rápido crescimento populacional da capital e a expansão da mancha urbana em direção aos bairros próximos, possibilitou que a via expressa sul se tornasse um importante eixo de desenvolvimento ao sul da ilha. O Carianos, bem como o sul da ilha, adquire um importante vetor de indução econômica, gerando maior facilidade de deslocamento de pessoas e escoamento de produtos, sendo um fator prioritário na instalação de empresas e serviços.

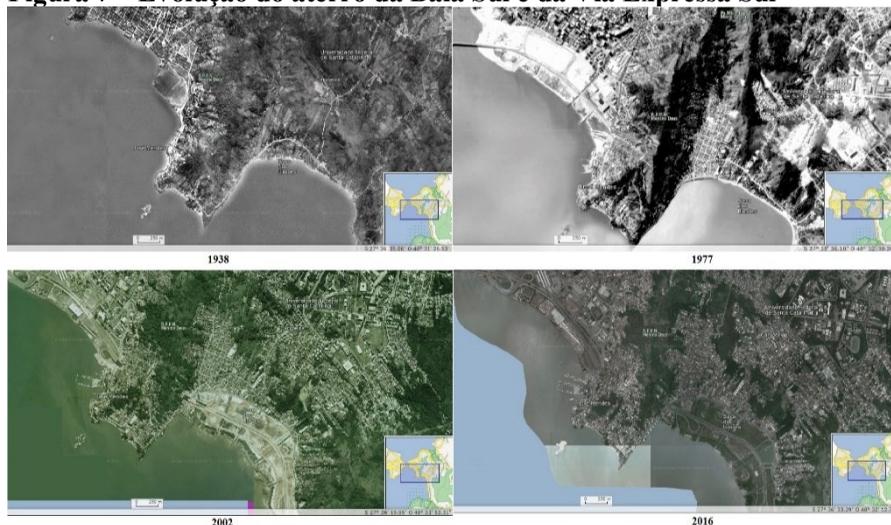
Figura 6 – Via Expressa Sul em 2008



Fonte: Fragmentos do tempo, 2008.

Na Figura 7 é possível verificar a evolução dos aterros da Baía Sul e Via Expressa Sul entre os anos de 1938 e 2016:

Figura 7 – Evolução do aterro da Baía Sul e da Via Expressa Sul



Fonte: Geoprocessamento Corporativo Florianópolis, 2018.

2.3.1.3 Aeroporto Internacional Hercílio Luz

A Ilha de Santa Catarina foi escolhida para ser um dos centros do Sistema de Defesa Aérea do Litoral de SC em 1922, com isto houve a construção da Base Aeronaval na região da Ressacada, onde se encontrava o prédio de administração, alojamentos, paiol, enfermaria, hangar para hidroplanos, além de oficinas, estação meteorológica e outras obras de infraestrutura. Até então a aviação era feita somente por hidroaviões. Em 1927 um aeroplano da Companhia Latécoère aterrissou no campo da Ressacada dando início às atividades comerciais onde hoje se localiza o atual Aeroporto Internacional de Florianópolis. Uma das grandes obras da aviação comercial foi a criação do Correio Aéreo Nacional em 1934.

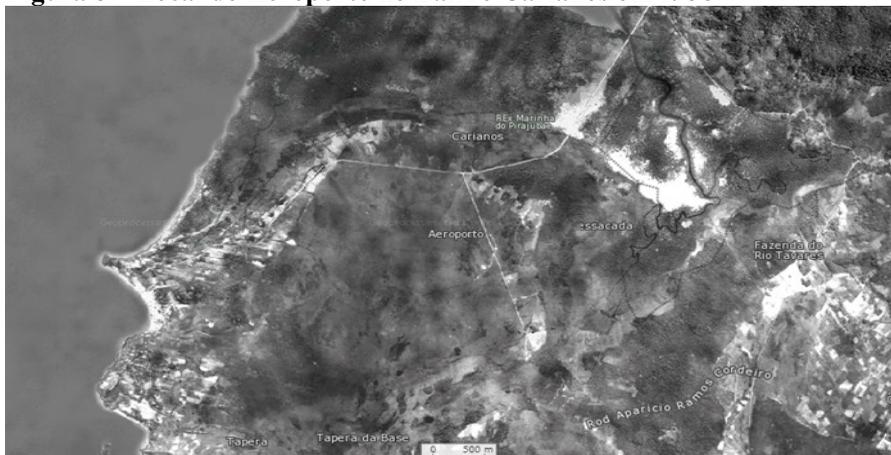
Entre os anos de 1952 e 1954 foi construído o Terminal de Passageiros, administrado pelo Departamento de Aviação Civil (DAC) podendo ser visualizado na figura 9. Em 1974 o Aeroporto de Florianópolis sob à jurisdição da Infraero, deu início a uma série de reformas, inaugurado no ano de 1976 dois terminais: o de logística de carga e o de passageiros, além de uma nova pista. Ao longo dos anos 70/80 o Aeroporto passa por diversas reformas.

O Aeroporto de Florianópolis é elevado, pelo então Ministério da Aeronáutica, à categoria de Aeroporto Internacional em 1995, e desde então vem aumentando sua demanda de passageiros. Florianópolis é um município muito procurado para o turismo no país, bem como muito procurado por turistas de outros países da América do Sul, sendo os principais turistas vindos da Argentina em busca do turismo de veraneio em águas mais quentes. Ainda na década de 1990 o aeroporto passa novamente por reformas com a função de melhorar o atendimento e acompanhar a crescente demanda de turistas.

Foi leilado pelo Governo Federal sob concessão à iniciativa privada em 2017 a gestão do aeródromo integralmente repassada à empresa Floripa Airport, empresa suíça do grupo Flughafen Zürich AG em janeiro de 2018. Disso, segue-se a construção de um novo terminal conjuntamente a criação de infraestruturas, como o acesso ao novo terminal e a duplicação da Avenida Deputado Diomício Freitas.

O aeroporto gera atualmente grande demanda de serviços que se instalam em seu entorno trazendo uma dinâmica econômica importante para região com a geração de empregos e renda, mas também impulsionou desgaste no ponto de vista urbano pela falta de planejamento e saturação da única via de acesso ao aeroporto, gerando intenso fluxo de veículos. No aspecto ambiental nota-se a pressão urbana em uma área próxima ao manguezal do Rio Tavares protegido pela Reserva Extrativista do Pirajubaé (RESEX), especialmente há uma limitação imposta pelo meio físico na expansão urbana do bairro, sendo o manguezal seu limitador geográfico.

Figura 8 – Local do Aeroporto no Bairro Carianos em 1938



Fonte: Geoprocessamento Corporativo, 2017.

Figura 9 – Aeroporto em 1957



Fonte: Geoprocessamento Corporativo, 2017.

2.4 O DESENVOLVIMENTO DO DISTRITO DO RIBEIRÃO DA ILHA A PARTIR DE 1970

O Distrito do Ribeirão da Ilha, formado pelos bairros do Ribeirão da Ilha, Carianos, Tapera e Caieira da Barra do Sul, teve desde a década de 1970 diversos investimentos que impulsionaram o crescimento do distrito, sendo entre eles o aterro da baía sul e consequentemente a construção da Via Expressa Sul que facilitou o acesso ao sul da ilha.

A expansão do setor do turismo em Florianópolis especialmente após os anos de 1970 é também apontado como um fator determinante no aumento dos investimentos públicos e privados no sul da ilha com pousadas, hotéis, restaurantes e outros, além da criação de infraestruturas para atender a demanda dos turistas, com as rodovias e o próprio Aeroporto Hercílio Luz que começa a receber voos de diversas cidades brasileiras e até internacionais a partir da década de 1990. A pesca e a maricultura também são fortes impulsionadores da economia local e geram renda a diversas famílias que ali habitam, que permaneceu como uma característica marcante da colonização açoriana. Do mesmo modo o turismo também impulsionou o crescimento do distrito, em especial de bairros e localidades mais ao sul como o Ribeirão da Ilha. Por volta da década de 1990 nota-se a criação da rota gastronômica com restaurantes com pratos locais, tendo como principal atração a culinária de frutos do mar: ostras, berbigões e camarões. Com o crescimento da economia local ao longo dos anos, conjuntamente com novos métodos e pesquisas, há uma dinamização da

produção, criando-se um espaço único, onde a tradição e a modernização se encontram.

Deste modo, observa-se que as peculiaridades de sua ocupação e evolução, no que tange sua geografia, permitiu que houvesse um isolamento em relação a outras localidades da capital, que então possibilitou a formação de uma sociedade com características singulares, identificadas pelos costumes e tradições que se mantiveram nas diversas relações sociais, econômicas e culturais do distrito. Segundo Cholley (1964), estas características singulares são parte deste relacionamento entre os fatores antrópicos e os fatores naturais, o meio físico torna-se um elemento de suma importância na caracterização da sociedade. Este breve resgate da história e da economia local citado anteriormente, permitiu visualizar como ao longo dos anos a paisagem e o espaço alteram-se de forma acelerada pós década de 1970 no distrito do Ribeirão da Ilha, porém há a permanência de particularidades na sociedade atual, inserida em uma nova dinâmica do espaço urbano.

Na Figura 10 pode se visualizar os Casarios típicos dos colonizadores Açorianos encontrados no Ribeirão da Ilha:

Figura 10 – Casarios no Ribeirão Da Ilha



Fonte: Makito – SANTUR, 2017.

2.4.1 O Desenvolvimento no Carianos

O Carianos durante a história teve uma importante via ao qual alimentava o seu crescimento com grande importância na ligação comercial ao resto da ilha. Esta via era a Avenida Deputado Diomício Freitas, que em seu início foi apenas

um caminho de terra precário, sendo uma ligação entre o entreposto comercial das proximidades da Ressacada com as demais freguesias, servindo de acesso aos poucos moradores e comerciantes da região, pois localiza-se na foz do Rio Tavares que dispunha de um pequeno trapiche para embarcar e desembarcar bens comercializados com as casas comerciais próximas ao porto da capital catarinense. O relevo e o “isolamento natural” pelo manguezal, facilitando o adensamento urbano, onde a ação do homem no planejamento moldou o espaço do bairro, de forma a se aproveitar no seu máximo a geografia local.

Atualmente a avenida concentra grande parte dos estabelecimentos comerciais do bairro, como mercados, padarias, posto de gasolina e outros, além de serviços ligados ao Aeroporto Internacional Hercílio Luz, com locadoras de veículos e serviços de cargas. A Avenida Deputado Diomício Freitas que é a atual ligação ao bairro Carianos, bem como o único acesso ao aeroporto, possui um grande fluxo de veículos e se encontra saturada.

Desde o início da implantação do aeroporto, existe a geração de demanda por serviços ligados ao setor de turismo, que dinamizam o espaço local e regional, e que vem gerando ainda mais demanda de serviços, como táxis e vans de turismo ao longo dos últimos anos no bairro em vista da construção do novo terminal de passageiros. Dentre os investimentos realizados e empreendimentos que se destacam no Carianos impulsionando o seu crescimento ao longo da história, e que estão diretamente inter-relacionadas que são a Base Aérea de Florianópolis, o Estádio da Ressacada e o Aeroporto Internacional Hercílio Luz mencionado anteriormente no presente trabalho.

A Base Aérea de Florianópolis teve seu início com a instalação do Centro de Aviação Naval em 1923 e pertencia a Marinha do Brasil, na época o local foi escolhido por ser uma grande área plana e assim permaneceu até a 1941 quando a partir deste momento houve a criação do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira ao qual passou a ser subordinado, recebendo a denominação de Base Aérea de Florianópolis (BAFL, 2017). Com a presença da Base Aérea na localidade houve um aumento do valor imobiliário da região, contando também com aumento de moradores ao qual muitos ligados as funções da base aérea.

