

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO TECNOLÓGICO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E  
URBANISMO

LARICE NATH LOPES

A DINÂMICA DA ORGANIZAÇÃO ESPACIAL  
NA RODOVIA SC 401 EM FLORIANÓPOLIS

Florianópolis  
2005

LARICE NATH LOPES

A DINÂMICA DA ORGANIZAÇÃO ESPACIAL  
NA RODOVIA SC 401 EM FLORIANÓPOLIS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em  
Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina,  
como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em  
Arquitetura e Urbanismo

Orientador: Prof. Carlos Loch, Dr.

Florianópolis  
2005

À UFSC  
Ao PósArq (professores, colegas e funcionários)  
Ao orientador Prof. Carlos Loch  
Aos membros da banca e aos mestres que  
participaram de alguma forma

À paciência e dedicação de todos que colaboraram

## RESUMO

O presente trabalho teve como objetivo principal o estudo das transformações ocorridas na paisagem urbana, nas margens da rodovia SC 401 no norte da Ilha de Santa Catarina, no período compreendido entre os anos de 1991 e 2004. Através deste estudo foi possível realizar uma caracterização de um trecho urbano, de modo a detectar os determinantes que influenciaram as modificações locais e, conseqüentemente, os processos de urbanização; com o objetivo de propiciar a compreensão da influência das inserções urbanas no espaço local. Para tanto, foi realizado inicialmente um levantamento histórico da cidade e da área de estudo anterior ao período de análise. Posteriormente, foram estudadas teorias de ocupação do solo urbano e, em um terceiro momento, foram levantados dados do local, em dois períodos diferenciados, para a detecção das transformações ocorridas. Desta forma, este trabalho buscou delimitar pontos que devem ser avaliados durante uma inserção urbana e que auxiliam na compreensão dos impactos causados no espaço e na dinâmica local.

**Palavras-Chave:** Processos Urbanos. Alterações da Paisagem. Análise Urbana Local.

## ABSTRACT

The present work has as objective to study the occurred transformations in the urban landscape, in the neighborhoods of the highway SC 401 in the north of the Island of Santa Catarina, in the understood period it enters the years of 1991 and 2004. Through this study it was possible to carry through a characterization of an urban stretch, in order to detect the determinative ones that they had influenced local modifications and the urbanization processes; with the objective to propitiate the understanding of the influence of the urban insertions in the local space. For in such a way, a historical survey of the city and the area of previous study to the period of analysis was carried through initially. Later, theories of occupation of ground urban had been studied, at one third moment, they had been raised given of the place, in two differentiated periods, for the detention of the occurred transformations. Of this form, this work searched to delimit points that must be evaluated during na urban insertion and that they assist in the understanding of the impacts caused in the space and the local dynamics.

**Key-words:** Urban Processes. Alterations of the Landscape. Local Urban Analysis.

## LISTA DE TABELAS

Tabela 01 – Dados Gerais _1991	51
Tabela 02 - Dados Gerais _2000	52
Tabela 03 – Crescimento por Conjunto	53
Tabela 04 - DOMICILIOS_1991	55
Tabela 05 - DOMICILIOS_2000	56
Tabela 06 - INFRA-ESTRUTURA 1_2000	57
Tabela 07 - Infra-estrutura 2_2000	58
Tabela 08 – Nível Instrução Chefes de Família 1991	59
Tabela 09 - Nível Instrução Chefes de Família 2000	59
Tabela 10 - Responsável Instrução _1991	60
Tabela 11 - Responsável Instrução _2000	61
Tabela 12 - Rendimento Nominal Mensal _2000	64
Tabela 13 - RNM Por Conjunto _2000	65
Tabela 14 - Trecho 1 (cemitério do Itacorubi – cemitério Jardim da Paz)	68
Tabela 15 - Trecho 2 (cemitério Jardim da Paz – Acesso à Cacupé)	70
Tabela 16 - Trecho 3 (acesso à Cacupé – acesso à Jurerê)	74
Tabela 17 - Trecho 4 (acesso Jurerê – acesso Canasvieiras)	78
Tabela 18 – População e crescimento por distrito	83
Tabela 19 – População e taxa urbana por bairro/distrito	84
Tabela 20 - Estimativa de população fixa e de turistas durante a temporada na Área de Influência	85
Tabela 21 - Evolução da população economicamente ativa	85
Tabela 22 - População e taxa geométrica de crescimento anual, 1991 e 2000	90
Tabela 23 - Estimativa Populacional	90
Tabela 24 - Projeção da média diária de turistas na região norte	91
Tabela 25 - Colocação dos distritos de Florianópolis no ranking do IDHL, 1991 e 2000.	93
Tabela 26 - Projetos encaminhados à SUSP entre jan/02 e jun/03 – região norte de Florianópolis	97

**LISTA DE FIGURAS**

Figura 1 – Ilha de Santa Catarina/Florianópolis	05
Figura 2 – Norte da Ilha de Santa Catarina	06
Figura 3 – Trechos de análise	44
Figura 4 - Usos urbanos trecho 1 margem direita (residencial e parque tecnológico)	69
Figura 5 - Usos urbanos trecho 1 margem esquerda (comércios da construção civil)	69
Figura 6 - Usos urbanos trecho 1 margem esquerda (Loja Cassol de material de construção)	69
Figura 7 - Usos urbanos trecho 1 margem esquerda (Faculdade Assesc)	69
Figura 8 - Usos urbanos trecho 2	72
Figura 9 - Usos urbanos trecho 2	72
Figura 10 - Usos urbanos trecho 2 margem direita (Shopping de decoração)	72
Figura 11 - Usos urbanos trecho 2 margem esquerda (Shopping de decoração em construção)	72
Figura 12 - Usos urbanos trecho 2 margem direita (antiga boate e concessionária)	73
Figura 13 - Usos urbanos trecho 2 margem esquerda (centro comercial)	73
Figura 14 - Usos urbanos trecho 3 margem direita (pequenos comércios construção civil)	76
Figura 15 - Usos urbanos trecho 3 margem direita (pequenos comércios construção civil)	76
Figura 16 - Usos urbanos trecho 3 margem direita (comércios)	76
Figura 17 - Usos urbanos trecho 3 margem esquerda (comércios)	76
Figura 18 - Usos urbanos trecho 3 margem esquerda (colégio e faculdade)	76
Figura 19 - Usos urbanos trecho 3 margem esquerda (terminal de transporte urbano)	76
Figura 20 - Usos urbanos trecho 4	79
Figura 21 - Usos urbanos trecho 4 margem esquerda (usos abandonados)	79
Figura 22 - Usos urbanos trecho 4 margem direita (centro comercial)	79
Figura 23 - Usos urbanos trecho 4 margem direita (oficinas mecânicas)	79
Figura 24 - Usos urbanos trecho 4 margem esquerda (associação recreativa)	79

Figura 25 - Usos urbanos trecho 4 margem esquerda (universidade e espaço para eventos)	79
Figura 26 – Foto Aérea 1994 –trecho 01	99
Figura 27 - Foto aérea 1998 – trecho 01	99
Figura 28 - Foto aérea 2002 – trecho 01	100
Figura 29 - Foto aérea 1994 – trecho 02	101
Figura 30 - Foto aérea 1998 – trecho 02	102
Figura 31 - Foto aérea 2002 – trecho 02	102
Figura 32 - Foto aérea 1994 – trecho 03	104
Figura 33 - Foto aérea 1998 – trecho 03	105
Figura 34 - Foto aérea 2002 – trecho 03	106
Figura 35 - Foto aérea 1994 – trecho 04	108
Figura 36 - Foto aérea 1998 – trecho 04	108
Figura 37 - Foto aérea 2002 – trecho 04	109



## **SUMÁRIO**

<b>1. INTRODUÇÃO</b>	<b>01</b>
<b>2. METODOLOGIA</b>	<b>03</b>
<b>2.1 Objetivos</b>	<b>03</b>
2.1.1 Objetivo Geral	03
2.1.2 Objetivos Específicos	03
<b>2.2 Perguntas de pesquisa</b>	<b>03</b>
2.2.1 Pergunta Principal	03
2.2.2 Perguntas Secundárias	03
<b>2.3 Metodologia de estudo</b>	<b>03</b>
<b>2.4 Localização da área de estudo</b>	<b>06</b>
<b>3. A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO</b>	<b>07</b>
<b>3.1 Considerações finais do capítulo</b>	<b>16</b>
<b>4. OS PROCESSOS URBANOS</b>	<b>19</b>
<b>4.1 A relação sociedade-espaço</b>	<b>19</b>
<b>4.2 Os fenômenos urbanos</b>	<b>24</b>
4.2.1 O capitalismo e o espaço urbano	24
4.2.2 A Segregação urbana	26
4.2.3 As acessibilidades	28
<b>4.3 O capital no espaço</b>	<b>31</b>
<b>4.4 Os agentes do espaço</b>	<b>33</b>
4.4.1 Os proprietários dos meios de produção	35
4.4.2 Os proprietários fundiários	35
4.4.3 Os promotores imobiliários	36
4.4.4 O Estado	37
4.4.5 Os grupos sociais excluídos	40
<b>4.5 Considerações finais do capítulo</b>	<b>40</b>
<b>5. METODOLOGIA DE ANÁLISE</b>	<b>42</b>
<b>5.1 A área de estudo</b>	<b>42</b>
<b>5.2 Recortes de análise</b>	<b>42</b>
<b>5.1 Fontes de estudo</b>	<b>45</b>
5.3.1 Censos do IBGE de 1991 e 2000	45

5.3.2	Projetos do DER (DEINFRA)	46
5.3.3	Estudos de impacto ambiental	47
5.3.4	Fotos aéreas	48
5.3.5	Indicadores de valor	48
<b>6.</b>	<b>APRESENTAÇÃO DOS DADOS E RESULTADOS ENCONTRADOS</b>	<b>50</b>
<b>6.1</b>	<b>Censos do IBGE</b>	<b>50</b>
6.1.1	Considerações finais	62
<b>6.2</b>	<b>Projetos do DER (DEINFRA)</b>	<b>66</b>
6.2.1	Trecho 1	67
6.2.2	Trecho 2	70
6.2.3	Trecho 3	73
6.2.4	Trecho 4	77
6.2.5	Considerações finais	80
<b>6.3</b>	<b>Estudos de impacto ambiental (EIA)</b>	<b>81</b>
6.3.1	O EIA da duplicação	82
6.3.2	O EIA do projeto Sappiens Parque	87
6.3.3	Considerações finais	94
<b>6.4</b>	<b>Fotos aéreas</b>	<b>98</b>
<b>6.5</b>	<b>Indicadores de valor</b>	<b>109</b>
<b>7.</b>	<b>CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES</b>	<b>115</b>
<b>7.1</b>	<b>Conclusões quanto à evolução urbana da área de estudo</b>	<b>115</b>
<b>7.2</b>	<b>Conclusões quanto às teorias de ocupação do espaço urbano</b>	<b>115</b>
<b>7.3</b>	<b>Conclusões quanto ao dinamismo ocorrido no período analisado</b>	<b>116</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b>	
	<b>BIBLIOGRAFIA</b>	
	<b>ANEXO I – Esquemas dos setores censitários 1991 e 2000</b>	

## 1. INTRODUÇÃO

Nos últimos anos a cidade de Florianópolis, capital do estado de Santa Catarina, sofreu um intenso processo de urbanização, tornando-se objeto de preocupação de estudiosos, das áreas sociais e urbanas, que estão determinados a entender como será o futuro da cidade. O crescimento urbano detectado é decorrente de diferentes fatores e se iniciou, mais intensamente, após a década de setenta; quando da instalação de empresas estatais na cidade, que trouxeram consigo uma grande quantidade de funcionários públicos de classe média. Hoje, a cidade é divulgada pela mídia como uma das melhores do país em qualidade de vida, tornando-se sonho de consumo de pessoas que migram para residir ou desfrutar de suas qualidades. Diversos processos de crescimento transformaram o solo urbano e a cidade, que antes era pequena e pacata, se expandiu em um intenso processo de urbanização. Políticas e intervenções foram realizadas para atender a estas mudanças provocadas e, conseqüentemente, se refletiram na sua dinâmica sócio-espacial.

A partir da análise dos fatores que geraram as transformações ocorridas no solo urbano, este trabalho parte para o estudo de um trecho urbano que está diretamente ligado à este processo. O local escolhido foi a rodovia SC 401 no norte da Ilha de Santa Catarina, principal meio de ligação da cidade com seus balneários ao norte. Nos últimos anos a expansão urbana da cidade se processou intensamente para o norte da Ilha e as margens dessa rodovia caracterizam-se como cenário desse crescimento. Em conseqüência do crescimento demográfico a rodovia torna-se local de instalação de diversos empreendimentos, inclusive de um shopping center; além de especializar-se no comércio ligado à construção civil. O crescimento ocorrido na área desencadeou uma urbanização diferenciada e uma rodovia estadual com características de construção mais direcionada para a interligação entre pontos assumiu características de via urbana turístico-comercial.

A percepção das transformações ocorridas no local encaminhou este trabalho ao estudo específico do solo urbano do entorno da rodovia nos últimos treze anos. Para tanto, serão levantados dados da área e da cidade, de modo a identificar as transformações ocorridas no espaço urbano no período de análise. Isto poderá trazer à tona a realidade local, para que governantes e comunidade tomem

consciência do que aconteceu na sua cidade nos últimos anos e possam vislumbrar um futuro melhor.

Para tanto, o presente trabalho está dividido em três etapas. Na primeira apresenta-se o histórico da urbanização local, de modo a levantar elementos da problemática urbana. Na segunda serão estudadas as teorias relativas aos processos de ocupação urbana, buscando-se traçar um embasamento teórico acerca das formas de uso e ocupação do solo, adotadas no local. Na terceira etapa serão levantados dados que propiciem a comprovação ou não dos questionamentos levantados anteriormente, de modo a identificar as transformações ocorridas na área de estudo. Neste sentido, optou-se pela seleção de grupos de dados, que possibilitassem a análise temporal de um processo ocorrido. Todos os dados foram selecionados dentro de uma faixa de tempo de treze anos (1991/2004), sendo que para cada conjunto de dados foram necessários dois sub-conjuntos (um no período inicial e outro no período final da faixa de tempo selecionada) propiciando as comparações. Para este estudo foram selecionados os dados do censo do IBGE (1991 e 2000), os projetos desenvolvidos pelo DER/DEINFRA (1993 e 2003), estudos de impacto ambiental realizados na área de estudo (1993 e 2004), fotos aéreas (1994, 1998 e 2002) e indicadores de valorização do solo, utilizados no local por engenheiros especializados na avaliação do valor do solo.

Com base nos dados coletados e na comparação entre os mesmos será possível delimitar algumas transformações ocorridas no espaço urbano, local nos últimos treze anos. Este levantamento tem como objetivo identificar processos ocorridos e auxiliar na compreensão das modificações do espaço urbano e da dinâmica local.

## **2. METODOLOGIA**

### **2.1 Objetivos**

#### 2.1.1 Objetivo Geral

O objetivo deste trabalho consiste em identificar modificações na paisagem e nas características urbanas ocorridas nos últimos treze anos (1991/2004), ao longo da rodovia SC 401 em Florianópolis/SC.

#### 2.1.2 Objetivos Específicos

- Levantar um quadro geral de alterações das características urbanas apresentadas na rodovia SC 401, nos últimos treze anos;
- Identificar a influência da inserção de equipamentos de infra-estrutura urbana nas modificações provocadas no espaço urbano;
- Identificar elementos que influenciaram as alterações urbanas, apresentadas na área de estudo.

### **2.2 Perguntas de pesquisa**

#### 2.2.1 Pergunta principal

Quais foram as modificações na paisagem e nas características urbanas, que ocorreram nos últimos treze anos ao longo da rodovia SC 401 em Florianópolis/SC, dentro de um processo de urbanização?

#### 2.2.2 Perguntas secundárias

- Quais foram os elementos que influenciaram as alterações apresentadas na área de estudo?
- Como a inserção de equipamentos urbanos de infra-estrutura influenciou as modificações ocorridas no espaço urbano?

### **2.3 Metodologia de estudo**

Pretende-se realizar uma coleta e posterior análise de dados, assim como o estudo de teorias que forneçam o embasamento necessário às análises.

Na primeira etapa do trabalho será desenvolvido um breve levantamento do crescimento da cidade em direção à área de estudo, buscando compreender a realidade local, de modo a contextualizar o local de estudo na realidade da cidade de Florianópolis.

O materialismo histórico e dialético propõe, assim, de forma clara, que os estudos sobre segmentos específicos da realidade devem operar um corte *ontológico*. Isto é, serão possíveis estudos específicos de objetos que possuam uma identidade própria (o que não implica uma autonomização absoluta) e se manifestam no real como específicos. Lukács argumenta que são passíveis de serem feitos todos os cortes que não mutilem a realidade, isto é, que delimitem objetos que sejam um “todo” (mesmo que inseríveis, como tudo o mais, numa totalidade maior). Nesse sentido, podemos dizer, numa metáfora, que é possível estudar uma laranja, uma laranjeira e um laranjal, e nunca meia laranja ou um galho de laranjeira. O critério para a definição do objeto será a identificação de sua existência unitária. (MORAES, 1999, p.51)

Com base nos levantamentos realizados foi possível definir o período a ser estudado, que compreende os últimos treze anos (1991 a 2004).

Essa noção de periodização é fundamental, porque nos permite definir e redefinir os conceitos e, ao mesmo tempo, autoriza a empirização do tempo e do espaço, em conjunto. Na verdade o nosso grande problema não é o de empirizar o espaço, que também é formado de coisas materiais e tangíveis; mas o de empirizar o tempo e o espaço ao mesmo tempo. Fazer isto equivale a utilizar, no domínio da análise espacial, do extraordinário aporte epistemológico de Einstein, para quem o espaço e o tempo se equivalem sendo não apenas simultâneos. Tempo é espaço, e espaço é tempo. Para serem trabalhados em conjunto e de forma concreta, tem que ser empirizados e tal empirização é impossível sem a periodização. É através do significado particular, específico, de cada segmento do tempo, que aprendemos o valor de cada coisa num dado momento. O que vale hoje uma rede de irrigação construída no século passado, o que significa uma estrada vicinal? Ambas podem ter a mesma realidade aparente, ontem e hoje, mas não a mesma significação que mudou, pelo fato de que têm outro papel na economia e na sociedade. Isso, aliás, é válido para qualquer que seja o objeto de que estejamos tratando. (SANTOS, 1991, p.83)

Definidos os elementos do objeto de trabalho partiu-se para a segunda etapa, onde foram abordadas teorias e conceitos urbanos delimitados segundo as perguntas de pesquisa. Estes estudos auxiliaram a delimitação dos pontos de análise deste trabalho.

Na terceira etapa do trabalho foram estudados alguns dados locais referentes ao período de análise, os quais foram analisados através de pares de amostras (início e final do período de análise), demonstrando as modificações ocorridas no espaço urbano. Nesta etapa, foram utilizados: dados do IBGE para a caracterização da população local; projetos desenvolvidos pelo Departamento Estadual de Rodagem (DER) para o estudo dos usos urbanos; estudos de impacto ambiental (EIA) para a caracterização urbana sócio-econômica; fotos aéreas para a visualização espacial das modificações; e métodos de análise de valores aplicados para a busca de referências de valor local.

Através destes dados e análises pretendeu-se delimitar as modificações ocorridas no local nos últimos treze anos, de modo a poder auxiliar arquitetos, governantes e a população em geral na busca de soluções para uma qualidade de vida melhor, através da compreensão da realidade urbana.

## 2.4 Localização da área de estudo

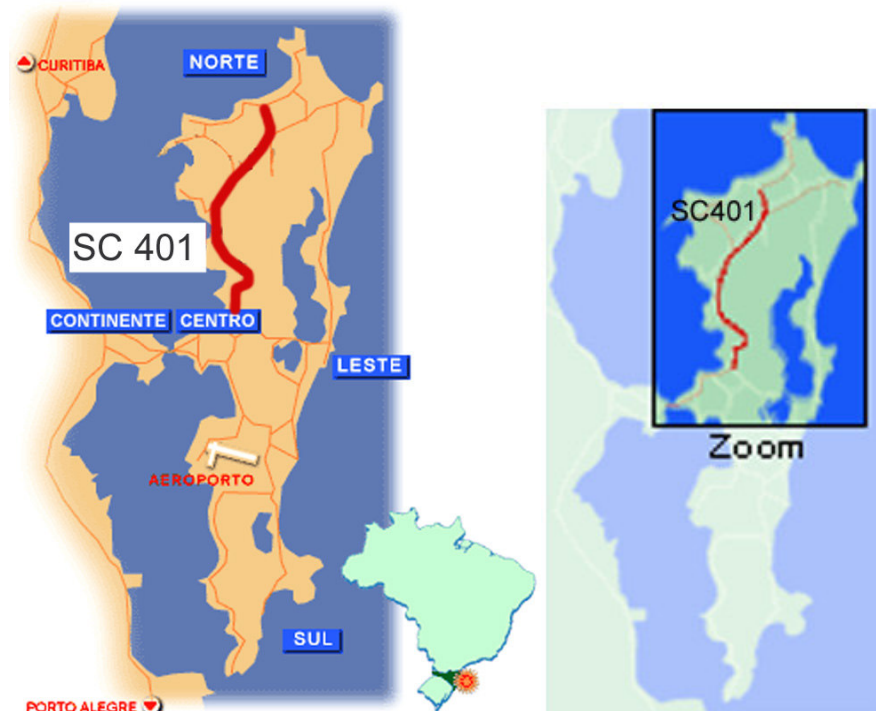


Figura 1: Ilha de Santa Catarina/Florianópolis  
Fonte: [www.guiafloripa.com.br](http://www.guiafloripa.com.br), 2004



Figura 2: Norte da Ilha de Santa Catarina  
Fonte: [www.guiafloripa.com.br](http://www.guiafloripa.com.br)

Na Figura 02 tem-se o recorte referente ao norte da Ilha de Santa Catarina, onde a linha vermelha, indicada pela numeração (intersecções), se refere ao objeto de estudo, a rodovia SC401. Esta rodovia se estende do ponto 2 (cemitério do Itacorubi) ao ponto 6 (Trevo de Canasvieiras). Dentro deste trabalho serão utilizados os demais pontos como linhas de intersecção entre trechos de análise, são eles: ponto 3 (trevo do Saco Grande), ponto 4 (trevo de Cacupé) e ponto 5 (trevo de Jurerê).



### 3. A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

“A paisagem nada tem de fixo, de imóvel. Cada vez mais a sociedade passa por um processo de mudança, a economia, as relações sociais e políticas também mudam em ritmo e intensidade variados. A mesma coisa acontece em relação ao espaço e a à paisagem, que se transforma para se adaptar às novas necessidades da sociedade.” (Milton Santos, 1998)

Florianópolis, capital do estado de Santa Catarina, foi fundada no século XVII por imigrantes açorianos, sua atividade principal era portuária, além da pesca e agricultura de subsistência.

A cidade nos primeiros anos de sua existência caracterizou-se como porto de navios vindos do Rio de Janeiro rumo ao mares do Sul, recebeu, por isto, diversas fortificações de defesa que protegeram suas baías de invasões inimigas. (PIAZZA, 1988)

Desta forma, com suas características portuárias predominantes, Florianópolis desenvolveu-se por cerca de três séculos, modificando-se somente quando da decadência desta atividade no início do século XX e da inserção de uma malha viária, que vai conectar a cidade por terra com o restante do país.

As características explicitadas anteriormente podem ser ilustradas pela leitura realizada por Peluso Júnior em seu livro “Tradição e Plano Urbano”, onde ele trata da evolução da malha urbana da antiga Desterro. Neste livro o autor busca os elementos que definiram o traçado urbano da cidade e de que forma os mesmos foram relevantes na sua formação. Desta forma, explicita que a cidade, em seu período inicial:

(...) evidenciou a importância do porto, da praça e da matriz. Florianópolis é tipicamente uma cidade de enseada, figurando o porto como seu elemento de formação. O interesse comercial, representado pelas transações com os navios que ancoravam na baía, fez da linha da praia o elemento que concentrou a população. (PELUSO Jr, 1953, p.6).

O desenvolvimento portuário e comercial do século XIX repercutiu em uma expansão urbana, que segundo Oswaldo Cabral (1979, p.243) alterou o eixo preferencial de desenvolvimento urbano, que se expressou pela locação das moradias das classes mais abastadas no lado oeste da praça. As transformações ocorridas se caracterizaram pelo surgimento da classe média e pela estruturação das classes sociais. Em Florianópolis esta nova classe social se localizou inicialmente na baía norte, nos caminhos que ligavam o núcleo urbano com os fortes ao norte. Esta área recebeu no princípio uma ocupação por chácaras que foram loteadas no início do século XX e que configuraram uma trama de ruas em função dos interesses dos proprietários fundiários. Outro importante dado a ser avaliado é que esta área recebeu diversos melhoramentos em infra-estrutura por parte do Estado, tornando-se cada vez mais diferenciada em relação às demais, o que demonstra a influência dos proprietários fundiários na escolha da localização das melhorias do Estado nesta época.

Desta forma, se inicia a urbanização deste povoado, que se desenvolve lentamente nos seus primeiros anos, sendo que sua expansão se dá, posteriormente e inicialmente, sobre os terrenos agrícolas adjacentes ao plano urbano inicial. Como bem exemplifica Peluso Júnior (1991, p.10),

Desterro, depois Florianópolis, jamais permaneceu estática. Desde seus primeiros anos como cidade, o dinamismo da vida urbana modificou-se constantemente ainda que de forma lenta. O plano urbano criado por seus fundadores expandiu-se pela transformação de terras rurais em terrenos urbanos, geralmente obedecendo aos interesses dos proprietários, raramente ao da urbanização, à medida que a orla urbana avançava sobre o campo, impulsionada pelo crescimento da população.

Além da colonização do núcleo urbano havia também uma rede de núcleos, chamados de Freguesias, na faixa litorânea, que estabeleciam comunicação com o núcleo central por mar, possuindo precários caminhos por terra, que definiram as primeiras vias de ligação no interior da Ilha.

As transformações ocorridas até o início do século XX solidificaram as diferenças entre classes. Nesta mesma época, começam a surgir portos concorrentes com o de Florianópolis e este começa a decair, principalmente pela inexistência de ligação por via férrea com o restante do país, o que facilitaria o

escoamento da produção; sendo um grande diferencial na decadência da atividade portuária da cidade, que, inclusive, apresentava um desenvolvimento industrial inexpressivo no período.

Um fato marcante no desenvolvimento e estruturação urbana da Ilha foi a construção, em 1926, da ponte Hercílio Luz, que possibilitou a ligação por terra entre Florianópolis e o continente, além do restante do estado e país. Estas novas ligações rodoviárias implantadas a partir da ponte, para estruturar a malha urbana da cidade, alteraram intensivamente a sua dinâmica, o que se expressou em algumas novas distribuições da população no solo urbano. Como por exemplo, na alteração do direcionamento do fluxo interno, que antes se direcionava para a orla sul (onde se localizava o porto) e agora privilegiava o sentido leste-oeste. Estas alterações se processaram ao longo dos anos durante a estruturação do sistema viário, que se expandia e se adaptava ao novo gerador de fluxos, a ponte; alterando conseqüentemente o mercado imobiliário local que encontrou novos objetivos. Um exemplo desta expansão foi a construção da BR-101 e de sua ligação com a ponte, a partir da década de 40, que interligou a Ilha ao restante do país, propiciando novos intercâmbios comerciais, que compensaram a decadência do porto.

A península norte começou a sofrer as alterações decorrentes dessas transformações, quando as chácaras começaram a serem loteadas; após sua intensa valorização imobiliária, que foi esperada pelas elites durante anos, enquanto o restante da cidade se adaptava. Esta “espera” propiciou uma diferenciação de usos, que se direcionou principalmente para a moradia das elites. Outras atividades, segundo Sugai (1994, p.60) impulsionaram este distanciamento das elites do centro, como por exemplo: o crescimento das atividades administrativas, ampliação do setor energético (usina termelétrica de Capivari), Adutora de Pilões, BR-101, desenvolvimento do turismo no Norte. Todas estas transformações ao mesmo tempo que expandiram a cidade provocaram reações do Estado, que aumentou suas intervenções no espaço e começou a estruturar um primeiro Plano Diretor para a cidade (Lei n<sup>o</sup>. 246/55).

O Plano Diretor de 1955 foi elaborado com a meta principal de superar o atraso econômico através do incentivo às atividades industriais. Um dos pontos fortes para esta superação seria a construção de um moderno porto em Florianópolis, que se localizaria no bairro Estreito, no continente. Quanto à ocupação do solo, observa-se que o plano diretor tratou de diferenciar a ocupação da ilha e do

continente; na parte continental se localizariam as atividades portuárias, comerciais, residenciais e de expansão urbana; na parte insular, que restringia-se apenas à área da península central, desconsiderando a insipiente expansão para o norte, era prevista a construção de uma via Tronco, (ligando o continente à ponte Hercílio Luz e contornando a orla sul), ao longo desta via, seriam locados um centro cívico, um centro religioso-comercial e a cidade universitária. Já a península norte seria destinada às áreas residenciais, através do desmembramento das chácaras. Propunha-se também a construção de uma via de contorno norte que se conectaria à avenida Tronco Sul, esta foi executada na década de 60 e chamou-se Beira Mar Norte, garantindo a acessibilidade e conseqüente valorização da área norte; assim como outras avenidas (Othon Gama D'Eça e Pref. Osmar Cunha), que não foram previstas no plano.

Um dos pontos mais controvertidos deste plano seria a negação do desenvolvimento da cidade para o norte, o qual, conforme visto, já vinha se desenvolvendo desde a década de 40, como, por exemplo através da alocação de diversos equipamentos neste local (casa do governador em 1954, distrito naval na década de 50 e mais de 50% dos equipamentos hospitalares da cidade na década de 50, segundo Sugai (1994, p.68-69)).

Outra inserção importante foi a construção, na década de 60, da Universidade Federal de Santa Catarina, no bairro Trindade, a qual propiciou mudanças na economia e na dinâmica imobiliária da Capital, proporcionando diversos recursos federais para a cidade após sua implantação. Sendo que um dos fatores que influenciaram a sua localização foi o interesse da elite, do setor imobiliário e do turístico pelos balneários ao norte e à leste, que seriam beneficiados pelo novo sistema de vias, ligando a nova universidade à área central; ao contrário do que propunha o plano (implantação na Baía Sul junto à avenida Tronco).

A península da ilha, por outro lado, em especial a sua área residencial norte, foi extremamente privilegiada durante as décadas de 50 e 60. O benefício ocorreu não apenas em função das proposições contidas no Plano Diretor, mas, principalmente, pela execução de investimentos urbanos previstos e não previstos no Plano. Garantiu-se a acessibilidade à área norte, privilegiou-se todo este setor não apenas com definição de novo sistema viário, infra-estrutura, equipamentos e áreas verdes mas, também, com o benefício da sua qualificação e preservação, restringindo a ocupação

das atividades indesejáveis, como as atividades industriais e portuárias, através da legislação urbana Lei 246/55. (SUGAI, 1994, p.85)

Até a década de 60 os balneários ao norte tinham como acesso somente os antigos caminhos abertos no século XVIII, que levavam até o Forte de São José da Ponta Grossa em Jurerê, não sendo ainda retificados e pavimentados. Esta situação começou a sofrer modificações a partir do desenvolvimento turístico promovido na década de 60, através do interesse da classe média por estas áreas de maiores investimentos do governo, neste novo promotor econômico que começa a surgir – o turismo.

Outro fator importante foi a conclusão da BR 101 que propiciou intercâmbios turísticos através de um complexo viário intra-urbano, que incentivou também as ligações viárias urbanas, concretizando a região norte e leste da ilha, como setores de expansão urbana já na década de 60.

As condições gerais da economia e da sociedade brasileira (na década de 70) refletiram-se na área urbana de Florianópolis e municípios vizinhos, apesar do incipiente desenvolvimento industrial da região e do crescimento das atividades do setor terciário (...) no aumento da especulação e das atividades imobiliárias, na ampliação de órgãos da administração pública, (...) na intensificação da construção civil e nas diversas intervenções urbanas efetuadas pelo Estado, a partir de 1970. (SUGAI, 1994, p.96-97)

Para tanto, foi proposto um novo Plano Diretor para a cidade (Lei 1440/76), o qual apresentava como ponto principal promover o processo de integração e desenvolvimento do Estado, através da transformação de Florianópolis num grande centro urbano, “capaz de equilibrar a atração de São Paulo, de Curitiba e de Porto Alegre, polarizando progressivamente o espaço catarinense (...) com uma concentração maciça de todos os recursos que o Estado pudesse mobilizar.” (ESPLAN, 1970, p.4)

Se destacavam neste plano o sistema viário intra-urbano definido pela Via Expressa que se iniciava na BR 101, transpunha o continente, atravessava uma

nova ponte proposta, passava pelo centro metropolitano, atravessando o Túnel do Morro do Penhasco até o Saco dos Limões, dirigindo-se para a costa leste.

Além das diversas vias ligando diferentes partes da ilha, antes com acesso precário: a SC401 para o norte e para o sul, SC 402 (SC401 norte – Jurerê), SC403 (SC401 norte - Canasvieiras), a SC 404 (SC401 norte – Lagoa), a SC 405 (SC401 sul – Campeche e Riberão), SC 406 (Ingleses - Pântano do Sul) e a Via Parque na orla leste (Joaquina/Campeche/Morro das Pedras). Todo este conjunto de vias daria uma nova configuração ao sistema urbano de Florianópolis, provocando diversas alterações na sua estruturação.

Apesar de tantos investimentos em sistema viário, o setor norte não receberia tal valorização e investimentos em equipamentos proporcionais ao setor leste, estando os balneários de Canasvieiras e Jurerê em sexto lugar na lista de prioridades de ação.

Algumas alterações no plano tiveram de ser feitas após a possível suspensão do tráfego na ponte Hercílio Luz, pois inicialmente previa-se a construção da nova ponte mais ao sul (ligando Coqueiros à planície da Ressacada) e que devido a este imprevisto teve de ser construída junto à antiga ponte, apoiada em um grande aterro, direcionando o fluxo diretamente para o Morro do Penhasco. Com o fluxo mais intenso concentrado no setor sul, a avenida Beira Mar Norte deveria permanecer com apenas duas pistas, fazendo conexão com o sistema viário do setor sul contornando o Morro da Cruz até o campus da UFSC e deste até o Saco dos Limões. Outra importante alteração seria a locação da atividade aeroportuária (considerada inconveniente na região de expansão ao sul e leste) no Rio Vermelho, ao norte.

“A década de 70 caracterizou-se pelo grande número de intervenções do estado no espaço urbano” (Sugai, 1994, p.111), principalmente no setor rodoviário. Em Florianópolis foram realizadas diversas obras dentro destes programas nacionais, dentre elas: a conclusão da BR 101, a pavimentação da Avenida Beira Mar Norte, iniciadas as obras da ponte Colombo Salles e SC 401 (interligada com as SC402 e SC403). Dentre estas obras realizadas a BR 101 foi fundamental para o incremento e solidificação do turismo, impulsionando a execução de várias obras, que dessem acesso às localidades com potencial turístico, se destacando entre estas a SC 401, que facilitou a ligação com os balneários ao norte. A forma e a localização das obras realizadas no período demonstraram as preferências adotadas

pelos dirigentes locais para o crescimento urbano, estas preferências se apresentaram divergentes em relação ao plano diretor proposto para a cidade. Segundo observa Popini Vaz (1991) as “divergências estimuladas por interesses imobiliários priorizaram obras secundárias e o crescimento deu-se de forma diferente ao proposto no plano”. O anteprojeto de Lei deste plano foi enviado à Câmara Municipal em 1970, tendo permanecido em tramitação por seis anos, o que demonstra a não aceitação, principalmente por parte das elites dirigentes, de grande parte das localizações e prioridades de investimentos previstos.

Dentre os projetos realizados no período foram concluídas as obras das rodovias SC 401/402 e 403 em 1974, ao mesmo tempo foram iniciadas as obras da nova ponte, assim como dos aterros na ilha (baía sul) e no continente para apoiar os acessos à ponte, como também de diversos equipamentos e edifícios urbanos nestas áreas, como previsto no plano. Além destes projetos, foram concluídas as obras da SC 404, ligando o Itacorubi (SC401) à Lagoa da Conceição, o que concretizou a expansão urbana para o setor nordeste. No governo seguinte de 75 a 79 foram iniciadas as obras da SC 401 sul (do centro urbano ao aeroporto), além dos estudos das SC 405 e 406; mas a obra mais importante foi a via de contorno norte da ilha (Beira Mar Norte). Estas obras demonstraram uma maior concentração dos investimentos urbanos do Estado na parte insular de Florianópolis. (SUGAI, 1994, p.117-120)

Outro importante fator de crescimento da cidade, nesta década, foi a transferência de diversas empresas estatais para a área nordeste, em direção ao bairro Trindade. Sendo que a implantação da sede da Eletrosul (1978) foi a que mais repercutiu em mudanças na dinâmica imobiliária da área, devido ao alto poder aquisitivo de seus funcionários.

Para regulamentar esta nova dinâmica, imposta pelas modificações ocorridas na cidade, foi aprovada em 1974 uma lei regulamentando os loteamentos, desmembramentos e arruamentos da cidade, a qual procurou regular o processo de crescimento da cidade.

Iniciou-se na década de 80 um processo de desaceleração econômica no país, que se configurou pela diminuição dos investimentos do Estado no espaço urbano e em Florianópolis se transformou em investimentos do setor privado na consolidação do espaço urbano e do turismo local, demonstrando um expressivo crescimento no setor norte, com a verticalização da avenida Beira Mar Norte e do

intenso investimento do setor imobiliário na área. Segundo Sugai (2002, p.109), 41,7% dos loteamentos aprovados na década de 80 se localizavam nos bairros situados na área de influência da via de contorno norte (Beira Mar Norte) e 22,2% nos balneários ao norte da Ilha e dentre os condomínios aprovados entre 1978 e o início dos anos 90, acima de 50% deles localizavam-se nos balneários ao norte. Dentre estes investimentos tem-se grandes empreendimentos imobiliários voltados para as camadas de alta renda, como Jurerê Internacional, loteamento da Praia Brava e os condomínios na avenida das Gaivotas em Ingleses Norte; que, sem sombra de dúvida, pressionaram a duplicação da rodovia SC 401.

Outros processos foram verificados no período, como o deslocamento das instituições estatais, com a construção de novas sedes, na grande maioria na direção norte-nordeste; que configuraram ainda mais a tendência de crescimento urbano demonstrada desde as primeiras décadas do século XX.

Para regulamentar estas novas configurações foi desenvolvido pelo Instituto de Planejamento de Florianópolis (IPUF) o Plano Diretor de 1985, que é o plano vigente atualmente, cuja proposta inicial era a modificação da legislação urbana vigente para o distrito sede e bairros próximos (Trindade, Pantanal, Córrego Grande, Itacorubi, Saco Grande, Saco dos Limões, Costeira do Pirajubaé), ficando conhecido como Plano da Trindade (Lei 1851/82). Este plano zoneou os crescimentos urbanos existentes em AMC (Área Mista Central), nas áreas próximas aos caminhos rurais preexistentes e em Área Residencial Predominante (ARP) nos loteamentos de uso residencial, realizados principalmente quando da implantação da UFSC e da Eletrosul; consolidando, desta forma, algumas identidades urbanas.

A partir de 1985, o Plano Diretor do Distrito Sede sofreu diversas alterações, com uma série de leis esparsas, para atender às exigências principalmente do setor imobiliário. Em 1997 foi aprovado um novo Plano na Câmara (Lei 5055/97), que foi posteriormente alterado para Lei Complementar 001/97.

Em contrapartida, os balneários ganharam um Plano específico pela primeira vez, idealizado pelo IPUF no início dos anos 80 e aprovado em 1985 (Lei 2193/85), o Plano Diretor dos Balneários e do Interior da Ilha de Santa Catarina tem como base territorial o interior insular como um todo, tendo reconhecido as transformações que o turismo e a expansão urbana acarretaram. Este plano consistiu nas primeiras propostas legislativas a considerar a vocação turística dos balneários; desta forma,



propôs zonas específicas para este uso: Área Turística Residencial (ATR) e Área Turística Exclusiva (ATE), como exemplifica Popini Vaz (1991, p.52-53):

O turismo na Ilha de Santa Catarina foi canalizado para as suas praias, onde se realizou através do consumo massificado da “natureza” e, de certa forma, desprezando o consumo da “cultura” local, como acontece em outros centros turísticos do País. (...) O Estado, particularmente os executivos municipal e estadual, ofereceram apoio aos interesses imobiliários decorrentes e estimulados pela nova atividade. Ao “Plano Diretor dos Balneários” seguiu-se a aplicação de recursos em infra-estrutura turística. Pressionado pelo grupo econômico ligado ao turismo, o Estado passou a associar-se a ele na estimulação da atividade, criando uma empresa destinada a programar obras e promover eventos destinados aos turistas, particularmente aos de maior nível de renda. Grandes eventos sofreram intervenção ou foram criados pela Secretaria Municipal de Turismo, apoiada pela Santur.

Alem dessa característica, o plano diretor também ressaltou a importância dos núcleos tradicionais, incentivando a sua preservação e valorização através da integração com os complexos turísticos. Já as grandes extensões territoriais foram zoneadas como AER (Áreas de Exploração Rural), tentando impedir a expansão desordenada dos usos urbanos e turísticos; o que não deu muito resultado porque na maioria destas áreas houve ocupação clandestina através do loteamento de glebas, que alteraram os limites legais do perímetro urbano, transformando-se em áreas de expansão urbana. Foi também o primeiro plano a detectar os impactos ambientais das transformações urbanas e turísticas na Ilha, criando instrumentos de preservação ambiental e proteção dos ecossistemas e encostas, através dos zoneamentos de Área de Preservação Permanente (APP) e Área de Preservação Limitada (APL), em áreas demarcadas a partir da legislação ambiental (a nível federal, o Código Florestal e o Código de Águas a que se unem numerosas leis estaduais de proteção ao meio ambiente), além dos já protegidos parques e reservas.

Contrário a tudo o que foi identificado pelo plano, a proposta legislativa não detalhava claramente os itens identificados, apresentando-se bastante homogênea e não reconhecendo o caráter diferenciado das formas urbanas geradas a partir dessas diferentes formas de crescimento. Desta forma, o plano diretor propôs para

diferentes áreas as mesmas exigências e atributos (dimensões, vias, lotes, áreas verdes), além das mesmas tipologias das edificações; como por exemplo, o típico dois pavimentos, composto de ático e pilotis que uniformizou a paisagem de diferentes balneários.

Devido aos problemas detectados no plano descrito acima, o IPUF criou, a partir da década de 90, os Planos Específicos de Urbanização destinados às áreas específicas da Ilha. Estes planos propiciaram uma atualização do plano vigente, o reconhecimento das diferenças entre as áreas e o enquadramento legal das ocupações realizadas no período de vigência do plano. Estes planos encontram-se hoje em diferentes estágios de desenvolvimento, alguns ainda em tramitação e outros já aprovados; mas já apresentam deficiências por não apresentarem um plano global que coordene as propostas setoriais conjuntamente. Na verdade, pareceram consolidar propostas urbanísticas desenvolvidas pelos empreendedores, propiciando expansões que antes seriam clandestinas e, portanto, inviabilizariam determinados modos de planejamento. Apesar das muitas alterações, esta é a legislação vigente na maior parte da Ilha, estabelecendo regras para o crescimento urbano e turístico de toda a cidade.

### **3.1 Considerações finais do capítulo**

Conforme pode-se perceber, neste breve levantamento histórico do crescimento e consolidação da malha urbana da cidade, os balneários ao norte da Ilha de Santa Catarina, ao longo dos anos, foram se consolidando como setores preferenciais de crescimento por parte, principalmente, das elites locais e dos promotores imobiliários. Estes tradicionais balneários da Ilha, hoje tão consolidados são, decorrência de uma colonização por sistema de Freguesias ligadas por mar, com o núcleo central. Estas Freguesias que até o século XX apresentavam-se como núcleos pesqueiros e agrícolas, começam a se transformar no início desse século. Vários foram os fatores que acarretaram esta transformação. Inicialmente o surgimento da classe média e o desenvolvimento do hábito do banho de mar decorrente de metas de saneamento vieram a transformar as praias em áreas de lazer e o que antes eram Freguesias distantes começam a se tornar objetivos de consumo de uma classe média nascente. A decadência do porto, aliada ao desenvolvimento dos transportes rodoviários, proporcionou a melhoria dos acessos, o que desencadeou o início de um processo de apropriação das áreas comunais

(minifúndios agrícolas), com o objetivo de consolidar o turismo. Estes campos que anteriormente apresentavam somente o uso agrícola, possuindo somente valor de uso, após a década de 40 com estas apropriações começam a ganhar valor de troca no mercado imobiliário. Inicialmente estes minifúndios são parcelados seguindo as regras da urbanização (malha xadrez, vias estreitas e lotes padrão). Com estas características se desenvolvem e crescem as antigas Freguesias, que se transformam em importantes balneários de veraneio, por vezes internacionais.

Diante deste quadro de crescimento desenhado por parcelas da população a cidade se desenvolve. Como Popini Vaz (1991, p.60-61) retrata na citação a seguir:

O crescimento rápido da cidade não correspondeu ao ideário contido nos planos diretores, mas obedeceu às pressões das classes médias, a quem o Estado privilegiou na distribuição dos recursos públicos para obras e serviços. Os planos diretores revelaram-se datados e pouco flexíveis perante a velocidade do crescimento da cidade e sua transformação, mesmo contando com a contribuição constante do IPUF em sua atualização. Algumas de suas diretrizes foram abortadas por decisões que dependiam de outros níveis do governo. Enfim, revelaram equívocos decorrentes da distância entre proposição e execução, entre projetos e sua implementação, entre o técnico e o político. Superestimaram a capacidade de realização de grandes obras pelas municipalidades da região e a disponibilidade de recursos para elas, propiciando o atendimento a demandas dos grupos sociais mais fortes e organizados, num quadro de insuficiência de recursos perante o vulto da urbanização. (...) Assim, a planta da cidade revela um tecido urbano fragmentário que espelha as diferenças dos interesses restritos dos grupos que representam empreendedores imobiliários e proprietários de terras urbanas.

Esta realidade não é única e se desenvolve por diversas cidades, tornando-se, portanto, objetivo de estudo de alguns teóricos. Desta forma, este trabalho parte para o estudo de algumas destas teorias que possibilitem a compreensão dos processos de apropriação do solo urbano; e, conseqüentemente, a compreensão da dinâmica de crescimento apresentada na área de estudo. O entendimento de um processo leva ao conhecimento de uma realidade e à possibilidade de desenvolver melhores perspectivas para o futuro. O objetivo do capítulo a seguir consiste em buscar explicações para os processos ocorridos na cidade de Florianópolis, apresentados neste capítulo, de modo a embasar o levantamento das

transformações do espaço urbano da área de estudo, que será realizada no capítulo 6, com base em dados do locais.

## 4. OS PROCESSOS URBANOS

O espaço de uma grande cidade capitalista constitui-se, em um primeiro momento de sua apreensão, no conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si. 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 e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão. Este complexo conjunto de usos da terra é, em realidade, a organização espacial da cidade ou, simplesmente, o espaço urbano, que aparece assim como espaço fragmentado. (CORRÊA, 1989b, p.7)

Através desta breve descrição da cidade capitalista feita por Lobato Corrêa é possível entender a essência de um problema que é compreender o espaço urbano e determinar suas características e tendências. Para tanto, será abordada, primeiramente, a evolução das relações sociedade-espaço até a estruturação da sociedade capitalista; para posteriormente ser possível a avaliação dos conceitos e formas de apropriação que surgiram em decorrência deste novo modo de produção, quais suas relações com a urbanização das cidades capitalistas e quais os agentes envolvidos nesse processo. A partir disto, poder-se-á então realizar um estudo mais aprofundado da área de estudo, que levará em conta a problemática local apresentada anteriormente e o quadro teórico desenvolvido neste capítulo, o qual dará o embasamento teórico necessário às análises realizadas nos capítulos seguintes.

### 4.1 A relação sociedade-espaço

As relações estabelecidas entre a sociedade e o seu espaço, nem sempre foram da maneira que nós conhecemos (segundo os preceitos capitalistas), essas relações se desenvolveram ao longo dos anos, vinculadas principalmente às atividades realizadas pelo homem; sendo, portanto, dependente também das relações de trabalho. Milton Santos (1991, p.66) ressalta que:

A paisagem não se cria de uma só vez, mas por acréscimos, substituições; a lógica pela qual se fez um objeto no passado era a lógica da produção naquele momento. Uma paisagem é uma escrita sobre a outra, é um

conjunto de objetos que têm idades diferentes, é uma herança de muitos diferentes momentos. Daí vem a anarquia das cidades capitalistas. Se juntos se mantêm elementos de idades diferentes, eles vão responder diferentemente às demandas sociais. A cidade é essa heterogeneidade de formas, mas subordinada a um movimento global. O que se chama desordem é apenas a ordem do possível, já que nada é desordenado. Somente uma parte dos objetos geográficos não mais atende aos fins de quando foi construída. Assim, a paisagem é uma herança de muitos momentos, já passados, o que levou Lênin a dizer que a grande cidade é uma herança do capitalismo, e veio para ficar, devendo os planejadores do futuro levar em conta essa realidade.

No princípio dos tempos a relação do homem com seu espaço se restringia à coleta de objetos, sendo que este homem apenas retirava da natureza aquilo que lhe era oferecido de imediato, através de técnicas rudimentares, uma divisão simples do trabalho e sem uma interação com o espaço, mas com uma dependência deste quanto à disponibilidade dos recursos de fácil acesso. O espaço é, neste momento, “riqueza natural em meios de subsistência. (...) não se pode falar ainda de uma verdadeira apropriação do espaço” (MORAES e COSTA, 1999, p.76); e, muito menos, de um conseqüente processo de valorização.

Com o desenvolvimento histórico (povoamento, a apropriação e a fixação de grupos humanos em áreas do globo), começa a se desenvolver uma nova forma de relacionamento entre a sociedade e o seu espaço. A natureza, em particular nas chamadas sociedades agrícolas antigas, aparece agora não só como objeto de trabalho, mas principalmente como meio de trabalho, cuja maior expressão é o próprio solo agricultável. Como conseqüência tem-se um aprimoramento das técnicas para um melhor aproveitamento do solo, além de uma nova forma de organização social, com uma divisão mais definida do trabalho. Outro elemento importante desta fase é a estratificação social baseada em títulos, posse de terra, de instrumentos de trabalho. Este processo leva, ainda, à constituição do Estado surgindo então conceitos de defesa do território, como aparatos bélicos para a dominação de territórios alheios, com sentido de apropriação.

Mas estas características não se desenvolvem uniformemente pelo mundo, principalmente pelo contato restrito entre os habitantes das diferentes áreas. A civilização pré-capitalista se desenrola em quadros espaciais restritos; inexistindo, até o advento do capitalismo, uma história universal. Desta forma, os modos de vida

acham-se expressivamente associados aos espaços em que se localizam. Entretanto, com a introdução dos pressupostos materiais do capitalismo, principalmente nas sociedades européias, começam a se estabelecer as relações sociedade-espaço, que ultrapassam os limites da apropriação natural.

O desenvolvimento do comércio entre os feudos e, posteriormente, entre-mares impulsiona a produção agrícola excedente para trocas, que conformam um novo sistema comercial, com a inserção do conceito de mercadorias com valores de troca.

Ao lado do comércio e da desintegração do sistema feudal, acentua-se na Europa o processo de divisão de terras e a afirmação do campesinato com o cerceamento das terras comunais. A pequena produção familiar e a grande propriedade (feudal ou não), integrada ao circuito de trocas, propiciam ao comércio uma ampliação de seus domínios. A privatização, o cerceamento das terras comunais e o aumento da produção agrícola para comércio são um dos fundamentos daquilo que Marx denominou de acumulação primitiva. (MORAES e COSTA, 1999, p.82-83)

Este processo de transformação se inicia com o comércio de trocas do período feudal e vai atingir seu auge no pós Revolução Industrial, quando as mercadorias deixam de ter somente um valor de troca e começam a ter valores expressos também no seu processo de produção. Período impulsionado também pelo desenvolvimento das novas tecnologias, que vão dar força à essas transformações. Como bem exemplifica Santos (1991, p.44):

O espaço habitado se tornou um meio geográfico completamente diverso do que fora na aurora dos tempos históricos. Não pode ser comparado qualitativa ou estruturalmente, ao espaço do homem anterior à Revolução Industrial. Conforme assinala Garrett Ekbo em seu belo livro A Paisagem em que vemos, com a Revolução Industrial a articulação tradicional, histórica, da comunidade com seu quadro orgânico natural, foi então substituída por uma vasta anarquia mercantil. Agora, o fenômeno se agrava, na medida em que o uso do solo se torna especulativo e a determinação de seu valor vem de uma luta sem trégua entre os diversos tipos de capital que ocupam a cidade e o campo. O fenômeno se espalha por toda a face da terra e os efeitos diretos ou indiretos dessa nova composição atingem a totalidade da espécie. Senhor do mundo, patrão da natureza, o homem se utiliza do poder científico e das inovações tecnológicas sem aquele senso

de medida que caracterizou as suas primeiras relações com o entorno natural. O resultado, estamos vendo, é dramático.

O modo especificamente capitalista de produção tem sua estrutura produtiva centrada prioritariamente na atividade industrial em larga escala e a acumulação de capital baseada na exploração do trabalho assalariado. O capitalismo é, por excelência, um modo de produção concentracionista, seja em meios de produção e capital em geral, seja de força de trabalho e da população em geral. Porém, além de concentracionista e intrinsecamente desigual, o capitalismo é também expansionista. A busca incessante dos lucros depende da ampliação constante do volume de mercadorias produzidas, pois agora, diferentemente do período mercantil, a acumulação dá-se fundamentalmente no processo de produção e não na circulação propriamente dita. Isto implica o crescimento e a diversificação dos produtos e dos mercados, cujos resultados são a urbanização e a expansão no território da produção e do consumo.

Ao lado da ampliação dos espaços incorporados ao processo produtivo e à circulação – cada vez mais em escala mundial – a realidade urbano-industrial impõe-se fortemente como o traço caracterizador no novo espaço social em construção. Síntese concreta dessa inexorável tendência a concentração, as cidades capitalistas e, em particular, o seu posterior desenvolvimento metropolitano, restabelecem, sob forma qualitativamente diferente, os espaços de produção e vivência. Não se trata, evidentemente, de simples mudança de escala. A urbanização sob o capitalismo representa, antes de tudo, transformações profundas ao nível das relações sociais como um todo. (MORAES e COSTA, 1999, p.90)

Em Florianópolis esses períodos se mesclam no espaço urbano. Inicialmente tivemos uma apropriação do espaço para a subsistência pelos povoadores da Ilha, que se distribuíram pelo território e exploraram-no de forma a garantir a sua sobrevivência. O excedente desta produção foi utilizado no mercado de trocas realizado entre os habitantes e entre mares, através das embarcações que atracavam nos portos da Ilha. O Estado se consolida já no início da colonização, mas sem interferir em toda a extensão do território de forma homogênea, concentrando-se na península central; ficando os povoados distantes regidos pelo seu próprio sistema de trocas e apropriação. Neste período se consolida também um



tipo de apropriação muito comum na Ilha, a posse da terra, este tipo de ocupação ainda aparece presente ainda hoje em muitos terrenos dentro do território da cidade, resquícios deste costume e processo adotado anteriormente; que consistem num importante empecilho aos planejadores e ao Estado na ordenação do espaço urbano.

A Ilha de Santa Catarina vivenciou diferentes etapas em um mesmo período e em um mesmo território. Estas fases de estruturação do capitalismo se mesclaram na Ilha por muito tempo e só vieram a se definir no início do século XX, com a decadência da atividade portuária, a consolidação da classe média e a expansão do território que configuraram o início do desenvolvimento local segundo os preceitos capitalistas. Até então, as características de expansão do solo para subsistência, intercâmbios comerciais e como meio de trabalho direto se destacaram na forma de colonização adotada, ficando as características capitalistas mais expressivas no século XX, com o início da apropriação do solo, com interesses especulativos determinados pela luta dos diferentes tipos de capital existentes no espaço, que começaram a comercializar as propriedades familiares que antes sofriam somente desmembramentos para absorver o crescimento das famílias. Com o advento do comércio de terras e a consolidação de um mercado especulativo, estas famílias tiveram que se adaptar ao novo sistema e sofrer influências do mercado que se estabelecia e que, deste período em diante, ditou muitas regras no espaço florianopolitano.

Através desta breve explanação é possível delinear um quadro geral da evolução e desenvolvimento da sociedade, até o período capitalista, dando início à discussão acerca dos valores introduzidos na relação do homem com o seu espaço e os conseqüentes processos que o segundo sofre em decorrência desta. A partir deste momento, serão abordados alguns preceitos capitalistas que foram construídos pela evolução da sociedade e deram novos valores ao solo urbano, propiciando um processo de urbanização, antes desconhecido e trazendo consigo novas relações sociais. O entendimento destas relações e de sua respectiva construção, dentro de uma sociedade pré-estabelecida, poderá levar ao entendimento de um processo que, por vezes, parece complicado e que tende a dificultar o trabalho de diversos planejadores.

Lobato Côrrea (1989b, p.9), no trecho a seguir, exemplifica o que foi descrito acima:

Ao se constatar que o espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado, e que esta divisão articulada é a expressão espacial de processos sociais, introduz-se um terceiro momento de apreensão do espaço urbano: é um reflexo da sociedade. Assim, o espaço da cidade capitalista é fortemente dividido em áreas residenciais segregadas, refletindo a complexa estrutura social em classes; (...). Mas o espaço urbano é um reflexo tanto de ações que se realizam no presente como daquelas que se realizaram no passado e que deixaram suas marcas impressas nas formas espaciais do presente.

## 4.2 Os fenômenos urbanos

### 4.2.1 O capitalismo e o espaço urbano

Com o capitalismo, o processo de diferenciação das cidades se acentua, aí incluindo-se a hierarquização urbana. A criação de um mercado consumidor, a partir da expropriação dos meios de produção e de vida de enorme parcela da população, e a industrialização levam a expansão da oferta de produtos industriais e de serviços. Esta oferta, por sua vez, se verifica de modo espacialmente desigual, instaurando-se então a hierarquia das cidades. Esta, por sua vez, suscita ações desiguais por parte dos capitalistas e do Estado: daí o interesse em compreender a sua natureza. (CÔRREA, 1989, p.20-21)

Conforme citado por Lobato Côrrea, a hierarquização das cidades, implantada com o modo de produção capitalista, influencia a forma como a cidade se desenvolve e as escolhas realizadas pelos agentes do sistema. Desta forma, o entendimento deste processo de hierarquização pode nos levar à compreensão dos processos, dos agentes e dos atores envolvidos na construção do espaço urbano e assim, determinar pontos de conflito que devem ser analisados no espaço de estudo, de modo a proporcionar uma expansão mais ordenada para a cidade.

Lojkine (1981, p.137-138) demonstra na citação a seguir a lógica do sistema capitalista versus a urbanização, a sua relação e a importância do seu entendimento.

A aglomeração da população, dos instrumentos de produção, do capital, *dos prazeres e das necessidades* – em outras palavras a *cidade* – não é de

modo algum um fenômeno autônomo sujeito a leis de desenvolvimento totalmente distintas das leis da acumulação capitalista: não se pode dissociá-la da tendência que o capital tem a aumentar a produtividade do trabalho pela socialização das *condições gerais* de produção – das quais a urbanização é componente essencial. (...) Assim se explica o fato do fenômeno urbano ter precedido em muito o nascimento do capitalismo e de alguns de seus traços até contemporâneos não parecerem provir diretamente da acumulação capitalista.

Dentro deste contexto, inicial dado por Lobato Côrrea e Lojkin acerca das diferenciações espaciais e sociais do modo de produção capitalista, pode-se ainda somar uma proposição de David Harvey (1980, p.71) que explana que a redistribuição da renda, que está diretamente ligada à hierarquização do espaço urbano, pode ocorrer mediante as seguintes mudanças:

- a) na locação de empregos e moradias;
- b) no valor dos direitos de propriedade; e
- c) no preço dos recursos para o consumidor.

Assim, urbanismo seria uma forma de concentração de excedente em algum tipo de cidade, sendo que este requer a articulação de um espaço econômico suficientemente extenso para facilitar a concentração geográfica do excedente social.

Mercados de preço fixo, por exemplo, não podem funcionar numa base de aldeia, e requerem integração econômica efetiva sobre o espaço para operar. A integração espacial na economia, a evolução dos mercados de preço fixo e a evolução do urbanismo estão, por isso, inextricavelmente inter-relacionadas através da necessidade de criar, mobilizar e concentrar o excedente social. (HARVEY, 1980, p.203)

Os itens abordados acima trazem os primeiros conceitos a serem estudados e desenvolvidos neste trabalho. Nestas citações foi possível perceber a importância da hierarquização das cidades capitalistas e sua ligação direta com os movimentos de capital, que determina as diferenciações espaciais; assim como, a distribuição de renda no espaço urbano.

#### 4.2.2 A segregação urbana

Um dos principais processos detectados pelos autores que estudam o fenômeno urbano encontra-se na segregação urbana que segundo Lojkine (1981, p.321) é a forma mais desenvolvida da divisão do trabalho material e intelectual, onde aparecem:

(...) de um lado, as zonas centrais de produção intelectual e de mando e, de outro, as zonas periféricas onde estão espalhadas as atividades de execução e os lugares de reprodução mutilada da força de trabalho; essa nova segregação urbana resume perfeitamente, para nós, a principal contradição entre a exigência de desenvolvimento do trabalho vivo – e sobretudo o seu desenvolvimento intelectual – e a lógica de acumulação do trabalho morto que, em função de suas necessidades imediatas, tende a restringir ao máximo esse desenvolvimento.

Como detectado anteriormente, o processo de segregação está diretamente vinculado aos movimentos do capital e às forças produtivas. Este não é um fenômeno único e ocorre em decorrência de outros que são determinados, na maioria das vezes, pelos detentores do capital e conseqüentemente da produção. Este processo determina diferenciações no espaço urbano, que delimitam o acesso de parte da população a certos benefícios restritos à uma minoria. Para o mesmo autor:

A renda fundiária urbana vai marcar de forma durável o desenvolvimento urbano. Sua principal manifestação espacial reside, a nosso ver, no fenômeno da segregação, produzido pelos mecanismos de formação dos preços do solo, estes, por sua vez, determinados, conforme nossa hipótese, pela nova divisão social e espacial do trabalho. (LOJKINE, 1981, p.166)

Lojkine (1981, p.167) divide a segregação urbana em três tipos:

1. uma oposição entre o centro, onde o preço do solo é mais alto, e a periferia. O papel-chave dos efeitos de aglomeração explica, a nosso ver, a importância dessa “renda de acordo com a localização”;
2. uma separação crescente entre as zonas de moradia reservadas às camadas sociais mais privilegiadas e as zonas de moradia popular;
3. um esfacelamento generalizado das “funções urbanas”, disseminadas em zonas geograficamente distintas e cada vez mais especializadas:

zonas de escritórios, zona industrial, zona de moradia, etc. E o que a política urbana sistematizou e racionalizou sob o nome de zoneamento.

Estas seriam algumas das diferentes formas de segregação, decorrentes do espaço urbano que, geralmente, consistem na sobreposição destas formas, gerando uma realidade mais complexa e de difícil compreensão. Para tanto, todos os processos devem ser bem delineados para a melhor interpretação da dinâmica urbana.

Os reflexos deste processo, na estrutura sócio-espacial de nossas cidades, foram bem resumidos por Sposito (1996, p.74) que afirma:

A segregação espacial pode, então, ser compreendida como resultado de um processo de diferenciação que se desenvolve ao extremo e que leva, na cidade, ao rompimento da comunicação entre as pessoas, da circulação entre os sub-espacos, do diálogo entre as diferenças, enfim, conduz à fragmentação do espaço urbano.

A mesma autora cita ainda que a segregação dessas áreas pode ser avaliada em três níveis diferentes.

Em primeiro lugar, há de fato uma descontinuidade territorial, e aí a segregação pode resultar de um isolamento físico. Em segundo lugar, o ritmo da ocupação dar-se-á pela capacidade do mercado de comprar e definir o uso dos novos terrenos, o que significa que poderá ocorrer, pelo menos temporariamente, níveis baixos de adensamento: a ausência de um conteúdo, aqui compreendido pelas funções a serem desempenhadas nesse novo território, pode reforçar o isolamento da área. Em terceiro lugar, e não em último, como os interesses fundiários antecedem-se a quaisquer outros (inclusos aqueles das atividades de produção e comercialização de mercadorias e de prestação de serviços), definindo o acesso aos novos terrenos, o que se estabelece é, ainda antes da incorporação imobiliária, um padrão sócio-econômico potencial de ocupação, também estabelecido de um dado nível de segregação. (SPOSITO, 1996, p.80)

Sposito, especifica acima alguns modos de segregação que trazem à tona a realidade brasileira evidenciada de forma mais generalizada na citação anterior de Lojkine. No Brasil os interesses do capital fundiário determinam muitas preferências e segregam, de certa forma, o espaço urbano; além de influenciar também na

velocidade destes processos. Neste fato, percebe-se grande influência do mercado na definição de itens da dinâmica urbana.

Em resumo esta segregação é, segundo Lojkine (1981, p.322):

Totalmente diferente da segregação capitalista do estágio clássico onde se opunham, no interior da própria cidade, bairros 'burgueses' e bairros 'operários': a nova divisão social e técnica do trabalho leva, nos grupos monopolistas, a uma automização espacial de suas atividades de mando e, por via de consequência, a uma apropriação dos principais lugares de concentração dos meios de concepção e de difusão da informação. O emaranhado urbano das atividades produtivas, comerciais e residenciais, sucede assim o imenso zoneamento das 'megalópoles' onde a ocupação do espaço é determinada pelo mecanismo de seleção rigorosa da renda fundiária, mecanismo esse fundado no modo de localização dos metros quadrados mais caros – ou seja, no modo de localização das atividades de direção dos grupos monopolistas.

#### 4.2.3 As acessibilidades

A segregação, que ocorre no espaço urbano, faz parte de um processo complexo que é determinado por outros itens que influenciam as escolhas realizadas. Neste contexto, aparece o conceito de acessibilidade, um fator que determina o grau de acesso a algumas características favoráveis a determinados usos; desta forma, as acessibilidades urbanas direcionam alguns fenômenos de modo a determinar suas localizações. Segundo Villaça (1998, p.74):

A terra urbana só interessa enquanto 'terra-localização', ou seja, enquanto meio de acesso a todo sistema urbano, a toda a cidade. A acessibilidade é o valor de uso mais importante para a terra urbana, embora toda e qualquer terra a tenha em maior ou menor grau. Os diferentes pontos do espaço urbano têm diferentes acessibilidades a todo conjunto da cidade. A acessibilidade de um terreno ao conjunto urbano revela a quantidade de trabalho socialmente necessário dispendido em sua produção. Quanto mais central o terreno, mais trabalho existe dispendido na produção dessa centralidade, desse valor de uso.

Segundo o mesmo autor as acessibilidades podem variar de acordo com os meios de transporte, que estão diretamente ligados às classes sociais; ou seja, o

efeito gerado pela implantação de uma via regional ou de um terminal de transporte urbano é a melhoria da acessibilidade local e a sua conseqüente valorização. No Brasil houve um surto de desenvolvimento que se processou na construção e expansão do sistema rodoviário, que em Florianópolis determinou diversas modificações na estrutura do espaço urbano, como demonstrado no levantamento histórico, principalmente na década de 70. Desta forma, é possível determinar que a construção da rodovia SC 401 e o conseqüente desenvolvimento e crescimento urbano, ocorridos no norte da Ilha, foram conseqüência das acessibilidades geradas. Villaça (1998, p.74) menciona ainda que até a difusão do automóvel estas expansões viárias eram absorvidas pelas camadas de baixa renda, mas que a partir disto houve um maior interesse das demais classes sociais nessas expansões, exatamente o que parece ter ocorrido na área de estudo.

Ainda avaliando a obra do mesmo autor é interessante apresentar a caracterização dada por ele quanto à forma de apropriação ocorrida ao longo das orlas, por ser este um condicionante importante na área de estudo, que consiste em uma via de ligação da cidade com seus balneários. Segundo o autor:

A urbanização ao longo das orlas nas metrópoles litorâneas, inclusive e especialmente de infra-estrutura de transportes, decorre de decisões que atendem a interesses intra-urbanos. Tais interesses são os das camadas de alta renda e seus agentes imobiliários. Não são as vias regionais de transportes que 'puxam' (valorizam a terra e provocam a expansão urbana) a urbanização ao longo das praias de alto-mar: são os interesses intra-urbanos que trazem um sistema viário local e a urbanização. Nesses setores define-se uma área que atrai os interesses das camadas de alta renda. Estas, pelo poder político que apresentam, pressionam o Estado, que investe nesses setores. A orla oceânica atua como fator a atrair a expansão urbana antes de haver significativa melhoria do sistema de transportes regional e mesmo do local. Ela faz nascer um setor em que a demanda antecede a oferta de transportes (ao contrário das vias regionais) e do restante da infra-estrutura; essa demanda se manifesta inicialmente por meio do interesse do setor imobiliário enquanto agente daquelas camadas, ou seja, os empreendedores que conhecem com bastante antecedência as áreas que estão fadadas a serem ocupadas por essas camadas. Manifesta-se, também, através do interesse de poucas famílias pioneiras que ocupam a região – inclusive com casas de veraneio -; só mais tarde, e cedendo a pressões políticas das burguesias, é que o Estado

introduz melhorias na infra-estrutura viária e, muito mais tarde, na de saneamento e de comunicações. (VILLAÇA, 1998, p.107-108)

Esta citação aborda exatamente o processo detectado no levantamento histórico realizado anteriormente, o poder dos interesses do Estado, dos proprietários fundiários e dos promotores imobiliários nas determinações espaciais, que conseqüentemente desenham a cidade à sua maneira. Como foi observado, em Florianópolis, essas escolhas determinaram o crescimento da cidade, em sentido contrário ao desejado pelos planejadores. O que põe em cheque o futuro das cidades que não seguem regras de planejamento sustentado, mas sim, de mercado. Conforme explicita Harvey (1980, p.161),

Não é surpreendente encontrar, por isso que as áreas de mais alta renda na cidade são valorizadas por atividades comerciais cuja produtividade não pode ser medida – escritórios do governo, bancos, companhias de seguro, agentes de câmbio, agentes de viagem e várias formas de entretenimento são bons exemplos. Daí surge o paradoxo de que parte da atividade mais improdutiva da sociedade é encontrada no solo, que é supostamente de maior produtividade marginal em razão de sua localização. A solução desse paradoxo é simples. A renda do solo e da propriedade nas locações centrais não surge da produtividade marginal do solo, mas fora do processo que permite que as rendas absoluta e, mesmo a mais importante, a de monopólio, sejam impostas.

Esta relação direta das localizações preferenciais que determinam o valor do solo urbano é citada como antiga por Villaça, quando narra as leituras feitas por Lênin há décadas, onde:

(...) estabelecia a relação entre valor da terra e acessibilidade, ao apontar a especulação fundiária promovida pelos bancos, aproveitando-se das vias de transportes, 'pois a alta dos preços dos terrenos, a possibilidade de vendê-los vantajosamente em lotes, etc. dependem sobretudo da comodidade das comunicações com o centro da cidade, e essas comunicações estão precisamente nas mãos das grandes companhias ligadas a esses mesmo bancos pelo sistema de participações e de repartição dos pontos de direção'. (VILLAÇA, 1998, p.77-78)

Desta maneira, são introduzidas novas formas e qualidades ao espaço urbano. O capitalismo além de proporcionar a fixação de usos específicos no



território agrega a estes valores diferenciados, o que intensifica o domínio do capital sobre o espaço. Esta vinculação determina concentrações diferenciadas, que desenham a paisagem urbana conforme as necessidades do capital e do seu excedente. Desta forma, a apropriação do espaço se dá através do processo de valorização do solo urbano decorrente de determinadas preferências.