Outro fator associado ao crescimento do bairro é o Estádio Aderbal Ramos da Silva, popularmente conhecido como Estádio da Ressacada, de propriedade do Avaí Futebol Clube. Foi inaugurado em 15 de novembro de 1983, possuindo uma área de 17.270 m² (Administração do Avaí F.C., 2017). O estádio traz um grande movimento em dias em que ocorrem partidas, que ocasionam uma dinâmica econômica informal no entorno do estádio com barracas, estacionamentos e outras atividades comerciais, além do intenso trânsito pelo único acesso apenas da Avenida Deputado Diomício Freitas.

Na figura 11, o Estádio da Ressacada no bairro do Carianos, que possui seu acesso a partir da Avenida Deputado Dômicio Freitas.

Figura 11 – Estádio da Ressacada



Fonte: Arquibancadas do Brasil, 2015.

Na figura 12 pode se visualizar o atual terminal de passageiros do Aeroporto Internacional Hercílio Luz, que com a conclusão das obras do novo terminal de passageiros terá sua função alterada.

Figura 12 – Terminal do Aeroporto Internacional Hercílio Luz



Fonte: Pousada Ribeirão Dourado, 2013

3. CARACTERIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO GEOECONÔMICO

3.1 A CARACTERIZAÇÃO GEOGRÁFICA DO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS E DO DISTRITO DO RIBEIRÃO DA ILHA

Florianópolis possui uma costa de 172 km bem recortada que contorna os 54 km de comprimento e 18 km de largura. A cidade soma 424,4 km² divididos entre ilha e continente. A capital catarinense está entre os paralelos de 27°10' e 27°50' de latitude sul e os meridianos de 48°25' e 48°35' de longitude a oeste de Greenwich.

A ilha de Santa Catarina possui diversas formações e paisagens geográficas como dunas, lagoas e morros, contando com dois tipos de vegetação predominantes a Mata Atlântica e a Vegetação Litorânea (Manguezais e Restingas) sendo agraciada por uma exuberante paisagem natural, possuindo 42 praias assim proporcionando uma grande vocação econômica no setor turístico.

Desde a fundação do município de Florianópolis (na época Nossa Senhora do Desterro), a ilha de Santa Catarina é considerada um ponto estratégico por ser uma ilha próxima ao continente, possuindo duas baías de águas calmas como citado anteriormente se consolidando como um importante entreposto comercial.

Atualmente a parte continental se encontra quase em sua totalidade urbanizada, e sua parte insular é caracterizada por um relevo irregular e por uma costa bastante recortada, mas possuindo algumas planícies por toda a ilha, sendo essas regiões caracterizadas por um adensamento urbano fortemente consolidado (centro) ou em vias de forte adensamento (sul da ilha) justamente pelo relevo favorável a construção de infraestruturas.

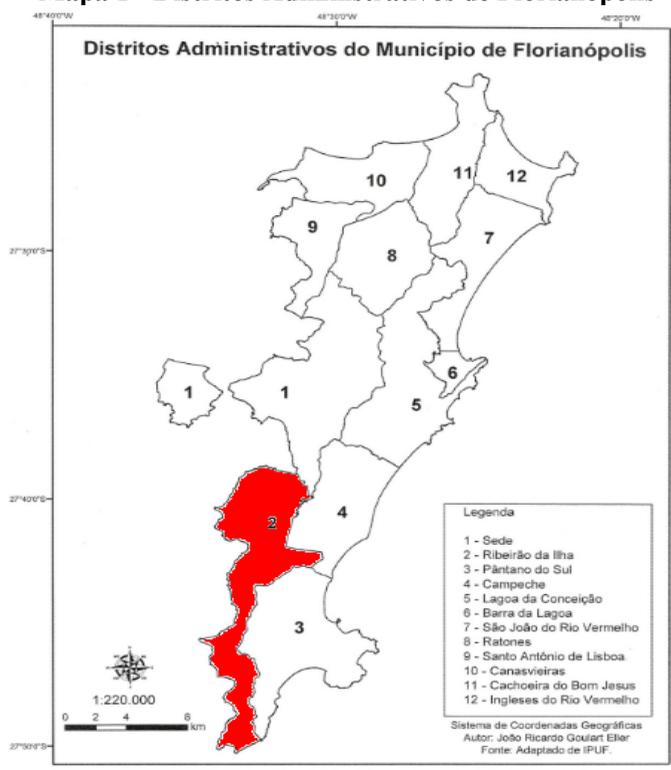
A atuação das combinações geográficas no que tange a própria caracterização geográfica da ilha (fatores físicos e biológicos) e as ações antrópicas (fatores humanos), por meio da dinâmica econômica e demográfica do município de Florianópolis, ou seja, a soma dos fatores atua modificando o espaço, como bem pontuado por Cholley (1964). Estes aspectos geográficos ou naturais que se configuram na base da formação territorial são demonstrados, e o funcionamento geoeconômico que se constitui a partir do fator humano ao qual pode determinar ou planejar um território, a partir de sua ação, seja econômica, cultural ou política, e por fim gerando uma dinâmica antrópica ao território.

Os meios físico e biótico contribuíram para a evolução urbana fragmentada da Grande Florianópolis, devido a características únicas encontradas na ilha, como a condição dupla ilha-continente, mas também relevo irregular e o recorte de sua costa, isolando planícies umas das outras, e pela presença de manguezais, restingas ou outras áreas de preservação ambiental em muitas delas.

3.1.2 A Caracterização Geográfica do Distrito do Ribeirão da Ilha e Bairro Carianos

As áreas de estudo ao qual será o foco da análise neste trabalho serão o distrito do Ribeirão da Ilha e mais especificamente o Bairro Carianos ($27^{\circ}40'4''S$ $48^{\circ}32'13''O$). O distrito de Ribeirão da Ilha se localiza no sul da Ilha de Santa Catarina, no município de Florianópolis podendo ser visto no Mapa 1:

Mapa 1 - Distritos Administrativos de Florianópolis



Fonte: Adaptado por João Ricardo Goulart Eliar a partir do IPUF, 2017

O bairro Carianos é formado pelos setores do Carianos e Ressacada ao qual está localizado ao norte do distrito do Ribeirão da Ilha, em Florianópolis-SC, distando aproximadamente 9 km do centro de Florianópolis (Sede), ligado ao único e principal acesso que é feito pela Avenida Deputado Diomício Freitas que dá o acesso a Via Expressa Sul. O bairro possui uma população total em

2010 de 7.717 habitantes (IBGE), em uma área de aproximadamente de 2.89 km². O bairro possui limites geográficos com a Reserva Extrativista Marinha do Pirajubaé ao norte, nordeste e oeste, ao sul a Base Aérea e o Aeroporto, e ao sudeste está a construção do novo acesso ao terminal do Aeroporto ligando o bairro do Campeche ao Carianos, assim como ao novo terminal do Aeroporto.

Segundo Alencar (2013, p.33), o Bairro Carianos está localizado geologicamente em uma planície Entremares, formada pela deposição de sedimentos do tipo baía, o que permitiu a instalação do Aeroporto Hercílio Luz e facilitou o assentamento urbano na área. Está planície Entremares se estende também pelos bairros da Tapera e Alto Ribeirão, assim como no distrito vizinho do Campeche entre os bairros do Campeche e Rio Tavares.

Entretanto o sul da ilha possui também diversos morros em sua porção extremo sul, sendo que o maior morro da ilha, o Morro do Ribeirão é localizado no distrito do Ribeirão da Ilha, com altitude de 532 metros. Nesta mesma região encontramos bairros como Ribeirão da Ilha e Caieira da Barra do Sul que se encontram “espremidos” entre os morros e as águas da baía sul, ao contrário de bairros como o Carianos, a Tapera e o Campeche.

Como um todo o sul da ilha é uma das áreas mais preservadas do município de Florianópolis, possuindo diversas áreas de preservação ambiental entre morros, manguezais e restingas. Entre os manguezais existentes no sul da ilha, encontramos o Manguezal da Tapera e o Manguezal do Rio Tavares. Segundo Cecca (1997), o Manguezal da Tapera é o único da região que não constitui uma unidade de conservação, protegido apenas pelo Código Florestal e pelo Plano Diretor do Município e vem sofrendo uma redução de sua área principalmente em função da drenagem para a formação de pastagens e, mais recentemente, para a construção de moradias.

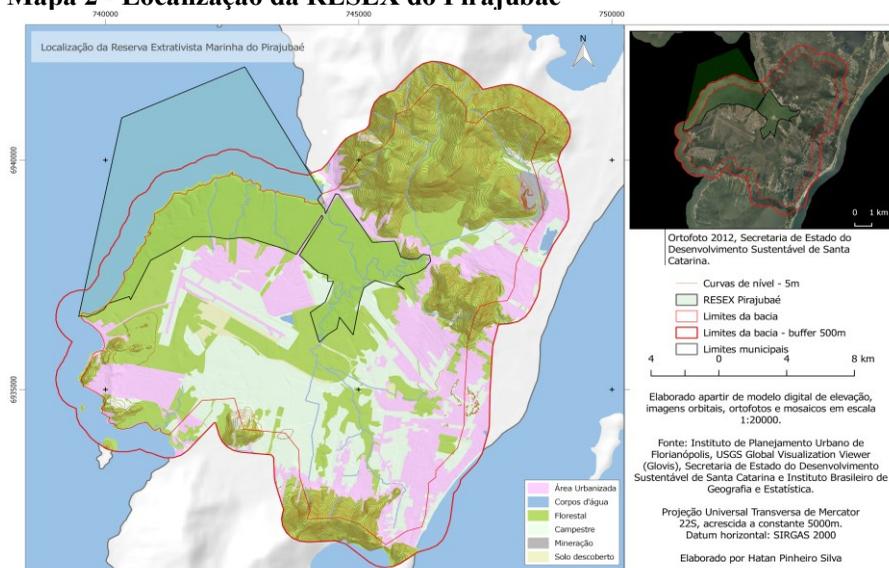
O Manguezal do Rio Tavares também teve sua área reduzida principalmente com a implantação da Base Aérea de Florianópolis e do Aeroporto Hercílio Luz, por meio de aterros e drenagens artificiais, mas continua sendo o maior manguezal da ilha. A rodovia que atravessa o manguezal no sentido norte-sul forma um dique de represamento das águas da maré que, por causa disso, tem como único acesso o canal principal. O bairro Carianos é uma das áreas que foram aterradas e, na porção leste e sul, este manguezal perdeu área pelos desmatamentos e drenagens para ceder lugar primeiro às pastagens e em seguida os loteamentos residenciais e estabelecimentos públicos (CECCA, 1997).

Contudo, a criação da Reserva Extrativista Marinha do Pirajubaé em 1992 por meio da assinatura do Decreto Nº 533, possuindo uma área aproximada de 1444 ha, das quais 740ha são manguezais no entorno do Rio Tavares e 704ha são áreas de marinha, localizadas em área urbana (ICMBio, 2009).

Com intuito de preservar o manguezal da região e proteger a cultura e o meio de vida de populações tradicionais que ali vivem, como definido pelo Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza - SNUC:

“A Reserva Extrativista é uma área utilizada por populações extrativistas tradicionais, cuja subsistência baseia-se no extrativismo e, complementarmente, na agricultura de subsistência e na criação de animais de pequeno porte, e tem como objetivos básicos proteger os meios de vida e a cultura dessas populações, e assegurar o uso sustentável dos recursos naturais da unidade.” (BRASIL, 2000)

Mapa 2 - Localização da RESEX do Pirajubáé



Fonte: SDS, IBGE, GLOVIS e IPUF, 2017. Elaborado por Hatan Pinheiro Silva.

Como podemos observar no Mapa 2, a Reserva Extrativista do Pirajubáé contorna o bairro Carianos o “isolando” da mancha urbana, havendo apenas uma única ligação rodoviária ao resto do município que corta a área mencionada do manguezal (RESEX do Pirajubáé). Contudo a especulação imobiliária no bairro, a expansão do setor de turismo, geram uma nova demanda, constatada na ampliação e construção do novo terminal do Aeroporto Internacional Hercílio Luz, bem como a criação de novas vias, alavancando uma forte pressão sobre essas áreas de preservação ambiental.