Se o espaço se torna uno para atender as necessidades de uma produção globalizada, as regiões aparecem como as distintas versões da mundialização. Esta não garante a homogeneidade, mas, ao contrário, instiga diferenças, reforça-as e até mesmo depende delas. Quanto mais os lugares se mundializam, mais se tornam singulares e específicos, isto é, únicos. (SANTOS, 1991, p.46-47)

#### **4.3 O capital no espaço**

Existem diversas formas de inserção do capital na valorização do espaço, como primeira delas poderíamos citar a colonização capitalista que ocorreu e ainda ocorre, em locais onde a expansão do capital se defrontou com a existência de espaços ainda inexplorados. Mas a revolução técnica, ao nível dos transportes e ao nível da exploração de recursos naturais caracterizou uma nova forma de colonização, que não deve ser vista, tal qual no passado, como um processo de povoamento, exclusivamente. Desta forma, a aglomeração sofre processos de aceleração com o desenvolvimento do capitalismo, com enfoque maior no crescimento do capital de serviços; assim como, na imigração campo-cidade, na urbanização do campo e na descaracterização das fronteiras entre aqueles, que também são expressões desse processo, que denota essencialmente a acumulação de trabalho morto no espaço. Segundo Lobato Côrrea (1989, p.48-49):

A lógica capitalista de acumulação, caracterizada pela minimização dos custos e maximização de lucros e apoiada no progresso técnico, suscita o aumento da escala de produção assim como da área onde se realiza. Amplia-se também a circulação, e a acessibilidade é redefinida em função dos novos modos de circulação. Verifica-se a valorização de certas localizações em detrimento de outras: mais do que isto, para cada atividade, nova ou transformada, há padrões locacionais específicos que melhor atendem à lógica capitalista. Como consequência algumas cidades perdem importância, enquanto outras são valorizadas; criando-se novos centros urbanos. (...) A rede urbana reflete assim a divisão territorial do trabalho.

Este valor do espaço é expresso na qualidade, quantidade e variedade dos recursos naturais disponíveis numa porção de território, além de suas singularidades naturais. Estes recursos atuam, também, na divisão territorial do trabalho. Estas condições naturais aparecem, para a produção em geral, como um limite historicamente relativizado, cujo peso na especialização das atividades produtivas é significativo.

Desta maneira, as diferentes formas de renda se expressam no solo e determinam as suas diferenciações. A renda absoluta, como expressão da propriedade privada do espaço, pode aparecer sob a forma de uma cobrança ao direito de utilização de uma parcela do espaço físico que, no urbano manifesta-se na instituição do aluguel e na agricultura, no arrendamento, onde o que importa é o valor do espaço. A renda diferencial repousa nas qualidades específicas de um dado lugar, além das vantagens locacionais. No caso urbano, tem-se as localizações diferenciadas gerando lugares mais ou menos valorizados em função de sua disposição no tecido urbano. O espaço é, portanto, uma realidade natural e material, que se define como receptáculo do trabalho humano historicamente acumulado.

E finalmente, a renda derivada do capital financeiro que:

(...) enquanto massa de dinheiro em circulação condiciona os investimentos e, através destes, a valorização do espaço como um todo. Sendo a expressão do capital em forma de seu equivalente dinheiro, particularmente o denominado 'capital bancário', que tem o poder de regular os fluxos necessários à produção global. (MORAES e COSTA, 1999, p.174)

Desta forma, estará definindo o avanço do processo de valorização dos espaços, envolvidos com esta ou aquela produção, sendo que, a sua essencialidade não reside na sua expressão física no espaço, mas na espacialidade do circuito de trocas.

Lojkine (1981, p.150-151) descreve três tipos de mobilidade do capital que podem especificar esse processo:

1. mobilidade social: mobilidade dos investimentos de capital entre diferentes ramos da economia de uma nação ou de um grupo de nações (conseqüência das novas condições à baixa da taxa de lucro);

2. mobilidade temporal: pode ser definida como tendência a descontinuidade, no tempo, dos investimentos não-monopolistas, cada vez mais precários, considerados as variações rápidas das condições de concorrência e da sobre-acumulação de capitais;
3. mobilidade espacial: a localização de um grupo monopolista apresenta-se não como uma imobilização durável de uma fração de capital num espaço fixo, mas como uma conexão efêmera entre esse capital e o conjunto de valores de uso móveis e duráveis de determinado território.

Desta maneira, a cidade capitalista reflete o antagonismo da classe dominante nesse modo de produção, expresso no uso do solo urbano. Nesse espaço se contrapõem proprietários e não-proprietários, e verifica-se uma agregação seletiva de valor ao solo, gerando condições ambientais diferenciadas, onde as melhores condições serão apropriadas e consumidas pelo capital e pela burguesia. Sendo que o consumo dos equipamentos coletivos também é bastante discriminatório, pois a sua distribuição no espaço urbano é igualmente seletiva.

Por isso, o papel do Estado é aí bastante contraditório. Ele tem que exercer a sua política de gestão do espaço urbano, sempre premido ou “acossado”, de um lado pelo capital que o encarrega de garantir as condições gerais de reprodução e, de outro, pelas necessidades e reivindicações dos habitantes. Por isso, ainda, a ação do Estado e do chamado planejamento urbano devem ser vistos, desde o início, em sua dimensão essencialmente política. (MORAES e COSTA, 1999, p.181)

Entendida a relação sociedade-espaço como um processo de valorização, o seu movimento interno deve expressar, em essência, um permanente processo de criação de valores. Mas o espaço não deve se confundir com outros objetos da produção material imediata; primeiro, porque não é apenas um produto (objeto e resultado do trabalho), mas também imperativamente uma condição geral da produção e da existência humana; e, segundo, porque possui qualidades intrínsecas que o colocam numa posição especial frente aos processos sociais. As suas localizações diferenciadas determinam separações físicas maiores ou menores e fluxos mais ou menos intensos, expressos em termos de concentração ou dispersão.

#### **4.4 Os agentes do espaço**

Para compreender melhor este processo de agregação de valor ao solo urbano é necessário o estudo dos agentes detentores desse capital ou que, pelo menos, tem de alguma forma influência quanto aos processos por este desenvolvidos. Desta maneira, optou-se por desenvolver uma breve explanação baseada nos cinco agentes sociais descritos por Lobato Côrrea em seu livro “O Espaço Urbano” e que, segundo ele, fazem e refazem a cidade. Esta divisão será utilizada para a tentativa de delimitação dos agentes envolvidos no processo ocorrido na área de estudo.

Segundo o autor são os seguintes os agentes envolvidos na construção do espaço urbano:

- os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais;
- os proprietários fundiários;
- os promotores imobiliários;
- o Estado;
- os grupos sociais excluídos.

O autor também cita que a ação destes agentes se faz dentro de um marco jurídico que regula sua atuação, este marco não é neutro refletindo o interesse dominante de um dos agentes. Outra característica é que, apesar de:

haver diferenciações nas estratégias dos três primeiros agentes, bem como conflitos entre eles, há entretanto denominadores comuns que os unem: um deles é a apropriação de uma *renda da terra*. Por outro lado, a ação destes agentes serve ao propósito dominante da sociedade capitalista, a reprodução das relações de produção, implicando a continuidade do processo de acumulação e a tentativa de minimizar os conflitos de classe, este aspecto cabendo particularmente ao Estado. (LOBATO CÔRREA 1989, p.12).

E, por último, que as estratégias adotadas:

(...) variam no tempo e no espaço, e esta variabilidade decorre tanto de causas externas aos agentes, como de causas internas, vinculadas às contradições inerentes ao tipo de capital de cada agente face ao movimento geral de acumulação capitalista e dos conflitos de classe. (LOBATO CÔRREA 1989, p.13)

#### 4.4.1 Os proprietários dos meios de produção

Estes agentes se caracterizam por serem grandes produtores do espaço, devido à dimensão de suas atividades, necessitam de terrenos amplos e baratos que satisfaçam requisitos locacionais, tendo a terra urbana papel de suporte físico e de expressão dos requisitos locacionais das atividades. Em sua atividade a especulação apresenta duas condicionantes: determina a expansão que deve ocorrer em terrenos amplos e baratos e força, quando do aumento do preço da terra, um aumento dos salários dos trabalhadores, o que representa uma situação desfavorável para os proprietários dos meios de produção, ao contrário do que ocorre com os proprietários fundiários. Desta forma, os primeiros pressionam o Estado para que esse promova melhorias e desapropriações que facilitem a sua expansão e instalação. O conflito gerado entre proprietários dos meios de produção e os proprietários fundiários (trabalho x capital) apenas pode ser analisado quando se determina o papel de cada um neste processo, que muitas vezes se sobrepõe e pode gerar distorções deste modelo.

#### 4.4.2 Os proprietários fundiários

Estes são um dos mais expressivos agentes que podem proporcionar uma valorização do solo, além de serem também, muitas vezes, promotores da urbanização. Os proprietários fundiários trabalham com o valor de troca do solo e não com seu valor de uso. Para que seus objetivos sejam alcançados estes promovem pressões junto ao Estado visando interferir no processo de definição de leis de uso do solo e do zoneamento urbano, sendo que estas não favorecem geralmente a todos. Suas atuações estão concentradas nos usos comercial ou residencial de alto padrão, na transformação de áreas rurais em áreas urbanas, que dependem diretamente de uma demanda de terra e habitações. Como cita Lobato Côrrea (1989, p.17):

A demanda de terras e habitações depende do aparecimento de novas camadas sociais, oriundas em parte de fluxos migratórios e que detêm nível de renda que as torna capacitadas a participar do mercado de terras e habitações. Depende também das possibilidades de remuneração do capital investido em terras e operações imobiliárias. É dependente ainda da política que o Estado adota para permitir a reprodução do capital, como o reforço do

aparelho do Estado pelo aumento do número de funcionários e através da ideologia da casa própria.

Esta demanda de terras e habitações está sujeita a entraves sociais, econômicos e espaciais que vão determinar diferentes índices de crescimento para diferentes áreas. Estes entraves podem estar no tipo de estrutura agrária, nas condições ecológicas, na existência ou não de eixos de circulação e nos tipos de uso a que se destina a terra. Nas localidades desprovidas de muitos entraves e valorizados por amenidades físicas geralmente a expansão é incentivada por infraestrutura do Estado realizada sob pressão dos proprietários fundiários, ou caso isto não aconteça, por financiamentos bancários adquiridos por estes para a sua implantação. No caso inverso, os locais desprovidos das amenidades e com diversos entraves físicos são utilizados para os loteamentos populares, com mínima infra-estrutura, visando a extração de renda da terra. A população residente exercerá pressão junto ao Estado que promoverá as melhorias e, conseqüentemente, os proprietários fundiários acabam por valorizar lotes que ficam reservados para transações imobiliárias futuras.

Este tipo de ator aparece bem configurado quando se realiza o estudo histórico do crescimento e expansão do solo urbano na cidade de Florianópolis, pôde-se perceber anteriormente as pressões realizadas por eles nas escolhas das localizações das infra-estruturas do Estado. Na cidade, o poder dos proprietários fundiários, unidos às amenidades da área de estudo, proporcionaram as melhorias que impulsionaram a intensa ocupação e a conseqüente valorização do solo urbano. Portanto, este é um dos principais agentes que, vinculado ao Estado, tem a força e o interesse de modificar a dinâmica urbana a seu favor na realidade local.

#### 4.4.3 Os promotores imobiliários

Os promotores imobiliários apresentam, segundo Lobato Côrrea (1989) as seguintes atividades, parcial ou totalmente:

- incorporação, realiza a gestão do capital-dinheiro na fase de sua transformação em mercadoria;
- financiamento;
- estudo técnico;

- construção ou produção física do imóvel;
- comercialização.

Estas atividades podem ser realizadas em diferentes escalas, o que vai determinar as características do promotor imobiliário, que pode variar de um simples construtor, a um incorporador de grande porte, ou até mesmo, o Estado; sendo que o diferencial entre eles será a quantidade e tamanho das atividades e a escala espacial de atuação. Em geral, estes promotores não atuam na produção de residência de baixa renda, estando, quase sempre, ligados às áreas de *status*, nestas áreas se detêm a alguns condicionantes que são:

O preço elevado da terra e o alto *status* do bairro; a acessibilidade, eficiência e segurança dos meios de transporte; as amenidades naturais ou socialmente produzidas; esgotamento dos terrenos para construção e as condições físicas dos imóveis antes anteriormente produzidos. (CORRÊA, 1989, p.23)

Na capital catarinense, os promotores imobiliários se confundem por vezes com os proprietários fundiários, ou, pelo menos, trabalham a favor destes. No início do processo de apropriação local os proprietários fundiários, apoiados pelo Estado, eram os atores que atuavam como promotores imobiliários. Com o conseqüente desenvolvimento e a rápida valorização do solo local processada, muitos investidores “estrangeiros” voltaram seus olhos para a Ilha com interesses a se tornarem estes promotores imobiliários. Hoje, a cidade se configura como centro de investimento de capital externo em transações com a terra urbana e/ou sua urbanização, que se expressa por especulação imobiliária do solo urbano. Esta é uma característica constante na cidade, que se desenvolve através de investimentos externos em sua infra-estrutura, que, além de atenderem somente aos interesses financeiros, desenvolvem dinâmicas, por vezes, alheias às características locais consolidadas.

#### 4.4.4 O Estado

Com a internacionalização da economia, o Estado é chamado a intervir para orientar o mercado. A partir dos anos 30, 40, mas, sobretudo, após a Segunda Grande Guerra, cada vez mais, o Estado é chamado a exercer um papel de regulador, pois detém os instrumentos para realizar esta

regulação. Hoje, o mercado não consegue equilibrar-se sem a intervenção do Estado. (SANTOS, 1991, p.100)

Esta intervenção do Estado se dá de maneira planejada, com preocupações não só de curto e médio prazo. A maneira pela qual se realiza a intervenção do Estado vai ser determinada para a sua configuração espacial, mesmo se o Estado limita a sua intervenção ao econômico, o resultado é que outros níveis da vida social, como saúde, educação, lazer e outros, são organizados pelas leis de mercado, sendo uma de suas armas a especulação.

Há diferentes níveis de Estado: a federação, os estados federados, os municípios. Muitas vezes, o interesse de um desses níveis não é o interesse dos demais e os resultados de uma mesma ação não serão os mesmos para os diferentes níveis. Há, em todos os casos, uma relação dialética entre o Estado e o mercado, mas isso não elimina o fato de que o Estado exerça o seu auxílio ao mercado. (SANTOS, 1991, p.101)

O Estado apresenta-se junto à sociedade exercendo diferentes papéis, entre eles: o de grande industrial, de consumidor do espaço e de localizações específicas, proprietário fundiário, promotor imobiliário, regulador do uso do solo e alvo dos movimentos sociais. Porém é:

(...) através da implantação de serviços públicos (...) que a atuação do Estado se faz de modo mais coerente e esperado. A elaboração de leis e normas vinculadas ao uso do solo, entre outras as normas do zoneamento e o código de obras, constituem outro atributo do Estado no que se refere ao espaço urbano. (CÔRREA, 1989, p.24).

Estas legislações, que atuam principalmente no nível municipal, dão ao Estado o poder de promover a segregação residencial e ratificá-la. Assim, os diferenciais do imposto territorial e predial são um forte fator discriminante, afetando o preço da terra e dos imóveis e, como consequência, incidindo na segregação social.

O Estado, como gestor da política territorial é, geralmente, o promotor da expansão. Os movimentos de expansão expressam as histórias territoriais distintas. Uma certa concentração prévia de população, trabalho e recursos é, assim, a



condição geral da expansão. A concentração, por sua vez, possibilita o desenvolvimento da divisão do trabalho e das formas de sociabilidade em geral. A mesma está na raiz do comércio e dos mercados, da acumulação prévia de capital, da intensificação dos fluxos e do domínio privado dos meios de produção. Expansão e concentração são fundamentos do desenvolvimento do capitalismo.

Segundo Elson Pereira (1992, p.48-49), no entanto, essa socialização é entravada por um tríplice limite:

- os limites capitalistas do financiamento dos meios de comunicação e de consumo coletivo;
- os limites capitalistas oriundos da concorrência anárquica entre os diferentes agentes que ocupam e transformam o espaço urbano;
- o papel da renda fundiária no planejamento urbano. (1992, p.48).

Sendo que, o poder público atua na urbanização capitalista de duas formas:

- preliminarmente, pode-se afirmar que o Estado atua como um regulador do processo de urbanização, atenuando os efeitos dos limites capitalistas da urbanização;
- mas atua também como um interventor contraditório sobre a socialização das forças produtivas.

Outra maneira de intervenção do Estado na valorização se expressa no:

(...) aparato legal que regula as normas de uso e ocupação do solo urbano. A lei de zoneamento, por exemplo, ao fixar índices de ocupação, usos do solo e gabaritos de maneira diferenciada para cada área da cidade, acaba funcionando como indexador do preço do solo através da variação que promove, tanto em função do potencial construtivo dado a cada terreno, como pelo tipo de edificação nele permitida. (SILVA, 1995, p.8-9)

Exige-se, portanto:

A existência de um poder público organizado através de leis urbanísticas de construção, arrendamento, etc.; da organização e representação política a nível territorial; do financiamento ou promoção de equipamentos urbanos e infra-estrutura e de planejamento geral e local. (SANTOS, 1990, p.8)

No caso analisado, o Estado apresentou-se altamente induzido pelos interesses dos proprietários fundiários nas escolhas realizadas quanto à locação de infra-estrutura. Todo o planejamento e a regulação do crescimento do espaço

urbano, além do controle da sua dinâmica, não atuaram no espaço local como gerenciadores da expansão e tão pouco como indutores; pois, como se pôde perceber no levantamento histórico o crescimento da cidade se desenvolveu de forma contrária ao que propuseram os planejadores em seus Planos Diretores. Isto coloca um questionamento acerca de até que ponto o Estado está ditando regras de ocupação do solo na área de estudo ou, simplesmente, seguindo interesses específicos que se alteram conforme a economia local. Esta não é a realidade idealizada pelos estudiosos de planejamento que vêem na mão do Estado a forma de se equalizar as intervenções urbanas e propiciar melhorias na qualidade de vida das populações. Para muitos destes, uma primeira solução parece ser a implantação do Estatuto da Cidade que deverá impor mais responsabilidades ao Estado quanto à regulação do espaço urbano e, desta forma, pressioná-lo à uma maior preocupação com as conseqüências de seus atos, que serão controladas diretamente pela população, que a partir de agora se vê mais envolvida em todo o processo.

#### 4.4.5 Os grupos sociais excluídos

Este grupo, como o próprio título aborda, se encontra excluído de parte do processo e somente aparece, segundo Lobato Côrrea, quando uma população sem acesso às áreas urbanizadas vem a ocupar terrenos usualmente inadequados para os outros agentes da produção do espaço (áreas alagadiças e encostas íngremes) e, conseqüentemente, promove a sua própria urbanização, tornando-se, assim, agentes modeladores do espaço. Posteriormente, sob pressão ou interesses políticos, o Estado dá a estas áreas alguma condição de uso, com a implantação de infra-estrutura básica o que promoverá uma valorização e conseqüente expulsão de uma parcela para a inserção de outra; desta forma, estas áreas excluídas ingressam também no processo contínuo de apropriação e valorização do solo urbano.

### 4.5 Considerações finais do capítulo

Neste capítulo foram apresentadas algumas considerações acerca das formas de ocupação do solo urbano, assim como algumas vinculações destas à realidade local. Processos segregativos desencadeados pelas acessibilidades e amenidades que atraem investimentos externos e a conseqüente promoção da urbanização impulsionada por investimentos do Estado em infra-estrutura urbana fazem parte do cotidiano local, como foi percebido pelas leituras acima. Desta forma,

este trabalho se encaminhará para a realização de algumas comprovações destes fatos através do levantamento e da análise de dados do local de estudo nos últimos treze anos, de modo a caracterizar as transformações ocorridas no período.

De posse dos conceitos abordados neste capítulo, e da caracterização histórica do crescimento urbano realizada anteriormente, será possível delinear um quadro geral da urbanização local, que será comprovado através de dados científicos (censos do IBGE, fotos aéreas, relatórios de impacto ambiental, uso e ocupação do solo, etc.) da área de estudo, que propiciarão a delimitação das alterações ocorridas no espaço urbano local nos últimos treze anos e poderão auxiliar o planejamento das futuras, assim como de suas conseqüências.

## **5. METODOLOGIA DE ANÁLISE**

A partir deste capítulo inicia-se a segunda etapa deste trabalho onde serão coletados, elaborados e analisados dados da área de estudo com o intuito de detectar transformações ocorridas no espaço urbano da rodovia SC 401 nos últimos treze anos (1991-2004).

### **5.1 A Área de estudo**

Primeiramente foi necessário realizar uma delimitação da área de estudo a partir dos dados coletados, de modo a determinar procedimentos de análise. Através da análise dos dados selecionados optou-se por determinar a área de estudo como as margens da rodovia SC 401, definindo as amostras utilizadas entre as que tivessem relação direta com a rodovia, ou se localizassem em suas margens (com limites espaciais com a rodovia). No estudo dos censos do IBGE foram selecionados, dentro deste pressuposto, todos os setores censitários que apresentassem limites com a rodovia SC 401.

Nos dados levantados junto ao DER/DEINFRA foram utilizadas as informações dos lotes que possuíam limites com a rodovia, assim como nos estudos dos métodos de avaliação de imóveis urbanos, onde foram utilizadas somente as amostras de lotes e glebas limítrofes à rodovia. Nos Estudos de Impacto Ambiental foram selecionados o estudo realizado para a própria rodovia e de um empreendimento localizado junto a esta. Já no estudo das fotos aéreas optou-se por delimitar as margens da rodovia como uma faixa de 100 metros a partir da rodovia para as suas laterais, esquerda e direita. Dentro destas delimitações definiu-se a área de estudo para cada conjunto de dados, devido às diferenças entre as bases de dados e as dificuldades encontradas na delimitação de uma área de estudo fixa para todas as fontes, pelas dimensões, abrangência e diferença nos materiais apresentados.

### **5.2 Recortes de análise**

Após a seleção dos dados foram verificadas as grandes dimensões das amostras e as dificuldades para a representação destas no formato do trabalho, isto determinou a divisão do estudo em recortes de análise (trechos). A área de estudo foi determinada como um trecho linear de aproximadamente vinte quilômetros de

extensão por aproximadamente duzentos metros de largura (considerando os limites da avaliação feita nas fotos aéreas). Desta forma, apresentou-se necessária a busca por elementos visuais que propiciassem a divisão da área de estudo em trechos, sem fragmentar as análises. Para tanto, foram selecionados os entroncamentos viários como pontos de segmentação, por estes já constituírem elementos visuais fortes na paisagem e representarem marcos divisórios significativos na imagem urbana. Desta forma, os trechos de análise foram divididos da seguinte maneira:

- Trecho 1 (T1): compreendido desde seu início (Km 0), no cemitério do Itacorubi (2), até o trevo que dá acesso aos bairros João Paulo, Saco Grande e Monte Verde (3), onde também se localiza o cemitério Jardim da Paz;
- Trecho 2 (T2): compreendido a partir do final do Trecho 1 (3) até o trevo de acesso ao Bairro de Cacupé (4);
- Trecho 3 (T3): compreendido a partir do final do Trecho 2 (4) até o trevo de acesso aos bairros de Jurerê e Daniela (5);
- Trecho 4 (T4): compreendido entre o final do Trecho 3 (5) até o quilômetro final da rodovia no trevo de acesso ao bairro de Canasvieiras (6).

Com base nessa divisão (ver figura 2) serão realizadas as análises dos dados coletados.

Para o auxílio na determinação dos procedimentos de análise os trechos foram subdivididos em margens direita e esquerda. Isto se deve principalmente pelas características da rodovia, que fragmentam o espaço urbano. Pela configuração apresentada (rodovia duplicada com barreiras intermediárias que impossibilitam a conexão entre as laterais da rodovia exceto em pontos pré-determinados) esta rodovia apresenta ocupações diferenciadas em suas margens que sugerem análises separadas para cada uma delas. Desta forma se apresentarão:

- MARGEM ESQUERDA – lotes limítrofes à rodovia e localizados à esquerda desta no sentido Centro/Canasvieiras;
- MARGEM DIREITA – lotes limítrofes à rodovia e localizados à direita da rodovia no sentido Centro/Canasvieiras;



Figura 3: Trechos de Análise  
 Fonte: www.guiafloripa.com.br, 2004.

Dentro das diferentes características encontradas entre as margens notou-se também a relação destas com o cotidiano da população da área. Como visto anteriormente no levantamento histórico percebe-se o desenvolvimento dos balneários, aos quais a rodovia é o acesso principal como local de residência fixa, sendo que a rodovia se torna, em função disto, ponto de conexão entre esses locais de moradia e os locais de trabalho desta população que, na maioria, se localizam na área central ou nos municípios da região conurbada. O cotidiano do percurso diário desta população define formas de ocupação, pois o consumo do espaço se dá de forma diferenciada durante os dois movimentos realizados: o trajeto casa-trabalho e o trajeto trabalho-casa. Desta forma, segundo alguns estudiosos, quando as pessoas realizam estes trajetos definem pontos de consumo, e, em consequência disto, níveis de valorização e procura de determinados espaços.

Ainda dentro desta lógica deve-se avaliar uma segunda população que frequenta o local que são os consumidores dos equipamentos urbanos locados na área, especialmente os comércios relacionados à construção civil, que possuem importância municipal. Estes consumidores realizam o trajeto inverso, sendo que

eles se deslocam do centro urbano em direção aos balneários em busca de seus produtos e posteriormente fazem o caminho de retorno. Isto define no local o desenvolvimento maior ou menor de cada margem. Todas estas características se desenvolvem principalmente pela dificuldade de conexão entre as margens da rodovia. Mas sofrem modificação com a proximidade dos balneários de Ingleses e Canasvieiras, pela polaridade e centralidade apresentada por estes no contexto municipal que definem formas de ocupação diferentes das apresentadas anteriormente, com características maiores de núcleo urbano consolidado.

### **5.3 Fontes de estudo**

Para o estudo em questão foram selecionadas algumas fontes e alguns grupos de dados que possibilitem a determinação das transformações ocorridas no espaço urbano da área de estudo, no período determinado para as análises. Todos estes dados foram separados dentro de uma faixa temporal entre os anos de 1991 e 2004; de modo a possibilitar o estudo das transformações urbanas locais nos últimos treze anos. Para isto optou-se pela seleção de cinco grupos de análise, são estes:

#### **5.3.1 Censos do IBGE de 1991 e 2000**

Foram selecionados os dois últimos censos completos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1991 e 2000) para o estudo dos dados da população local e suas modificações nos últimos nove anos. Para o estudo aprofundado da área foram separados, nos dois momentos, os dados dos setores censitários que possuem limite com a rodovia SC 401, possibilitando a avaliação dos impactos provocados nas características da população após a duplicação da rodovia. Uma das dificuldades encontradas para a comparação dos dois momentos de análise foi a diferença entre a delimitação dos setores censitários nos dois censos; para tanto, foi realizada uma análise dos limites em mapas e in-loco de modo a se realizar agrupamentos de setores, com o intuito de diminuir as diferenças e propiciar as comparações de forma mais precisa. Após estas avaliações e agrupamentos foram construídos sete grupos de análise dos setores censitários, que estão expostos nas tabelas 1 e 2, bem como no Anexo I.

Para a construção do mapa base utilizado foi realizada uma montagem dos mapas dos setores censitários do censo de 2000, que são apresentados em formato de imagem e em arquivos separados por setores. Estas imagens foram agrupadas

em um mapa, de modo a serem visualizados em conjunto, gerando desta forma a base de estudo utilizada no censo de 2000. Como o IBGE utilizou como base para o censo de 1991 somente esquemas gráficos sem escala definida, que são usados como referência espacial dos limites descritos em texto, foi necessária a utilização do mesmo mapa base, do censo de 2000, para a espacialização em escala dos limites utilizados no censo de 1991, o que facilitou também a determinação das diferenças, as correções e os agrupamentos. Este método foi utilizado, pois o modo como estes setores são apresentados pelo IBGE no censo de 1991 dificultaria a visualização das comparações, sendo que a sobreposição dos dados descritivos sobre a base do censo de 2000 aproximou os dados visualmente, facilitando a leitura.

Outro dado relevante é que as tabelas apresentadas pelo IBGE, para dados dos setores censitários, não apresentam as colunas de porcentagem que foram introduzidas em comparação aos dados de cada setor censitário unitário. É importante salientar que como o grupo 1 é considerado mangue, nas tabelas apresentadas no censo de 1991 não são apresentados dados referentes a este grupo.

### 5.3.2 Projetos do DER (DEINFRA)

Para a análise dos usos locais, alterações e desmembramentos optou-se pela utilização de projetos desenvolvidos pelo Departamento Estadual de Estradas e Rodagem, responsável pelo controle das obras da rodovia SC 401. A escolha por esta fonte de dados deu-se pela compatibilidade de datas e de leituras entre os projetos e este trabalho. Os projetos do DER utilizados foram desenvolvidos para a duplicação da rodovia, realizado em 1993 e um levantamento do estado atual da rodovia e dos projetos executados até a data, realizado em 2004; que foi feito para avaliação do processo de duplicação da rodovia, que ainda não foi finalizado e encontra-se em litígio na justiça e em dívida pela empresa contratada para a execução. Quando da realização destes projetos o Departamento efetuou levantamentos dos usos e proprietários dos terrenos limítrofes à rodovia, que estão expressos nas pranchas de projeto, desenvolvidas pelo Departamento, e possibilitaram uma avaliação precisa das modificações do entorno da rodovia desde o início das obras de duplicação até o momento atual; que em comparação aos



demais dados analisados poderão determinar o impacto desta obra na dinâmica local.

O estudo destes projetos proporcionou a avaliação das transformações ocorridas em uso e propriedade nos terrenos limítrofes a rodovia. Dentro destes itens também foi possível detectar os desmembramentos realizados durante o período de análise e avaliar as transformações ocorridas em função de alterações no parcelamento e na forma de ocupação dos espaços. Estes levantamentos proporcionam a compreensão da dinâmica local, determinando tendências de desenvolvimento e crescimento da área. Um outro item que pode ser avaliado, mas não quantificado com precisão foram os vazios urbanos, pois muitos dos lotes avaliados não possuíam todos os limites nos levantamentos e, portanto, poderiam estar fornecendo informações imprecisas quanto aos espaços ocupados. Os dados fornecidos nos mapas do DER forneciam o nome dos proprietários e no caso de comércios o tipo de atividade com nome dos estabelecimentos. Mas em caso algum forneceram dados sobre o estado de ocupação e a relação completa entre as ocupações, por se limitar a espacializar os dados coletados em, no máximo, cinquenta metros além dos limites da rodovia.

Deve-se lembrar que os dados referentes aos usos foram avaliados de forma quantitativa e não pela área ocupada, pois nos projetos avaliados não são apresentados todos os limites dos lotes, não sendo possível uma avaliação em relação às áreas ocupadas; sendo relevante para este trabalho somente as alterações ocorridas em tipo e quantidade, além dos desmembramentos e os novos usos proporcionados que representam os movimentos realizados na dinâmica local.

### 5.3.3 Estudos de impacto ambiental

Outro material avaliado foram os estudos de impacto ambiental realizados na área de estudo, que apresentam uma caracterização da área e proporcionarão análises comparativas acerca das modificações apresentadas nos estudos realizados em dois momentos diferentes. Neste trabalho, serão levados em conta somente os dados sócio-econômicos da população, de infra-estrutura urbana e suas transformações, sendo descartadas as questões acerca da fauna e da flora local. Para tanto, selecionou-se primeiramente o estudo de impacto ambiental realizado para a aprovação e execução das obras de duplicação da rodovia, realizado em 1993, que apresenta características sócio-econômicas da região anteriores à

duplicação. Para a realização da comparação dos dados optou-se por selecionar o estudo de impacto ambiental de um empreendimento de porte semelhante realizado mais recentemente; desta forma, foi escolhido o relatório referente à implantação de um parque tecnológico (Projeto Sappiens Parque), que irá se localizar nas margens da rodovia, no bairro de Canasvieiras, e que pelo porte e impacto provocado consiste em um projeto com características semelhantes às da duplicação. O estudo de impacto ambiental do Projeto Sappiens Parque apresenta uma caracterização sócio-econômica atual, que abrange além da área de estudo toda a cidade, o que demonstra também as diferenças nas relações entre os espaços nos dois momentos, que serão melhor abordados a frente.

#### 5.3.4 Fotos aéreas

Para complementar o estudo foram utilizadas fotos aéreas da área de estudo realizadas nas datas de 1994, 1998 e 2002; a primeira e a última de propriedade do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF) e a segunda das Centrais Elétricas do Estado de Santa Catarina (Celesc). As fotos aéreas de 1994 e 1998 foram coletadas junto à base de dados, com fins educacionais, do Laboratório de Informática aplicada à Arquitetura (Infoarq) do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina. Estas fotos aéreas serão utilizadas para a realização de leituras das transformações espaciais apresentadas na área de estudo no período de análise. Através delas será possível a visualização espacial das transformações detectadas, além da localização, porte, agrupamentos e tipologias destas. As análises serão realizadas através de uma periodização quadrianual, sendo que os comparativos serão realizados entre as fotos de 1998 em relação às de 1994 e das de 2002 em relação às de 1998; para posteriormente se realizar um levantamento completo das modificações espaciais ocorridas.

#### 5.3.5 Indicadores de valor

Entre os dados analisados também foram estudados alguns procedimentos de avaliação de valores imobiliários dos terrenos limítrofes à rodovia SC 401 nos últimos anos, propiciando um levantamento dos itens considerados relevantes pelos avaliadores locais quanto à agregação de valor ao solo urbano. Para tanto, foram realizadas entrevistas e coleta de dados junto a dois engenheiros de avaliação, engenheiros civis por formação: Domingos Bonin e José Nelson de Souza. Estes

engenheiros atuam na cidade de Florianópolis realizando análises de valor dos lotes e glebas urbanas. Para a determinação do valor de um terreno estes profissionais se utilizam da coleta de diversas amostras em seu entorno, de modo a construir um quadro comparativo de valores. Nestas comparações, se utilizam de métodos de estudo consagrados por outros engenheiros e de bibliografia conhecida, para determinar o maior ou menor grau de importância para os diversos itens que compõem o preço de um imóvel urbano. Estas avaliações levam em conta diversos fatores; como por exemplo, a fonte de coleta, a qualidade dos acessos, topografia, superfície do solo, opções de aproveitamento (rural, loteamento, comercial), melhoramentos públicos, infra-estrutura, localização (área, distância da praia) e mercado (área de expansão urbana), que foram utilizados como pesos na equalização dos valores utilizados.

Para este trabalho foram coletados junto a estes profissionais as amostras de avaliação de imóveis, que eles possuíam na área de estudo (terrenos com limite com a rodovia SC401) dentro do período de análise. Nestas amostras, foram avaliados os procedimentos de coleta e análise utilizados para a determinação dos critérios de importância utilizados pelos avaliadores; e, desta forma, propiciando um levantamento dos fatores que determinaram o uso do solo local e impulsionam a ocupação ou desocupação de determinada área.

A sociedade capitalista é regida por movimentos de capital, que são definidos por diferentes fatores que dependem da realidade urbana local, a definição dos índices de importância dados pelos avaliadores para a definição da dinâmica urbana pode determinar um primeiro enquadramento dos condicionantes que definem tais movimentos na área de estudo.

## **6. APRESENTAÇÃO DOS DADOS E RESULTADOS ENCONTRADOS**

### **6.1 Censos do IBGE**

Para a análise dos dados coletados no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) foram selecionados os setores censitários, que possuem limites com a rodovia SC 401 nos censos de 1991 e 2000, como citado anteriormente, estes setores foram agrupados em conjuntos para diminuir as diferenças existentes entre os setores dos dois censos analisados. Os dados serão apresentados por setor censitário, mas as análises e comparações serão realizadas por grupos semelhantes. As tabelas 1 e 2 apresentam os setores censitários selecionados nos censos de 1991 e 2000, respectivamente, e os agrupamentos realizados, assim como os dados gerais destes. Estes agrupamentos estão numerados de 1 a 7 igualmente nas tabelas referentes aos dois censos, no Anexo I encontram-se as ilustrações referentes aos limites espaciais destes agrupamentos. Estas numerações foram feitas para referenciar melhor as tabelas e facilitar a visualização das características distintas e semelhantes entre elas.

As tabelas 01 e 02 apresentam as características básicas de cada setor estudado nos dois períodos analisados, estas tabelas demonstram algumas diferenças nas classificações e delimitações adotadas para os setores entre os censos analisados. Inicialmente, é possível notar uma divisão maior de setores de um censo para outro. A área de estudo no ano de 1991 compreendia 12 setores censitários, em contrapartida no censo do ano de 2000 a área foi subdividida em 21 setores censitários, o que demonstra uma maior complexidade dos dados analisados no segundo momento, sendo necessária uma maior divisão dos grupos de análise. Salienta-se que este fator não pode ser levado em conta na análise deste trabalho neste momento, pois existe uma diferença entre a forma de leitura e classificação dos dois censos, o que impossibilita esta comparação, sendo apenas uma característica a ser avaliada com mais clareza nos demais dados a serem estudados.

Outro item a ser observado nestas tabelas são as diferenças apresentadas nas denominações dos bairros dos setores, que se alteraram significativamente, devido a alterações da prefeitura nos limites dos bairros, ou por expansões urbanas.

Tabela 1 – Dados Gerais 1991

CONJ.	CODSETOR	NOME / SUBDIST	NOME / BAIRRO	SITUACAO DO SETOR
1	05 46	Florianópolis		mangue
2	05 47	Florianópolis	João Paulo	urbano não especial
	45 11	Santo Antônio de Lisboa	João Paulo	urbano não especial
3	45 12	Santo Antônio de Lisboa	Rio do Mel	urbano não especial
4	45 06	Santo Antônio de Lisboa	Cidade das Abelhas	urbano não especial
	45 07	Santo Antônio de Lisboa	Saco Grande	urbano não especial
5	05 48	Florianópolis	Saco Grande	urbano não especial
	05 49	Florianópolis	Itacorubi	urbano não especial
6	45 01	Santo Antônio de Lisboa	Santo Antônio	urbano não especial
	45 05	Santo Antônio de Lisboa	Rio Veríssimo	urbano não especial
7	15 12	Canasvieiras		rural exclusive aglomerado rural
	45 15	Santo Antônio de Lisboa		rural exclusive aglomerado rural

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – Censo Demográfico, 1991.

Tabela 2 - Dados Gerais\_2000

CONJ.	CODSETOR	NOME / SUBDIST	NOME / BAIRRO	SITUACAO DO SETOR
1	05 106	Florianópolis	Itacorubi	área urbanizada
2	05 107	Florianópolis	João Paulo	área urbanizada
	05 108	Florianópolis	João Paulo	área urbanizada
3	05 109	Florianópolis	Saco Grande	área urbanizada
4	05 110	Florianópolis	Saco Grande	área urbanizada
	05 111	Florianópolis	Saco Grande	área urbanizada
	05 112	Florianópolis	Saco Grande	área urbanizada
	05 117	Florianópolis	Monte Verde	área urbanizada
5	05 120	Florianópolis	Itacorubi	área urbanizada
	05 123	Florianópolis	Itacorubi	área urbanizada
	05 124	Florianópolis	Itacorubi	área urbanizada
6	45 01	Santo Antônio de Lisboa	Santo Antônio	área urbanizada
	45 02	Santo Antônio de Lisboa	Recanto dos Açores	área urbanizada
	45 09	Santo Antônio de Lisboa	Santo Antônio de Lisboa - demais áreas	Zona rural exclusive aglomerado rural
7	35 03	Ratones	Ratones - demais áreas	Zona rural exclusive aglomerado rural
	45 07	Santo Antônio de Lisboa	Santo Antônio de Lisboa - demais áreas	Zona rural exclusive aglomerado rural
	45 08	Santo Antônio de Lisboa	Santo Antônio de Lisboa - demais áreas	Zona rural exclusive aglomerado rural
	15 13	Canasvieiras	Canasvieiras	área urbanizada
	15 24	Canasvieiras	Vargem de Fora	área urbanizada
	15 25	Canasvieiras	Canasvieiras - demais áreas	Zona rural exclusive aglomerado rural
	35 02	Ratones	Vargem Pequena	área urbana isolada

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – Censo Demográfico, 2000.

No item situação do setor uma característica importante é que no censo de 1991 o conjunto 1 está classificado como mangue e o conjunto 7 como área rural exclusive aglomerado rural. No censo de 2000 estes conjuntos apresentaram modificações em relação ao anterior, sendo que o conjunto 1 agora é classificado como área urbanizada e o conjunto 7 apresenta setores classificados como áreas urbanizadas e como área urbana isolada. Estes dados demonstram uma urbanização da área de estudo, sendo muito relevante à alteração da classificação de uma área de mangue para uma área urbanizada, o que pode configurar uma ocupação de uma área de preservação, o manguezal do Itacorubi.

Nas tabelas 04 e 05 são caracterizados os domicílios da área de estudo, sendo que no censo de 2000 (tabela 05) são apresentadas também as tipologias destes domicílios (casa, apartamento e cômodo) e o tipo de aquisição destes (quitado, alugado e cedido), dados que não foram levantados no censo de 1991, mas que foram considerados relevantes e, portanto, apresentados na caracterização.

Nas tabelas a seguir (04 e 05) percebe-se um crescimento de 62,34% na quantidade de domicílios da contagem do ano de 1991 para a de 2000, sendo que nos dois casos tem-se quase 99% dos domicílios particulares e mais de 99% destes permanentes, apresentando-se inexpressiva a existência dos demais tipos de domicílio. Na tabela 04 vemos que em 1991 existia uma concentração maior de domicílios nos grupos 02, 04 e 05 (20,64%, 26,36% e 26,16% respectivamente), assim como de moradores (22,01%, 28,85% e 23,18%); já no censo de 2000 nota-se uma alteração na localização da população, que se concentra nos conjuntos 04 e 07 (23,80% e 26,36%). Analisando as alterações no número de domicílios, ocorrida entre 1991 e 2000, tem-se o quadro de crescimento, por conjunto, abaixo:

<b>Tabela 3 – Crescimento por conjunto 1991/2000</b>	
Grupo	Porcentagem (%)
2	30,67
3	58,42
4	46,57
5	20,37
6	76,92
Média Geral	73,39

Estes índices mostram um crescimento acentuado em toda a área de estudo, sendo mais expressivo no conjunto 07 (207,42%), o que caracteriza uma urbanização intensa no período analisado, principalmente por este setor ser o que possui maior distância do centro urbano e urbanização mais tardia. É preciso analisar, desta forma, como ocorreu a distribuição desta população na área e de que forma foi absorvida. Para tanto, serão necessários estudos das fotos aéreas locais, que demonstrarão onde se encontra a população residente e às transformações ocorridas para absorver este crescimento acentuado.

Quanto aos dados que são abordados apenas no censo de 2000 tem-se que mais de 85% dos domicílios particulares são casas e mais de 14% apartamentos, dentro destes mais de 74% estão quitados e mais de 12% estão alugados; o que caracteriza o tipo de população residente, que na maioria apresenta-se em imóveis isolados (casas) de sua propriedade (quitados) e que pode denotar prováveis bairros residenciais de médio a alto padrão.

Para ilustrar melhor as características dos domicílios optou-se por inserir alguns dados sobre infra-estrutura, que foram coletados somente no censo de 2000, mas que poderão dar algumas informações relevantes sobre os serviços públicos prestados no local pelos órgãos públicos.

Na tabela 6 tem-se os seguintes dados: 73,6% dos domicílios possuem rede de água e 24,76% poço ou nascente para o abastecimento, isso demonstra que a população local é bem servida pelo serviço de água. Outro dado expressivo é que mais de 99% dos domicílios possuem banheiro; em contrapartida, os serviços de coleta de esgoto só são absorvidos pela rede de esgoto ou pluvial em 10,1% dos domicílios, sendo predominante o uso da fossa séptica (71,6%), ou da fossa rudimentar (17,3%). Na tabela 7 pode-se notar que mais de 91% dos domicílios possui seu lixo coletado por serviço de coleta.

Considerando os dados apresentados nas tabelas 6 e 7 para as características de infra-estrutura dos domicílios levantadas no censo de 2000 pode-se chegar à conclusão que a área é bem servida pelos serviços de infra-estrutura, em comparação à realidade brasileira, sendo deficiente somente nos serviços de coleta de esgoto, que não diferem do que acontece no restante da cidade, mantendo-se dentro das características do padrão local.



Tabela 4 - Domicílios \_1991

CONJ.	SETOR	Domicílios	Domicílios	Part.perm.		Part.improv.		Dom.coletivo		Moradores	em Dom.Partic.		em Perman.		Part.Improv		em Coletivo	
		No. Total	particulares	No.	%	No.	%	No	%	No.Total	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%
2	05 47	329	329	329	100	0	0	0	0	1293	1293	100	1293	100	0	0	0	0
	45 11	310	310	309	100	1	0	0	0	1247	1247	100	1246	100	1	0	0	0
Parcial		639 (20,64%)								2540 (22,01%)								
3	45 12	101	101	101	100	0	0	0	0	346	346	100	346	100	0	0	0	0
	Parcial	101 (3,26%)								346 (3%)								
4	45 06	375	375	373	99	2	1	0	0	1543	1543	100	1535	99	8	1	0	0
	45 07	441	426	426	97	0	0	15	3	1786	1770	99	1770	99	0	0	16	1
Parcial		816 (26,36%)								3329 (28,85%)								
5	05 48	102	102	100	98	2	2	0	0	386	386	100	384	99	2	1	0	0
	05 49	708	690	689	97	1	0	18	3	2288	2265	99	2253	98	12	1	23	1
Parcial		810 (26,16%)								2674 (23,18%)								
6	45 01	276	275	275	100	0	0	1	0	1011	1008	100	1008	100	0	0	3	0
	45 05	23	23	23	100	0	0	0	0	76	76	100	76	100	0	0	0	0
Parcial		299 (9,66%)								1087 (9,42%)								
7	15 12	388	384	382	98	2	1	4	1	1421	1413	99	1409	99	4	0	8	1
	45 15	43	43	43	100	0	0	0	0	140	140	100	140	100	0	0	0	0
Parcial		431 (13,92%)								1561 (13,53%)								
TOTAL		3096 (100,0%)	3058 (98,77%)	3050	99,74	8	0,26	38	1,23	11537 (100,0%)	11487	99,57	11460	99,76	27	0,24	50	0,43

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – Censo Demográfico, 1991.

Tabela 5 - Domicílios \_2000

CONJ.	SETOR	Domicílios		Part.perm.		Part.impr.		Dom.colet.		Casa		Apto		Cômodo		Quitado		Aquisição		Alugado		Cedido		Outros	
		No. Total	Particul.	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%
1	05 106	6	6	6	100					5	83	1	17			4	67			1	17	1	17		
<b>Parcial</b>		6 (0,12%)								5 0.12															
2	05 107	412	407	407	98,8			5	1,21	395	96	12	4,1			323	79	32	7,86	44	11	8	2		
	05 108	423	423	420	99,3	3	0,71			400	95	20	4,8			377	90	10	2,38	30	7,1	3	0,7		
<b>Parcial</b>		835 (16,61%)								795 18.7															
3	05 109	160	160	160	100					159	99	1	0,6			123	77	5	3,12	25	16	7	4,4		
<b>Parcial</b>		160 (3,18%)								159 3.74															
4	05 110	239	239	239	100					235	98	4	1,7			203	85	2	0,83	23	9,6	11	4,6		
	05 111	256	256	253	98,8	3	1,17			252	100	1	0,4			246	97			5	2	2	0,8		
	05 112	508	484	484	95,3			24	4,72	473	100	11	2,3			425	88	2	0,41	44	9,1	13	2,7		
	05 117	193	193	193	100					190	99	2	1	1	0,5	173	90			12	6,2	8	4,1		
<b>Parcial</b>		1196 (23,80%)								1150 27															
5	05 120	228	217	217	95,2			11	4,82	215	99	2	0,9			179	82	16	7,37	14	6,5	8	3,7		
	05 123	209	209	209	100					59	28	149	71	1	0,5	73	35	74	35,4	50	24	11	5,3	1	0,5
	05 124	538	538	536	99,6	2	0,37			130	24	405	76	1	0,2	202	38	189	35,3	125	23	18	3,4	2	0,4
<b>Parcial</b>		975 (19,40%)								404 9.5															
6	45 01	408	405	404	99	1	0,25	3	0,74	396	98	8	2			331	82	6	1,48	34	8,4	32	7,9	1	0,3
	45 02	106	106	103	97,2	3	2,83			102	99			1	1	81	79			3	2,9	19	18		
	45 09	15	15	15	100					15	100					10		1	6,66	1	6,7	3	20		
<b>Parcial</b>		529 (10,53%)								513 12															
7	15 13	330	330	330	100					267	81	63	19			206	62	5	1,52	98	30	21	6,4		
	15 24	93	93	92	98,9	1	1,08			87	95	5	5,4			66	72	5	5,43	13	14	7	7,6	1	1,1
	15 25	195	186	186	95,4			9	4,62	175	94	11	5,9			117	63	3	1,61	41	22	25	13		
	35 02	126	126	126	100					126	100					99	79	1	0,79	19	15	7	5,6		
	35 03	393	387	385	98	2	0,51	6	1,53	384	100	1	0,3			314	82	1	0,26	21	5,5	47	12	2	0,5
	45 07	187	187	187	100					187	100					130	70	2	1,07	21	11	32	17	2	1,1
	45 08	1	1	1	100					X		X		X		X		X	X		X		X		
<b>Parcial</b>		1325 (26,36%)								1126 26.4															
<b>TOTAL</b>		5026 100,0%	4868 98,85%	4953	99,7	15	0,3	58	1,15	4252	85.8	696	14	4	0.08	3682	74.3	354	7.15	624	12.6	283	5.7	9	0.1

Tabela 6 - Tabela Infra-Estrutura 1\_2000

CONJ.	SETOR	Domicilio		Rd de água		Poço/nasc.		Outros		Bwc/sanit.		Rd esg/pluv.		Fossa séptica		Fossa rud.		Vala		Rio/Nasc.		Outro	
		No. Total	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.
1	05 106	6	6	100						6	100			1	16,66	5	83,3						
2	05 107	407	401	98,5	6	1,47				407	100	24	5,9	382	93,86					1	0,25		
	05 108	420	404	96,2	16	3,8				419	99,8	84	20	256	60,95	76	18,1			3	0,71		
3	05 109	160	120	75	40	25				160	100	1	0,62	158	98,75	1	0,62						
4	05 110	239	17	7,11	222	92,9				239	100	1	0,42	2	0,84	233	97,5	2	0,84			1	0,42
	05 111	253	32	12,7	221	87,4				252	99,6	3	1,18	51	20,16	198	78,3						
	05 112	484	169	34,9	315	65,1				483	99,8	20	4,13	462	95,45	1	0,21						
	05 117	193	186	96,4	3	1,55	4	2,07		193	100	7	3,63	186	96,37								
5	05 120	217	201	92,6	15	6,91	1	0,46		217	100	107	0,49	83	38,25	25	11,5	2	0,92				
	05 123	209	207	99			2	0,96		208	99,5	67	32,1	132	63,12	6	2,87	1	0,48	1	0,48	1	0,48
	05 124	536	534	99,6	1	0,19	1	0,18		533	99,4	53	9,88	472	88,06	7	1,31	1	0,19				
6	45 01	404	318	78,7	86	21,3				401	99,3	9	2,22	374	92,57	16	3,96			1	0,25	1	0,25
	45 02	103	37	35,9	47	45,6	19	18,5		101	98,1			3	2,91	97	94,7	1	0,97				
	45 09	15	1	6,66	14	93,3				15	100			15									
7	15 13	330	328	99,4	2	0,61				330	100	71	21,5	258	78,18					1	0,3		
	15 24	92	92	100						91	98,9	3	3,26	88	95,65								
	15 25	186	147	79	39	21				186	100	3	1,61	178	95,7	5	2,69						
	35 02	126	111	88,1	13	10,3	2	1,59		124	98,4	4	3,17	2	1,59	118	93,7						
	35 03																						
	45 07	187	52	27,8	91	48,7	44	23,5		185	98,9	4	2,14	167	89,3	3	1,6	1	0,53	7	3,74	3	1,6
	45 08																						
<b>TOTAL</b>		4567	3363	73,6	1131	24,8	73	1,6		4550	99,6	461	10,1	3270	71,6	791	17,3	8	0,18	14	0,31	6	0,13

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – Censo Demográfico, 1991.

Tabela 7 - Infra-estrutura 2, 2000 -

Conj	Setor	Lixo Coletado			Coletado		Queimado		enterrado		outro	
		Domicílios	serviço		caçamba		propriedade		propriedade			
		Total	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%
1	05 106	6	6	100								
2	05 107	407	407	100								
	05 108	420	418	99,52	2	0,476						
3	05 109	160	160	100								
4	05 110	239	237	99,16	1	0,418					1	0,42
	05 111	253	253	100								
	05 112	484	483	99,79	1	0,207						
	05 117	193	190	98,45	2	1,036	1	0,52				
5	05 120	217	216	99,54					1	0,46		
	05 123	209	209	100								
	05 124	536	315	58,77	221	41,23						
6	45 01	404	400	99,01	3	0,743	1	0,25				
	45 02	103	96	93,2			7	6,8				
	45 09	15	14	93,33			1	6,67				
7	15 13	330	329	99,7	1	0,303						
	15 24	92	92	100								
	15 25	186	144	77,42	40	21,51	1	0,54	1	0,54		
	35 02	126	126	100								
	35 03	385	368	95,58	1	0,26	12	3,12	2	0,52	2	0,52
	45 07	187	123	65,78	25	13,37	1	0,53	5	2,67	33	17,6
	45 08	1	x		x		x		x		x	
	Total		5026	4586	91,24	297	5,91	24	0,48	9	0,18	36

Obs. Os itens lixo jogado em rio ou nascente e em terreno baldio não apresentaram ocorrência e por isto foram excluídos da tabela acima.

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – Censo Demográfico, 2000.

Nas tabelas 10 e 11 verifica-se um crescimento de 45,94% no número de residentes na área de estudo, que acompanha o crescimento de 62,34% no número de domicílios, apresentado nas tabelas anteriores, o que representa um crescimento menor no número de residentes do que de domicílios e que expressa uma urbanização relativa, mas com diminuição no número de residentes por domicílio.

Para melhor caracterizar as transformações da população local as tabelas 10 e 11 apresentam o nível de instrução dos chefes de família nos dois momentos de análise. Em 1991 95,7% dos chefes de família são alfabetizados e em 2000 96,8% mantendo um índice alto de instrução dos chefes de família. Quanto ao nível de instrução em 1991, assim se classificam por ordem de ocorrência:

<b>Tabela 8 – Nível Instrução Chefes de Família 1991</b>	
Escolaridade	Porcentagem (%)
ginásio/1º. Grau	31,1
primário	28
2º. Grau	18,48
superior	16
demais	6,42

Enquanto que em 2000 assim se classificam:

<b>Tabela 9 – Nível Instrução Chefes de Família 2000</b>	
Escolaridade	Porcentagem (%)
fundamental (equivale ao primário)	50
médio (equivale ao ginásio/1º. Grau e 2º. Grau)	24,4
superior	17,5
demais	8,1

Isso demonstra uma mudança no nível de instrução, sendo que em 1991 existiam mais chefes de família com ensino médio ou parte dele, enquanto que em 2000 o quadro se inverte e são encontrados mais chefes de família somente com ensino fundamental, o que denota uma diminuição no nível de instrução dos chefes de família; apesar da mudança da classificação e do agrupamento de algumas classes como do ensino médio (ginásio/1º grau/2º grau).

E para finalizar os dados avaliados nos censos do IBGE foram selecionados também os dados referentes ao rendimento nominal mensal do responsável do domicílio; dados que são abordados somente no censo de 2000, mas que podem fornecer uma caracterização com relação a classe social em que esta população se enquadra.

Tabela 10 - Responsável instrução 1991																									
CJ.	SET	Resid total	N.resp total	alfabetiz.		ñ alfab		alf. adultos		primário		ginásio		1grau		cláss./ cient.		2grau		Superior		mest/ dout		nunca freq.	
				No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%
2	05 47	1293	329	312	94,8	17	5,2	0	0	84	25,5	22	6,7	48	14,6	11	3,34	63	19,1	73	22,2	4	1,22	17	5,17
	45 11	386	102	99	97,1	3	2,9	0	0	23	22,5	6	5,9	23	22,5	1	0,98	20	19,6	19	18,6	1	0,98	3	2,94
3	45 12	2288	708	685	96,8	23	3,2	2	0,28	155	21,9	44	6,2	93	13,1	17	2,4	127	17,9	197	27,8	1	0,14	23	3,25
4	45 06	1421	388	355	91,5	33	8,5	0	0	142	36,6	21	5,4	204	52,6	8	2,06	43	11,1	14	3,61	0	0	33	8,51
	45 07	1011	276	269	97,5	7	2,5	0	0	84	30,4	30	11	36	13	11	3,99	48	17,4	53	19,2	0	0	7	2,54
5	05 48	76	23	23	100	0	0	0	0	9	39,1	0	0	6	26,1	0	0	2	8,7	5	21,7	0	0	0	0
	05 49	1543	375	352	93,9	23	6,1	0	0	118	31,5	25	6,7	113	30,1	18	4,8	50	13,3	21	5,6	0	0	23	6,13
6	45 01	1786	427	406	95,1	21	4,9	0	0	155	36,3	32	7,5	144	33,7	6	1,41	42	9,84	20	4,68	0	0	21	4,92
	45 05	1247	310	305	98,4	5	1,6	0	0	75	24,2	36	12	56	18,1	18	5,81	46	14,8	70	22,6	0	0	5	1,61
7	15 12	346	101	100	99	1	1	0	0	18	17,8	5	5	15	14,9	8	7,92	32	31,7	21	20,8	0	0	1	0,99
	45 45	140	43	43	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2,33	0	0
<b>TOTAL</b>		11537	3082	2949	95,7	133	4,3	2	0,06	863	28	221	7,2	738	23,9	98	3,18	473	15,3	493	16	7	0,23	133	4,32

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – Censo Demográfico, 1991

Tabela11 - Responsável instrução 2000

CONJ.	SETOR	Resid total	N.resp total	alfabetizados		não alfabetiz.		alfabetiz. adultos		fundamental		médio		superior		mest/dout		nenhum		s/ instr.	
				No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%
1	05 106	21	6	5	83,3	1	17			4	66,7	1	16,7					1	16,7	1	17
2	05 107	1542	407	401	98,5	6	1,5	1	0,25	198	48,6	103	25,3	62	15,2	35	8,6	8	1,97	8	2
	05 108	1515	420	412	98,1	8	1,9			205	48,8	122	29	58	13,8	28	6,67	6	1,43	6	1,4
3	05 109	552	160	158	98,8	2	1,3			77	48,1	54	33,8	22	13,8	4	2,5	3	1,88	3	1,9
4	05 110	891	239	229	95,8	10	4,2			144	60,3	66	27,6	17	7,11	1	0,42	11	4,6	11	4,6
	05 111	999	253	245	96,8	8	3,2			181	71,5	50	19,8	5	1,98			17	6,72	17	6,7
	05 112	1895	484	469	96,9	15	3,1	1	0,21	378	78,1	70	14,5	15	3,1	3	0,62	17	3,51	17	3,5
	05 117	757	193	183	94,8	10	5,2			105	54,4	65	33,7	11	5,7	3	1,55	9	4,66	9	4,7
5	05 120	815	217	210	96,8	7	3,2			101	46,5	58	26,7	44	20,3	8	3,69	6	2,76	6	2,8
	05 123	483	209	205	98,1	4	1,9	6	2,87	37	17,7	46	22	105	50,2	11	5,26	4	1,91	4	1,9
	05 124	1357	536	531	99,1	5	0,9			87	16,2	119	22,2	227	42,4	98	18,3	5	0,93	5	0,9
6	45 01	1352	404	387	95,8	17	4,2			156	38,6	109	27	108	26,7	17	4,21	14	3,47	14	3,5
	45 02	382	103	97	94,2	6	5,8			64	62,1	25	24,3	10	9,71	1	0,97	3	2,91	3	2,9
	45 09	45	15	15	100					5	33,3			9	60	1	6,67				
7	15 13	1137	330	320	97	10	3	2	0,61	194	58,8	93	28,2	32	9,7	2	0,61	7	2,12	7	2,1
	15 24	345	92	87	94,6	5	5,4			52	56,5	29	31,5	7	7,61			4	4,35	4	4,3
	15 25	609	186	181	97,3	5	2,7			119	64	44	23,7	17	9,14			6	3,23	6	3,2
	35 02	628	126	114	90,5	12	9,5			76	60,3	29	23	12	9,52	2	1,59	7	5,56	7	5,6
	35 03	913																			
	45 07	594	187	172	92	15	8			100	53,5	31	16,6	37	19,8	8	4,28	11	5,88	11	5,9
	45 08	5																			
<b>TOTAL</b>		16837	4567	4421	96,8	146	3,2	10	0,22	2283	50	1114	24,4	798	17,5	222	4,86	139	3,04	139	3

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – Censo Demográfico, 2000.

Na tabela 12 pode-se notar que 95,3% dos chefes de família possuem renda. Dentre as classes de renda assim se classificam:

- 33,48% dos chefes recebem de  $\frac{1}{2}$  a 3 salários mínimos;
- 43,8% dos chefes recebem de 3 a 10 salários mínimos;
- 22,77% dos chefes recebem acima de 10 salários mínimos.

Mostram-se mais expressivos os chefes de família que possuem renda dentro da faixa de 3 a 10 salários mínimos (43,8), que se classificam dentro das classes média e baixa. Analisando a distribuição espacial da renda pode-se notar, através da tabela 13 que apresenta as médias do rendimento nominal mensal por conjunto, que a média geral do RNM local é de 7,38 salários mínimos. Sendo que os conjuntos que apresentam RNM superior a média são o 5 (10,55) no bairro Itacorubi, o 2 (9,69) no bairro João Paulo e o 6 (9,09) em Santo Antônio de Lisboa, apresentando-se como as mais elevadas rendas médias da área de estudo por ordem de apresentação. Em contrapartida, tem-se as rendas mais baixas nos conjuntos 1 (4,50) no mangue do Itacorubi, mas com uma amostra muito pequena de chefes de família (apenas 6), no 4 (4,70) no Saco Grande e Monte Verde e no 7 (5,21) em Ratores e Canasvieiras. Em nível intermediário e mais próximo da média geral apresenta-se o conjunto 3 (7,32) em Cacupé.

#### 6.1.1 Considerações finais

A partir dos dados apresentados acima foi possível concluir que a área de estudo sofreu um intenso crescimento no número de domicílios (62,34%) e de residentes (45,94%), o que expressa uma intensa urbanização local, mas com diminuição no número de residentes por domicílio. Item expresso também na alteração da classificação da situação de certos setores, apresentada nas tabelas 1 e 2 e no aumento do número de setores de um censo para outro, mostrando um aumento da complexidade da realidade local. Quanto às características da população residente estas não sofreram muitas alterações expressivas na faixa de tempo analisada, servindo como base de uma caracterização dos moradores locais e da forma de ocupação do espaço; que demonstrou um bom nível de qualidade de vida, expresso pela ocupação por residências permanentes, na maioria casas quitadas (em 2000), por chefes de família alfabetizados com renda média nominal acima dos 7 salários mínimos, com infra-estrutura de água, banheiros, coleta de lixo



e de coleta de esgoto próprio. Este trabalho parte agora para a avaliação de como se deu este crescimento, como se adequou ao espaço existente e que transformações ocorreram no solo urbano.

Tabela 12 - Rendimento Nominal Mensal 2000

CJ	SETOR	Resp N.total	c/rendim.		s/rendim		RNM até1/2		RNM 1/2-1		RNM 1-2		RNM 2-3		RNM 3-5		RNM 5-10		R 10-15		R 15-20		RNM+20		
			No	%	No	%	No	%	No	%	No	%	No	%	No	%	No	%	No	%	No	%	No	%	
1	05 106	6	6	100							1	16,7	1	16,7	2	33,3	2	33,3							
2	05 107	407	396	97,3	11	2,7			27	6,63	38	9,34	38	9,34	57	14	74	18,2	37	9,1	41	10	84	21	
	05 108	420	387	92,1	33	7,9			24	5,71	51	12,1	38	9,05	62	14,8	100	23,8	34	8,1	28	6,7	50	12	
									51	6,51	89	11,4	76	9,7	119	15,2	174	22,2	71	9,1	69	8,8	134	17	
3	05 109	160	153	95,6	7	4,4			6	3,75	17	10,6	18	11,3	29	18,1	51	31,9	13	8,1	12	7,5	7	4,4	
4	05 110	239	233	97,5	6	2,5	1	0,42	30	12,6	20	8,37	35	14,6	58	24,3	68	28,5	12	5	4	1,7	5	2,1	
	05 111	253	229	90,5	24	9,5			30	11,9	41	16,2	42	16,6	60	23,7	43	17	7	2,8	2	0,8	4	1,6	
	05 112	484	467	96,5	17	3,5	2	0,41	42	8,68	110	22,7	101	20,9	108	22,3	83	17,1	5	1	8	1,7	8	1,7	
	05 117	193	185	95,9	8	4,1			9	4,66	22	11,4	25	13	55	28,5	47	24,4	14	7,3	5	2,6	8	4,1	
									3	0,27	111	9,96	193	17,3	203	18,2	281	25,2	241	21,6	38	3,4	19	1,7	25
5	05 120	217	202	93,1	15	6,9	1	0,46	16	7,37	25	11,5	26	12	44	20,3	46	21,2	11	5,1	11	5,1	22	10	
	05 123	209	204	97,6	5	2,4			9	4,31	6	2,87	10	4,78	21	10	70	33,5	42	20	24	11	22	11	
	05 124	536	530	98,9	6	1,1			8	1,49	16	2,99	19	3,54	68	12,7	161	30	94	18	82	15	82	15	
									1	0,1	33	3,52	47	5,02	55	5,88	133	14,2	277	29,6	147	16	117	13	126
6	45 01	404	400	99	4	1	1	0,25	24	5,94	35	8,66	43	10,6	62	15,3	97	24	45	11	43	11	50	12	
	45 02	103	103	100					6	5,83	7	6,8	10	9,71	24	23,3	37	35,9	7	6,8	9	8,7	3	2,9	
	45 09	15	15	100							1	6,67		0	1	6,67	1	6,67	2	13	4	27	6	40	
									1	0,19	30	5,79	43	8,3	53	10,2	87	16,8	135	26,1	54	10	56	11	59
7	15 13	330	298	90,3	32	9,7			24	7,27	68	20,6	47	14,2	78	23,6	63	19,1	6	1,8	6	1,8	6	1,8	
	15 24	92	82	89,1	10	11			2	2,17	16	17,4	14	15,2	27	29,3	14	15,2	1	1,1	1	1,1	7	7,6	
	15 25	186	181	97,3	5	2,7			9	4,84	32	17,2	22	11,8	56	30,1	41	22	12	6,5	4	2,2	5	2,7	
	35 02	126	124	98,4	2	1,6			10	7,94	14	11,1	16	12,7	42	33,3	28	22,2	6	4,8	4	3,2	4	3,2	
	35 03	385	348	90,4	37	9,6			61	15,8	70	18,2	65	16,9	72	18,7	50	13	8	2,1	10	2,6	12	3,1	
	45 07	187	178	95,2	9	4,8	2	1,07	14	7,49	33	17,6	30	16	37	19,8	30	16	10	5,3	7	3,7	15	8	
	45 08	X	X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		
									2	0,16	120	9,9	233	19,2	194	16	312	25,8	226	18,7	53	4,4	32	2,6	49
<b>TOTAL</b>		4952	4721	95,3	231	4,7	7	0,15	351	7,43	623	13,2	600	12,7	963	20,4	1106	23,4	366	7,8	305	6,5	400	8,5	

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – Censo Demográfico, 2000.

Tabela 13 - RNM por conjunto\_2000

CONJ	No. Responsáveis com renda	de 0 a 1/2 SM	1/2 a 1 SM	1 a 2 SM	2 a 3 SM	3 a 5 SM	5 a 10 SM	10 a 15 SM	15 a 20 SM	mais de 20 SM	MÉDIA RNM
1	6	0	0	1	1	2	2	0	0	0	4,5
2	783	0	51	89	76	119	174	71	69	134	9,69
3	153	0	6	17	18	29	51	13	12	7	7,32
4	1114	3	111	193	203	281	241	38	19	25	4,7
5	936	1	33	47	55	133	277	147	117	126	10,55
6	518	1	30	43	53	87	135	54	56	59	9,09
7	1211	2	120	233	194	312	226	53	32	49	5,21
<b>GERAL</b>	<b>4721</b>	<b>7</b>	<b>351</b>	<b>623</b>	<b>600</b>	<b>963</b>	<b>1106</b>	<b>376</b>	<b>305</b>	<b>400</b>	<b>7,38</b>

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – Censo Demográfico, 2000.

## 6.2 Projetos do DER (DEINFRA)

Neste sub-capítulo serão analisados os projetos desenvolvidos pelo Departamento Estadual de Estradas de Rodagem (DER), hoje Departamento Estadual de Infra-Estrutura (DEINFRA), com enfoque nos usos urbanos ao longo da rodovia SC 401, suas características e alterações no período analisado. O DER é órgão responsável pelo controle da rodovia SC 401, sendo responsável também pelo controle da duplicação e manutenção da rodovia. O processo de duplicação, durante a realização deste estudo, encontrava-se em litígio judicial por não ter sido finalizado conforme acordado em contrato e, por isso, a empresa contratada para o serviço não recebeu a autorização para cobrança do pedágio e; desta forma, se intitula impedida de finalizar tal serviço. Este processo envolve, além do DER e da empresa contratada, o Estado e a comunidade e se desenrola por muitos anos sem nenhuma definição. Para argumentação judicial neste processo o DER efetuou um levantamento do estado atual da rodovia, em 2003 para detectar a situação em que se encontram os projetos de duplicação. Este projeto juntamente com o projeto realizado para a duplicação, no ano de 1993, serão os objetos de análise e fornecerão dados necessários para este estudo. Nos dois projetos o DER coletou informações referentes aos usos e proprietários dos terrenos localizados ao longo da rodovia SC 401 e, desta forma, possibilitou a identificação das alterações ocorridas nestes usos no período entre 1993 e 2003.

As análises realizadas serão apresentadas divididas por trechos e por período de análise, para facilitar a visualização das alterações.

A legenda abaixo será utilizada para referenciar as tabelas a seguir:

- FASE 1 – dados do projeto de duplicação (1993);
- FASE 2 – dados do projeto de atualização (2003);
- MARGEM ESQUERDA – lotes limítrofes à rodovia e localizados à esquerda desta no sentido Centro/Canasvieiras;
- MARGEM DIREITA – lotes limítrofes à rodovia e localizados à direita da rodovia no sentido Centro/Canasvieiras;
- TRECHO 1: trecho da rodovia compreendido desde seu início (Km 0), no cemitério do Itacorubi, até o trevo que dá acesso aos bairros João Paulo, Saco Grande e Monte Verde, onde também se localiza o cemitério Jardim da Paz;

- TRECHO 2: trecho compreendido a partir do final do Trecho 1 até o trevo de acesso ao Bairro de Cacupé;
- TRECHO 3: compreendido a partir do final do Trecho 2 até o trevo de acesso aos bairros de Jurerê e Daniela;
- TRECHO 4: compreendido entre o final do Trecho 3 até o quilômetro final da rodovia no trevo de acesso ao bairro de Canasvieiras.

Obs.: Lembre-se que todos os dados são analisados conforme a quantidade encontrada e não conforme a área ocupada.

### 6.2.1 Trecho 1

Para o estudo das modificações nos usos urbanos ao longo da rodovia SC 401 no trecho 01 foi desenvolvida a tabela 14, com base nos projetos do DER em 1993 e 2003, como citado anteriormente. Nesta tabela é possível identificar que em 1993 a maioria dos usos urbanos no local (fase 01), totaliza 82%, eram residências e se apresentavam semelhantes nas duas margens (80% na esquerda e 84% na direita). Em contrapartida, o uso comercial apresentava uma diferença em relação à quantidade de ocorrências em cada margem, o que segundo alguns estudiosos se deve pelas preferências dadas pelos consumidores durante os seus percursos, que no caso analisado preferiam a margem esquerda (13% contra 7% na direita). Ao contrário, o uso institucional era mais intenso na margem direita (9%), em relação à esquerda (2%), expresso significativamente pelos usos da Prefeitura Municipal, ligados principalmente à COMCAP, ao Cemitério e à Creche Municipal.