O desenvolvimento de setores econômicos, como o turismo alteram a forma como espaço é projetado no bairro, mesmo considerando suas barreiras naturais, no caso o manguezal do Rio Tavares. A ação humana impõe transformações no espaço, conduzidas pelas forças produtivas, moldando a paisagem. Contudo, a formação socioespacial, leva em consideração este “isolamento” do bairro imposto pela natureza da região, condicionante preponderante ao longo da evolução do bairro, trazendo consigo características particulares ao Carianos, movido pela nova dinâmica econômica do sul da ilha.

Como observado anteriormente e destacado por Cholley (1964), nem a base territorial (condições naturais) quanto a base humana (densidade, estrutura social, nível de vida, técnica, ação política, etc.) são por si só determinantes cabendo destacar como as forças antrópicas por meio de uma nova dinâmica econômica e demográfica imposta na região e no município moldam a geografia, e por fim acabam por justificar a estrutura das combinações geográficas.

3.2 A DINÂMICA ECONÔMICA E DEMOGRÁFICA DO NÚCLEO METROPOLITANO DE FLORIANÓPOLIS A PARTIR DA DÉCADA DE 1950

O estado de Santa Catarina baseava-se em grande parte na pequena produção mercantil, havendo exceções como o latifúndio de Lages e coexistia com setores industriais capitalistas, como a indústria têxtil, alimentos, extração mineral e vegetal. A partir da década de 1950 o Estado passa por um novo padrão de crescimento industrial acompanhando o movimento geral da industrialização brasileira, e por fim diversificar ainda mais sua base produtiva.

Neste período os órgãos governamentais tiveram sua primeira experiência em planejamento, por meio do Plano Federal de Obras e Equipamentos (POE) entre 1956-1960, e logo após o Plano de Metas do Governo (PLAMEG) entre 1961-1965, com intuito de utilizar instrumentos ativos de políticas econômicas para implantar e ampliar a infraestrutura econômica e social.

Com este novo paradigma na economia Catarinense, não poderia ser diferente em Florianópolis e região, que buscaram diversificar sua economia. O município de Florianópolis tornou-se mais relevante no cenário catarinense, advindo principalmente pelo seu status de capital, assumiu-se como polo político-administrativo do estado, atraindo novos investimentos públicos, com a implantação de órgãos e estatais estaduais e federais, como o caso da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), da sede da ELETROSUL, do BESC e entre outros (BASTOS, 2000).

Notavelmente a década de 1970 e 1980 ficou marcada com o a expansão do setor turístico, atraindo turistas do país inteiro e de países vizinhos em busca

de lazer veraneio em Florianópolis. Isto induziu a um novo vetor econômico que impulsionou o mercado de hospedagem, alimentação e lazer na Ilha de Santa Catarina. Uma nova base industrial é gestada durante a década de 1980, o setor de tecnologia e informática que se encontra atualmente como um setor altamente rentável e promissor na Grande Florianópolis, com criação de um polo tecnológico e indústrias tecnológicas de base na região metropolitana, como a INTELBRAS em Palhoça, a Dígito em São José e a Softplan em Florianópolis.

O aumento populacional é constatado também com o aumento na taxa de urbanização, onde Florianópolis como capital do estado atrai novos moradores, principalmente após a implantação da Ponte Hercílio Luz e em décadas mais recentes as Pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos, possibilitando maior entrosamento entre os municípios de seu entorno e acesso rápido a capital, bem como o aumento de investimentos públicos e a atração de empresas, notoriamente do setor turístico e da tecnologia. A urbanização e a industrialização consolidam o adensamento do espaço urbano na Grande Florianópolis, principalmente com avanço do setor da construção civil.

Florianópolis em 1970 possuía 87,49% de sua população morando na área urbana, e em 2010 chega à 96,21%, ampliando ainda mais sua área urbana, apesar de suas limitações geográficas. Nos outros municípios do núcleo metropolitano, o aumento da população urbana é ainda mais alto, devido a expansão da mancha urbana e a forte industrialização, sendo o crescimento mais expressivo o do município de Palhoça que cresce de 30,89% para 98,53% a sua taxa de urbanização neste mesmo período (IBGE).

Os municípios que compõem o núcleo metropolitano de Florianópolis ao longo dos anos crescem de forma acelerada e tem sua mancha urbana em plena expansão. Florianópolis incorpora áreas dos municípios vizinhos como São José, Palhoça e Biguaçu. Tendo como eixo estruturante da metropolização a BR-101.

Nas últimas décadas o município de Florianópolis e outros municípios metropolizados se expandem de forma vertiginosa, principalmente entre as décadas de 1970 a 1990, obviamente a uma redução populacional em todo o país ao longo dos anos devido à queda da taxa de fertilidade, contudo mesmo entre anos 2000 e 2010 as taxas de crescimento urbano destes municípios se apresentam acima da média catarinense de 16,96% e da média brasileira de 12,48% (IBGE).

De acordo com a Tabela 1 é possível verificar que o período entre 1970 a 2010 houve um alto crescimento populacional em Santa Catarina de 115,34% em relação ao país (104,82%), devido principalmente à migração interna de outros estados brasileiros e de outras partes do estado em busca de melhor qualidade de vida, porém fortemente concentrado no Leste Catarinense, principalmente o litoral do estado. Neste processo a capital catarinense e região

obtiveram um grande crescimento populacional durante o período (1970 – 2010), o núcleo metropolitano de Florianópolis cresceu quase duas vezes (281,13%) a sua população em relação ao Brasil e ao próprio estado de Santa Catarina. Na Tabela 1 observa-se o crescimento populacional e a variação percentual deste crescimento, durante o período de 1970 a 2010 na Tabela 1:

Tabela 1 – População e Crescimento (var %) – 1970 a 2010

Município	População					Variação % 1970/2010
	1970	1980	1991	2000	2010	
Florianópolis	138.337	187.880	255.390	342.315	421.240	204,50%
São José	42.535	87.822	139.493	173.559	209.804	393,25%
Palhoça	20.652	38.023	68.430	102.742	137.334	564,99%
Biguaçu	15.337	21.441	34.063	48.077	58.206	279,51%
Núcleo Metropolitano (TOTAL)	216.861	335.166	497.376	666.693	826.524	281,13%
Santa Catarina	2.901.660	3.628.292	4.541.994	5.356.360	6.248.436	115,34%
BRASIL	93.134.846	119.011.052	146.825.475	169.799.170	190.755.799	104,82%

Fonte: IBGE – SIDRA. Censos Demográfico

Também é possível verificar o rápido crescimento econômico no Núcleo Metropolitano de Florianópolis, por meio do produto interno bruto – PIB, e a variação percentual deste crescimento no período de 2002 a 2015, na Tabela 2:

Tabela 2 – Produto Interno Bruto (em mil reais) e Crescimento (var %) – 2002/2015

Município	PIB		Crescimento % Variação % 2002/2015
	2002	2015	
Florianópolis	R\$ 4.357.228	R\$ 18.636.407	327,71%
São José	R\$ 1.694.730	R\$ 10.055.027	493,31%
Palhoça	R\$ 568.794	R\$ 5.076.359	792,47%
Biguaçu	R\$ 376.055	R\$ 1.453.063	286,39%
Santa Catarina	R\$ 54.481.893	R\$ 249.079.797	357,17%
BRASIL	R\$ 1.488.787.276	R\$ 5.995.787.000	302,73%

Fonte: IBGE – SIDRA. Valores de referência de 2010 para o período de 2002-2015

A Tabela 2 apresenta os dados do PIB dos municípios do núcleo metropolitano, na análise a variação percentual do período de quase 15 anos – 2002/2015 – averigua-se um crescimento de mais de três vezes para o PIB de 2015 de Florianópolis em relação a 2002, São José a variação no período foi de quase cinco vezes e no município de Palhoça o crescimento do PIB chega a ser quase oito vezes maior em relação a 2002. A média de crescimento percentual do estado de Santa Catarina para o mesmo período foi de 357,17% (e do Brasil foi de 302,73%, fica bem evidenciado o alto crescimento do núcleo metropolitano, em particular o município de Palhoça.

3.3 A DINÂMICA ECONÔMICA E DEMOGRÁFICA DO DISTRITO DO RIBEIRÃO DA ILHA E DO CARIANOS A PARTIR DA DÉCADA DE 1950

O sul da ilha como um todo tem um desenvolvimento mais lento que o resto da ilha, assim como demograficamente nos anos de 1950/1960, pois possui ligações mais precárias com a zona central da capital e permanecendo mais isolado do resto do município, com áreas rurais ou não-habitadas (morros, manguezais e florestas). Ao contrário do norte da ilha, que começa a atrair novos moradores e empresas, aumentando o turismo a partir da década de 1960 e mais tardiamente com a construção da SC-401 a principal ligação ao norte da ilha, criando um corredor econômico entre o centro e o norte, com a instalação de diversas empresas a suas margens, principalmente da área tecnológica (JESUS, 2015).

Contudo o sul da ilha a partir da década de 1980/1990 observa seu crescimento se expandir de forma mais acelerada com a atração de novos moradores e empresas, atraídos pela proximidade ao centro de Florianópolis e pelo crescimento de investimento públicos e privados, como o Aeroporto, que amplia a expansão do turismo no município.

3.3.1 O Distrito do Ribeirão da Ilha

O distrito do Ribeirão da Ilha anteriormente a década de 1980 possuía um perfil considerado rural como um todo, porém algumas partes do distrito possuíam já pequenos povoados de forma mais estruturados, como a Freguesia do Ribeirão da Ilha. A economia local era fortemente baseada na agricultura, com pequenas plantações em encostas de café, feijão e principalmente mandioca, e também na pesca e maricultura.

Neste período eram mais comuns pequenas propriedades mercantis como os engenhos de mandioca e os alambiques para a produção de bebidas alcoólicas sobretudo a cachaça. Havia também outros pequenos comércios, contudo ainda

possuíam pouca força e se restringiam em pequenas transações comerciais. Localidades como a Caieira da Barra do Sul e Caiacanga ambas no extremo sul da ilha, ainda possuem esse aspecto rural e de natureza preservada.

O principal catalisador de investimentos foi o Aeroporto Hercílio Luz na época em que começava a sua expansão devido o crescimento do turismo na ilha de Santa Catarina. Localidades e bairros como a Tapera da Base (conhecida apenas por Tapera) e o Carianos são profundamente interdependentes do aeroporto de forma direta e indireta, seja na geração de empregos como no fluxo econômico.

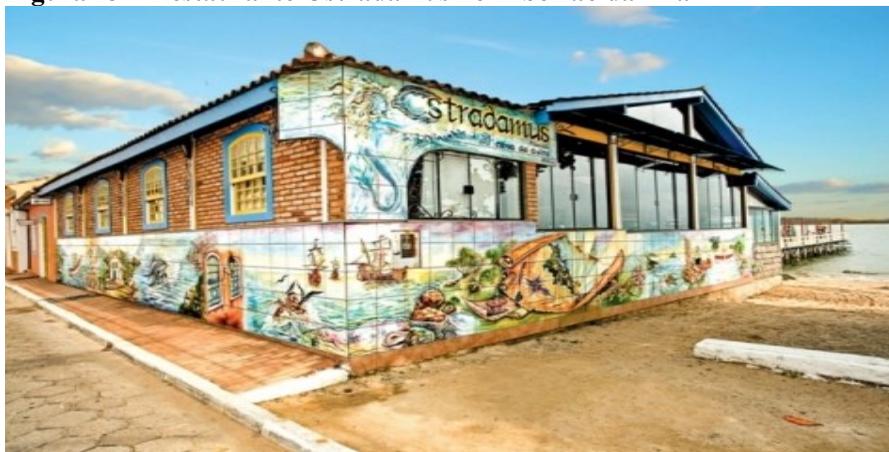
Grande parte desta expansão urbana no sul da ilha vem por força do crescimento do bairro Campeche (Distrito do Campeche) que com aumento do turismo no sul da ilha e o fortalecimento do bairro, o tornaram um novo centro de referência no sul da ilha, obviamente este crescimento ultrapassa os limites do distrito do Campeche, e chegam em bairros do distrito do Ribeirão da Ilha como a Tapera e o Alto Ribeirão que estão se expandindo com a construção de loteamentos, e apesar de ser mais recente esta expansão urbana, está criando uma gama de serviços e comércios que dão vida própria a esses bairros.