Na fase 2 (em 2003) aumentou o número de residências no trecho analisado (86%), principalmente na margem esquerda (de 80% para 95%), apesar de uma redução na direita (de 84% para 74%). Esta redução do número de residências na margem direita se expressa inclusive no aumento da quantidade de comércios (7% para 14%), o que configura uma alteração de usos no local. Esta alteração se apresenta também na margem esquerda através de uma redução no número de comércios (13% para 3%). Estes dados demonstram que a margem esquerda, no momento, sofre alterações para usos residenciais e à direita, em contrapartida, para usos comerciais; o que equilibrou os índices de um modo geral, mas que não deixa de configurar uma modificação na dinâmica local.

Tabela 14 - Trecho 1 (cemitério do Itacorubi – cemitério Jardim da Paz)

<b>FASE 1</b>	<b>Margem esquerda</b>		<b>Margem direita</b>		<b>Total</b>	
Comércio	07	13%	03	7%	10	10%
Residências	44	80%	38	84%	82	82%
Instituições	01	2%	04	9%	05	05%
Loteamentos	03	5%			03	03%
<b>Total</b>	<b>55</b>	<b>100%</b>	<b>45</b>	<b>100%</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>
<b>FASE 2</b>	<b>Margem esquerda</b>		<b>Margem direita</b>		<b>Total</b>	
Comércio	02	3%	06	14%	08	8%
Residências	57	95%	32	74%	89	86%
Instituições	01	2%	04	9%	05	5%
DER			01	3%	01	1%
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100%</b>	<b>43</b>	<b>100%</b>	<b>103</b>	<b>100%</b>

Quanto à mudança de proprietários a comparação desenvolvida se apresentou da seguinte forma:

- Das Residências:
  - 71% mantiveram mesmo proprietário;
  - 25,5% mudaram de proprietário;
  - 3,5% mudaram para comércio.
- Dos Comércios:
  - 62,5% mantiveram mesmo proprietário;
  - 37,5% mudaram para residência.

Estes dados expressam pouca alteração no local, sendo que a maioria dos lotes manteve os mesmos usos e proprietários; sendo mais expressiva a alteração do uso comercial para residência como detectado anteriormente.

Esta configuração se dá, principalmente, por este trecho possuir uma urbanização consolidada no período de análise, exatamente por ser o trecho mais próximo do centro urbano e de urbanização mais antiga, apresentando uma tendência maior à expansão da área residencial adjacente. Os comércios apresentados são, na grande maioria, pequenos comércios (material de construção,

móveis, borracharia, oficinas – ver figura 3) que não se alteraram, sendo os mais expressivos a loja Cassol de material de construção (figura 4) e a sede do Jornal O Estado.

	
<p><b>Figura 4</b> – Usos urbanos trecho 1 (Residencial e Parque Tecnológico) margem direita</p>	<p><b>Figura 5</b> – Usos urbanos trecho 1 (comércios da construção civil) margem esquerda</p>
	
<p><b>Figura 6</b>– Usos urbanos trecho 1 (Loja Cassol de material de construção) margem esquerda</p>	<p><b>Figura 7</b> – Usos urbanos trecho 1 (Faculdade Assesc) margem esquerda</p>

As figuras acima podem demonstrar claramente os itens abordados anteriormente. Na figura 4 pode-se perceber uma grande concentração de residências, que circundam um parque tecnológico, inserido junto a elas. Esta imagem explicita o que foi abordado acima quanto à predominância do uso residencial no trecho. Esta imagem se refere à parte do bairro Saco Grande. A figura 5 ilustra as características predominantes nos comércios da margem esquerda, que são, na maioria, de pequeno porte e ligados à construção civil, geralmente pequenos prestadores de serviço. As figuras seguintes, 6 e 7, explicitam as grandes inserções da área; que são construções recentes que se mesclam na paisagem predominantemente residencial. Na primeira temos uma loja de material de construção e na segunda uma faculdade privada, ambas desenvolvem uma dinâmica diferenciada à área, além de serem grandes geradores de fluxo, por

possuírem abrangência regional. Este tipo de uso apresenta-se ainda em pequena quantidade no trecho 01 devido à dificuldade na aquisição de terrenos nesta área, pela urbanização consolidada e pelo parcelamento que se configura por terrenos menores, destinados a residências e pequenos comércios.

### 6.2.2 Trecho 2

Tabela 15 - Trecho 2 (cemitério Jardim da Paz – Acesso à Cacupé)

<b>FASE 1</b>	<b>Margem esquerda</b>		<b>Margem direita</b>		<b>Total</b>	
Comércio	03	14%	08	30%	11	23%
Residências	13	62%	13	48%	26	54%
Instituições	04	19%	02	7%	06	12,5%
Marinha	01	5%			01	2%
Postos Gasol.			03	11%	03	6,5%
Motéis			01	4%	01	2%
<b>Total</b>	<b>21</b>	<b>100%</b>	<b>27</b>	<b>100%</b>	<b>48</b>	<b>100%</b>
<b>FASE 2</b>	<b>Margem esquerda</b>		<b>Margem direita</b>		<b>Total</b>	
Comércio	06	19%	09	30%	15	25%
Residências	20	65%	12	40%	32	52%
Instituições	04	13%	04	13%	08	13%
Marinha	01	3%			01	1,6%
Postos Gasol.			03	10%	03	5%
Motéis			01	3,5%	01	1,6%
Boate			01	3,5%	01	1,6%
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>100%</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>	<b>61</b>	<b>100%</b>

Para o estudo das modificações no trecho 2 (Saco Grande/Cacupé) desenvolveu-se a tabela 15. Esta tabela demonstra que neste trecho o uso residencial apresenta-se mais expressivo, mas em menor concentração que no trecho 1, 54% na fase 1 (1993) e 52% na fase 2 (2003); apresentando pouca variação no período analisado (aumento de 06 lotes) que se concentra, na grande maioria, na margem esquerda. Isto confirma a tendência, detectada no trecho anterior, de crescimento das residências na margem esquerda, provavelmente devido ao melhor acesso ao centro urbano no sentido casa/trabalho. Isto significa



que a margem (esquerda), que tem acesso facilitado ao centro urbano, (não necessita que sejam feitos retornos em intersecções para a realização do percurso até o trabalho) é preferida quando da escolha por um local de moradia.

O uso comercial neste trecho apresentou pouca variação (aumento de 04 lotes, de 23% para 25%), com crescimento maior na margem esquerda. Apesar do crescimento mais intenso na margem esquerda esta ainda apresenta menor número de amostras que à direita; que, portanto, teve um desenvolvimento anterior e que define uma tendência a um equilíbrio entre margens. Isto se deve por este ser o trecho com o uso comercial mais consolidado, possuindo algumas características de centralidade urbana, devido a isso. Quanto aos demais usos houve apenas a inserção de 02 instituições e de 01 boate na margem direita.

Na análise dos proprietários locais tem-se os seguintes dados:

- Das Residências
  - 35% mantiveram mesmo proprietário;
  - 44% mudaram de proprietário;
  - 21% mudaram para comércio.
- Dos Comércios
  - 27% mantiveram mesmo proprietário;
  - 40% mudaram de proprietário;
  - 33% mudaram para residência.

Através destes dados é possível perceber que houve mudanças relativas quanto aos proprietários dos lotes analisados. Sendo que 44% das residências e 40% dos comércios foram comercializados e/ou transferidos para outros proprietários. Outro dado relevante diz respeito à mudança de uso, que se demonstra em 21% das residências e 33% dos comércios e não foi detectada na análise quantitativa realizada anteriormente, pelo provável equilíbrio entre as alterações. Através do estudo dos projetos do DER/DEINFRA para a detecção destas modificações notou-se uma quantidade relativa de desmembramentos realizados nos lotes no período analisado, sendo os lotes gerados a partir destes foram utilizados tanto para comércio quanto para residências. Este dado pode ser também verificado pela análise quantitativa na tabela 15, que demonstra um aumento de 48 para 61 lotes no total apresentado de um período de análise para outro. Em resumo, no trecho 2 a quantidade proporcional de usos não sofreu muitas

alterações, mas estas existiram e foram equilibradas no contexto geral pela proporcionalidade existente entre as diferentes modificações.

Quanto ao tipo dos comércios encontrados estes se apresentam de maior porte que os do trecho analisado anteriormente, como por exemplo: construtora, empresa de ônibus, galpões, depósito de bebidas, material de construção, concreto usinado, empresa Portobello, restaurantes e ainda um Shopping de Decoração (Figura 10) e outro em fase de construção (Figura 11).

Dentre os usos citados acima houve algumas variações de um período para outro, mas sem modificações expressivas no porte e tipo dos serviços. Outro detalhe importante deste trecho é a concentração de grandes lotes institucionais como da Associação dos Funcionários do BNH/COHAB, da Associação Catarinense de Medicina, da Associação Catarinense para a Integração do Cego, da Associação Hípica Catarinense e do SENAI.



**Figura 8** – Usos urbanos trecho 2



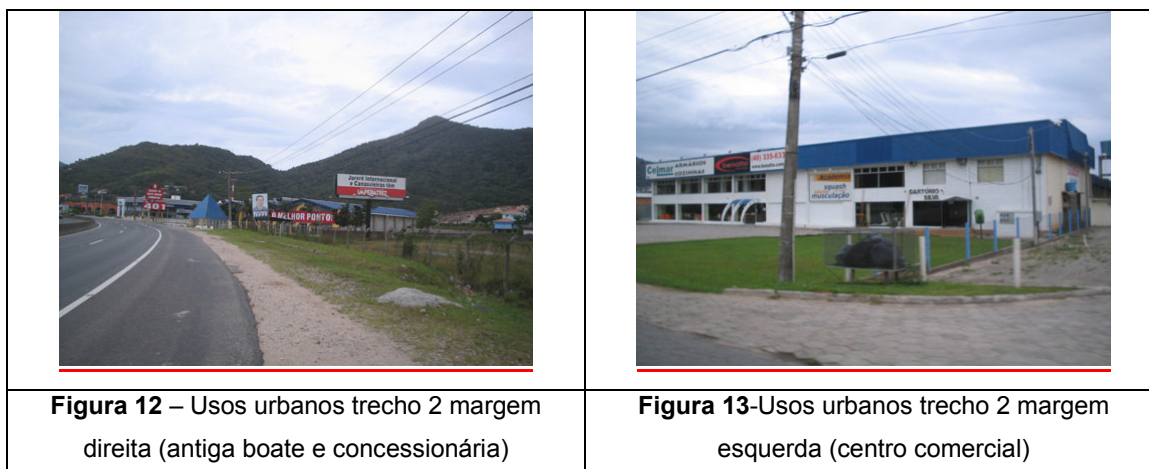
**Figura 9** – Usos urbanos trecho 2



**Figura 10** – Usos urbanos trecho 2 margem direita (Shopping de Decoração)



**Figura 11** – Usos urbanos trecho 2 margem esquerda (Shopping de Decoração em construção)



Nas figuras acima pode-se observar as características predominantes do trecho em estudo. As figuras 7 e 8 apresentam vistas gerais do trecho, que apresenta-se com uma urbanização desenvolvida, pela proximidade do centro urbano e pelo sítio físico mais regular que o trecho anterior. Nota-se nestas imagens que o porte das inserções urbanas é maior do que o do trecho anterior, pelo parcelamento inicial existente que facilitou este tipo de ocupação. Devido a estes fatos também os usos comerciais desenvolvem-se melhor neste trecho que nos demais. As figuras 9 e 10 bem exemplificam estes usos, visto que mostram os dois shoppings especializados em decoração que estão inseridos no trecho, um em cada margem, ilustrando o porte e especialização dos serviços prestados pelos comércios do local. Nas figuras 11 e 12 são apresentados outros comércios localizados no trecho, ambos de grande porte e de abrangência regional. Nota-se a partir destas imagens que o uso comercial, apesar da quantidade menos expressiva que o residencial nos dados quantitativos, apresenta-se mais expressivo na construção da paisagem urbana deste trecho, devido à importância e porte das ocorrências.

### 6.2.3 Trecho 3

Através do estudo da tabela 16 é possível detectar algumas modificações ocorridas no trecho 3 (Cacupé/Jurerê) no período de análise. Nesta tabela pode-se perceber uma predominância residencial (89% na fase 1 e 82% na fase 2), além de um acréscimo de 09 lotes residenciais entre 1993 e 2003. Este crescimento de residências ocorreu mais intensamente na margem esquerda, mantendo a tendência apresentada até o momento. Este trecho obteve ainda um crescimento geral de 17 lotes, sendo 53% residências, demonstrando que os desmembramentos realizados

foram, na sua maioria, absorvidos com a finalidade de moradia; isto se deve por esta área possuir ainda muitas propriedades agrícolas de pequeno porte ou resquícios destas.

No uso comercial as transformações ocorreram somente na margem direita, que teve um acréscimo de 06 lotes, isto demonstra novamente a tendência de desenvolvimento comercial da margem direita. Nestes comércios se concentram basicamente os relacionados à construção civil de pequeno porte, como por exemplo: madeireira, material de construção, terraplanagem, sendo que, com exceção destes, existem também uma concessionária e uma imobiliária.

Tabela 16 - Trecho 3 (acesso para Cacupé – acesso para Jurerê)

<b>FASE 1</b>	<b>Margem esquerda</b>		<b>Margem direita</b>		<b>Total</b>	
Comércio	01	2%	02	5%	03	3%
Residências	45	90%	35	87,5%	79	89%
Instituições	02	4%	01	2,5%	03	3%
Polícia			01	2,5%	01	1%
Postos Gasol.	01	2%	01	2,5%	02	2%
Motéis	01	2%			01	1%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>
<b>FASE 2</b>	<b>Margem esquerda</b>		<b>Margem direita</b>		<b>Total</b>	
Comércio	01	2%	08	16%	09	8%
Residências	51	87%	37	75%	88	82%
Instituições	02	3%	02	4%	04	4%
DER	01	2%			01	1%
Polícia			01	2%	01	1%
Postos Gasol.	01	2%	01	2%	02	2%
Motéis	01	2%			01	1%
Parque Resid.	01	2%			01	1%
<b>Total</b>	<b>58</b>	<b>100%</b>	<b>49</b>	<b>100%</b>	<b>107</b>	<b>100%</b>

Com relação às transformações ocorridas quanto às propriedades e usos, tem-se os seguintes dados:




- Das Residências
  - 35% mantiveram mesmo proprietário;
  - 57% mudaram de proprietário;
  - 06% mudaram para comércio;
  - 02% mudaram para instituição.
- Dos Comércios
  - 66% mantiveram mesmo proprietário;
  - 34% mudaram para residência.

Nota-se pelos dados acima que os usos comerciais se mantiveram mais constantes (66%). Em contrapartida, o uso residencial teve um grande número de alterações de proprietário (57%) e de uso (8%), esta mudança se expressou principalmente através de desmembramentos de lotes e de alguns agrupamentos, que foram detectados pelo crescimento no número de amostras analisadas de um período para outro. Estes desmembramentos aparecem neste trecho por ser um local que ainda apresenta lotes de grandes extensões e uma urbanização em desenvolvimento, com relativa alteração de usos e proprietários em relação aos trechos analisados anteriormente. Isto demonstra que este trecho encontra-se em um período de consolidação de sua estrutura urbana apresentando uma mescla de ocupação urbana com resquícios de ocupação rural.

Um fato importante a ser observado neste trecho é a existência de lotes de grande extensão, resquícios de terrenos rurais. Um em especial chamou a atenção neste estudo, pois apresenta uma extensão que compreende um trecho entre o acesso à Santo Antônio de Lisboa e o acesso à Jurerê na margem esquerda da rodovia. Durante o período de análise este lote sofreu pequenos desmembramentos, mas ainda mantém sua grande extensão. Esta área permaneceu, por muito tempo, isolada do núcleo urbano pela dificuldade de acesso e, pela distância, se configurou em região propícia à agricultura, o que define, em parte, as características dos lotes encontrados.

Na análise das figuras abaixo pode-se perceber algumas características que definem a paisagem urbana do trecho em estudo. As figuras 14 e 15 mostram os pequenos comércios, ligados à construção civil, que predominam no trecho. É

interessante observar que estes comércios sempre aparecem vinculados a alguma estrutura urbana mais expressiva; como, por exemplo, na figura 14 onde se localizam próximos à polícia rodoviária estadual e ao acesso à Jurerê e na figura 15, que se localizam próximo ao acesso à Santo Antônio de Lisboa, revelando uma dependência em relação à estrutura urbana.

	
<p><b>Figura 14</b> – Usos urbanos trecho 3 (pequenos comércios construção civil) margem direita</p>	<p><b>Figura 15</b> – Usos urbanos trecho 3 (pequenos comércios construção civil) margem direita</p>
	
<p><b>Figura 16</b> – Usos urbanos trecho 3 (comércios) margem direita</p>	<p><b>Figura 17</b> – Usos urbanos trecho 3 (comércios) margem esquerda</p>
	
<p><b>Figura 18</b> – Usos urbanos trecho 3 (colégio e faculdade) margem esquerda</p>	<p><b>Figura 19</b> – Usos urbanos trecho 3 (terminal de transporte urbano) margem esquerda</p>

Nas figuras 16 e 17 tem-se alguns comércios de maior porte, também relacionados à construção civil, mas com expressão menor que os encontrados no trecho 2. Neste trecho as atividades comerciais ainda não apresentam a mesma expressividade e especialidade que o trecho anterior, mas já apresentam um princípio de desenvolvimento, devido à escassez de espaço do trecho 2 que começa a se expandir para este trecho. Nas figuras 18 e 19 são apresentadas algumas estruturas urbanas que foram implantadas há pouco tempo junto ao acesso à Santo Antônio de Lisboa e que poderão proporcionar maior autonomia e expressividade urbana ao trecho, são elas: um colégio e uma faculdade particular (fig18) e um terminal de transbordo de ônibus urbano (fig19). Estes tipos de atividade proporcionam alterações na dinâmica através de diversas atividades que se vinculam a elas devido a população gerada em sua função, o que acaba por dinamizar a área onde são implantadas.

#### 6.2.4 Trecho 4

Na análise da tabela 17 percebe-se a predominância do uso residencial no trecho 4 (77% na fase 1 e 76% na fase 2); além de um crescimento de 10 lotes residenciais, que apresentam-se na maioria na margem direita, ao contrário do que foi detectado nos demais trechos. Esta mudança na dinâmica local deve-se pela proximidade com os balneários de Ingleses e Canasvieiras, que exercem maior atração, neste trecho, que o centro urbano da cidade.

O uso comercial neste caso apresentou um crescimento de 02 lotes na margem esquerda, apesar da margem direita possuir mais amostras. Estes usos comerciais mantêm as características do trecho anterior; apresentando, por exemplo: madeireira, terraplanagem, galpões, material de construção, além de imobiliária e mecânica. Nota-se, neste trecho, que a margem direita apresenta-se mais desenvolvida, com maior número de comércios e residências; sendo que a margem esquerda, na porção final, apresenta muitas sedes recreativas de instituições estaduais que ocupam terrenos de grandes extensões.

Um fato relevante observado neste trecho é que 26% dos lotes analisados não apresentaram dados na fase 2 (2003), sendo desconsiderados nas amostras analisadas.

Para a análise da modificação dos usos e proprietários tem-se os seguintes dados:

- Das Residências
  - 36% mantiveram mesmo proprietário;
  - 45% mudaram de proprietário;
  - 17% mudaram para comércio;
  - 02% mudaram para instituição.
- Dos Comércios
  - 33% mantiveram mesmo proprietário;
  - 67% mudaram para residência.







**Tabela 17 - Trecho 4 (acesso Jurerê – acesso Canasvieiras)**

<b>FASE 1</b>	<b>Margem esquerda</b>		<b>Margem direita</b>		<b>Total</b>	
Comércio	01	2%	09	22%	10	12%
Residências	32	78%	31	76%	63	77%
Instituições	07	17%	01	2%	08	10%
Postos Gasol.	01	2%			01	1%
<b>Total</b>	<b>41</b>	<b>100%</b>	<b>41</b>	<b>100%</b>	<b>82</b>	<b>100%</b>
<b>FASE 2</b>	<b>Margem esquerda</b>		<b>Margem direita</b>		<b>Total</b>	
Comércio	03	6,5%	09	18%	12	12,5%
Residências	35	76%	38	76%	73	76%
Instituições	07	15%	02	4%	09	9%
Postos Gasol.	01	2,5%			01	1%
Motéis			01	2%	01	1%
<b>Total</b>	<b>46</b>	<b>100%</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>	<b>106</b>	<b>100%</b>

As alterações mais expressivas apresentam-se nos lotes comerciais para residências (67%) e também de residências para outros proprietários e usos (64%); além de que cerca de 1/3 das amostras não sofreu alteração. Este trecho foi o que apresentou o maior número de desmembramentos no período analisado, sendo que a grande parte destes foi para uso comercial, demonstrando uma diferença em relação à dinâmica do restante da rodovia. Como no trecho anterior os desmembramentos detectados neste trecho ocorreram pelo parcelamento de lotes de grandes extensões, resquícios do parcelamento rural, predominante na área nas décadas passadas, excetos nas áreas próximas aos balneários. A diferença



apresentada foi a utilização dada aos novos lotes gerados pelo processo de parcelamento que, na maioria, se realizou com o intuito de absorver novos comércios e suprir necessidades da população residente.

	
<p><b>Figura 20</b> – Usos urbanos trecho 4</p>	<p><b>Figura 21</b> – Usos urbanos trecho 4 (usos abandonados) margem esquerda</p>
	
<p><b>Figura 22</b> – Usos urbanos trecho 4 (centro comercial) margem direita</p>	<p><b>Figura 23</b> – Usos urbanos trecho 4 (oficinas mecânicas) margem direita</p>
	
<p><b>Figura 24</b> – Usos urbanos trecho 4 (associação recreativa) margem esquerda</p>	<p><b>Figura 25</b> – Usos urbanos trecho 4 (universidade e espaço para eventos) margem esquerda</p>

A figura 20 mostra uma perspectiva da rodovia neste trecho, a partir do trevo de Jurerê em direção ao norte, nesta imagem pode-se perceber alguns comércios de pequeno porte e bastante esparsos. Através desta figura é possível definir o tipo de

ocupação que ocorre no trecho, que apresenta uma quantidade maior de vazios urbanos que nos trechos anteriores, mas que não pode ser quantificada pelos dados fornecidos pelo DER/DEINFRA. Da mesma forma, a figura 21 apresenta um uso abandonado, um tipo de ocupação comum neste trecho; tipo de ocupação que não foi explicitada nos levantamentos avaliados, pois estes só se referiam aos usos registrados de forma documental para o local, não especificando as suas condições no momento da realização dos levantamentos. As figuras 22 e 23 mostram os comércios existentes entre o acesso a Ingleses e Canasvieiras, onde estes são mais consolidados, mas de pequeno porte e com algumas características de bairro, devido à proximidade dos balneários. Já nas figuras 24 e 25 tem-se exemplos dos usos institucionais em terrenos de grande extensão, que se apresentam na grande maioria na margem esquerda, no exemplo temos uma associação recreativa na figura 24 e uma universidade na figura 25. Este trecho apresenta uma paisagem diferenciada dos demais, com usos esparsos e com uma dinâmica mais local devido à proximidade com os balneários.

#### 6.2.5 Conclusões Finais

Com a análise das tabelas apresentadas anteriormente pode-se perceber que a cidade ainda sofre um processo de urbanização em direção ao norte, que pode ter sido desacelerado pela alta valorização e grande extensão dos lotes encontrados. O estudo demonstrou que apenas o trecho 1 possuía uma urbanização consolidada no início do período de análise e não sofreu muitas alterações, característica derivada da maior proximidade com o núcleo central. Em contrapartida, o trecho 2 foi o que processou maiores modificações com a consolidação de um comércio de grande porte e altamente especializado.

Os dois trechos seguintes ainda não sofreram drasticamente as consequências da urbanização local e tiveram poucas alterações no período de análise, sendo mais expressivos os desmembramentos ocorridos, que deram início a um processo de densificação.

Pela análise local pode-se perceber que os trechos 3 e 4 são os que possuem os lotes com maiores extensões e com menores índices de ocupação, mas que por um processo ocorrido no seu entorno sofreram uma valorização do solo que provocou uma maior dificuldade ou interesse na negociação e urbanização da área.

Muitos lotes nestes trechos demonstram ainda as configurações rurais de extensão e ocupação, mas com qualificações de acesso e infra-estrutura urbana consolidados.

Outro fato importante que foi detectado pelas análises acima foi o desenvolvimento do uso comercial na margem direita e residencial na margem esquerda, nos trechos 1, 2 e 3. Este fato se deve pela dinâmica de consumo apresentada. Isto significa que as pessoas, por vezes, preferem residir na margem esquerda, pois seu trajeto de casa para o trabalho se torna mais curto e facilitado, enquanto que a margem direita se desenvolve comercialmente por consistir no caminho de volta para casa. Outro fator que conta no desenvolvimento comercial da margem direita é porque os usuários externos desses comércios percorrem primeiro esta margem quando vêm do núcleo urbano central, o que configura uma atratividade maior em relação à margem de retorno das compras. Esta dinâmica se altera no trecho 4 pela proximidade dos balneários de Ingleses e Canasvieiras que exercem uma influência maior que o núcleo central, devido ao seu desenvolvimento urbano consolidado. Neste caso, a margem direita apresentou a maior concentração de usos, devido também à restrição de terrenos vagos na margem esquerda pela grande concentração de instituições.

Dentro da lógica apresentada acima, o que se pode notar na área, no momento, é uma pequena intensificação da oferta de imóveis para venda, mas sem um interesse expressivo dos compradores devido aos altos investimentos necessários e a estabilidade apresentada pela economia local, que já não apresenta as grandes perspectivas de lucros dos anos anteriores. Essa é uma nova realidade detectada, que ainda não aparece nos dados analisados, mas que é notada na oferta de imóveis e no tempo em que estes permanecem sem negociações. A realidade local inicia um processo de alteração devido, principalmente, à intensidade das transformações apresentadas anteriormente e pela realidade gerada por estas, completamente segregada.

### **6.3 Estudos de Impacto ambiental (EIA)**

Esta etapa do trabalho apresenta dois Estudos de Impacto Ambiental (EIA) realizados para empreendimentos da área de estudo. O primeiro EIA foi desenvolvido para o projeto de duplicação da rodovia SC 401, em 1993 e o segundo, para a implantação do Projeto Sapiens Parque, na margem direita (sentido centro-balneário) da rodovia SC 401 em Canasvieiras, em 2004. Estes

estudos apresentarão características da área em cada período analisado, propiciando o levantamento das modificações ocorridas.

### 6.3.1 O EIA da duplicação

O Estudo de Impacto Ambiental realizado para a duplicação da rodovia SC 401 foi desenvolvido entre outubro e dezembro de 1993, por uma equipe formada por dezenove profissionais, sendo cinco arquitetos.

O estudo abordou aspectos dos meios físico, biótico, antrópico e da dinâmica demográfica; segundo características a seguir:

- Meio físico e biótico – impactos com a proximidade de manguezais e de unidades de conservação e análise da disponibilidade de jazidas (solo, areia, pedra);
- Meio antrópico – nova organização espacial no entorno da rodovia, desestruturação das relações de vizinhança, alterações provocadas no transporte coletivo, processo de ocupação do norte da ilha motivado pela dinamização da atividade turística, a desapropriação de imóveis e a questão do pedágio;
- Dinâmica demográfica – processo de ocupação do norte da ilha, através da dinamização do turismo (atividade em que o empreendimento indicará os maiores efeitos).

A principal justificativa do empreendimento foi o crescimento provocado devido ao turismo (onde detecta que 45,5% do total do turismo da cidade se concentra na área de influência do empreendimento).

Os dados apresentados no EIA demonstraram uma preocupação com os impactos do crescimento do turismo no local devido à implantação da obra e das alterações da dinâmica demográfica local. Abaixo são descritas algumas das características gerais da área demonstrada no EIA.

- 15% da população residia na zona rural, 3% possuía atividades agropecuárias, 18% industriais e 79% no comércio e prestação de serviços (devido principalmente ser a cidade sede do governo, centro cultural e pólo turístico), destacando a coexistência de atividades do setor primário (Ratones) e do terciário de ponta (Tecnópolis);

- O uso do solo era bastante intenso até o acesso à Cacupé, tornando-se mais rarefeito deste ponto em diante e voltando a adensar próximo ao balneário de Canasvieiras;
- Detectou uma redução das áreas de manguezal de 36,7Km<sup>2</sup> em 1938 para 17,6Km<sup>2</sup> em 1993 e ainda, delimita em 1,4ha desta a área que será atingida pelo empreendimento e que para tal o meio ambiente terá que ser compensado (segundo resolução CONAMA 010/87) através da implantação de uma estação ecológica de valor proporcional ao dano causado.

Quanto à paisagem natural, o estudo EIA descreveu que do ponto inicial da rodovia até o morro do Cantagalo a área era intensamente ocupada, destacando a Tecnópolis e dois loteamentos. Desse morro até o do Cacupé o estudo demonstra que a ocupação sofria uma reciclagem, destacando as modernas construções da WEG, do centro de treinamento do SENAI e da Hípica; embora ainda se destacassem os aglomerados de classe média baixa como o Monte Verde, além de chamar a atenção para a ocupação desordenada das encostas do maciço central e das cicatrizes da exploração de granito. De Cacupé ao trevo de Santo Antônio, a ocupação era mais esparsa, com lotes grandes, apesar de detectar que esta ainda iria sofrer rápida expansão. Do trevo de Santo Antônio até o Morro da Vargem Grande situa-se, segundo o estudo, o trecho menos alterado, ressaltando as cicatrizes das pedreiras da SINODA e de Ratonés. A partir desse morro, observa-se a intensa ocupação decorrente da aproximação do litoral norte da ilha.

Com relação à dinâmica demográfica local, no período de análise do EIA em estudo foram apresentados os seguintes dados:

Tabela 18 – População e crescimento por distrito

Distrito	População			Crescimento Demográfico (%)	
	1970	1980	1991	1970/80	1980/91
Cachoeira do Bom Jesus	2116	3070	4473	45,1	45,7
Canasvieiras	1996	2431	4096	21,8	68,5
Inglese	2016	2695	5865	33,7	117,6
Ratonés	795	902	1080	13,5	19,7
Santo Antônio de Lisboa	3570	7294	12909	104,3	77,0
TOTAL	10493	16392	28423	56,2	73,4

Fonte: Ambiental, 1993, p.6-56 apud Censos IBGE 1970/91.

Na tabela acima pode-se perceber que no período de 1970/80 a área de estudo teve um crescimento populacional de 56,2%, sendo que o crescimento do município no mesmo período foi de 35,8%; demonstrando o intenso crescimento da área em relação à dinâmica do município. Este crescimento aumenta na década seguinte, que foi de 73,4% na área de estudo, contra 35,7% no município. Pode-se notar que a cidade manteve um índice de crescimento constante, em contraposição à área que se intensificou. Outro dado apresentado no EIA que reforça o item abordado acima é o crescimento da participação da população da área de estudo em relação ao conjunto do município, de 8,6% em 1970, para 9,9% em 1980 e para 12,6% em 1991.

Tabela 19 – População e taxa urbana por bairro/distrito

Bairro/Distrito	População	População (%)	Tx Urbana/Bairro (%)
Itacorubi	2078	6,5	100
Saco Grande	1639	5,1	100
Cachoeira do Bom Jesus	4473	13,9	72
Canasvieiras	4096	12,7	68,8
Ingleses	5865	18,2	76,6
Ratones	1080	3,4	48,6
Santo Antônio de Lisboa	12909	40,2	66,1
TOTAL	32140	100	84,7

Fonte: Ambiental, 1993, p.6-57 apud IBGE, 1991.

Na tabela acima (19) percebe-se um alto índice de urbanização nos bairros da área de estudo, se destacando os mais próximos da região central (Itacorubi e Saco Grande) e posteriormente o Balneário de Ingleses. Enquanto que, o bairro menos urbanizado consiste em Ratones, principalmente pelas suas características agrícolas, apesar de estar quase que 50% urbanizado.

No EIA foram também desenvolvidas estimativas acerca do crescimento da população e do fluxo de turistas, além da caracterização da população economicamente ativa e da participação dos setores na economia local. Desta forma, se apresentam:

Tabela 20 - Estimativa de população fixa e de turistas durante a temporada na AI

Ano	1993	2000	2010	2014
População	35.500	50.000	81.000	100.000
% População do Município	13,1	16,5	22,0	25,0
Média Diária de Turistas Hosped.	11.360	18.242	35.885	47.040
Nº. Total de turistas hospedados	190.000	305.100	600.177	786.710

Fonte: Adaptado de Ambiental, 1993, p.6-71 e 6-72.

É possível verificar na tabela acima que as projeções realizadas mantêm a tendência de participação da população da área de estudo no conjunto do município (de 13,1% em 1993 para 25% em 2014). Esta tabela será melhor avaliada conjuntamente com os resultados do EIA do projeto Sappiens, que apresentam dados e projeções para as mesmas datas e que detectarão mudanças tendenciais de crescimento.

Tabela 21 - Evolução da população economicamente ativa

Setor	1970	1980	1989	Taxa Média Geom. do Crescimento(%)	
				1970-1980	1980-1989
Primário	3490	1869	2570	-6,05	3,60
Secundário	6826	12985	15739	6,64	2,16
Terciário	30169	56551	68545	6,48	2,16
TOTAL	40485	71405	86854	5,84	2,20

Fonte: Ambiental, 1993, p.6-77 apud IBGE, 1990.

Na tabela acima é possível detectar um decréscimo das atividades do setor primário no período 1970/80 e um crescimento entre 1980/90; além de um crescimento dos demais setores, em maior intensidade no período 1970/80.

O Estudo de Impacto Ambiental da rodovia destacou, ainda, que os usos comerciais e de serviços ao longo da rodovia apresentavam-se diferentemente, nos diversos trechos. À medida que aumentava a distância do centro urbano as atividades tornavam-se mais sazonais, como os comércios de Jurerê, Canasvieiras e Ingleses e outros situados ao longo da estrada que, na maioria, eram desmobilizados no verão. O comércio, na maioria de pequeno e médio porte, implantava-se na estrada pela quantidade de turistas que circulavam por ali.

Verificou-se, também, que no trecho entre a entrada do bairro do Itacorubi e a localidade de Santo Antônio de Lisboa a ocupação comercial e de serviços nas bordas da rodovia era mais contínua e menos sazonal do que no restante da mesma.

Foram citados alguns projetos que seriam realizados na área de estudo, dentre estes destacam-se: o projeto de uma interligação náutica entre a ilha e o continente (Governador Celso Ramos e o Norte da Ilha), que reduziria o trânsito na SC 401; uma interligação do sistema de abastecimento de água do norte da ilha com o sistema de Pilões, com previsão de abastecer 86.000 habitantes; o esgotamento sanitário dos balneários de Ingleses, Santinho, Jurerê, Daniela, Cachoeira, Ponta das Canas, Lagoinha e Praia Brava; o Parque Tecnológico Alfa (PARQTEC), com área de aproximadamente 3.500m<sup>2</sup> e infra-estrutura para a instalação de empreendimentos de base tecnológica; desativação de uma estação de carcinicultura para a implantação de um campo de golfe. Muitos destes projetos se encontram ainda em fase de planejamento ou com implantação parcial. Demonstrando que as previsões e projeções apresentadas em 1993 não se realizaram, em grande parte, com relação ao crescimento de empreendimentos públicos e privados de grande porte.

Outro item interessante destacado no estudo de impacto ambiental do projeto de duplicação é um questionamento realizado acerca da forma de utilização dada à rodovia e dos impactos causados; para tanto, torna-se interessante colocar na íntegra uma exposição feita no conjunto do trabalho:

(...) se notarmos como o centro da cidade tende a esgotar-se somente no atendimento ao aglomerado fixo e seu cotidiano permanente, a duplicação da SC 401, oportuniza a constituição, nas suas bordas e intersecções, de um novo espaço “central” comercial e de serviços, reforçando tendências de usos já existentes e alimentando tanto a cidade balneária, como a cidade permanente. Nesse sentido é possível pensar que um espaço linear dessa natureza, que reforce e crie uma nova centralidade urbana, pode conectar a dispersa urbanização da ilha. Como a organização das localidades, em geral “caminha” da costa para dentro, as áreas ao longo da via tendem a ser áreas residuais, senão forem planejadas como integrantes da configuração espacial da nova rodovia. (Ambiental, 1993, p.7-47)



Desta forma, o projeto detectou uma necessidade de planejamento da área para a absorção do crescimento provocado pela implantação da duplicação, para que a rodovia não se torne uma ligação entre balneários e, tão pouco, uma área comercial desvinculada do restante do entorno, identificando um potencial de centralidade urbana para a área, se bem planejada. A rodovia, desta maneira, poderia desempenhar um papel efetivo de elemento organizador do tecido urbano apropriando-se das qualidades de rodovia urbana turística-sazonal.

### 6.3.2 O EIA do projeto Sappiens Parque

Para a aprovação da implantação de um parque tecnológico, o Sappiens Parque, na área de estudo foi necessário o desenvolvimento de um Estudo de Impacto Ambiental e de Vizinhança que vai ser utilizado neste trabalho como base de coleta de dados acerca das características locais.

Este Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e de Vizinhança (EIV) foi elaborado a partir de um:

(...) diagnóstico sócio-ambiental interdisciplinar (meios físico, biótico e socioeconômico) realizado com base em dados secundários e levantamento de dados primários em campo. Enquanto o diagnóstico foi realizado incorporando inclusive escopo previsto nos Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV), preconizado pelo Estatuto das Cidades, o prognóstico seguiu os preceitos metodológicos dos estudos de capacidade de suporte, considerando os diversos cenários com e sem a presença do empreendimento. Para o meio socioeconômico foi considerado o histórico das relações entre o homem e a natureza na região de influência, analisando de forma dinâmica, as interações entre os diversos grupos sócio-culturais ao longo do tempo, de forma a possibilitar o estabelecimento de tendências e cenários.”(Sócio-Ambiental, 2004, p.1)

Este EIA foi desenvolvido entre outubro de 2002 e junho de 2004, por uma equipe composta por trinta e dois profissionais, sendo dois arquitetos. A caracterização urbana realizada pelo EIA detectou que com a melhora no acesso houve um aumento significativo na ocupação humana, principalmente ao longo da orla e das vias, permitindo o surgimento de núcleos como Vargem do Bom Jesus, Vargem Grande, Sítio Capivari, e Vargem Pequena. Segundo este estudo, os balneários de Jurerê e Daniela também tiveram aumento de ocupação desencadeado pela acesso propiciado pelas vias SC-401 e SC-402.

Estes dados demonstram que a organização do espaço urbano é influenciada pela infra-estrutura viária, tornando o local mais visado pelo turismo e propiciando a criação de atrativos.

Os distritos que pertencem à porção norte da Ilha de Santa Catarina vem sofrendo profunda e rápida alteração na sua composição, impulsionada pelo avanço urbano, pela indústria do turismo e pelo crescimento populacional explosivo. Ainda que em algumas localidades perdure o modo de vida tradicional, associado à agricultura e à pesca, há um predomínio de atividades ligadas ao setor terciário, características de áreas urbanizadas. (Sócio-Ambiental, 2004, p.5-239 e 5-240)

Os bairros situados junto à orla marítima, são aqueles que mais transformações sofreram. Além do crescimento do turismo, e da infra-estrutura destinada ao atendimento de visitantes, estas localidades são bastante procuradas por pessoas que trabalham na região central de Florianópolis, mas que, buscando uma melhor qualidade de vida, domicíliam-se em bairros como Jurerê, Ingleses, Canasvieiras, Cachoeira do Bom Jesus, etc. Outro segmento da população que tem se tornado cada vez mais presente nesta comunidade são os aposentados. (Sócio-Ambiental, 2004, p.5-240)

Segundo as análises realizadas pelo EIA, os bairros junto à orla marítima ainda apresentam menos de 80% dos seus domicílios ocupados durante o ano inteiro; ao contrário dos bairros mais próximos do Centro (Sambaqui, João Paulo, Saco grande e Monte Verde) e as áreas rurais que apresentam mais de 90% e 80%, respectivamente, dos seus domicílios ocupados durante o ano. Devido aos altos índices de urbanização o EIA detectou uma tendência à verticalização e à fragmentação das propriedades agrícolas que são adquiridas por incorporadoras para a realização de loteamentos e condomínios residenciais.

Outro dado analisado pelo EIA foram os dados fornecidos pela Celesc (Centrais Elétricas de Santa Catarina) referentes às ligações elétricas residenciais e comerciais (por ano de ligação) dos distritos de Santo Antonio de Lisboa, Canasvieiras, Cachoeira do Bom Jesus e Ingleses do Rio Vermelho, que evidenciaram o crescimento do norte da Ilha de Santa Catarina. Segundo os dados apresentados, de 1980 a 2001 houve um acréscimo de 795% no número de ligações

elétricas residenciais e de 1892% nas ligações comerciais na região norte da Ilha de Santa Catarina.

A tendência de urbanização atinge não somente as áreas rurais remanescentes no norte da Ilha de Santa Catarina, mas também as áreas de preservação permanente, tais como as dunas encontradas nos Ingleses ou mesmo as encostas de morro. Ao analisarmos a ocupação do ponto de vista espacial, com dados geo-referenciados fornecidos pela Celesc, podemos ver que restam poucos espaços não urbanizados no norte da Ilha de Santa Catarina, exceção às áreas de encosta e áreas alagadas. As ligações elétricas residenciais apresentam maior concentração ao longo das vias de acesso e nos bairros situados junto à orla. (Sócio-Ambietal, 2004, p.5-241)

Estas análises demonstram a distribuição espacial do crescimento apresentado, que apesar de já ocupar quase que a totalidade do norte da Ilha de Santa Catarina, prevalece com maior intensidade junto às vias de transporte e à orla.

O crescimento das atividades de construção civil, disponibilizados pelo Sindicato das Industrias de Construção (SINDUSCON) demonstra, segundo o EIA, que os bairros do norte da Ilha de Santa Catarina estão entre os que mais tiveram alvarás de construção emitidos entre 1990 e 2002. Segundo o EIA, depois do Centro, os bairros em que maior metragem foi concedida nos alvarás de construção foram os Ingleses e Canasvieiras. Dos demais bairros do Norte da Ilha de Santa Catarina, destacam-se também Jurerê, Jurerê Internacional e Saco Grande, onde foram emitidos alvarás para a construção de mais de 200.000 metros quadrados no período citado.

É interessante analisar que, dos alvarás concedidos para construção no município, a maior metragem foi destinada às unidades residenciais multifamiliares, sugerindo que a verticalização é de fato a tendência prevalecente. Com um terço da metragem de unifamiliares constituíram o segundo principal tipo destas, seguido das edificações comerciais. Confirmando a vocação turística de Florianópolis. (Sócio-Ambietal, 2004, p.5-246)

Outro fator detectado pelo Estudo é que os núcleos urbanos têm se constituído como polarizadores dos novos investimentos. Este fato vem caracterizando um vetor de expansão urbana, e tem gerado, para a região, os

requisitos básicos para maior autonomia em relação ao centro histórico, na medida em que se fortalecem as características de pólos de centralidade urbana secundária e até mesmo regional. A tendência de crescimento destes núcleos aponta para a necessidade destes se estruturarem para responder qualitativamente às novas demandas. Quanto aos dados apresentados temos as seguintes tabelas:

Tabela 22: População e taxa geométrica de crescimento anual, 1991 e 2000

<b>Região</b>	<b>1991</b>	<b>2000</b>	<b>Incremento Decenal</b>	<b>%</b>	<b>TGC</b>
Centro	192.075	228.869	36.794	42,33	1,97
Norte	30.332	54.480	24.148	27,78	6,72
Leste	14.794	32.750	17.956	20,66	9,23
Sul	18.189	26.216	8.027	9,23	4,15
Total (Fpolis)	255.390	342.315	86.925	100,00	3,31

Fonte: Sócio-Ambiental, 2004, p.5-109.

Esta tabela demonstra a representatividade da região norte no conjunto da cidade, compondo 27,78% da totalidade, sendo menor somente do que a região central, que é considerada como saturada; confirmando a tendência de crescimento local, que na década passada configurou um taxa geométrica de crescimento anual de 6,72. Este dado contribui nas análises realizadas pelo EIA da duplicação que já havia detectado esse aumento da participação da região norte no conjunto da cidade, que em 1993 representava 13,1%.

Tabela 23: Estimativa populacional

	<b>1991</b>	<b>2000</b>	<b>2010</b>	<b>2020</b>
<b>Norte</b>	30.332	54.480	76.201	90.154
<b>Demais áreas</b>	225.058	287.835	353.537	418.270
<b>Florianópolis</b>	255.390	342.315	429.738	508.424

Fonte: Adaptado de Sócio-Ambiental, 2004, p.5-124.

Esta tabela avaliada concomitantemente com as projeções realizadas anteriormente determina algumas mudanças tendenciais de crescimento. A tabela 20, do EIA da duplicação, previu uma população de 50.000 habitantes para a região norte no ano de 2000, o que na realidade se confirmou como 54.480, determinando

pequeno o índice de erro encontrado. Em contrapartida, para o ano de 2010, a tabela 20 previa uma população de 81.000 habitantes; enquanto que a tabela 23, do EIA Sapiens, já prevê um crescimento menor, para 76.201 habitantes. Em uma projeção maior a previsão demonstra maior diferença, sendo que na estimativa realizada em 1993 esperava-se uma população de 100.000 habitantes para a área em 2014; em contrapartida, a estimativa atual prevê somente 90.154 habitantes para 2020. Percebe-se, então, que existiam maiores expectativas de crescimento na análise desenvolvida anteriormente, enquanto que a estimativa atual apresenta um crescimento menor e mais controlado no decorrer dos próximos quinze anos.

Segundo o EIA analisado (apud ABIH-SC), 65% dos leitos de Florianópolis estão em áreas balneárias, e destes 70% estão localizados na região norte; o que demonstra a grande influência da área de estudo na indústria do turismo local.

Com base no crescimento anual apresentado de 1994 a 2003 o EIA Sapiens desenvolveu projeções para o fluxo de turistas na cidade conforme tabela abaixo. Estas projeções foram desenvolvidas conforme três tendências, uma pessimista, uma conservadora e outra otimista; prevendo crises, estagnações ou elevações dos ciclos de turistas na economia local e mundial.

Tabela 24: Projeção da média diária de turistas na região norte

<b>Ano</b>	<b>Pessimista</b>	<b>Conservador</b>	<b>Otimista</b>
<b>2003</b>	52096	52096	52096
<b>2005</b>	48997	59366	66522
<b>2010</b>	61059	83264	122562
<b>2014</b>	72814	109143	199834
<b>2015</b>	76090	116783	225813
<b>2020</b>	94822	163794	416045

Fonte: Adaptado de Sócio-Ambiental, 2004, p.5-138.

Comparando-se os dados acima com a tabela 20 onde eram previstos em 1993 18.242 turistas diários para o ano de 2000; enquanto o EIA Sapiens demonstrou que no ano de 2001 passaram pela área 71.795 turistas e em 2003 (tab21), 52.096, valores muito além das expectativas iniciais, apesar de ter ocorrido uma crise no turismo local entre 2001 e 2003, devido à crise na Argentina, principalmente. Para 2010 a tabela 20 fez uma previsão de um total de 35.885

turistas/dia e para 2014, 47.040. A tabela 24, em contrapartida, prevê um total de 83.264 turistas/dia, em uma visão conservadora, para 2010 e 109.143 para 2014. Estes dados demonstram uma diferença de 132% entre as duas projeções, verificando uma mudança na visão do turismo e na capacidade de suporte local, o que demonstra uma necessidade urgente de avaliação destas previsões e da real capacidade de suporte da área, antes que a realidade venha comprovar o caos. O turismo traz benefícios à cidade, mas a sua exploração intensiva e desenfreada pode causar prejuízos.

Outro dado apresentado é referente ao Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do município e das suas regiões. Este dado não consta do EIA anterior, mas serve como referência para algumas análises locais.

Na avaliação realizada pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) da Organização das Nações Unidas (ONU), Florianópolis ostenta o quarto melhor Índice de Desenvolvimento Humano brasileiro (IDH). Dentre as capitais é a mais bem colocada, reflexo da qualidade de vida que é usufruída por seus habitantes. (Sócio-Ambiental, 2004, p.5-172)

Nestas análises foram avaliados os indicadores disponíveis do desenvolvimento social dos bairros e distritos de Florianópolis, considerando-se principalmente renda, saúde, educação e alfabetização, em vinte itens, que servem para dar um panorama geral das condições de desenvolvimento da população.

Quando analisamos os bairros situados no norte da Ilha de Santa Catarina vemos que o indicador relativo à renda, e o indicador de educação relativo ao cumprimento de 15 ou mais anos de estudo (indicando formação de nível superior) são os que mais pesaram de forma negativa sobre o índice agregado. Por outro lado, os indicadores relativos à alfabetização e à existência de banheiros nas residências e coleta de lixo, tiveram alto nível de eficiência em praticamente todos os bairros em questão. Não surpreende que, de forma geral, os bairros que apresentaram melhor desempenho são aqueles habitados por pessoas que notoriamente tem maior renda, tais como Jurerê (4o.), Daniela (8o.) e Praia Brava (10o.). Por outro lado, destacam-se negativamente os bairros de Canto do Lamim, Forte e Ratones, que ocupam da 81a. à 83a. posição no IDHL de Florianópolis, dentre os seus 86 bairros. (Sócio-Ambiental, 2004, p.5-173)

Tabela 25: Colocação dos distritos de Florianópolis no ranking do IDHL, 1991 e 2000.

<b>Lugar Fpolis 2000</b>	<b>Lugar Fpolis 1991</b>	<b>Distritos</b>	<b>2000</b>		<b>Evolução do índice</b>
			<b>Condição de Eficiência</b>		<b>1991-2000</b>
			<b>Índice</b>	<b>Nível</b>	<b>%</b>
<b>1</b>	<b>1</b>	Florianópolis	0,975	ALTO	7,57
<b>2</b>	<b>3</b>	Lagoa da Conceição	0,967	ALTO	25,81
<b>3</b>	<b>4</b>	<b>Canasvieiras</b>	<b>0,966</b>	<b>ALTO</b>	<b>34,98</b>
<b>4</b>	<b>6</b>	<b>Santo Ant<sup>o</sup>. de Lisboa</b>	<b>0,930</b>	<b>MÉDIO ALTO</b>	<b>32,52</b>
<b>5</b>	<b>7</b>	Campeche	0,905	MÉDIO ALTO	29,69
<b>6</b>	<b>9</b>	<b>Inglezes do Rio Verm.</b>	<b>0,847</b>	<b>MÉDIO</b>	<b>26,85</b>
<b>7</b>	<b>2</b>	Barra da Lagoa	0,846	MÉDIO	10,09
<b>8</b>	<b>5</b>	Ribeirão da Ilha	0,831	MÉDIO	17,88
<b>9</b>	<b>8</b>	Pântano do Sul	0,830	MÉDIO	22,61
<b>10</b>	<b>10</b>	<b>Cachoeira do Bom Jesus</b>	<b>0,809</b>	<b>MÉDIO</b>	<b>37,32</b>
<b>11</b>	<b>11</b>	<b>São João do Rio Verm.</b>	<b>0,784</b>	<b>MÉDIO BAIXO</b>	<b>33,31</b>
<b>12</b>	<b>12</b>	<b>Ratones</b>	<b>0,734</b>	<b>MÉDIO BAIXO</b>	<b>33,29</b>

Fonte : Sócio-Ambiental, 2004, p.5-173 apud Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente - SDM/SC

Os dados acima reforçam algumas características abordadas anteriormente no estudo realizado nos censos do IBGE de 1991 e 2000, tais como os elevados índices de falta de infra-estrutura urbana e alfabetização, além da má distribuição de renda no local. A tabela 25 demonstra a distribuição espacial dos indicadores analisados na área de estudo, demonstrando, por ordem, os bairros que possuem melhores e piores índices de desenvolvimento.

Quanto aos projetos co-localizados propostos para a área, o EIA Sapiens apresenta os projetos das redes de tratamento de esgoto da região, que ainda são deficientes quanto ao local do tratamento de efluentes, além de não apresentarem projeto para Lagoinha, Praia Brava, Santinho, Santo Antônio de Lisboa e Saco Grande. Isto determina que este item não sofreu grandes alterações desde o EIA anterior, que já havia exposto estes projetos na época. O Estudo cita também a finalização da duplicação da rodovia no trecho Jurerê/Canasvieiras, um terminal

marítimo em Canasvieiras, a recuperação e engordamento das praias da Cachoeira do Bom Jesus/Ponta das Canas/Canasvieiras; e outros projetos particulares, como as etapas 10, 11 e 12 do Loteamento de Jurerê Internacional, um loteamento na margem esquerda após o pedágio, três *shopping centers* (Saco Grande, Itacorubi e Santa Mônica) e um campo de golfe no Santinho. Além dos citados acima, existem também outros projetos menores, que também afetam a dinâmica urbana, apresentados através da listagem dos alvarás concedidos pela SUSP (Secretaria de Urbanismo e Serviços Públicos) na tabela 25. Nesta tabela nota-se uma grande quantidade de empreendimentos para a área (88), sendo que a maioria se concentra em residências e loteamentos (78,4%) e nos bairros de Jurerê e Canasvieiras.

Todos estes projetos denotam os investimentos propostos para a área e o interesse turístico e residencial, alguns estão parados a algum tempo e outros em ampla fase de implantação. O que resta agora é compreender o que ocorrerá na área se todos estes projetos forem implantados, como o espaço urbano absorverá tantos investimentos de grande porte e quais serão os benefícios e prejuízos causados. Para tanto, a análise dos impactos causados pelos empreendimentos; seja através de Estudos de Impacto Ambiental, de Vizinhança ou de outros projetos, deve ser analisada dentro de um contexto urbano completo, que abrange toda uma realidade dinâmica e que não pode deixar de lado certos agravantes destas sobreposições.

### 6.3.3 Considerações finais

Durante a análise dos Estudos de Impacto Ambiental foram detectadas características relevantes, quanto aos dados abordados e quanto à forma como foram apresentados ou desenvolvidos.

Os dois estudos apresentam diferenças quanto à forma de construção, principalmente por seus objetivos serem diferentes (uma obra pública e uma privada) e apresentados em contextos sociais diferentes. Nos últimos anos a comunidade e os governantes estão se tornando cada vez mais preocupados com o futuro das cidades e a introdução do Estatuto da Cidade, em 2001, trouxe novas perspectivas em relação a isso. Com este, surgiram os fóruns de discussão para a apresentação e debate dos projetos para as cidades e, com isso, os Estudos de Impacto Ambiental tiveram que ser melhor trabalhados para responder aos questionamentos da comunidade. Desta forma, pôde-se justificar o porquê do EIA do projeto Sappiens ter



uma duração maior (21 meses, contra 3 do EIA da duplicação) e também uma maior preocupação em atender a certos anseios da comunidade; que foram discutidos nas reuniões do Ministério Público para a apresentação do documento, onde se realizaram correções e adaptações para o desenvolvimento do documento final. O que mostra uma tendência dos Estudos de Impacto Ambiental, em não mais configurarem simplesmente numa etapa a ser cumprida para aprovação de um projeto. Esta é uma nova realidade que vem se consolidando no Brasil.

O EIA da duplicação apresentou-se como um documento mais compacto e resumido e desenvolveu uma caracterização dos meios físico, biótico, antrópico e da dinâmica demográfica; sem se deter muito nos impactos causados, descrevendo o processo de implantação do projeto e as compensações que iriam ser realizadas. Enquanto que o EIA do projeto Sappiens se ateve à construção de cenários (um tendencial, um com o projeto implantado parcialmente e outro totalmente), que foram abordados nos diferentes itens de análise e subdivididos em meio físico, biótico e sócio-econômico. Este apresentou os itens relativos aos aspectos do crescimento urbano de modo mais agrupado que o EIA da duplicação. Mas, apresentou-se deficiente na discussão dos cenários desenvolvidos.

Um ponto em comum nas duas análises foi a identificação do desenvolvimento de novas centralidades no tecido urbano da Ilha de Santa Catarina, seja ela a centralidade linear da rodovia ou dos balneários. Desta forma, um projeto de urbanização para a área deverá contemplar estas características e gerenciar este crescimento de modo a explorar esta possível qualidade. Pelos levantamentos apresentados e os diagnósticos desenvolvidos nos trabalhos analisados é urgente a necessidade de um planejamento para a área de estudo, que possa determinar regras e características para o crescimento.

Quanto aos profissionais envolvidos no primeiro caso analisado foram dezenove profissionais, incluindo cinco arquitetos; enquanto que no segundo, foram trinta e dois com apenas dois arquitetos (além de um geógrafo e um sociólogo). Estes números podem demonstrar novamente uma deficiência no estudo da realidade urbana local no EIA do projeto Sappiens que apresentou, na maioria, sua equipe formada por engenheiros sanitaristas, civis, biólogos e hidrotécnicos, demonstrando uma maior preocupação com os impactos causados nos meios físicos e bióticos do que na dinâmica urbana.

Nos dois casos a caracterização da realidade urbana foi deficiente; no primeiro, por ser um estudo compacto e resumido e no segundo, por seus detalhes estarem mais ligados aos impactos da fauna e da flora. Nota-se uma evolução na construção dos Estudos, principalmente pela participação da comunidade nas discussões, mas ainda percebe-se uma deficiência na caracterização urbana e na avaliação dos impactos causados pelos empreendimentos. Os dados apresentados servem de base para as análises desenvolvidas, mas também para entender como o espaço urbano está sendo visualizado e interpretado pelos profissionais envolvidos nos processos de inserção urbana e, desta forma, possibilitando a abertura de debates quanto às formas de realização destas inserções.

Tabela 26: Projetos encaminhados à SUSP entre jan/02 e jun/03 – região norte de Florianópolis

	Cachoeira do Bom Jesus	Canasvieiras	Inglese	Jurerê	Pta das Canas	Vargem BomJesus	Vargem Gde	Vargem Peq.	Praia Brava	Total
Residencias multi-familiares	2	16	2	35	4	1			1	61
Loteamentos e condominios		1		3		2				06
Loteamento (pré-projeto)	1			1						02
Hotel		1		2						03
Templo				1						01
Centro de Saúde	2									02
Escola & ginásio							1			01
Lavanderia			1							01
Supermercado			1							01
Posto de gasolina	1	1								02
Comercial		2	2					3		07
Rede Cidadão da Gente						1				01
Total Geral	06	21	06	42	4	4	01	03	01	88

Fonte: Sócio-Ambiental 2004, p.3-11 apud Secretaria de Urbanismo e Serviços Públicos, Florianópolis.

## 6.4 Fotos aéreas

Nesta etapa da pesquisa serão avaliadas fotos aéreas da área de estudo, para a identificação das modificações ocorridas no espaço urbano no período de análise. Para tanto, foram selecionadas as fotos aéreas de 1994 e de 2002, de propriedade do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF), e de 1998, de propriedade das Centrais Elétricas de Santa Catarina (Celesc). Para a realização das análises, as imagens foram segmentadas nos quatro trechos de estudo e serão avaliadas através de comparações a cada quatro anos.

Para o início das análises será apresentado o primeiro conjunto de estudo, que corresponde às imagens do trecho 01 (Itacorubi - Saco Grande) nos anos de 1994 e 1998. Na foto aérea de 1998 estão demarcadas as modificações detectadas pela análise realizada em relação à foto aérea do ano de 1994.

Nas figuras 26 e 27 foram encontradas poucas alterações no trecho 1, entre os anos de 1994 e 1998, onde as expansões residenciais do Jardim Caiobig (2) configuraram as mais expressivas modificações. Fato que reafirma o que foi detectado anteriormente pela análise dos projetos do DER, que já haviam demonstrado a expansão residencial neste trecho, apesar de pequena. Além destes, houve a construção de mais um edifício no parque tecnológico (1) e de um pequeno comércio na margem direita (3). Através destas imagens percebe-se a malha urbana consolidada existente no trecho 01 e as poucas alterações ocorridas, apesar da expansão dos bairros e condomínios residenciais do entorno.

Com o auxílio da figura 28, em comparação com a figura 27, pode-se avaliar as transformações do trecho 01 no período seguinte (1998/2002). Neste período, o trecho 1 continuou a expansão residencial apresentada anteriormente, com mais intensidade, através de novas construções no Jardim Caiobig (2), no bairro João Paulo (4), no Monte Verde (áreas próximas à rodovia) e nas edificações multifamiliares no Itacorubi (1). Além destas, a única transformação observada foi a abertura e limpeza de um terreno junto à edificação do jornal O Estado (3). Estas modificações reafirmam as características de uma urbanização consolidada, que sofre alterações em suas áreas residenciais.



Figura 26 – Foto Aérea 1994 – Trecho 1 (Itacorubi/JoãoPaulo/MonteVerde) Sem escala  
Fonte: Infoarq/ARQ/UFSC

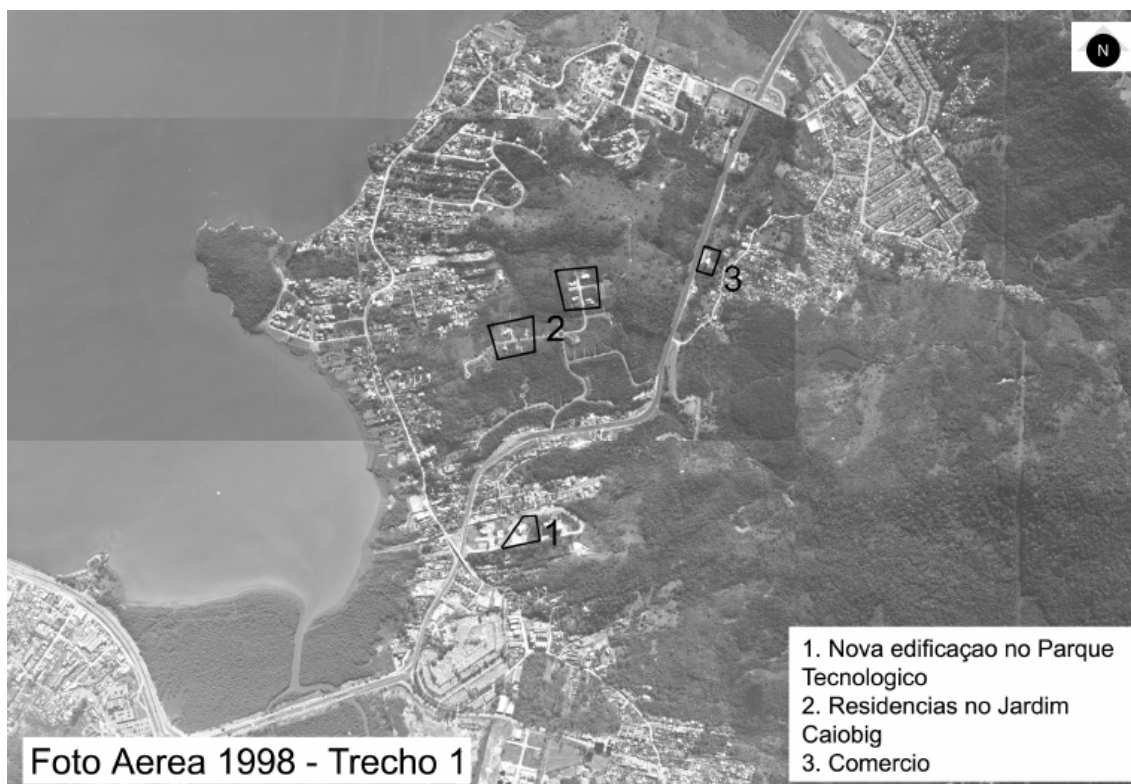


Figura 27 – Foto Aérea 1998 – Trecho 1 (Itacorubi/JoãoPaulo/MonteVerde) Sem escala  
Fonte: Infoarq/ARQ/UFSC

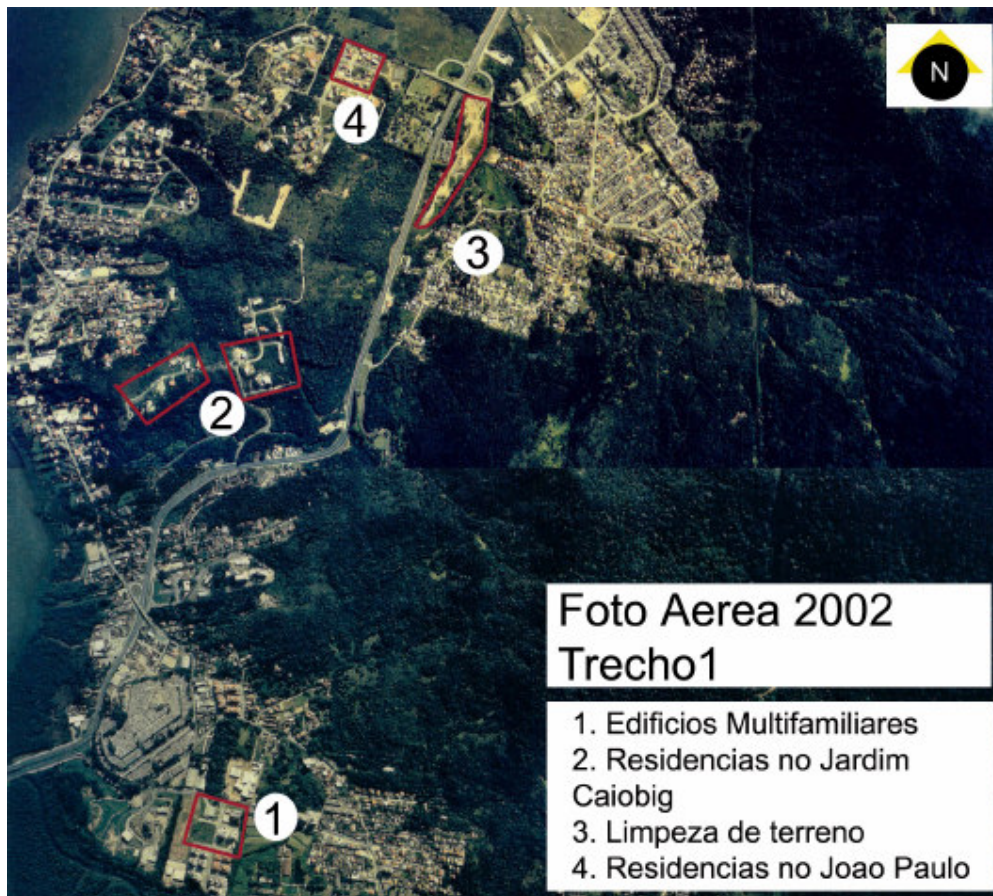


Figura 28- Foto Aérea 2002 – Trecho 1 (Itacorubi/JoãoPaulo/MonteVerde) Sem escala  
Fonte: IPUF (Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis)

Para o estudo do trecho 2 serão avaliadas inicialmente as figuras 29 e 30. Este trecho, no período entre 1994/98, sofreu muitas alterações, através da inserção de novas construções de porte e/ou expansões. Estas transformações foram expressas pela expansão do parque de exposições Admar Gonzaga (1), que se transformou em boate, na construção do Primavera Garden Center (3), do motel Millenium (7) e de uma construção atrás do SENAI (2); além da expansão da hípica (5), da sede do banco do estado de Santa Catarina (4), da densificação residencial atrás do Primavera Garden e comercial na margem esquerda antes do trevo de Cacupé (6). Todas estas alterações possuem porte expressivo e se concentram no uso comercial, que se consolida cada vez mais na área e se mescla aos usos institucionais, que se expandem para se adequar a esta dinâmica.

No período seguinte, entre 1998 e 2002, com o auxílio da figura 31 em comparação com a figura 30, percebeu-se que a área recebeu construções como a

da concessionária Dimas (2), de edificações atrás desta (1), atrás do SENAI (3), ao lado da Transol (5), dos prédios comerciais da Portobello (6); além da ampliação da Primavera Garden com quadras de tênis (4). No uso residencial, recebeu o condomínio Village Club (7), além de expansões atrás dos prédios da Portobello (8) e na entrada para Cacupé (9). O crescimento comercial de médio e grande porte mostra-se mais expressivo com a inserção de grandes construções, consolidando uma especialização na construção civil e decoração.



Figura 29 – Foto Aérea 1994 – Trecho 2 (Saco Grande/Cacupé) Sem escala  
Fonte: Infoarq/ARQ/UFSC

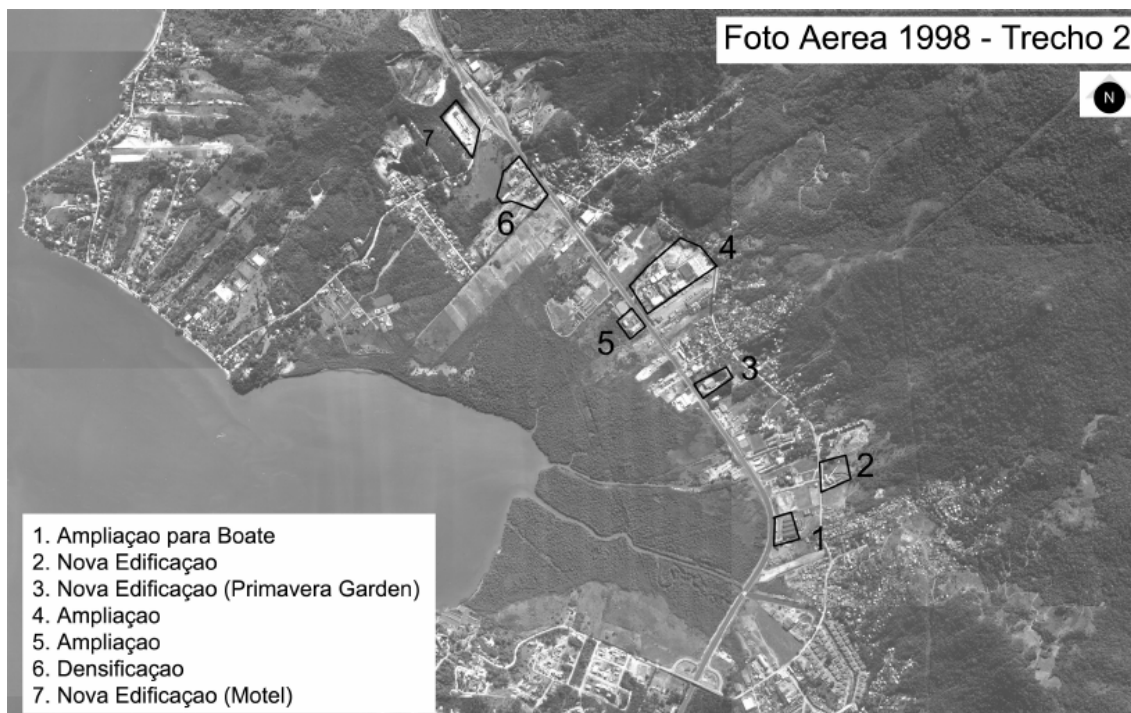


Figura 30 – Foto Aérea 1998 – Trecho 2 (Saco Grande/Cacupé) Sem escala  
 Fonte: Infoarq/ARQ/UFSC

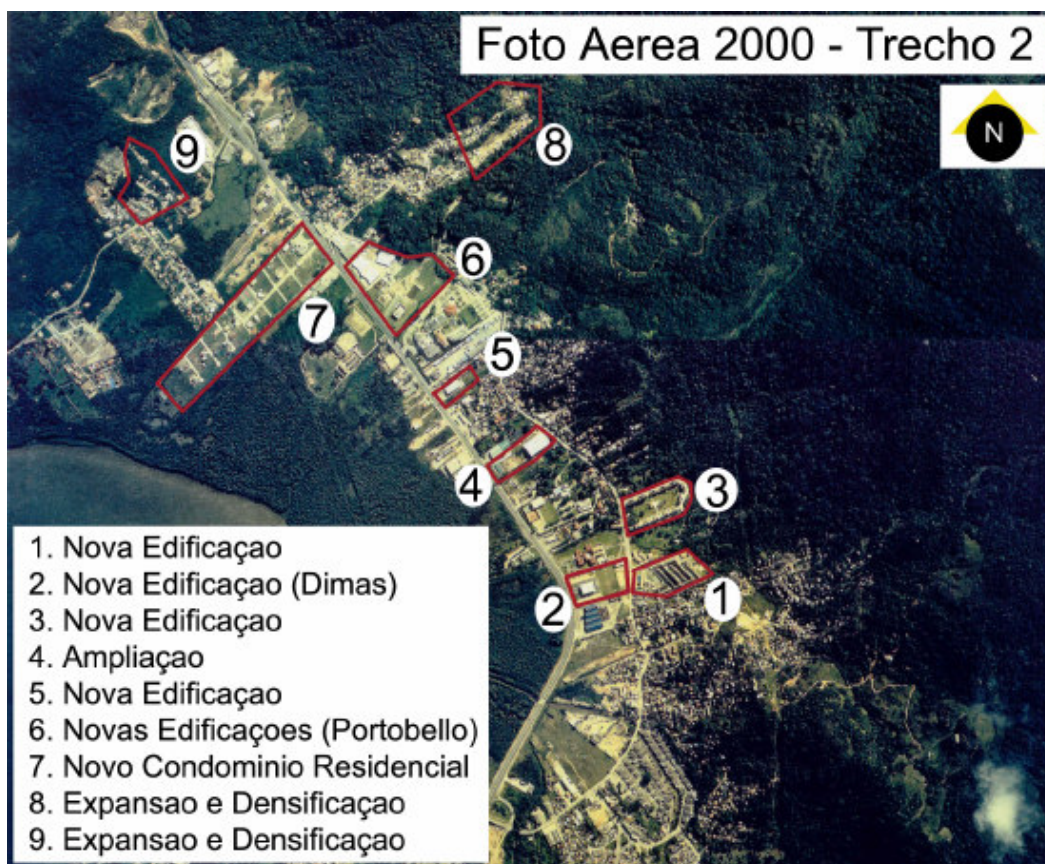


Figura 31 – Foto Aérea 2002 – Trecho 2 (Saco Grande/Cacupé) Sem escala  
 Fonte: IPUF (Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis)



Para a análise do trecho, 3 no período entre 1994 e 1998, foram utilizadas as figuras 32 e 33, que demonstraram alterações no uso comercial através da inserção de novos comércios, à direita, em frente ao caminho dos Açores (1), em lojas relacionadas à construção civil junto ao trevo de Santo Antônio de Lisboa (4) e à direita, depois do motel Fiesta (7). As ampliações se deram junto ao Cimentão no trevo de Cacupé, das quadras do Paludo Kuerten (2) e do motel Fiesta (6). No uso residencial houve alguma expansão no caminho dos Açores. Além destas transformações, notou-se a inserção da praça de pedágio e de uma estrutura em anexo (5) e de um desmatamento na margem direita (3). O estudo destas transformações denota a inserção de pequenos comércios e a consolidação dos existentes através de algumas expansões. O porte e as características destas áreas diferem das do trecho, anterior por serem menores e menos especializadas, mas apesar disto também se caracterizam, na maioria, por serem ligadas à construção civil.