O Ribeirão da Ilha especialmente desde a década de 1990 começa a atrair turistas que ficam encantados com preservação histórica dos casarios e outras construções históricas como a Igreja de Nossa Senhora da Lapa, além de diversos estabelecimentos comerciais que dependem do turismo para alavancarem sua economia, como lojas de artesanato, centro culturais, museus e bares.

O principal indutor da economia local, além do turismo, é a maricultura, e Florianópolis é um dos maiores produtores de ostras do país, sendo que 80% da produção se concentra no Ribeirão da Ilha (MONDO, 2014). Em vista da grande produção de ostras na região e de incentivar o turismo no sul da ilha, a prefeitura por meio de um projeto de valorização cultural de Florianópolis, cria a lei municipal 7.510, de 2007, consagrando toda a extensão da Rodovia Baldicero Filomeno, no distrito do Ribeirão da Ilha, como Rota das Ostras (DIÁRIO OFICIAL MUNICIPAL, 2007).

Segundo Corrêa e Muller (2016), a Via Gastronômica do Ribeirão da Ilha, tem por objetivo valorizar o turismo no sul da Ilha de Santa Catarina, agregando valor à produção de moluscos da região, através do turismo e da gastronomia. Com diversos restaurantes típicos tendo como o principal atrativo as ostras, surge uma nova economia que dinamiza a localidade histórica do Ribeirão da Ilha e a coloca na rota turística, atraindo turistas do país e até do exterior.

Figura 13 – Restaurante Ostradamus no Ribeirão da Ilha



Fonte: Vai viajar istepô, 2015.

3.3.2 O Carianos

Nas décadas de 1950 e 1960, o bairro era uma área rural e possuía apenas uma ligação por terra e bem precária ao qual atualmente conhecemos como Avenida Deputado Diomício Freitas, e a economia local era baseada na pequena produção mercantil, por alguns poucos moradores da região que trabalhavam principalmente na agricultura e na pesca, entre os principais produtos estavam a farinha de mandioca e a cachaça, produzidas em engenhos e alambiques, bem como a pesca de berbigões.

A partir da década de 1970 e 1980, empreendimentos como o Aeroporto e o Estádio ganham maior destaque, principalmente por se iniciar um período de expansão do setor de turismo no município. Na década de 1990 inclusive o Aeroporto se internacionaliza demonstrando como o município vai ampliando sua fatia no turismo dentro do país.

O Carianos tem sua mancha urbana em plena expansão, mas com diversas limitações impostas pela natureza de seu entorno (Manguezal do Rio Tavares) e também por estar em uma área restrita de proteção ao voo, a construção de prédios é limitada a quatro pavimentos. Contudo o Carianos não pode ser considerado apenas como um bairro dormitório por sua proximidade ao centro do município, pois possui também vida própria que gera fluxo econômico no próprio bairro e região, com grandes empreendimentos públicos e privados que tornam o bairro de suma importância para o sul da ilha e para o município.

A principal via que corta o bairro é a Avenida Deputado Diomício Freitas, que serve de ligação com as regiões central e sul e concentra a maior parte do comércio e serviços, iniciando no trevo da seta no Rio Tavares a partir da Via Expressa Sul e passando pelo manguezal do Rio Tavares e pelo bairro Carianos, tendo seu fim na entrada da Base Aérea de Florianópolis. O Carianos possui várias escolas e creches públicas e particulares, igrejas de diversas vertentes, mercados, padarias, farmácias e postos de gasolina, em grande parte as margens da avenida.

A Avenida Deputado Diomício Freitas possui grande importância para o município e principalmente para o bairro, pois concentra a maioria do comércio e serviços do bairro, além de funcionar como acesso ao Aeroporto Internacional Hercílio Luz e o Estádio da Ressacada. Ao longo da avenida encontram-se aos mais diversos estabelecimentos comerciais como por exemplo açougues, lojas de vestuário, banca de jornais, borracharia, barbearia, locadora de vídeos, padarias, mercados, academias de ginástica, lanchonetes e outros pequenos negócios que alimentam a economia local permitindo haver um fluxo econômico entre os moradores do próprio bairro.

Figura 14 – Localização da Avenida Dep. Diomício Freitas no Carianos



Fonte: Geoprocessamento Corporativo, 2018. Adaptado pelo autor.

Entretanto, não é somente a proximidade com o centro de Florianópolis ou a qualidade de vida que o bairro proporciona a seus moradores que o transforma em um dos mais importantes da cidade. É a presença de dois grandes empreendimentos de vulto nacional que o torna conhecido e impulsionam o seu desenvolvimento. De um lado, o Aeroporto Internacional Hercílio Luz, ponto de

chegada e partida de milhares de turistas, além de moradores que utilizam serviços, como agências bancárias ou táxi no local e o Estádio da Ressacada, casa do Avaí Futebol Clube, um dos principais clubes de futebol de Santa Catarina.

Desde o início da implantação do Aeroporto Hercílio Luz, existe uma geração de uma demanda por serviços que dinamizam o espaço local e regional, e que vem gerando ainda mais demanda de serviços ao longo dos últimos anos no bairro em vista da construção do novo terminal de passageiros, ao qual foi concessionado a empresa Zurich Airport, com a mudança de sua nomenclatura para Floripa Airport, no intuito de alavancar reformas e investimentos no aeroporto.

O aeroporto se torna um importante elemento econômico na região, por si só gera renda ao município, bem como empregos de forma direta e indireta. O aeroporto cria empregos para as mais diversas funções, como algumas consideradas mais complexas e específicas como técnicos em aeronáutica, controladores de voos, entre outros. O Terminal do Aeroporto Internacional Hercílio Luz concentra também comércios de variados setores, que devido a um grande fluxo de turistas nacionais e internacionais, sustenta redes e franquias nacionais/internacionais de lanchonetes, livrarias, cafeterias, lojas de vestuário, além de agências bancárias. normalmente voltadas para um público médio.

Devido à proximidade com o aeroporto, existem diversas locadoras de carros, estacionamentos, serviços de vans de turismo e serviços de táxi, sendo empresas e serviços que possuem uma dependência direta do aeroporto e que se localizam em seu entorno, focando no grande fluxo de turistas que chegam e necessitam de transporte. Por sua vez esses serviços e empresas dentro e fora do terminal geram retorno ao bairro, pois muitos moradores trabalham ou são donos destes estabelecimentos. A relação do bairro com o aeroporto, trouxe uma importante alteração na estrutura social, tornando-se um novo vetor econômico no Carianos, onde as forças produtivas compõem um papel central na modificação do espaço e na evolução desta sociedade, como mencionado por Santos (1977) e Silva (2009) a formação socioespacial de determinada localidade não pode ter uma definição estática, inclusive espacialmente.

Outro grande empreendimento é o Estádio da Ressacada, que vem no sentido de não apenas gerar empregos no próprio estádio com a sua administração, bem como diversos serviços e estabelecimentos comerciais que veem no estádio o grande atrativo para gerar renda. Há também toda uma cadeia econômica informal em volta do estádio, nos dias em que ocorrem partidas, alterando a dinâmica econômica do bairro, com presença de comerciantes informais, serviços de estacionamento, etc...

Na Figura 15 podemos observar os dois grandes empreendimentos – Aeroporto (em vermelho) e o Estádio da Ressacada (em verde), além da empresa Clemar Engenharia (em azul), que é outra importante empresa localizada no bairro:

Figura 15 – Localização dos Principais Empreendimentos no Carianos



Fonte: Geoprocessamento Corporativo, 2018. Adaptado pelo autor.

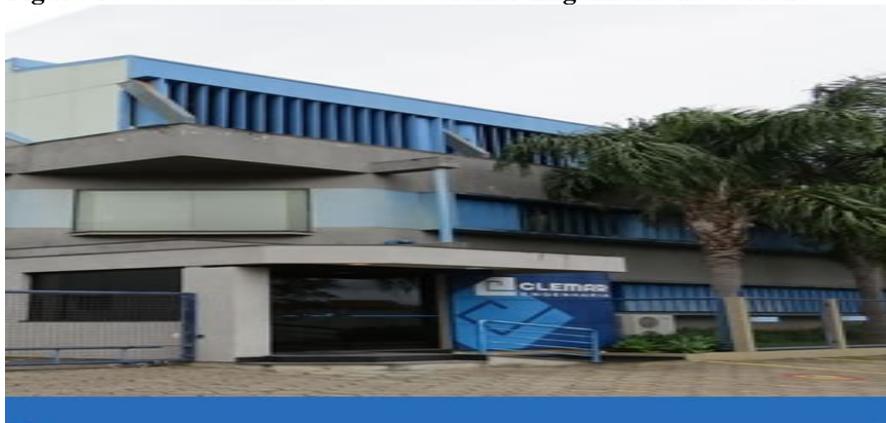
A caracterização econômica do Carianos é indissociável a estes dois grandes empreendimentos, que por si só criam uma nova dinâmica urbana e econômica para o bairro e região, em consonância com estes empreendimentos a toda uma lógica econômica que se firma na instalação de serviços e estabelecimentos comerciais que possuem uma forte interdependência do aeroporto e do estádio como anteriormente observado.

O Carianos atraiu também serviços e empresas de outros setores, que devido à proximidade ao centro do município e ao Aeroporto Internacional Hercílio Luz, faz com que diversas empresas considerassem a localização atrativa e estratégica, sendo uma destas empresas a Clemar Engenharia (na Figura 16) que foi fundada com sua sede no centro de Florianópolis. Entretanto em 1978 a Clemar Engenharia opta por mudar para sua primeira sede própria, sendo uma unidade fabril e administrativa que se localiza atualmente no Carianos com foco na área de climatização, com a implantação e manutenção refrigeradores, ventilações e ar-condicionado central.

Segundo o informe administrativo, é uma empresa nacional, fundada em 1970 no município de Florianópolis que inicialmente era voltada à área de climatização, ampliou substancialmente sua abrangência, ao qual passou por uma diversificação de sua produção, transformando-se numa referência na área de telecomunicações e energia (Clema, 2017). Em 1999 a empresa conclui seu

novo prédio administrativo garantindo a geração de empregos no bairro. A empresa se expandiu também com a abertura de uma nova unidade industrial em Palhoça, na Grande Florianópolis.

Figura 16 – Sede administrativa da Clemar Engenharia no Carianos



Fonte: Clemar Engenharia, 2017.

Na última década são perceptíveis a expansão urbana e o aumento populacional do Carianos. Em 2000 o Carianos possuía uma população total de 5.346 habitantes e em 2010 sua população total é de 7.717 habitantes segundo os censos demográficos de 2000 e 2010 do IBGE, isto representaria um aumento populacional de 44,35% no período de 10 anos, sendo um crescimento bem acima da média dentro do município de Florianópolis que foi de 23,05%. Entretanto a rápida expansão urbana criou um crescimento sem planejamento, e assim gerando um grande conflito de interesses entre a especulação imobiliária e as limitações naturais do Carianos.

Em síntese, ao longo da história do Carianos houve inúmeras mudanças em sua paisagem, o desenvolvimento diferenciado em relação a outras localidades do distrito do Ribeirão da Ilha, justo por sua localização privilegiada próxima ao centro com acesso rápido pela Via Expressa Sul, bem como as características naturais de seu entorno. Nesse sentido, a sociedade, é a produção do espaço em seu movimento permanente, desde a gênese do bairro até seu momento atual (SANTOS,1997).

Em conjunto com investimentos públicos e privados houve a implantação de dois grandes empreendimentos, o aeroporto e o estádio, além da base aérea de Florianópolis fomentando o crescimento urbano e a valorização de imóveis no bairro.

4. ESPACIALIZAÇÃO DOS DADOS

4.1 A EVOLUÇÃO URBANA NO DISTRITO DO RIBEIRÃO DA ILHA

No contexto histórico do distrito do Ribeirão da Ilha anterior a década de 1950, a urbanização foi baixa. O distrito como um todo era considerado rural, e assim havendo apenas pequenas propriedades e pouca infraestrutura em relação ao resto da ilha de Santa Catarina. A partir da década de 1950, aumenta-se o interesse sobretudo ao norte do distrito, como o Carianos e Tapera, que se impulsionaram com a instalação do Aeroporto Hercílio Luz, bem como outros bairros do sul da ilha, como o Campeche e Rio Tavares, modificando-se o espaço da região.

A análise das ortofotos (imagens aéreas) em conjunto com o uso do ambiente SIG tem como objetivo neste trabalho identificar o avanço da mancha urbana no Carianos e seu entorno, ou seja, utilizando imagens orbitais, ortofotos e mosaicos de imagens a fim de identificar o quanto do uso do solo se converteu em áreas urbanizadas de 1957 até 2018, utilizando intervalos de aproximadamente 20 anos (1957, 1977, 1994 e 2018) com intuito de analisar e contextualizar cada período. Por fim, consiste-se em analisar a área ao norte do distrito do Ribeirão da Ilha, envolvendo o Carianos, a Tapera, o Alto Ribeirão e o Ribeirão da Ilha, além da Base Aérea, cuja área vem revelando alto crescimento demográfico, com grande impacto direto pelas obras do novo terminal do aeroporto.

4.1.1 O Distrito do Ribeirão da Ilha em 1957

Como é possível observar no mapa de 1957 (Mapa 3) a área urbanizada era muito pequena, com apenas 0,216 km² ou 216.000 m² e restringia-se principalmente a região da Base Aérea e mais algumas pequenas manchas espalhadas na região, principalmente no Carianos, sendo muitas delas pequenas propriedades rurais, que possuíam atividades desenvolvidas que giravam em torno da pesca e da agricultura, tanto para subsistência como para o mercado existente entre a ilha-continente. Ao longo do que se tornaria no futuro a SC-405, no Alto Ribeirão, havia a presença de moradias nas margens da via e nas encostas, assim como no povoado do Ribeirão da Ilha, de fundação mais antiga, por descendentes de açorianos, que viviam e ainda vivem da pesca.

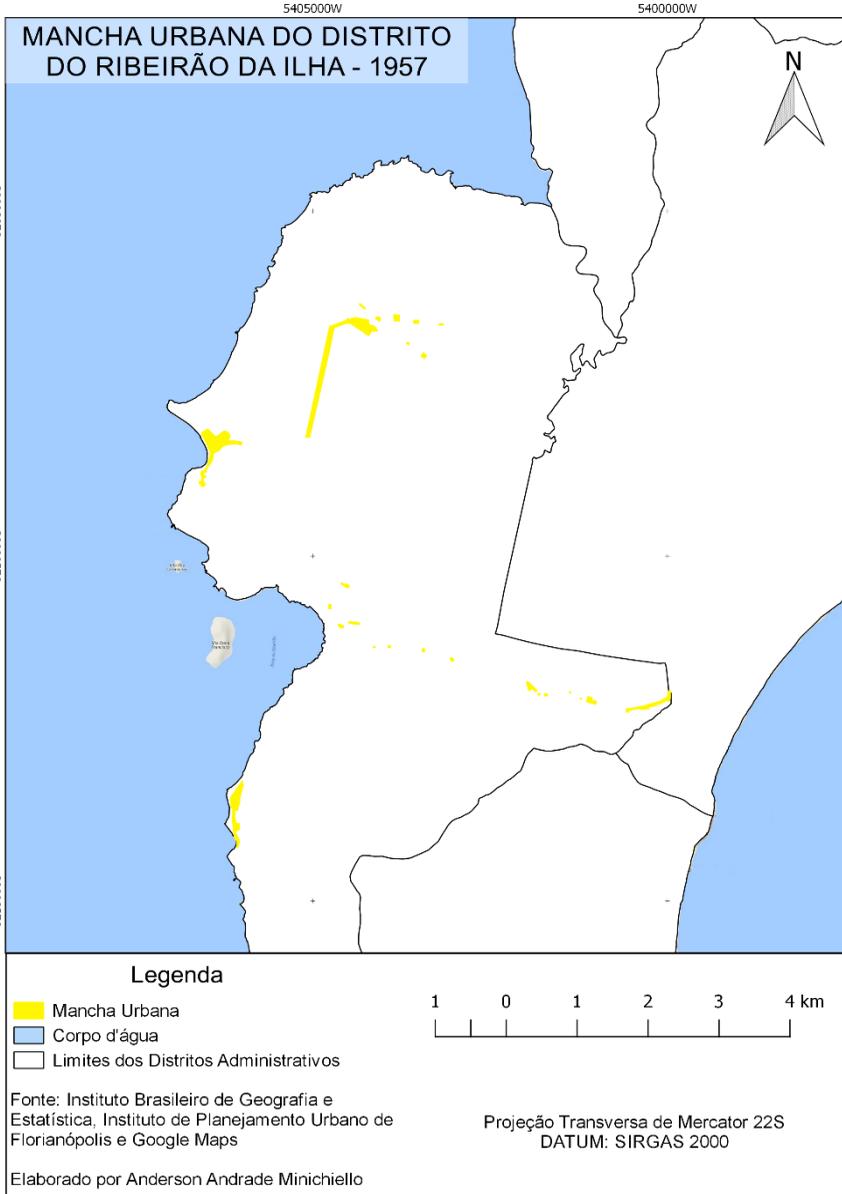
No distrito já havia algumas trilhas de terra que viriam a se tornar a principais vias dos bairros localizados nesta área, como é o caso da Avenida Deputado Diomício Freitas e da Rodovia SC-405, ambas funcionando como acesso dos poucos moradores desta região.

Figura 17 – Ortofoto do Distrito do Ribeirão da Ilha em 1957



Fonte: Geoprocessamento Corporativo, 2017.

Mapa 3 - Mancha Urbana do Distrito do Ribeirão da Ilha em 1957



Fonte: IBGE e IPUF, 2018. Elaborado por Anderson Andrade Minichiello.

4.1.2 O Distrito do Ribeirão da Ilha em 1977

Durante a década de 1970 houve um expressivo aumento da urbanização em Florianópolis ao qual setores como o turismo começam a despontar de forma expressiva na economia da capital catarinense. O distrito do Ribeirão da Ilha estava ainda relativamente isolado e pouco povoado, mas há um perceptível aumento de sua mancha urbana, impulsionada pelo aeroporto e a base aérea e um viés de mudança para o a região sul da ilha com a construção do aterro da baía sul, permitindo futuramente a ligação rápida entre o sul da ilha e o centro de Florianópolis, além dos municípios do continente, como São José e Palhoça por meio da Ponte Hercílio Luz e a nova Ponte Colombo Salles.

Como pode ser visto no Mapa de 1977 (Mapa 4), a área ocupada é de aproximadamente 0,776 km² ou 776.000 m², no qual no geral o sul da ilha ainda possui uma expansão mais lenta em relação ao resto do município mas já apresenta uma crescente urbanização em conjunto ao aumento de investimentos públicos e privados em grande parte entre os bairros do Carianos e Tapera, bem como o Aeroporto Hercílio Luz que neste período é repassado para jurisdição da Infraero e sendo construídos dois terminais, o de logística de carga e o de passageiros, além de uma nova pista.

A Base Aérea de Florianópolis expande-se construindo uma pista auxiliar em direção ao aeroporto e o seu crescimento é perceptível, tornando a região em seu entorno, principalmente o Carianos, atrativa a investimentos e a ocupação, impulsionando a formação do bairro, associada a expansão do aeroporto e de outro grande empreendimento, o Estádio da Ressacada. Existe um movimento para a criação de loteamentos no bairro, como a Ressacada e o Santos Dumont, visando o crescimento populacional e econômico proveniente destes grandes empreendimentos.

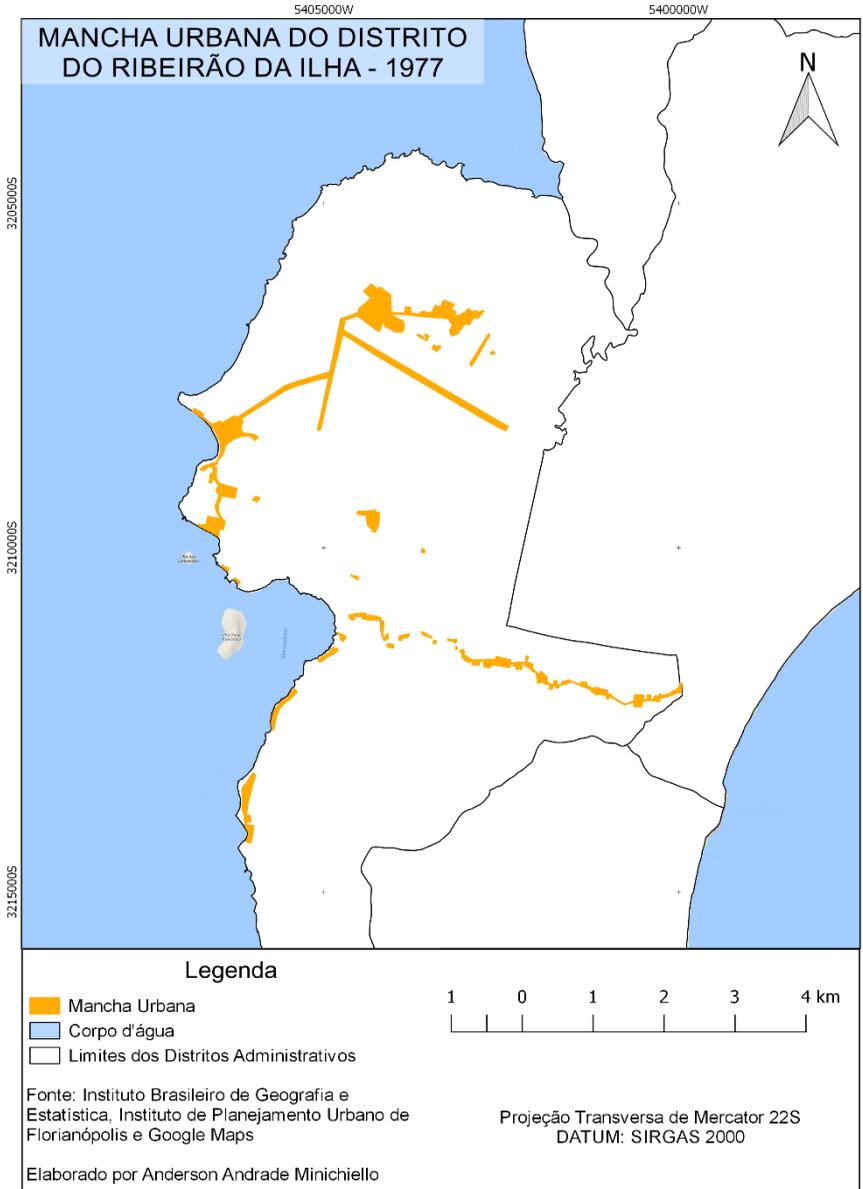
Mais ao sul da área do distrito ainda é possível verificar a ocupação no Alto Ribeirão que vê sua mancha urbana se expandir e se consolidar no período entorno da futura SC-405, porém existe a presença de outras pequenas propriedades no seu entorno sendo muitas delas agrícolas, devido a região possuir ainda uma característica rural.