No período entre 1998 e 2002, segundo avaliação da figura 34 em comparação com a figura 33, as transformações diminuíram em intensidade, com ampliações e pequenas construções na margem direita (6 e 7), a expansão dos comércios à direita do trevo de Santo Antônio de Lisboa (4 e 5) (urbanização iniciada no período anterior), ocupação residencial no acesso à Santo Antônio de Lisboa (2); além da inserção de um terminal de transbordo de ônibus urbano (3) e de construções junto ao mesmo. Estas transformações consolidaram, de certa forma, a urbanização iniciada no período anterior, que sofreu uma desaceleração das expansões. Esta área ainda apresenta características pouco expressivas com comércios de pequeno porte e residências isoladas, com transformações em pequena intensidade sem expressar grandes alterações na dinâmica urbana; sendo maiores as transformações localizadas junto ao trevo de Santo Antônio de Lisboa, devido à estrutura urbana gerada pela duplicação.



Figura 32 – Foto Aérea 1994 – Trecho 3 (Santo Antônio de Lisboa/Jurerê/Ratones) Sem escala  
Fonte: Infoarq/ARQ/UFSC



Figura 33 – Foto Aérea 1998 – Trecho 3 (Santo Antônio de Lisboa/Jurerê/Ratones) Sem escala  
 Fonte: Infoarq/ARQ/UFSC

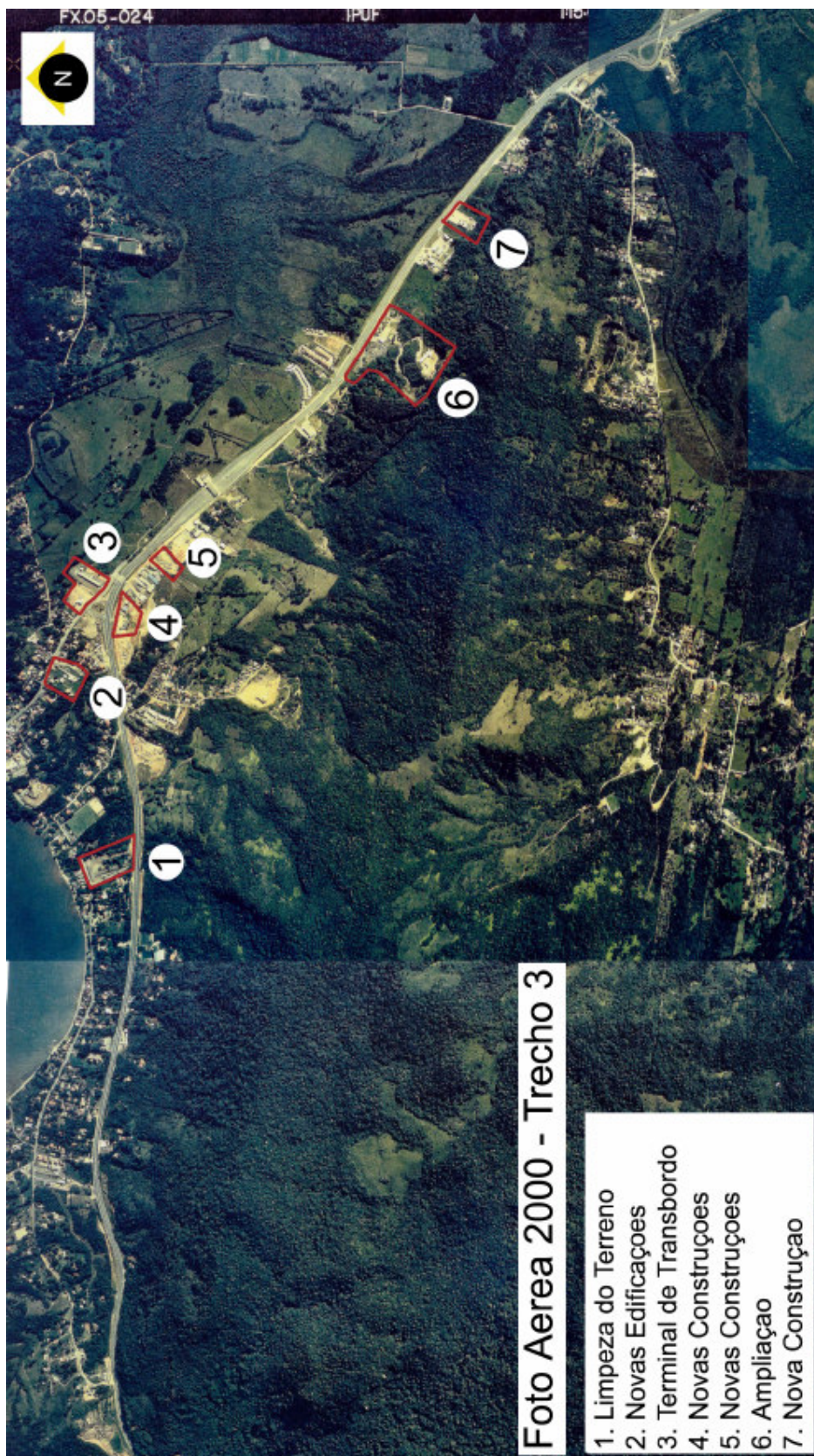


Figura 34 – Foto Aérea 2002 – Trecho 3 (Santo Antônio de Lisboa/Jurerê/Ratones) Sem escala  
 Fonte: IPUF (Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis)

No trecho 4, segundo comparativo das figuras 35 e 36, as transformações detectadas no período entre 1994 e 1998 foram as seguintes: inserção da X Music Hall (1), expansão do Ilha Shopping (4) e de uma construção na margem esquerda (2), expansão e densificação residencial em Ratoles (3), nos Ingleses (5) e em Canasvieiras (6). No período entre 1998 e 2002, através da comparação das figuras 36 e 37, percebeu-se que estas transformações permaneceram semelhantes, através da inserção de uma construção comercial na margem esquerda (2), do supermercado Imperatriz em Canasvieiras (15) e de ampliações à esquerda do trevo de Ingleses (6). No uso residencial as alterações foram mais expressivas, com diversas expansões e densificações das áreas existentes; além da inserção de um terminal de transbordo de ônibus urbano no trevo dos Ingleses (7). Essas transformações denotaram características de expansão residencial, que se concentrou, na maioria, nas classes média e baixa, devido principalmente à proximidade dos balneários dos Ingleses e Canasvieiras, que se encontram consolidados e oferecem oportunidades aos moradores que se localizam nas proximidades.

Através da análise das fotos aéreas, coletadas para este trabalho, foi possível uma caracterização das transformações espaciais ocorridas nos trechos de análise nos dois períodos de estudo (1994/1998 e 1998/2002), expressando as características de cada um, suas diferenças e similaridades. Observou-se mediante as análises que: o trecho 1 apresenta-se mais consolidado, com algumas expansões residenciais na área do entorno; o trecho 2 sofreu as maiores alterações e em maior porte, sendo o mais denso e urbanizado de todos; o trecho 3 vem recebendo alterações referentes à inserção de pequenos comércios e residências, provavelmente sob influência da proximidade com o trecho 2; e que o trecho 4 ainda apresenta características urbanas de bairro residencial pela proximidade com os balneários de Ingleses e Canasvieiras, apresentando expansões comerciais e residenciais de médio e baixo padrão, com o intuito de alimentar tais balneários. Este estudo comprovou as análises feitas com os dados estudados anteriormente, espacializando a ocorrência destes e permitindo a visualização através das figuras apresentadas das transformações ocorridas e das relações entre estas.

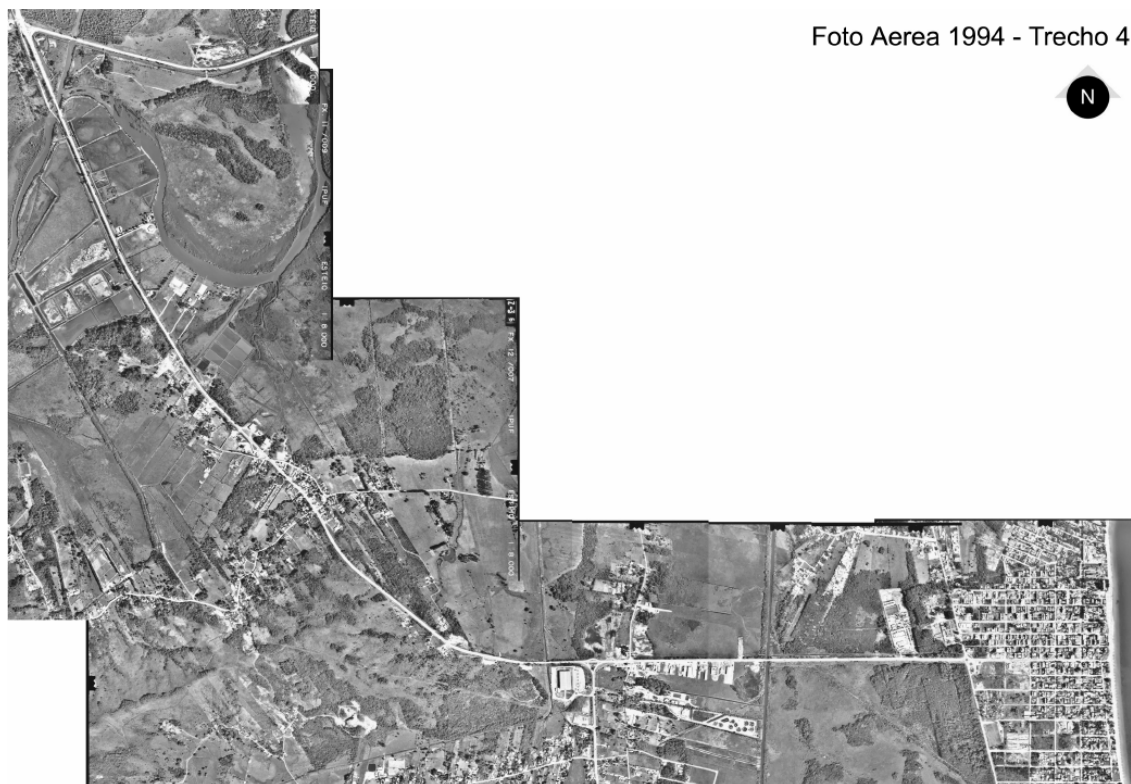


Figura 35 – Foto Aérea 1994 – Trecho 4 (Ingleses/Canasvieiras) Sem escala  
Fonte: Infoarq/ARQ/UFSC

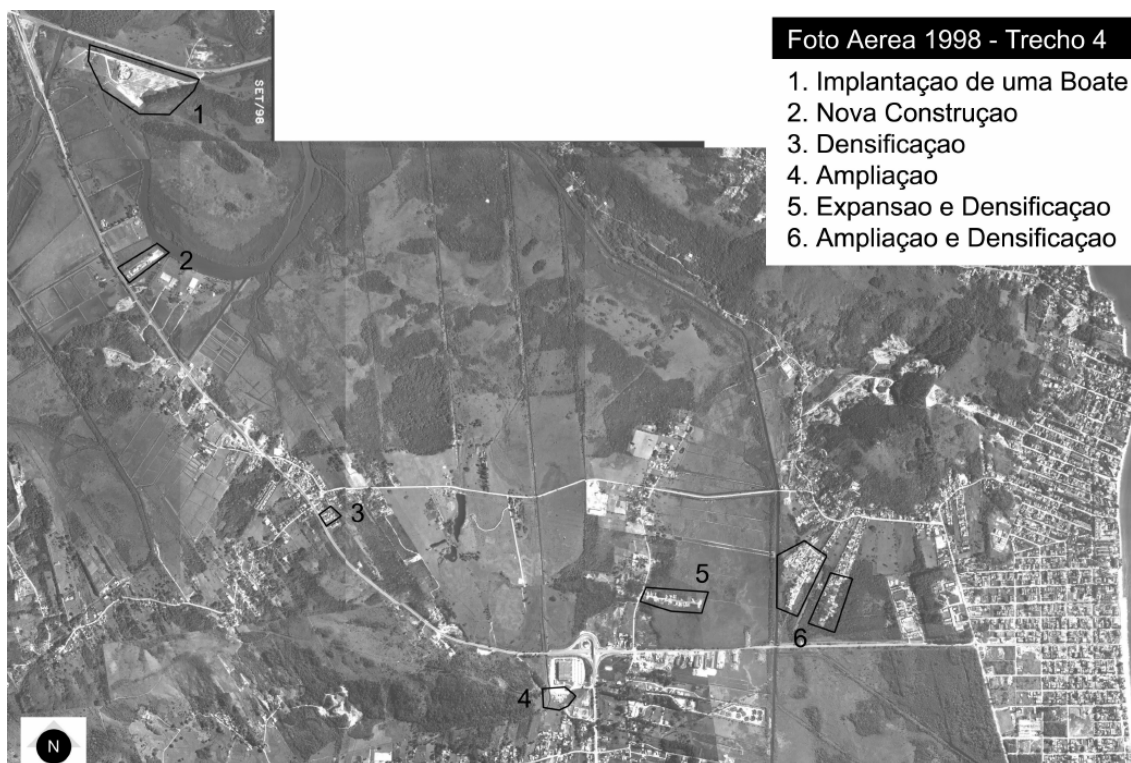


Figura 36 – Foto Aérea 1998 – Trecho 4 ((Ingleses/Canasvieiras) Sem escala  
Fonte: Infoarq/ARQ/UFSC



Figura 37 – Foto Aérea 2002 – Trecho 4 (Ingleses/Canasvieiras) Sem escala  
 Fonte: IPUF (Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis)

## 6.5 Indicadores de valor

Para o levantamento e estudo dos indicadores dos valores do solo urbano, aplicados no local de estudo nos últimos anos, foram realizadas entrevistas e coletados dados junto a engenheiros de avaliação (os engenheiros civis Domingos Bonin e José Nelson de Souza), como citado anteriormente, para o levantamento dos valores reais dos lotes e glebas urbanas. Estas análises utilizam índices de correção do preço de oferta e venda, de aceitação e de qualidade. O estudo destes levantamentos, correções e determinações dos valores do solo urbano no local de estudo proporcionou a detecção de movimentos do mercado local, suas preferências, escolhas, tipologias e características que determinam as leis de mercado e, portanto, regem o sistema urbano de comercialização e uso do solo urbano.

Para tanto, inicialmente foram estudados os valores de correção, utilizados para a fonte de coleta, multiplicador 0,9 quando os valores são coletados em imobiliárias e 1,0 quando provêm de transações comerciais. Este índice multiplicador se deve

pelo fato de que os valores ofertados nas imobiliárias, ou por proprietários fundiários sofrem alterações no momento da venda e não consistem em valores de mercado. Desta forma, os valores adquiridos através de transações comerciais foram considerados válidos, com multiplicador 1, por refletirem o que é expresso no mercado no momento da transação, na maioria das vezes.

Os demais índices de correção são utilizados para a equiparação dos valores, conforme as diferenças apresentadas. Estes índices equiparam a qualidade dos acessos, topografia, superfície do solo, opções de aproveitamento (rural, loteamento, comercial), melhoramentos públicos e infra-estrutura, localização (área, distância da praia), mercado (área de expansão urbana). Eles determinam as características que são avaliadas pelos usuários no momento da escolha do local de residência e/ou trabalho, possibilitando a compreensão do peso de cada um na dinâmica local.

Nos levantamentos estudados no item qualidade dos acessos os engenheiros Domingos Bonin e José Nelson de Souza utilizaram a bibliografia de Mendes Sobrinho, conforme citado em entrevista, que determina os seguintes índices de correção:

- 1.00 – Ótimo;
- 0.95 - Muito Bom;
- 0.90 – Bom;
- 0.80 – Desfavorável;
- 0.75 – Mau;
- 0.70 – Péssimo.

Estes índices definem que a qualidade dos acessos de determinado lote ou gleba facilitam a sua comercialização determinando seu valor, o que pode variar em até 43%, dependendo das diferenças apresentadas entre as amostras.

No item referente à topografia a bibliografia utilizada pelos engenheiros entrevistados foi Rui João Canteiro (2003), que determina índices de correção pela qualidade e facilidades topográficas do terreno, da seguinte forma:

- 1.00 – Planos;
- 0.90 – Ondulado;
- 0.70 – Montanhoso.

Estes índices demonstram que as facilidades de aproveitamento dos terrenos planos são preferidas pelo mercado, devido aos menores custos construtivos.



Outro índice que determina as diferenciações nos valores do solo é referente ao zoneamento determinado para os lotes pela legislação vigente, que determina que tipo de aproveitamento pode ser dado e, desta forma, quais explorações e lucros poderão ser adquiridos pelo seu uso. Neste caso os avaliadores também utilizaram a bibliografia de Rui João Canteiro, que determina os índices abaixo:

- 1.25 – comercial;
- 1.25 – loteamento;
- 1.00 – culturas.

Segundo estes índices percebe-se que os usos urbanos são mais valorizados, apesar dos usos comercial e residencial apresentarem as mesmas variações, o que nem sempre se expressa na realidade, onde os lotes com viabilidade comercial apresentam diferenciais nas ofertas de mercado. Segundo os engenheiros entrevistados, no local de estudo, a distância da praia se expressa como o maior índice de diferenciação do valor do solo urbano.

Outro dado utilizado pelos engenheiros estudados é a correção de área, sendo que os lotes maiores apresentam valores/m<sup>2</sup> inferiores em comparação aos lotes menores. Isto ocorre porque em ambos os casos as qualidades, acessibilidades e amenidades nem sempre são acrescidas em valores proporcionais aos tamanhos destes.

Na avaliação das diferenças no solo urbano a disponibilidade de serviços públicos e sua localização determinam índices de preferência. Desta forma, se expressam, segundo a existência de serviços públicos, dentro de uma faixa de 0 a 10:

- 9,63 - Proximidade praias;
- 9,38 - Pavimentação;
- 9,19 - Água tratada;
- 9,06 - Luz residencial;
- 8,88 - Proximidade centro urbano;
- 8,56 - Esgoto;
- 8,56 - Luz nas vias;
- 8,31 - Calçadas;
- 8,13 - Proximidade do transporte público.

Pelos dados acima é possível perceber que a proximidade da praia é o maior índice diferencial, apesar de poder-se levantar um questionamento quanto ao posicionamento deste fator em um quadro comparativo juntos aos serviços públicos, por este consistir em uma amenidade natural. Em segundo lugar, os avaliadores posicionam a pavimentação, que denota uma preocupação local com as acessibilidades, o que já foi determinado anteriormente onde percebeu-se que a abertura e/ou pavimentação de novos acessos propiciam a urbanização local. Na seqüência são encontrados os serviços de água e luz, que são indispensáveis à manutenção dos usos urbanos básicos, tendo um peso expressivo na valorização local.

O item seguinte é a proximidade do centro urbano que determina o grau de dependência em relação a este. Apesar da área de estudo apresentar novas centralidades incipientes, mas que não suprem as necessidades exigidas, mantendo os vínculos iniciais. Sistemas de esgoto, luz nas vias e calçadas são também itens relevantes nas avaliações, mas com menores pesos; na realidade local estes serviços são ainda precários em muitos trechos e não configuram serviços fundamentais para as populações locais, que ainda não desfrutam destes melhoramentos em quantidade expressiva. E, por último, os avaliadores listam a acessibilidade aos serviços de transporte público, que demonstram a dependência da população ao transporte individual. No primeiro semestre do ano de 2004 foi implantado um novo sistema de transporte público na cidade, integrado e provido de terminais de transbordo. A intenção inicial desse sistema seria eliminar a dependência do transporte individual, detectado como um problema para o crescimento e circulação urbana, e facilitar o acesso de cada vez mais usuários ao sistema coletivo.

Além dos itens apresentados acima, os engenheiros estudados também dispõem de índices de aceitação do mercado local nos últimos anos, que determinam as diferenças apresentadas quanto às transações imobiliárias efetuadas para cada tipo de imóvel. Nestas avaliações foi determinada uma procura maior pelos apartamentos (43,13%) e pelas casas (27,15%), que configuram a predominância do uso residencial no local e a tendência à verticalização.

Outro dado interessante coletado junto aos engenheiros entrevistados foi referente ao tipo dos compradores dos imóveis locais. Segundo a revista "Imóveis Catarinenses" (ano) 22,25% são negociados por catarinenses, 57,75% por

compradores de outros estados e 19,38% pelos estrangeiros. Estes números demonstram a grande quantidade de novos investidores, que buscam a cidade a procura de moradia ou investimento.

Outra fonte de dados utilizada neste trabalho foi uma pesquisa realizada pela Fundação Certi para avaliar a situação dos mercados imobiliários de Canasvieiras e de Cachoeira do Bom Jesus, realizada entre setembro e outubro de 2002. Esta pesquisa foi realizada através de estudos de campo e entrevistas junto a dezesseis imobiliárias da região e teve como objetivo diagnosticar a estrutura, a conduta e o desempenho do mercado local. Os resultados apontam, segundo a Fundação Certi, que os escritórios imobiliários descrevem um processo de valorização de imóveis entre 30 e 50 por cento ao ano no município de Florianópolis, sendo que no norte da Ilha, em algumas praias como Jurerê e Brava, esse processo atinge valores entre 100 e 200% ao ano, fenômeno perceptível a partir dos últimos 5 anos.

A conduta do mercado, segundo a Fundação Certi, tem sido melhor do que num passado recente, com menor ocorrência de ocupações em Áreas de Preservação Permanente (APP) e em Áreas de Preservação Limitada (APL); ainda que a fiscalização continue sendo falha. O estudo detecta um desaquecimento na venda de lotes e terrenos, devido à menor disponibilidade dos mesmos, o que, por sua vez, tem levado a um aumento nos preços praticados. Por outro lado, quando se trata da venda de apartamentos e imóveis de condomínios, observa-se um aumento no número de transações, por dividirem o custo da terra e por permitir maior utilidade social; item que confirma os índices de aceitação dos imóveis citados acima, com a preferência pelos apartamentos.

Através destes estudos é possível perceber certas características que determinam o valor do solo local e as preferências dadas nas transações realizadas. As informações demonstraram um grande nível de importância dado à proximidade das praias, como o fator predominante na escolha do local para moradia, investimento ou veraneio; que, complementado pelo tipo de população que efetua as transações comerciais com imóveis na ilha, na grande maioria “estrangeiros” de outros estados ou países, justifica ainda mais tal valorização. Estes fatos mostram que a área como solo urbano transacionado apresenta ainda as características predominantes de zona balneária, consistindo nas áreas preferidas pelos novos moradores da cidade. As características relacionadas à migração da população local para a área e do desenvolvimento de novas centralidades ainda não se expressam

com tanta frequência na dinâmica imobiliária local, que depende muito da indústria do turismo e da promoção da qualidade de vida da cidade em relação às demais cidades do país, que atrai os novos moradores.

## **7. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES FINAIS**

### **7.1 Conclusões quanto à evolução urbana da área de estudo**

Neste trabalho, realizou-se um estudo da dinâmica urbana nas margens da rodovia SC 401 em Florianópolis no período compreendido entre os anos de 1991 e 2004, com o objetivo de identificar as transformações ocorridas no espaço urbano local. Este levantamento serviu como base para o estudo de inserções urbanas na área de estudos, através da avaliação das modificações processadas no espaço.

A primeira parte deste trabalho consistiu em apresentar um levantamento histórico da cidade, enfocando principalmente a área de estudo, o que permitiu o conhecimento da realidade local até o período de análise. Nesta etapa, foram delineados processos e atores que influenciaram na dinâmica urbana local; como, por exemplo, os detentores das terras e os promotores imobiliários. Estes por influência e poder político determinaram processos de expansão e ocupação do norte da Ilha de Santa Catarina, além da localização de equipamentos de infraestrutura urbana, que proporcionaram melhorias, acessibilidade e, conseqüentemente, valorização do espaço. O tipo de ocupação adotada refletiu na construção de um espaço fragmentado e desigual, onde determinadas áreas são consideradas segregadas em função das qualificações apresentadas.

Toda essa realidade mostrou-se diferente do que propuseram os planos diretores desenvolvidos para a cidade e, desta forma, apresentou-se como um espelho do interesse de poucos em promover o desenvolvimento de áreas que atendiam aos seus objetivos. O turismo, no local de estudo, veio como a mola propulsora que desencadeou novos processos e determinou novas ocupações que construíram uma configuração espacial específica voltada para esta atividade. A exploração turística foi e ainda é uma das principais fontes de renda e investimentos do local e determina as escolhas processadas.

### **7.2 Conclusões quanto às teorias de ocupação do espaço urbano**

Na segunda etapa do trabalho foram levantadas e estudadas algumas teorias de ocupação do espaço urbano, de modo a proporcionar a melhor compreensão dos processos detectados durante o levantamento histórico. Nesta fase, foram levantadas questões acerca das formas de ocupação ao longo do tempo e como se processam as transformações destas. O estudo permitiu perceber as modificações

processadas no espaço local, que nos primeiros anos da colonização caracterizavam-se como um núcleo agrícola e pesqueiro e hoje consistem em local de moradia e exploração turística. Esta transformação foi determinada por processos mundiais de desenvolvimento e de fixação do homem ao solo, através da sua exploração e da criação de valores. O local de estudo apresentou-se por séculos com características de exploração agrícola e pesqueira e com o desenvolvimento do capitalismo e o conseqüente crescimento das cidades tornou-se objetivo de especulação por parte das elites locais que determinaram novos valores ao solo urbano.

As transformações ocorridas definiram outros conceitos que foram abordados neste trabalho, como segregação e acessibilidade, além da influência do capital em todo o processo. Estes itens determinam ou são determinados por modificações e intervenções realizadas no espaço urbano e que, dependendo dos interesses, definem as características deste. Durante o estudo das características locais notou-se a importância dos balneários e das vias de transporte na sua dinâmica.

Segundo a avaliação realizada, as vias de transporte foram consideradas como um vetor de propulsão e desenvolvimento do crescimento urbano, principalmente pela determinação de acessibilidades e da inserção de infra-estrutura urbana. As linhas de orla influenciaram nos interesses quanto à urbanização e na configuração espacial, com especial influência na área de estudo pela grande força apresentada pela indústria do turismo. Todas estas escolhas exerceram maior poder com o auxílio do capital, que dinamizou essas qualificações e determinou ainda mais os processos de segregação espacial que se definiram em função deste tipo de urbanização.

### **7.3 Conclusões quanto ao dinamismo ocorrido no período analisado**

Na terceira etapa do trabalho foram levantados dados da área de estudo, que possibilitaram a detecção das transformações ocorridas no período de análise e a compreensão destes processos. Para isto, foram selecionados dados do IBGE, Projetos do DER, Estudos de Impacto Ambiental, Fotos Aéreas e Indicadores de Valor, todos relacionados à área de estudo em dois períodos de análise proporcionando comparações entre as amostras.

Através destes períodos de análise percebeu-se que o primeiro trecho de estudo (compreendido entre o cemitério do Itacorubi e o Cemitério Jardim da Paz no

acesso aos bairros Monte Verde, João Paulo e Saco Grande) apresentava urbanização mais consolidada, sendo o que sofreu menores alterações neste período.

Em contrapartida, o segundo trecho (a partir do final do primeiro até o acesso ao bairro de Cacupé) foi o que sofreu maiores alterações principalmente através da consolidação de um comércio de médio porte ligado à construção civil e à decoração. O trecho 2 sofreu um processo de urbanização e especialização intenso e apresenta-se como pólo de atratividade municipal neste tipo de comércio.

O terceiro trecho (entre o acesso à Cacupé e o acesso à Jurerê) foi onde verificou-se as características originais (agrícolas) mais presentes, identificando-se terrenos de grande extensão e baixa taxa de ocupação. Neste trecho espera-se os maiores impactos da urbanização no futuro por apresentar características urbanas necessárias à ocupação, como acessibilidade e infra-estrutura, e ainda possuir grandes extensões de lotes propícios à ocupação. No quarto trecho (entre o acesso de Jurerê e o final da SC 401 em Canasvieiras) verificou-se grande influência dos balneários de Canasvieiras e Ingleses, com a presença de pequenos comércios e residências ligados à população local.

Diante das considerações tecidas até então percebe-se que o espaço urbano local apresentou características de segregação determinadas por leis de mercado ditadas pelo Estado, proprietários fundiários e promotores imobiliários. No local, a segregação gerada pelo processo de urbanização tornou-se explícita, quando a terra urbana ficou cada vez mais inacessível a diversas camadas da população, devido, principalmente, aos altos valores adotados ao mercado imobiliário.

Especialmente nos trechos 3 e 4, após o acesso ao bairro de Cacupé, foi onde verificou-se que os lotes apresentaram-se com grandes extensões e propícios aos empreendimentos de grande porte. Isto determina que somente poucos, na maioria grandes investidores, têm acesso ao solo local, limitando as tipologias e as características urbanas a serem implantadas.

Esta realidade poderá ser alterada somente com a readequação da legislação local, que poderá definir novas configurações espaciais e determinar uma identidade para a área. Dentro dessa identidade urbana a ser desenvolvida deverão ser absorvidas as características de centralidade (linear) detectadas nos dados estudados. Na análise dos Estudos de Impacto Ambiental, realizados para a área, foram apresentados, nos dois casos analisados, indicativos desta centralidade como

uma qualidade a ser explorada e que favorecerá a qualificação do espaço local, se bem planejada.

Através dos dados analisados, das transformações apresentadas e da dinâmica detectada, espera-se ser possível a construção de espaços urbanos qualificados, que possam absorver as qualidades locais. O espaço é do cidadão e não deveriam ser as leis de mercado e os agentes privados que determinam as acessibilidades e qualificações deste. Para tanto, é necessário o conhecimento da realidade local, para que a população e os estudiosos urbanos fiquem alerta aos processos ocorridos e, desta forma, possam melhor gerenciar o seu espaço.

A realidade da área no período de estudo, apresentou tendências de ocupação que devem ser estudadas de modo a garantir um espaço mais igualitário, através do seu gerenciamento de forma mais consciente. Espera-se que este trabalho sirva como base de novos estudos, que auxiliarão na melhoria do espaço urbano local através da compreensão de sua dinâmica e, desta forma, propicie alterações que garantam uma cidade mais justa e sustentável para todos.



## REFERÊNCIAS

AMBIENTAL CONSULTORIA E PLANEJAMENTO LTDA. **Estudo de Impacto Ambiental – EIA da rodovia SC 401**. Vol 1. 1993.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **Nossa Senhora do Desterro2**: Memória. Florianópolis: Lunardelli, 1979.

CAMPOS, Nazareno José de. **Terras Comunais na Ilha de Santa Catarina**. . Florianópolis: Editora da UFSC, 1991.

CÔRREA, Roberto L. **A Rede Urbana**. Editora Ática: São Paulo, 1989.

CÔRREA, Roberto L. **O Espaço Urbano**. Editora Ática: São Paulo, 1989b.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTRADAS DE RODAGEM (DER). **Projeto de Duplicação da rodovia SC 401**. Florianópolis: DER, 1993.

\_\_\_\_\_. **Projeto de Atualização do processo de Duplicação da rodovia SC 401**. Florianópolis: DER, 2003.

ESPLAN (Escritório Catarinense de Planejamento Integrado). **Estudo do Plano de Desenvolvimento Integrado da Micro-região de Florianópolis**. Florianópolis: PMF, 1970.

HARVEY, David. **A Justiça Social e a Cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico de 1991 – Mapas e Dados**. Brasília: IBGE, 1991.

\_\_\_\_\_. **Censo Demográfico de 2000 – Mapas e Dados**. Brasília: IBGE, 2000.

LOJKINE, Jean. **O estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

MORAES, Antônio C. R.; COSTA, Wanderley M. da. **Geografia Crítica: a valorização do espaço**. 4. ed. São Paulo:Hucitec, . 1999.

PELUSO JR, Victor A. Tradição e Plano Urbano. **As cidades Portuguesas e Alemãs no estado de Santa Catarina**. Florianópolis: Comissão Catarinense de Folclore, 1953.

PELUSO JR., Victor Antônio. **Estudos de Geografia Urbana de Santa Catarina**. Florianópolis: Editora da UFSC - Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1991.

PEREIRA, Élson Manoel. **Gestão do Espaço urbano**: um estudo de caso das áreas central e continental da cidade de Florianópolis. 1992. Dissertação (Mestrado em

Administração) Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. PIAZZA, Walter F. **A Colonização de Santa Catarina**. Florianópolis: Lunardelli, 1988.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. 2.ed. São Paulo: Hucitec, 1991.

SILVA, Joseli M. **Valorização Fundiária e expansão urbana recente de Guarapuava-PR**. 1995. Dissertação (Mestrado em Geografia) Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis/SC..

SÓCIO AMBIENTAL Consultores Associados; ELABORE Assessoria Técnica em Meio Ambiente. **EIA – Sappiens Parque**. 2004.

SPOSITO, Maria E. B. Reflexões sobre a natureza da segregação espacial nas cidades contemporâneas. **Revista Brasileira de Geografia, (cidade ou estado)** v. , n. 04, p. 74, 80, set/out/nov/dez 1996.

SUGAI, Maria Inês. **As intervenções viárias e as transformações do espaço urbano. A via de contorno norte da ilha**. 1994. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade de São Paulo, São Paulo.

VAZ, Nelson Popini. **O centro histórico de Florianópolis: o espaço público do ritual**. Florianópolis: Editora da UFSC. 1991.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel. 1998.

## BIBLIOGRAFIA

Associação Brasileira de Normas Técnicas. **Avaliação de imóveis urbanos**: NBR 5676. Rio de Janeiro, 1989.