O Ribeirão da Ilha se apresenta mais contido em sua expansão urbana como podemos ver em relação ao comparativo com o mapa do ano 1957 (Mapa 3), mantendo sua mancha urbana restrita ao núcleo do povoado do Ribeirão da Ilha entorno da Igreja de Nossa Senhora da Lapa do Ribeirão da Ilha, onde grande parte da população tem como sua principal força econômica a pesca e a maricultura, que ainda estavam se expandindo como novo mercado para o turismo gastronômico do sul da ilha e atraindo turista e até novos moradores para o bairro.

Figura 18 – Ortofoto do Distrito do Ribeirão da Ilha em 1977

Fonte: Geoprocessamento Corporativo, 2017.

Mapa 4 - Mancha Urbana do Distrito do Ribeirão da Ilha em 1977



Fonte: IBGE e IPUF, 2018. Elaborado por Anderson Andrade Minichiello.

4.1.3 O Distrito do Ribeirão da Ilha em 1994

Como pode ser observado na década de 1990 há uma consolidação das áreas urbanas na região, o crescimento da mancha urbana ao longo da rodovia SC-405 e Avenida Diomício Freitas se tornam impactantes na paisagem geográfica do sul da ilha principalmente nos bairros Carianos, Tapera, Ribeirão da Ilha e Campeche, este último fortemente associado ao crescimento do setor do turismo.

Há um visível aumento da especulação imobiliária com a construção de condomínios horizontais e loteamentos, além de diversos investimentos públicos e privados, muitos impulsionados pela instalação de novas infraestruturas no sul da ilha e a própria consolidação de infraestruturas anteriores a este período como o aterro da baía sul com construção da Via Expressa Sul e do túnel Antonieta de Barros atraindo novos moradores aos bairros do sul da ilha, principalmente o Carianos, Rio Tavares e Campeche por serem atrativos devido à localização relativamente próxima do centro do município, assim como o aumento de serviços gerando empregos na região. A Base Área de Florianópolis também se consolida na região e o Aeroporto Hercílio Luz tem sua categoria elevada permitindo voos internacionais, além de reformas no terminal.

O avanço da mancha urbana torna-se uma importante questão no que tange a preservação do meio ambiente, pois aliar o desenvolvimento econômico, o aumento da urbanização e a proteção de áreas de mangues e restingas, bem como encostas de morros, nesse contexto há a criação da Reserva Extrativista do Pirajubaé (RESEX) no ano 1992, com intuito de impedir o avanço da urbanização nestas áreas.

É perceptível a verificação de impactos da urbanização pressionando as áreas de mangues e encostas de morros e o adensamento urbano observados no mapa referente ao ano de 1994 (Mapa 5) ao qual possui uma área ocupada aproximadamente de 2,634 km² ou 2.634,000m².

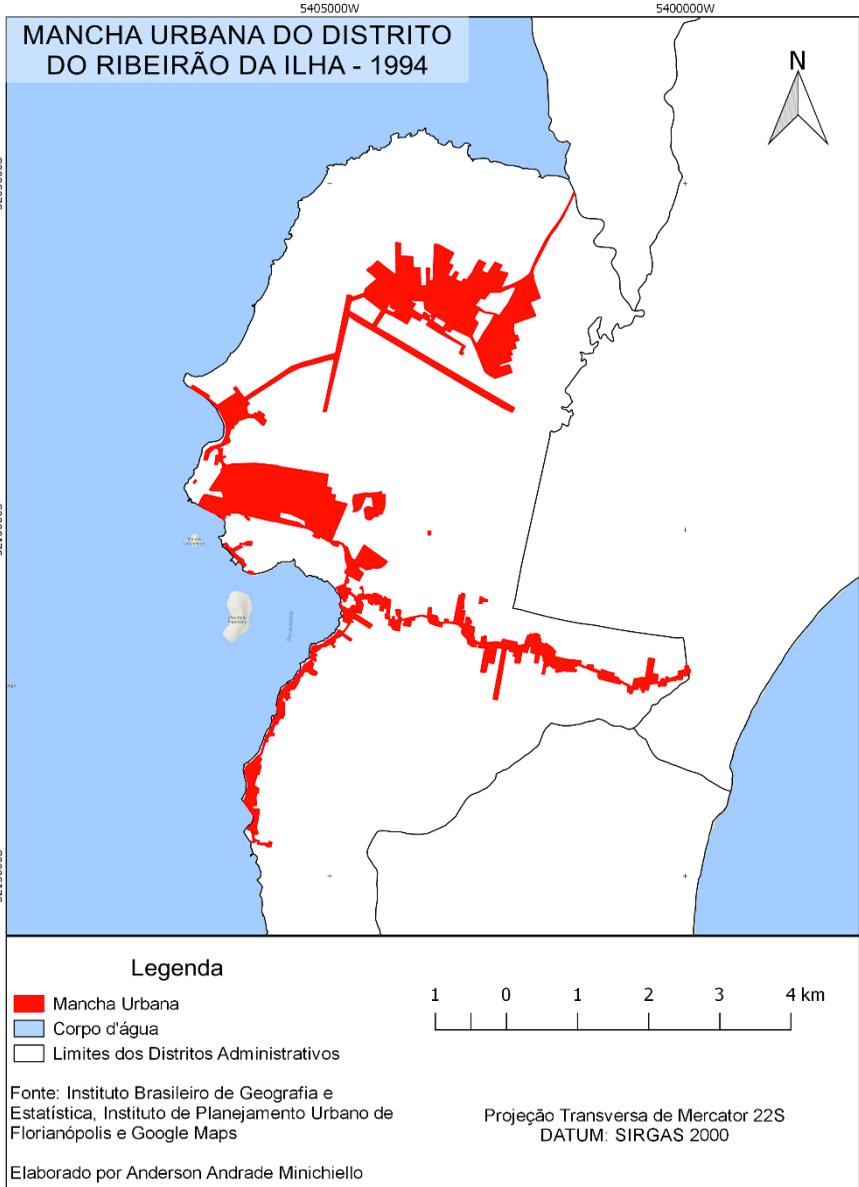
A mancha urbana do distrito do Ribeirão da Ilha expande-se no período entre de 1977 (Mapa 4) e o verificado em 1994 (Mapa 5), a alteração do espaço entra em um alto processo de dinamização. A paisagem local, nesse contexto, está sendo considerada como a materialização de um instante da sociedade (SANTOS, 1985).

Figura 19 – Ortofoto do Distrito do Ribeirão da Ilha em 1994



Fonte: Geoprocessamento Corporativo, 2017.

Mapa 5 - Mancha Urbana do Distrito do Ribeirão da Ilha em 1994



Fonte: IBGE e IPUF, 2018. Elaborado por Anderson Andrade Minichiello.

4.1.4 O Distrito do Ribeirão da Ilha em 2018

De 1994 a 2018 o crescimento de áreas urbanas na região atingiu uma área urbanizada de 4,093 km² ou 4.093,000m² conforme o mapa de 2018, (Mapa 6), como já mencionado anteriormente as obras de infraestrutura concluídas no final da década de 90 impulsionaram o crescimento da região, tal crescimento hoje já enfrenta novos problemas de mobilidade, e algumas obras começam a surgir no intuito de melhorar este problema como o elevado do Trevo da Seta já concluído e do Elevado do Rio Tavares que se arrasta por anos.

Devido a região possuir uma posição próxima do centro do município tornam estes bairros extremamente atrativos para novos moradores e para isto novas infraestruturas surgem como pode ser visto com as obras de duplicação da Avenida Deputado Diomício Freitas que dá acesso ao Carianos e a Base Aérea, ao qual se localizam o atual Terminal de passageiros do Aeroporto Internacional Hercílio Luz e o Estádio da Ressacada que possuem filas devido ao atual gargalo (pista simples).

O município de Florianópolis se tornou um grande polo turístico e isso reflete também no aumento de turistas, com o a construção do novo terminal de passageiros do Aeroporto Internacional Hercílio Luz bem como o novo acesso a partir do bairro Carianos que possivelmente irá margear a RESEX do Pirajubaé, entrando em discussão a questão do trajeto do novo acesso que pode gerar a interferência no ciclo das espécies e do próprio mangue. Como pode ser percebido estas obras acabam gerando uma enorme pressão sobre o meio ambiente e principalmente sobre a RESEX do Pirajubaé que será atingida diretamente, devido a ocupações irregulares e outros fatores.

A possibilidade de expansão urbana na região, com a construção do novo Terminal do Aeroporto irá gerar uma nova demanda por meio da geração de empregos, atraindo conseqüentemente novos moradores, devendo-se em conjunto a órgãos públicos municipais e estaduais ser debatida de forma a planejar a infraestrutura adequada ao bairro, visando o menor impacto ambiental e fornecendo qualidade de vida aos moradores, baseando-se nas limitações geográficas da região e principalmente do bairro Carianos.

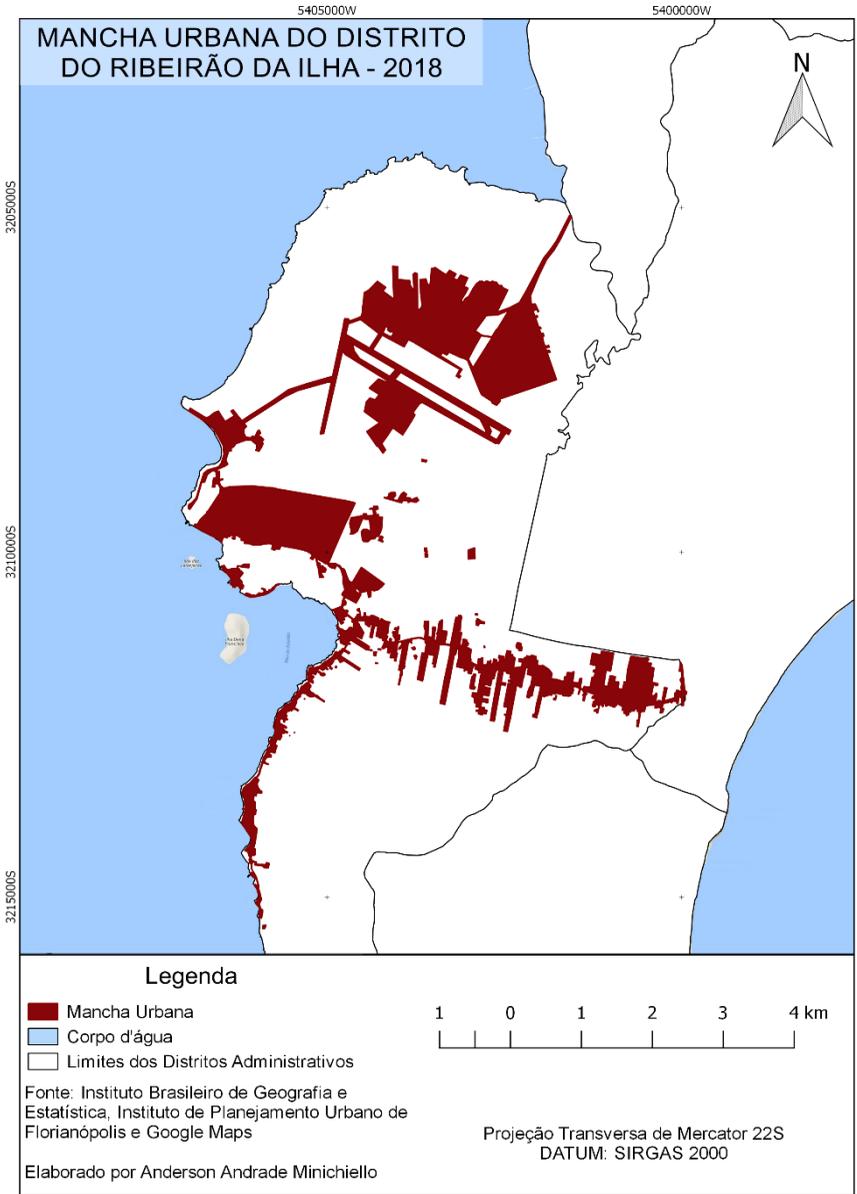
Desse modo, as transformações do distrito devem ser consideradas em conjunto a sua evolução. As combinações naturais tornaram a região um espaço único com diversas peculiaridades quanto a sua formação. Ressalte-se que para Santos (1985) a sociedade e espaço são elementos indissociáveis, portanto, para estudar o espaço há necessidade de analisar a sociedade, pois é ela que dita a compreensão dos efeitos dos processos (tempo e mudança) e especifica as noções de forma, função, estrutura, ou seja, dos elementos fundamentais para a compreensão do espaço.

Figura 20 – Imagem de satélite do Distrito do Ribeirão da Ilha em 2018



Fonte: Google Maps (Satellite), 2018.

Mapa 6 - Mancha Urbana do Distrito do Ribeirão da Ilha em 2018



Fonte: IBGE e IPUF, 2018. Elaborado por Anderson Andrade Minichiello.

4.1.5 Evolução Urbana entre o período de 1957 e 2018

A análise das manchas urbanas de cada período disposto permite identificar as principais alterações no espaço urbano regional, com o aumento populacional do município de Florianópolis durante os últimos 60 anos, áreas antes pouco povoadas como o sul da ilha iniciam seu desenvolvimento envolto da expansão de setores da economia como o turismo e o aeroportuário, atraindo investimentos ao longo dos anos, e em especial no distrito do Ribeirão da Ilha, ao qual o vê sua malha urbana se expandir para comportar o crescimento geoeconômico e populacional na região.

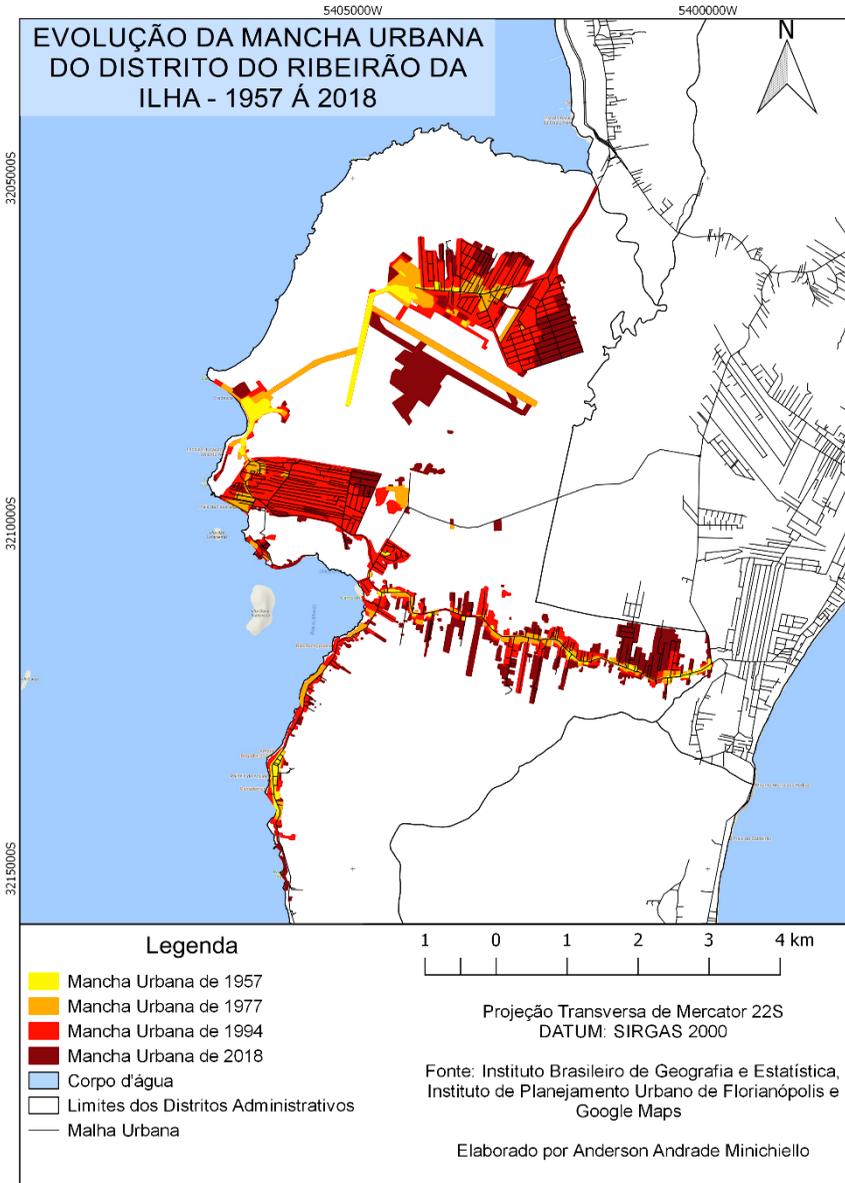
Contudo, há de se observar a constante pressão que a crescente urbanização na região pode causar a áreas de encostas de morros e manguezais, vide o caso da duplicação da Avenida Deputado Diomício Freitas, assim como a construção do acesso ao novo terminal do aeroporto que poderá afetar o Manguezal do Rio Tavares, na RESEX do Pirajubaé.

A falta de planejamento urbano leva a população a construir moradias em áreas irregulares, como o de encostas de morros, que pela instabilidade do solo se torna perigoso a essas populações, e em outros casos constroem em áreas de preservação permanente e entram em conflito com as questões ambientais da região, como áreas de restingas, mangues e praias.

A criação de novas infraestruturas como o novo acesso ao Aeroporto Internacional Hercílio Luz que também possuirá um novo terminal de passageiros demonstra de forma notória a expansão urbana acentuada no sul da ilha, cabendo salientar novamente aos órgãos municipais e estaduais o planejamento urbano adequado para impedir um crescimento desordenado e resultando em impactos possivelmente irreversíveis para o meio ambiente e para a própria população que utiliza recursos provindos da região.

Os resultados encontrados tiveram por meio do uso intuitivo dos mapas confeccionados, o objetivo de diagnosticar como áreas urbanas vem se expandindo no distrito ao longo dos anos (1957 a 2018), bem como observar e dimensionar os impactos resultantes pelo alto crescimento urbano e o desenvolvimento de setores econômicos do município na região, como mencionado anteriormente nas questões que tangem o planejamento urbano e a o impacto ambiental na região. No mapa 5, foi feita uma sobreposição de cada uma das manchas urbanas (1957, 1977, 1994 e 2018), e em adição a colocação da atual malha urbana da região sobreposta no mapa, desta forma há a verificação dos atuais eixos de ligação urbana da região. O objetivo final do mapa foi o de se avaliar a expansão urbana durante este período, compreendendo a dinâmica imposta na região e como se dará o direcionamento da mancha urbana com a criação de novos eixos de desenvolvimento na malha urbana da região.

Mapa 7 - Evolução da Mancha Urbana do Distrito do Ribeirão da Ilha



Fonte: IBGE e IPUF, 2018. Elaborado por Anderson Andrade Minichiello.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A divisão das etapas do trabalho, teve como intuito esquematizar de forma organizada o desenvolvimento do distrito do Ribeirão da Ilha, tendo como foco o bairro do Carianos. Com a utilização de referencial bibliográfico, da análise de imagens de satélites e da confecção de mapas foi possível sintetizar ao longo do trabalho o perfil evolutivo do distrito no que tange sua formação socioespacial e sua urbanização.

A dinâmica populacional e geoeconômica pode ser estruturada e sintetizada no decorrer do desenvolvimento do trabalho por meio da análise da formação socioespacial da área, verificando os fatores geográficos e econômicos predominantes, bem como a espacialização dos dados apresentados com foco na resolução dos objetivos do estudo.

Anteriormente ao desenvolvimento do trabalho houveram diversos desafios quanto a realização da análise da região, englobando-se os principais fatores geoeconômicos, geográficos e históricos. Neste contexto o trabalho se firma na ideia de realizar a criação de etapas que se inter-relacionassem ao longo do estudo, para isto, o trabalho foi desenvolvido se subdividindo em três etapas que consistem no histórico de ocupação da Ilha de Santa Catarina, a formação geoeconômica e sua caracterização geográfica, e por último na análise da mancha urbana e a confecção de mapas. A metodologia e o referencial teórico, se firmam em dois aportes a formação socioespacial e as combinações geográficas, que servem respectivamente ao longo do trabalho como meio técnico e a base para a fundamentação no desenvolvimento do trabalho, afim de alcançar os objetivos elencados.

Na primeira etapa do desenvolvimento do trabalho, houve a necessidade de coleta de informações quanto a ocupação da ilha de Santa Catarina, identificando os fatores que marcaram os diversos períodos da história de Florianópolis, a partir desta abordagem foi possível analisar e correlacionar os elementos que influenciaram no desenvolvimento do distrito do Ribeirão da Ilha e especialmente no Carianos, como a Base Aérea de Florianópolis, o Complexo Esportivo da Ressacada e principalmente o Aeroporto Hercílio Luz e a Via Expressa Sul, sendo empreendimentos públicos e privados que trouxeram grandes avanços no desenvolvimento geoeconômico do Carianos e do sul da ilha, em conjunto ao aumento de investimentos no setor turístico.

Na segunda etapa do desenvolvimento do trabalho, a caracterização geográfica do distrito e a sua dinâmica econômica se tornam de suma importância, a identificação dos fatores geográficos – o espaço geográfico e o fatores antrópico – a ação humana por meio das forças produtivas, e a interrelação entre estes fatores que moldam o espaço e a paisagem, utilizando

novas técnicas e ferramentas, além do aproveitamento natural da geografia local, permitindo a instalação de empreendimentos de grande porte como o aeroporto e o adensamento urbano, devido ao relevo favorável em parte da região.

Por último, na terceira etapa do desenvolvimento, a partir de todo o conjunto de informações e dados obtidos, foi feita a espacialização da área de estudo com o uso de ferramentas, sites e *softwares* como o QGIS, foi possível confeccionar os mapas de uso e ocupação do solo, voltada a análise da urbanização e a caracterização geográfica em seu entorno ao longo da história, ao qual foram divididos em períodos de aproximadamente 20 anos, tendo como resultado tornar intuitivo os mapas confeccionados. Por fim, a análise das imagens aéreas e dos mapas permitiram averiguar a urbanização no espaço geográfico da região por meio da sobreposição dos mapas, e contextualizar os mapas em cada período, porém houve, a dificuldade em identificar com precisão todas as áreas urbanizadas, principalmente nas imagens de 1957 e 1977.

O caso de estudo do distrito do Ribeirão da Ilha e do Carianos em especial, possibilitaram correlacionar a influência de determinados fatores na dinâmica geoeconômica da região, cabendo ao estudo analisar este conjunto de fatores no intuito de esclarecer e diagnosticar o processo de desenvolvimento urbano do distrito. A verificação de novos fatores que se somam a dinâmica geoeconômica do distrito tornam-se importantes na avaliação da expansão urbana, pois poderão dar o direcionamento futuro da mancha urbana e permitirá identificar os possíveis impactos.

O espaço urbano se alterou na região, de um período onde o distrito do Ribeirão da Ilha (Antiga Freguesia do Ribeirão da Ilha), era marcado fortemente pela ruralidade e uma natureza intocável, desenvolvendo uma economia basicamente agrícola e pesqueira, baseada na pequena produção mercantil, e escoando sua produção por meio do porto para outras freguesias da ilha (BASTOS, 2000). Para um novo período de desenvolvimento a partir da década, envolvendo novas forças e setores econômicos em Santa Catarina e sobretudo em Florianópolis, criando uma dinâmica populacional e econômica acelerada até os tempos atuais, no distrito do Ribeirão da Ilha, por exemplo, a implantação de novas infraestruturas permitiram sua expansão, acentuando a criação de fluxos econômicos e populacionais na região e favorecendo uma maior ligação ao resto de Florianópolis e outros municípios da Grande Florianópolis.