AIRES, Antônio. **Como Avaliar...Sem Misterios**. São Paulo/SP: Imobiliária. 1996.

ALVA, Eduardo N. **Metrópoles (In) Sustentáveis**, Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1997.

AMBIENTAL CONSULTORIA E PLANEJAMENTO LTDA. **Estudo de Impacto Ambiental** – EIA da rodovia SC 401. vol 1. 1993.

ANDRADE, J.B.de. **Fotogrametria**. Curitiba: SBEE, 1998. 258 p.

BÄHR, H.P. **Aplicaciones em Fotogrametria de Imágenes**. Local: GTZ, 1991.

BEZERRA, Romeu Augusto de Albuquerque. **A Terra Urbana em Florianópolis (SC)**: loteamentos e desmembramentos de 1940 e 2001. 2002. Dissertação de Mestrado (Geografia), Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis/SC.

BOURSHEID, José A. **O Cadastro Técnico Multifinalitário aplicado ao planejamento urbano** – estudo da expansão urbana da cidade de Joinville/SC. 1993. Dissertação de mestrado (Engenharia de produção e Sistemas), Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

BRITO, Luiz Navarro de. **Política e Espaço Regional**. São Paulo: Nobel, 1986.

BUENO, Ayrton P. **Estudos Sintáticos em Assentamentos Costeiros na Ilha de Santa Catarina**: integração e segregação em balneários turísticos. 1996. Dissertação de mestrado (Arquitetura e Urbanismo), Universidade de Brasília, Brasília.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **Nossa Senhora do Desterro1**: Notícia. Florianópolis: Lunardelli, 1979a.

\_\_\_\_\_. **Nossa Senhora do Desterro2**: Memória. Florianópolis: Lunardelli, 1979b.

CAMPOS, Nazareno José de. **Terras Comuns na Ilha de Santa Catarina**. Florianópolis: Editora da UFSC, 1991.

CAMPOS FILHO, C. M. **Cidades brasileiras**: seu controle ou caos: o que os cidadãos devem fazer para a humanização das cidades no Brasil. São Paulo: Nobel, 1992.

CARLOS, Ana Fani A. **A Cidade**. Contexto. São Paulo: Contexto. 1992.

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. Tradução de Arlene Caetano. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1983.

CECA/FNMA. **Uma cidade numa ilha**: relatório sobre os problemas sócio-ambientais da ilha de Santa Catarina. Florianópolis: CECA, 1996.

CÔRREA, Roberto L. **A Rede Urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

\_\_\_\_\_. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1989b.

DEPARTAMENTO DE ESTADUAL DE ESTRADAS DE RODAGEM (DER). **Projeto de Duplicação da rodovia SC 401**. Florianópolis: DER, 1993.

\_\_\_\_\_. **Projeto de Atualização do processo de Duplicação da rodovia SC 401**. Florianópolis: DER, 2003.

ESPLAN (Escritório Catarinense de Planejamento Integrado). **Estudo do Plano de Desenvolvimento Integrado da Micro-região de Florianópolis**. Florianópolis: PMF, 1970.

FIKER, José. **Avaliação de Terrenos e Imóveis Urbanos**. 3. ed. revisada. São Paulo: Pini, 1990.

GONZALES et alii; **O espaço da cidade**: contribuição à análise urbana. São Paulo: Projeto, 1985.

GOTTDIENER, Mark. **A Produção Social do Espaço Urbano**. São Paulo: Editora da USP, 1997.

HARVEY, David. **A Justiça Social e a Cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico de 1991** – Mapas e Dados. Brasília: IBGE, 1991.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico de 2000** – Mapas e Dados. Brasília: IBGE, 2000.

KOHLSDORF, M. E. **A Apreensão da Forma da Cidade**. Brasília: UNB, 1999.

LAGO, Mara Coelho de Souza. **Modos de vida e Identidade**: sujeitos no processo de urbanização da Ilha de Santa Catarina. Florianópolis: Editora da UFSC, 1996.

LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.

LEVY, Evelyn. **Democracia nas cidades globais**: um estudo sobre Londres e São Paulo. São Paulo: Studio Nobel, 1997.

LIPIETZ, Alain. **O capital e seu espaço**. Tradução de Manoel Fernando Gonçalves Seabra. São Paulo: Nobel, 1988.

LOCH, C. **A interpretação de Imagens Aéreas**. Florianópolis: Editora da UFSC, 1993.

\_\_\_\_\_. **Cadastro Técnico Multifinalitário rural e urbano**. Florianópolis: SEDUMA, FEESC, 1989.

\_\_\_\_\_, KIRCHNER, F. **Sensoriamento Remoto aplicado ao Planejamento Regional**. Curitiba: UFPR, 1989.

LOCH, C., LAPOLLI, E.M. **Elementos Básicos de Fotogrametria e sua utilização prática**. Florianópolis: UFSC, 1994.

LOJKINE, Jean. **O estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

MACEDO, Silvio S. **Paisagem e Ambiente: Ensaios IV**. FAU/USP. São Paulo: editora, 1982.

MILANO, M. S. **Estudos da Paisagem na Avaliação de Impactos Ambientais**. In: Seminário Sobre Avaliação e Relatório de Impacto Ambiental. Curitiba: Fupef, 1989.

MORAES, Antonio C. R.; COSTA, Wanderley M. da. **Geografia Crítica: a valorização do espaço**. 4. ed. São Paulo: Editora Hucitec. 1999.

MOREIRA, Alberto Lélío. **Princípio de Engenharia de Avaliações**. 4<sup>a</sup>. ed. Revisada e ampliada. São Paulo: Pini, 1997.

NEUMANN, Clóvis. **O processo de intensificação urbana de Florianópolis**. 1998. Dissertação de Mestrado (Engenharia Civil), Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis..

NOVO, E. M. L. de M. **Sensoriamento remoto: princípios e aplicações**. São Paulo: Edgard Blucher, 1989.

OLIVEIRA, Lisete T. A. de. **Rio Vermelho no seu vir a ser cidade: estudo da dinâmica da organização espacial**. 1992. Dissertação de Mestrado (Arquitetura e Urbanismo), São Paulo.

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

PELUSO JR., Victor Antônio. **Tradição e Plano Urbano - As cidades portuguesas e Alemãs no estado de Santa Catarina**. Florianópolis/SC: Comissão Catarinense de Folclore, 1953.

PELUSO JR., Victor Antônio. **Estudos de Geografia Urbana de Santa Catarina. Florianópolis/SC**: Editora da UFSC - Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1991.

PEREIRA, Élon Manoel. **Gestão do Espaço urbano: um estudo de caso das áreas central e continental da cidade de Florianópolis**. 1992. Dissertação de Mestrado (Administração), Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

PIAZZA, Walter F. **A Colonização de Santa Catarina**. Florianópolis/SC: Lunardelli. 1988.

POULANTZAS, Nicos. **As classes sociais no capitalismo de hoje**. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

RAMOS, Liane S. **O Efeito da Implantação de Infra-estrutura para o Aumento do Valor do Solo Urbano em Diferentes Realidades**: estudo de caso na cidade de Belém-PA. Dissertação de Mestrado (Engenharia de produção), Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1999.

REIS, Almir Francisco. **Permanências e Transformações no espaço costeiro**: formas e processos de crescimento urbano-turístico na Ilha de Santa Catarina. Tese de Doutorado (Arquitetura e Urbanismo), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

RUSCHMANN, Doris van de Meene. **Planejamento e Ocupação do Território através da expansão da atividade turística**: condicionamentos básicos a partir da questão ambiental. In Turismo, Ambiente, Reflexões e Propostas. São Paulo: Editora Hucitec, 1997.

SANTOS, Milton. **Por uma globalização**: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2002.

SANTOS, Milton. **O Espaço do Cidadão**.. São Paulo: Nobel, 1998.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. 2.ed., São Paulo: Editora Hucitec, 1991.

SCHMITZ, Rutsnei. **Sensoriamento remoto aplicado no estudo de expansões urbanas e conurbações induzidas por novas ligações rodoviárias** – um estudo de caso (BR 101/SC – trecho: Biguaçu – Palhoça). 1993. Dissertação de mestrado (Engenharia de Produção e Sistemas), Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

SERPA, Geraldo. **O espaço natural e a forma urbana**. São Paulo: Editora Nobel, 1936.

SIEBERT, Cláudia (organizadora). **Desenvolvimento regional em Santa Catarina**: reflexões, tendências e perspectivas. Blumenau/SC: Editora da Furb, 2001.

SILVA, Joseli M. **Valorização Fundiária e expansão urbana recente de Guarapuava-PR**. 1995. Dissertação de Mestrado (Geografia), Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis/SC.

SÓCIO AMBIENTAL Consultores Associados. ELABORE Assessoria Técnica em Meio Ambiente. **EIA – Sapiens Parque**, 2004.

SOJA, Edward W. **Geografias Pós-modernas**: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. . Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

SOUZA, Maria Adélia de. **Governo Urbano**. São Paulo: Nobel, 1988.

SPOSITO, Maria E. B. **Reflexões sobre a natureza da segregação espacial nas cidades contemporâneas**. In: Revista de Geografia, n. 04. set/out/nov/dez 1996.

SUGAI, Maria Inês. **As intervenções viárias e as transformações do espaço urbano. A via de contorno norte da ilha.** 1994. Dissertação de mestrado (Arquitetura e Urbanismo), Universidade de São Paulo, São Paulo.

SUGAI, Maria Inês. **Segregação Silenciosa:** Investimento Públicos e Distribuição Sócio-Espacial na Área Conurbada de Florianópolis. 2002. Tese de Doutorado (Arquitetura e Urbanismo), pela Universidade de São Paulo, São Paulo.

VAZ, Nelson Popini. **O centro histórico de Florianópolis:** o espaço público do ritual. Florianópolis: Editora da UFSC, 1991.

VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis:** memória urbana.. Florianópolis/SC: Editora da UFSC e Fundação Franklin Cascaes, 1993.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel, 1998.

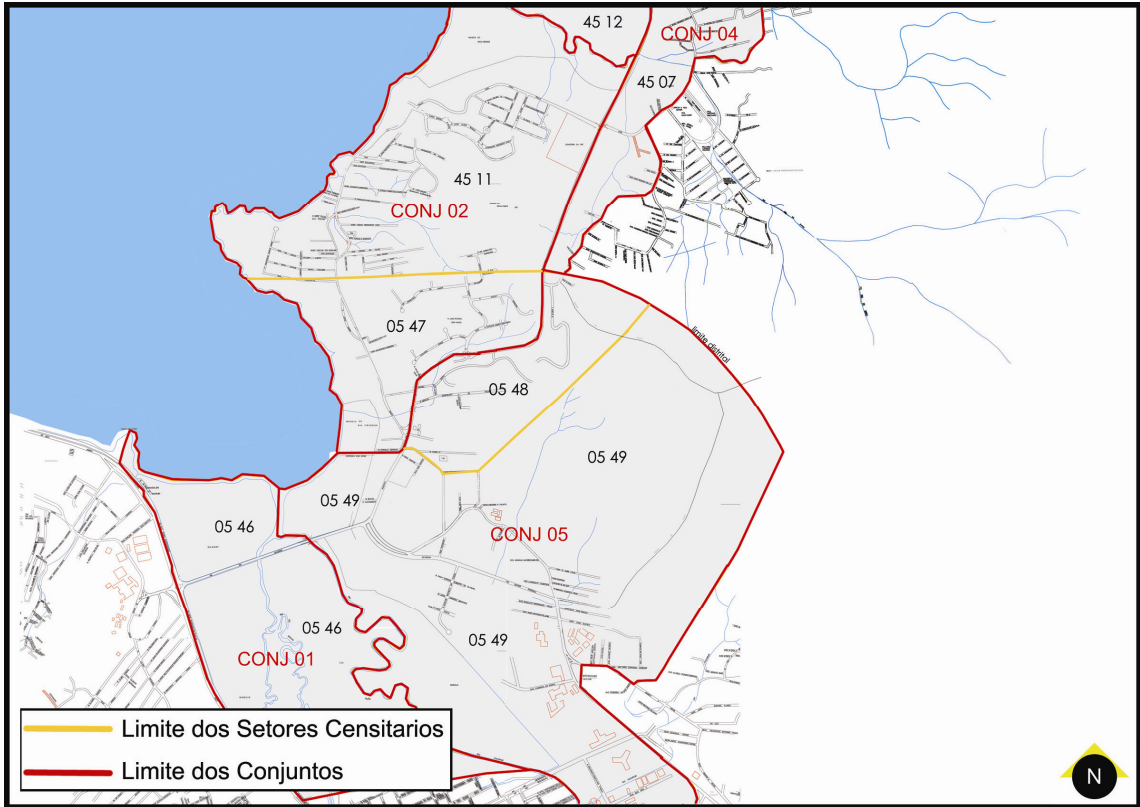
VIOLA, E. J. et alli. **Meio ambiente, Desenvolvimento e Cidadania** – desafios para as ciências sociais. Cidade: Cortez e Editora da UFSC, 1998.

## **ANEXOS**

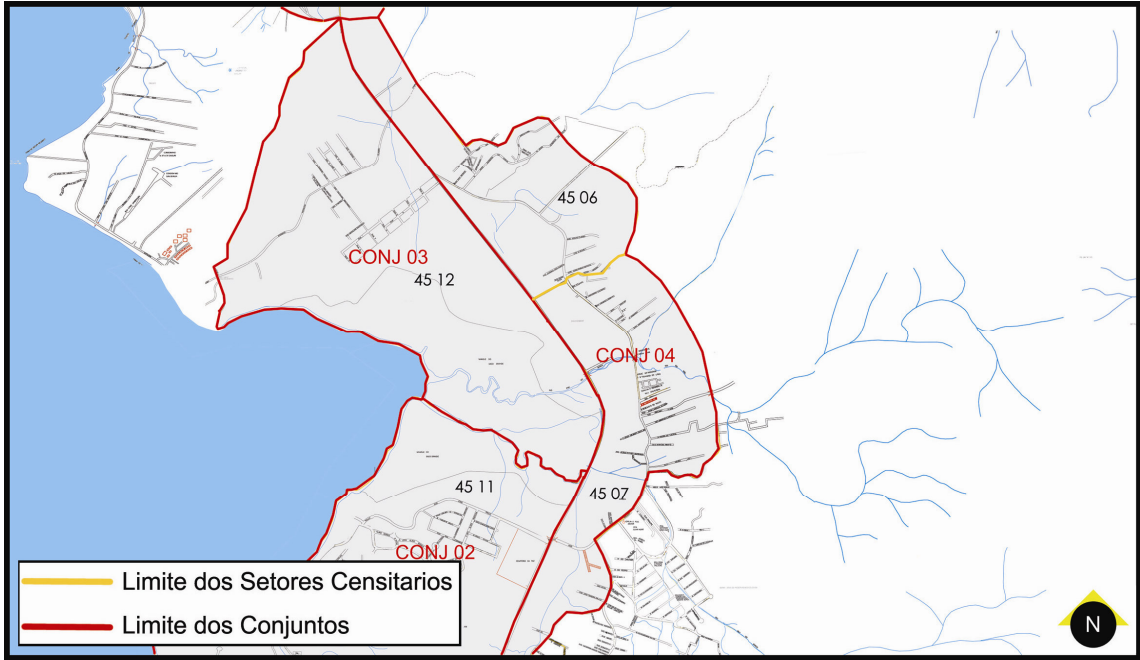


## **ANEXO I**

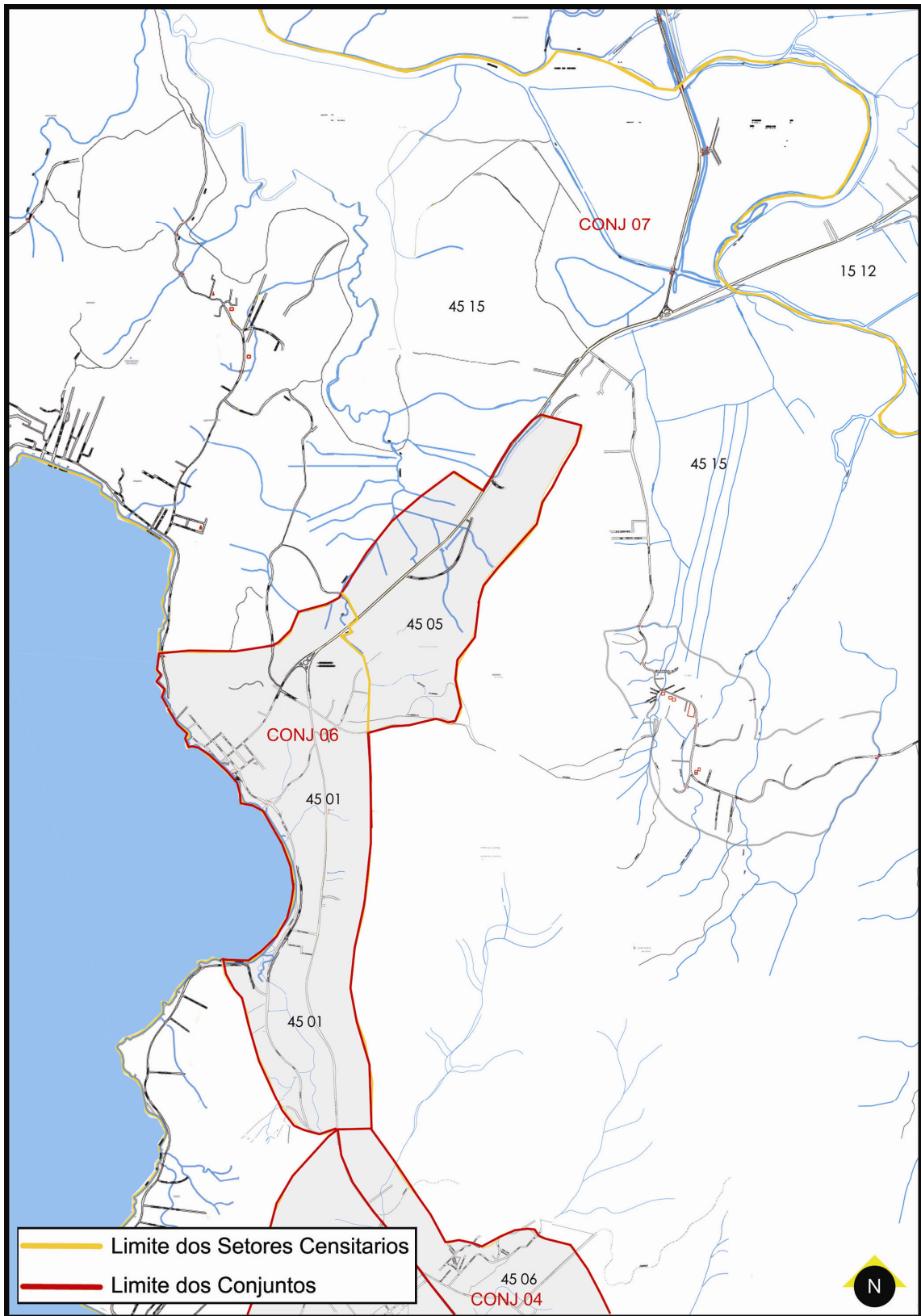
Esquemas dos Setores Censitários 1991 e 2000

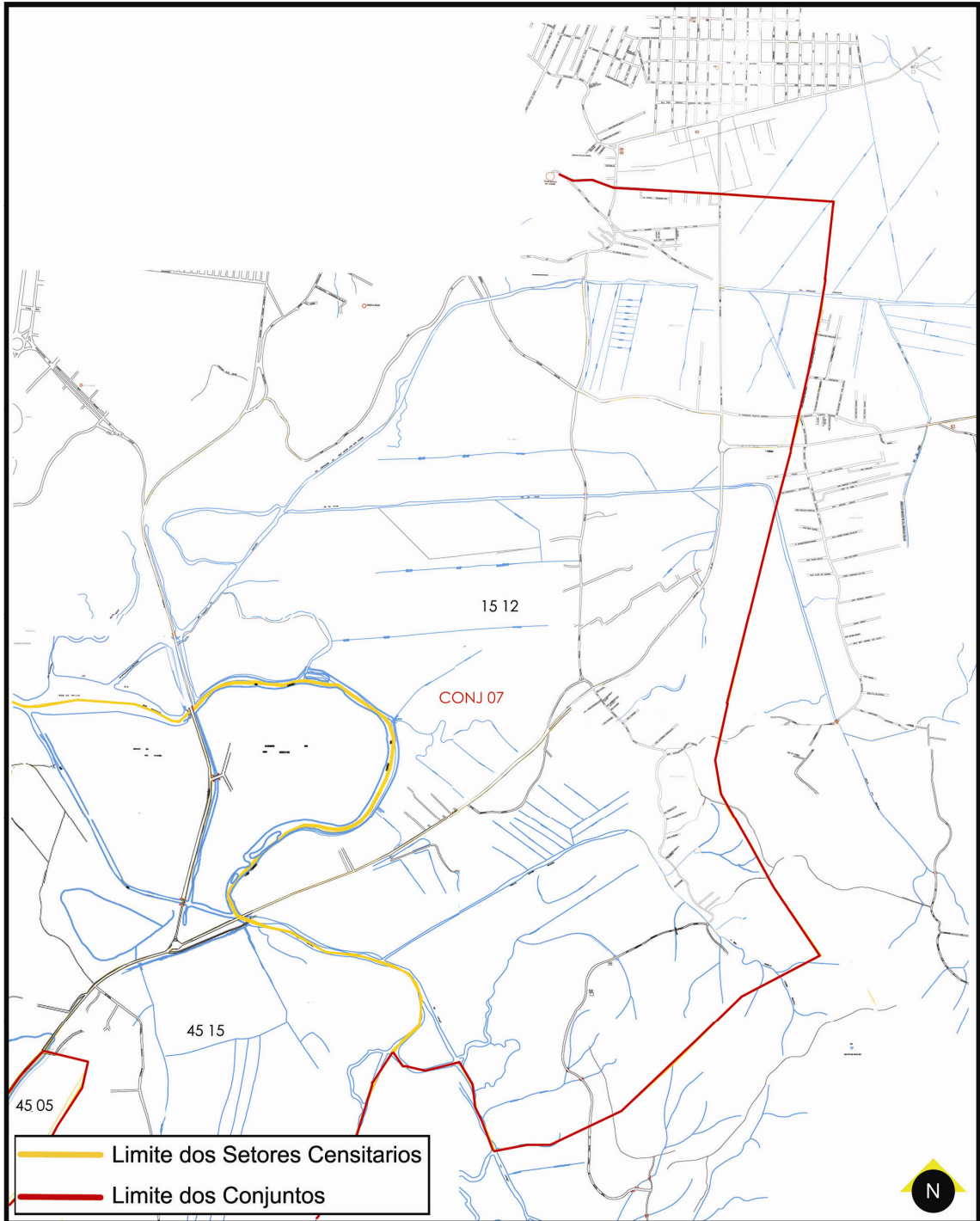


Esquema dos Setores Censitários 1991 – TRECHO 1  
 Sem escala – Fonte: IBGE

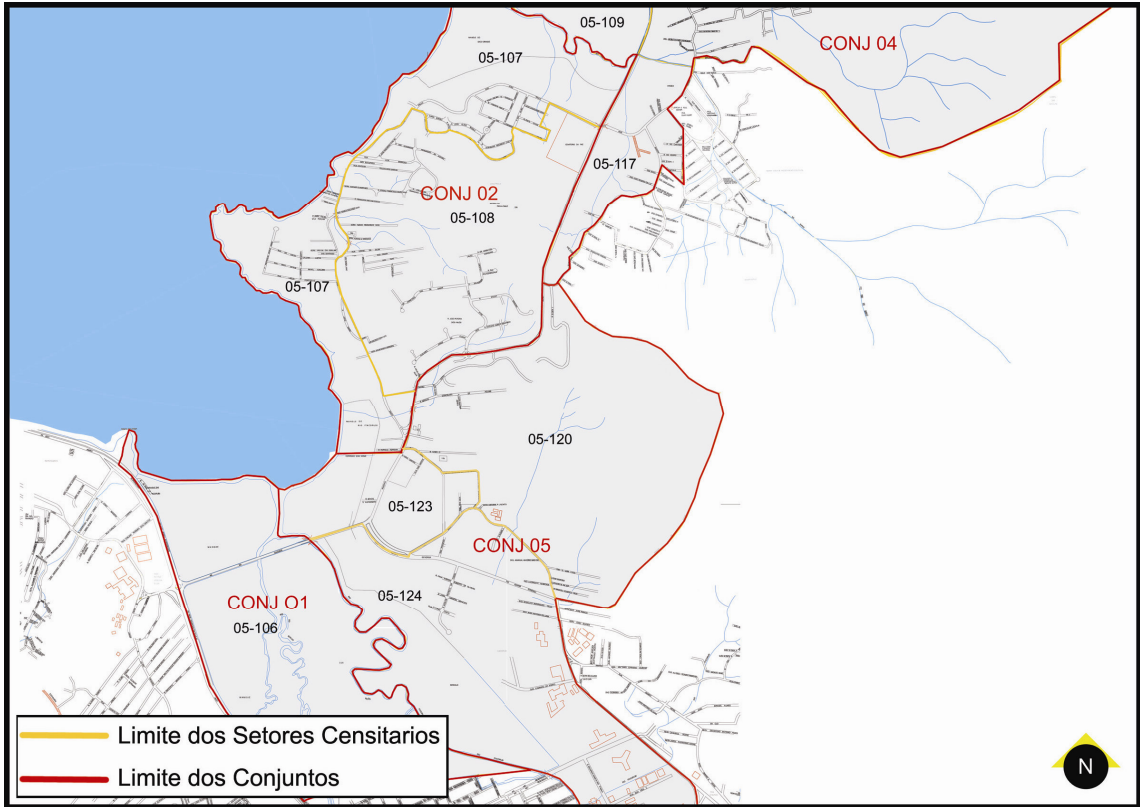


Esquema dos Setores Censitários 1991 – TRECHO 2  
 Sem escala – Fonte: IBGE

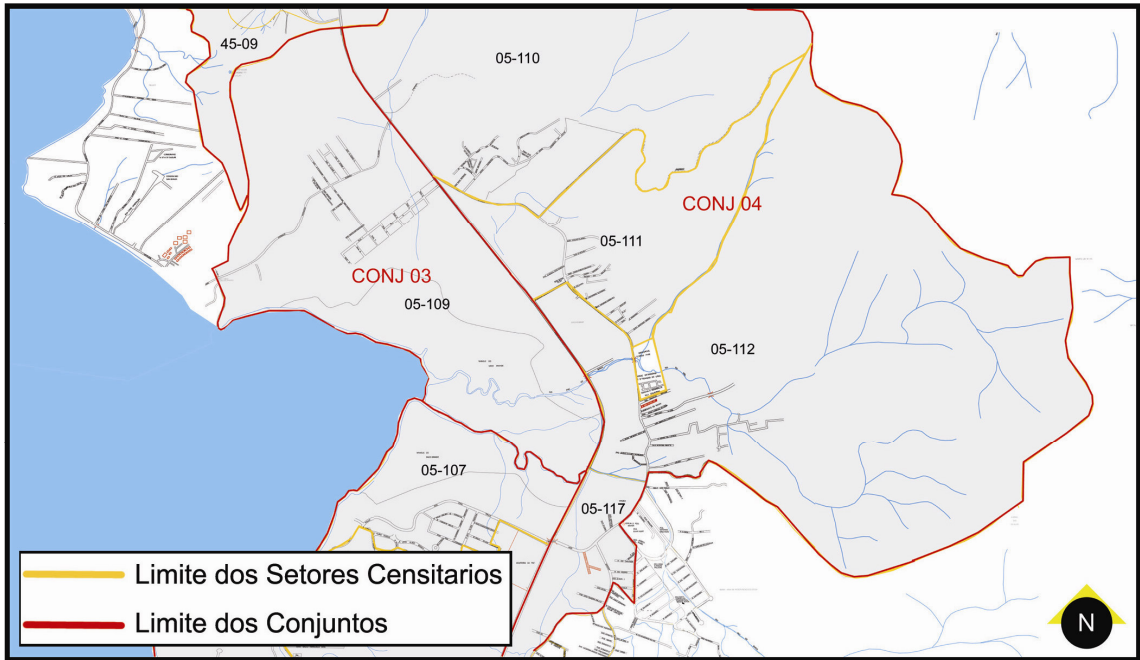




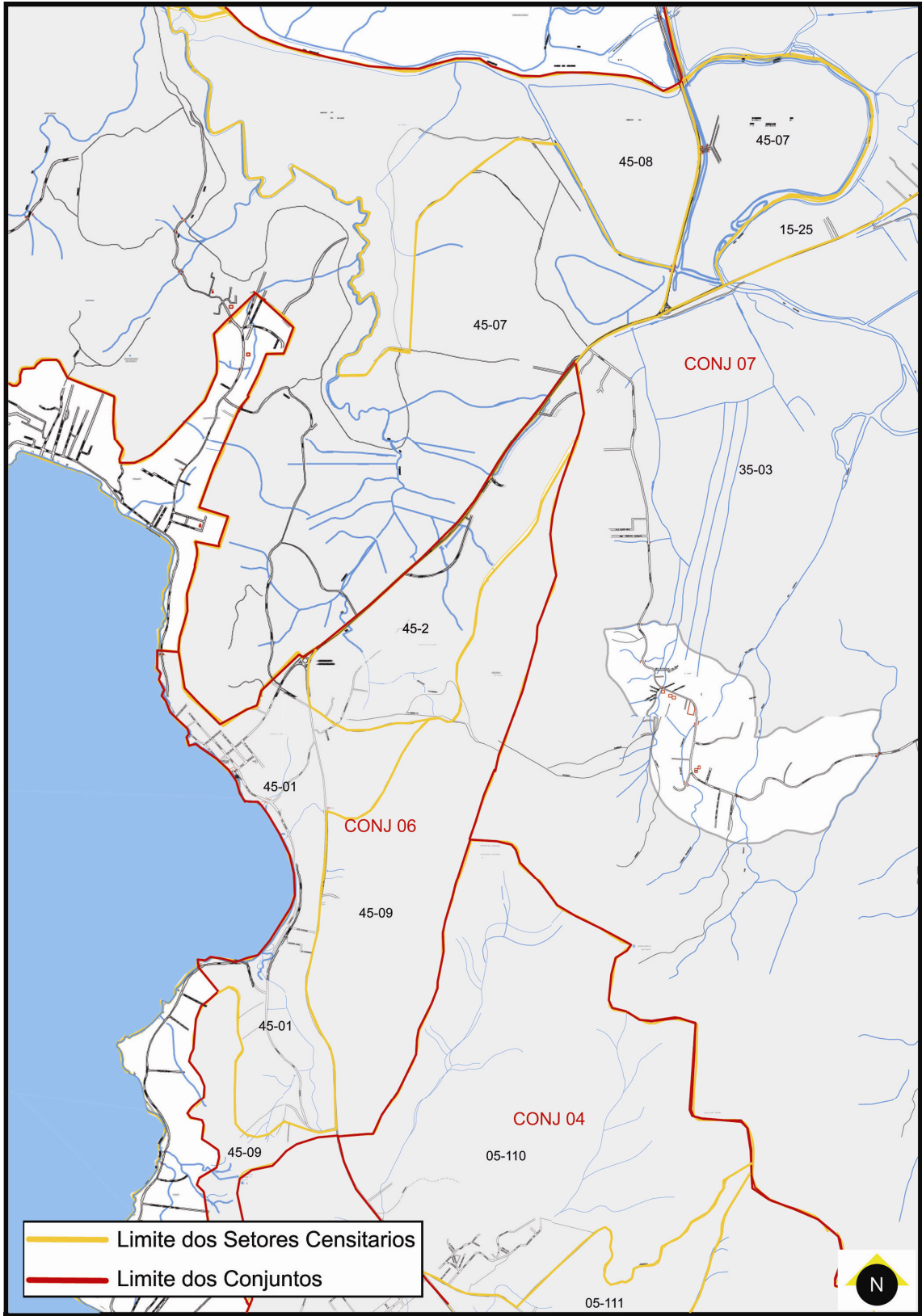
Esquema dos Setores Censitários 1991 – TRECHO 4  
Sem escala – Fonte: IBGE



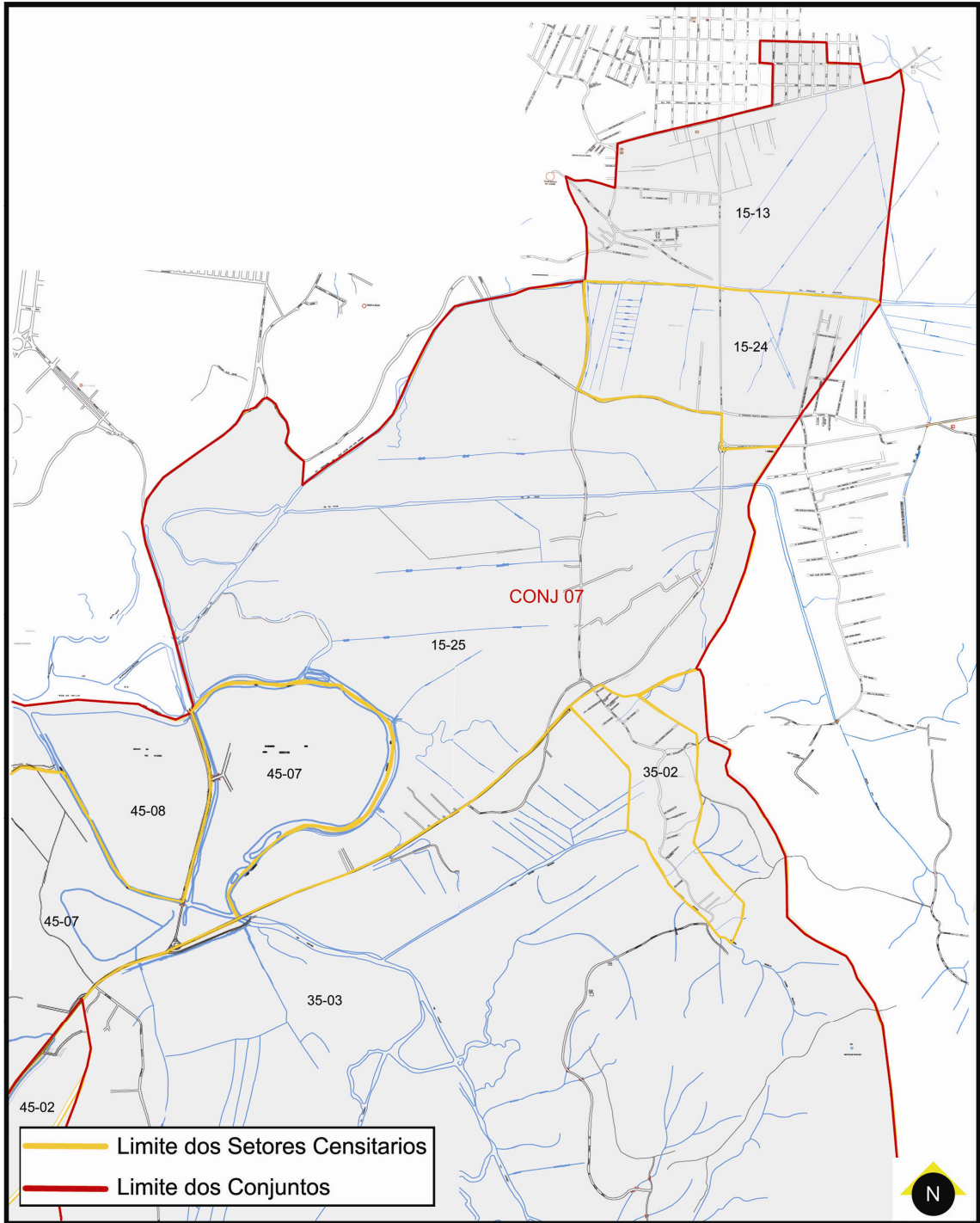
Esquema dos Setores Censitários 2000 – TRECHO 1  
Sem escala – Fonte: IBGE



Esquema dos Setores Censitários 2000 – TRECHO 2  
Sem escala – Fonte: IBGE



Esquema dos Setores Censitários 2000 – TRECHO 3  
Sem escala – Fonte: IBGE



Esquema dos Setores Censitários 2000 – TRECHO 4  
Sem escala – Fonte: IBGE