A urbanização no sul da ilha, se acelerou durante os últimos anos, com a expansão do turismo e um grande aumento da especulação imobiliária, com criação de loteamentos e condomínios, atraindo novos moradores a região. Com o forte adensamento urbano e a consolidação de infraestruturas em anos recentes, é perceptível o aumento de investimentos públicos e privados, como o caso do novo terminal do Aeroporto Internacional Hercílio Luz e seu novo acesso, que

consequentemente servirá de ligação ao sul da ilha, em uma via duplicada entre o Carianos e o Campeche.

O edital do projeto do acesso foi apresentado em 2012, com o intuito de criar uma ligação rápida ao novo terminal do aeroporto, ao qual foi concedido para a Floripa Airport, empresa suíça do grupo Flughafen Zürich AG em janeiro de 2018. O projeto do acesso segundo o DEINFRA-SC (2015) terá a extensão total de 8,73 km a partir da interseção do Carianos até o novo terminal.

O Carianos nesta conjuntura poderá ter um forte adensamento urbano, com aumento do crescimento demográfico no bairro, o novo acesso permitiria uma ligação urbana direta ao bairro do Campeche, havendo a possibilidade de ambas as manchas urbanas se conectarem, contudo cabe ressalvas quanto as limitações geográficas da região, que possui em seu entorno o Manguezal do Rio Tavares (APP), e os possíveis danos ambientais ao manguezal. O projeto do acesso pode ser visto na Figura 21:

Figura 21 – Projeto de Acesso ao novo terminal do Aeroporto



Fonte: Diário Catarinense - Milena Lumini, 2015.

Figura 22 – Novo terminal do Aeroporto em construção



Fonte: Google Maps, 2018. Adaptado pelo autor.

Na figura 22, é visto o andamento das obras do acesso ao novo terminal do aeroporto, e pode se observar as manchas urbanas do Carianos (em vermelho), da Tapera (em azul) e do Campeche (em amarelo), áreas que serão afetadas diretamente pelo acesso e o novo terminal, além de outras localidades no sul da ilha que sofrerão influência indireta como o Rio Tavares, o Morro da Pedras, o Alto Ribeirão e o Ribeirão da Ilha pela proximidade ao empreendimento.

Nas três figuras (Figuras 23, 24 e 25) é possível ver o atual progresso das obras a partir do Trevo da Ressacada, ao qual possuímos a visão ampla das obras nas frentes de trabalho.

O avanço das obras da duplicação da avenida Deputado Diomício Freitas (Figura 23) estão praticamente encerradas, faltando apenas algumas obras de finalização na cabeceira da ponte que dá acesso ao bairro. A obra do acesso ao novo terminal está em duas frentes de trabalho, uma localizada no trevo do Campeche até o rio Fazendinha, próximo do Carianos e a outra localizada no trevo da Ressacada, que está em ritmo mais lento (vide figuras 24 e 25) devido ao impasse nas questões ambientais com os limites RESEX do Pirajubaé, bem como o impasse das desapropriações. Quanto ao novo terminal sua entrega está prevista para agosto de 2019 segundo Tobias Market, Diretor Executivo (CEO) do Floripa Airport (2018).

Figura 23 – Obra da duplicação da Avenida Deputado Diomício Freitas



Fonte: Autoria própria.

Figura 24 – Obra do acesso ao novo terminal do Aeroporto



Fonte: Autoria própria.

Figura 25 – Obra do acesso ao Estádio da Ressacada



Fonte: Autoria própria.

Evidentemente o conjunto destas infraestruturas resultarão em uma nova dinâmica populacional e econômica na região, no caso se faz necessária a verificação futura em novos estudos para diagnosticar a possível expansão urbana e os impactos dos investimentos públicos e privados na infraestrutura, com o novo terminal do aeroporto e o seu acesso, assim como avanço dos setores econômicos como o turismo, que vem garantindo um aumento expressivo na economia do sul da ilha.

REFERÊNCIAS

ALENCAR, Roberta. **A Geodiversidade da Ilha de Santa Catarina: Explorando seu valor didático no 6º ano do ensino fundamental**. Disponível em: <http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/20_10_2014_20.02.25.aa2183cbba91516d47787626bf0a2927.pdf>. Acesso em: 20 maio 2017.

AVAI FUTEBO CLUBE. **História do Estádio da Ressacada**. Disponível em: <<http://www.avai.com.br/novo/patrimonio/estadio/>>. Acesso em: 15 dezembro 2017.

BASTOS, José Messias. **Urbanização, comércio e pequena produção mercantil pesqueira na Ilha de Santa Catarina**. Ensaios sobre Santa Catarina. Florianópolis: Letras Contemporâneas, p. 127-140, 2000.

_____. **A formação socioespacial como categoria de análise aos estudos sobre rede urbana: ampliando a discussão teórica**. Geosul, Florianópolis, v. 31, n. 62, p 271-298, 2016.

CAMPOS, Nazareno José de. **Terras comunais e pequena produção açoriana na Ilha de Santa Catarina**. 1989.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007, 123p. Disponível em: <http://gesp.fflch.usp.br/sites/gesp.fflch.usp.br/files/Espaco_urbano.pdf>. Acesso em: 20 maio 2017.

CECCA, Centro de Estudos da Cultura e Cidadania. **Unidades de Conservação e Áreas Protegidas da Ilha de Santa Catarina: caracterização e legislação**. Florianópolis: Insular, 1997. 160p.

CHOLLEY, André. **Observações sobre alguns pontos de vista geográficos**. Boletim geográfico, v. 179, n. 22, p. 139-145, 1964.

_____. **Observações sobre alguns pontos de vista geográficos**. Boletim geográfico, v. 180, n. 22, p. 267-276, 1964.

CORRÊA, Anderson João; MÜLLER, Silvana Garudenz. **A influência da ostra na origem, formação e manutenção da via gastronômica do Ribeirão da Ilha–Rota das Ostras–Florianópolis-SC**. *Ágora*, v. 18, n. 1, p. 119-130, 2016. Disponível em: <<https://online.unisc.br/seer/index.php/agora/article/view/7377/5289>>. Acesso em 25 março 2018.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. Editora Ática, 1989.

DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURA DE SANTA CATARINA. **Acesso a Nova Área Terminal do Aeroporto Internacional Hercílio Luz.** Disponível em: <http://www.deinfra.sc.gov.br/download/obras/pdf/acesso_aeroporto-2-lotes.pdf>. Acesso em: 07 abril 2018.

FORÇA AÉREA BRASILEIRA. **História da Base Aérea de Florianópolis – BAFL.** Disponível em: <<http://www2.fab.mil.br/bafl/index.php/historico>>. Acesso em: 15 dezembro 2017.

GOMES, Cilene. **Formação socioespacial e dinâmicas urbano-regionais no Rio Grande do Norte: o lugar da região metropolitana de Natal, urbe.** Revista Brasileira de Gestão Urbana, Curitiba, v. 1, n. 2, p. 151-161, 2009.

EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA. **Histórico do Aeroporto Internacional Hercílio Luz.** Disponível em: <<http://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-internacional-de-florianopolis-hercilio-luz/sobre-o-aeroporto/historico/>>. Acesso em: 11 novembro 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE ESTATÍSTICA E GEOGRAFIA. **Biblioteca do IBGE.** Disponível em: < <https://www.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 20 maio 2017.

JESUS, Giselli Ventura de. **A expansão urbana do Norte da Ilha de Santa Catarina.** XI – Encontro Nacional da ANPEGE, 2015. Disponível em: <<http://www.enanpege.ggf.br/2015/anais/arquivos/22/616.pdf>>. Acesso 27 maio 2017.

MAMIGONIAM, Armen. **A Escola Francesa de Geografia e o papel de A. Cholley.** Cadernos Geográficos. Florianópolis. Número 6 – maio 2003.

_____. **Notas sobre a Aceleração Contemporânea e as Metrôpoles.** IN: SILVA, Maria Auxiliadora da (org). IV Encontro com o Pensamento de Milton Santos – A interdisciplinaridade na sua obra. Salvador: IGEO/EDUFBA, 2007, pp 123-128.

MIRA, Marli Ana Bustamante. **A população da Ilha de Santa Catarina.** In: PEREIRA, Nereu do Vale (et. al.). A Ilha de Santa Catarina: Espaço, Tempo e Gente. Florianópolis: Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina, 2002. Pp. 61 – 74.

MÜLLER, Max José. **Carl Hoepcke: o estruturador do desenvolvimento catarinense.** Florianópolis: Insular, 2007.

PELUSO JR, Victor A. **Estudos de Geografia Urbana de Santa Catarina.** Florianópolis: Ed. da UFSC, 1991.

PEREIRA, Raquel Maria Fontes do Amaral. **Formação socioespacial do litoral de Santa Catarina (Brasil): gênese e transformações recentes**. Geosul, v. 18, n. 35, p. 99-129, 2003.

PIAZZA, Walter Fernando; HUBENER, Laura Machado. **Santa Catarina história da gente: 2o. grau**. Lunardelli, 1983.

PORTAL SUL DA ILHA. **Carianos**. Disponível em: <http://www.suldailha.com.br/index.php?option=com_content&task=view&id=26&Itemid=39>. Acesso em: 20 maio 2017.

PORTAL DE OLHO NA ILHA. **História da Ponte Hercílio Luz**. Disponível em: <<http://www.deolhonailha.com.br/florianopolis/noticias/ponte-hercilio-luz-completa-90-anos-veja-fotos-e-conheca-a-historia-do-principal-cartao-postal-de-sc.html>>. Acesso em: 11 novembro 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS. **Geoprocessamento Corporativo**. Disponível em: <<http://geo.pmf.sc.gov.br/>>. Acesso em: 20 maio 2017.

RAYES, Vinícius Senger. **Aterro da Baía Sul: A Separação entre o mar e o centro da Capital Catarinense**. Disponível em: <<http://pet.ecv.ufsc.br/2016/11/aterro-da-baia-sul-a-separacao-entre-o-mar-e-o-centro-da-capital-catarinense/>>. Acesso em: 15 dezembro 2017.

RIBAS, Liz Cristina Camargo. **A RESERVA EXTRATIVISTA MARINHA DO PIRAJUBAÉ: sujeitos, memórias e saberes etnobiológicos**. Disponível em: <<http://continente.ifsc.edu.br/campus/images/publicacoes/livro-pirajubae.pdf>>. Acesso em: 03 dezembro 2017.

SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade: Ensaios**. 2ª ed. Petrópolis: Vozes, 1982. 156p

_____. **Sociedade e espaço: formação espacial como teoria e como método**. São Paulo: Boletim Paulista de Geografia, n. 54, 1977.

_____. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: HUCITEC, 1997.

SECRETARIA DE ESTADO DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL. **Ortofotos - SIGSC**. Disponível em: <<http://sigsc.sds.sc.gov.br/>>. Acesso em: 15 dezembro 2017.

SILVA, Marcos Aurélio da. **A categoria de formação socioespacial e a questão regional: uma aproximação com Gramsci**. Montevideo, 2009. Disponível em: <<http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiaregional/11.pdf>>. Acesso em: 27 maio 2017.

SILVA, Regina Celly Nogueira da; MACÊDO, Celênia de Souto. **A produção do espaço urbano**. Disponível em: <http://www.ead.uepb.edu.br/arquivos/cursos/Geografia%20-%20Reing/Geografia%20Urbana/Geo_Urb_A02_WEBIMZM_SF_SI_SE_181209.pdf>. Acesso em: 20 maio 2017.

VÁRZEA, Virgílio. Santa Catarina: A ilha. Florianópolis: IOESC, 1984.

VEIGA, Eliane Veras. **Florianópolis, Memória Urbana**. Coleção Memória de Florianópolis: Editora da UFSC, Fundação Franklyn Cascaes. 2008.

XAVIER, Mário. **Polo Tecnológico de Florianópolis: origem e desenvolvimento**. Florianópolis: Insular, 2010.