



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOCIÊNCIAS
CURSO DE GEOGRAFIA

Luka de Mello Santos

**GENTRIFICAÇÃO NO BAIRRO DO CACUPÉ,
FLORIANÓPOLIS/SC: EFEITOS SOBRE A POPULAÇÃO
E INFLUÊNCIAS NO TRANSPORTE PÚBLICO**

Florianópolis – SC

2024

Luka de Mello Santos

**GENTRIFICAÇÃO NO BAIRRO DO CACUPÉ,
FLORIANÓPOLIS/SC: EFEITOS SOBRE A POPULAÇÃO
E INFLUÊNCIAS NO TRANSPORTE PÚBLICO.**

Trabalho de Conclusão de Curso
submetido ao curso de Geografia do
Centro de Filosofia e Ciências
Humanas da Universidade Federal
de Santa Catarina como requisito
parcial para a obtenção do título de
Bacharel

Orientador: Rodrigo Giraldi Cocco

Florianópolis – SC

2024

Santos, Luka de Mello
GENTRIFICAÇÃO NO BAIRRO DO CACUPÉ, FLORIANÓPOLIS/SC :
EFEITOS SOBRE A POPULAÇÃO E INFLUÊNCIAS NO TRANSPORTE
PÚBLICO. / Luka de Mello Santos ; orientador, Rodrigo
Giraldi Cocco, 2024.
115 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) -
Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de
Filosofia e Ciências Humanas, Graduação em Geografia,
Florianópolis, 2024.

Inclui referências.

1. Geografia. 2. Gentrificação. 3. Urbanização . 4.
Cacupé. 5. Transportes . I. Cocco, Rodrigo Giraldi. II.
Universidade Federal de Santa Catarina. Graduação em
Geografia. III. Título.

Luka de Mello Santos

Gentrificação no bairro do Cacupé, Florianópolis/SC: Efeitos sobre a população e influências no transporte público.

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

Florianópolis, 13 de agosto de 2024



Documento assinado digitalmente
Lindberg Nascimento Junior
Data: 13/08/2024 22:17:17-0300
CPF: ***.596.139-**
Verifique as assinaturas em <https://v.ufsc.br>

Prof. Dr. Lindberg Nascimento Junior,
Coordenador do Curso

Banca Examinadora



Documento assinado digitalmente
RODRIGO GIRALDI COCCO
Data: 13/08/2024 18:28:00-0300
CPF: ***.467.638-**
Verifique as assinaturas em <https://v.ufsc.br>

Prof Dr. Rodrigo Giraldi Cocco
Orientador



Documento assinado digitalmente
Aloysio Marthins de Araujo Junior
Data: 14/08/2024 07:28:46-0300
CPF: ***.908.458-**
Verifique as assinaturas em <https://v.ufsc.br>

Prof. Dr. Aloysio Marthins de Araújo Júnior
Universidade Federal de Santa Catarina



Documento assinado digitalmente
NELSON FERNANDES FELIPE JUNIOR
Data: 13/08/2024 19:38:23-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Nelson Fernandes Felipe Júnior
Universidade Federal da Integração Latino-Americana

AGRADECIMENTOS

O trajeto até o final dessa pesquisa foi penoso, principalmente para o meu psicológico, mas tive muita ajuda nessa trajetória e não poderia deixar de agradecer aquelas pessoas que tanto me ajudaram.

Gostaria de agradecer primeiramente a Deus por me dar forças e amparo em toda minha trajetória acadêmica e não apenas nesta pesquisa. Ao meu orientador, Prof. Dr. Rodrigo Giraldo Cocco, por todo suporte e paciência nessa trajetória, a minha mãe que também sempre esteve próxima, me incentivando nesse processo, mas principalmente a minha noiva Nathalia, que me incentivou, ajudou, deu ideias, me deu suporte para vencer meus medos e sempre me apoiou incondicionalmente. Sem você, esse trabalho não seria possível! Por isso, dedico esse trabalho a você.

RESUMO

O bairro do Cacupé está situado na região noroeste de Florianópolis que até meados da década de 1980, era composto por pescadores, agricultores familiares descendentes de açorianos e madeirenses. Hoje, cerca de 40 anos depois, se tornou um bairro com condomínios de luxo, e moradores vindos de outros estados, alterando profundamente suas formas, funções e composição social. O intuito deste trabalho é compreender as transformações de conteúdo social do bairro Cacupé, buscando entender o quanto cabível é o conceito de gentrificação, analisando seus agentes, a influência sobre os moradores originários remanescentes e entender qual a influência desse processo no transporte público do bairro.

Palavras Chave: gentrificação, urbanização, Cacupé, transporte, ônibus.

ABSTRACT

The Cacupé neighborhood is located in the northwest region of Florianópolis, which until the mid-1980s was made up of fishermen and family farmers of Azorean and Madeiran descent. Today, around 40 years later, it has become a neighborhood with luxury condominiums and residents coming from other states, profoundly changing its forms, functions and social composition. The aim of this work is to understand the transformations in the social content of the Cacupé neighborhood, seeking to understand how applicable the concept of gentrification is, analyzing its agents, the influence on the remaining original residents and understanding the influence of this process on public transport in the neighborhood.

Keywords: gentrification, urbanization, Cacupé, transport, buses.

LISTA DE SIGLAS:

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

PMCMV - Programa Minha Casa Minha Vida

UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura

MERCOSUL - Mercado Comum do Sul

CELESC – Centrais Elétricas de Santa Catarina

TELESC – Telecomunicação de Santa Catarina

ELETROSUL - Centrais Elétricas do Sul do Brasil

UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina

COHAB/ SC – Companhia de Habitação do Estado de Santa Catarina

NSC Total – Notícias de Santa Catarina

SEDUR – Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Urbanismo

SETUF - Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Passageiros da Grande Florianópolis

TICEN – Terminal de Integração do Centro

TITRI - Terminal de Integração da Trindade

TISAN- Terminal de Integração de Santo Antônio de Lisboa

TICAN- Terminal de Integração de Canasvieiras

TILAG - Terminal de Integração da Lagoa da Conceição

TIRIO - Terminal de Integração do Rio Tavares

TIJAR - Terminal de Integração do Jardim Atlântico

TICAP - Terminal de Integração de Capoeiras

TISAC - Terminal de Integração do Saco dos Limões

SIM – Sistema integrado de Mobilidade

RMF- Requisição de Movimentação Financeira

LAMUS - Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Florianópolis

IPIUF -Planejamento Urbano de Florianópolis

FECAM - Federação Catarinense de Municípios

IPIUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis

LISTA DE TABELAS:

Tabela 1: Ônibus saindo do Terminal de Integração de Santo Antônio de Lisboa (dias úteis)

Tabela 2: Ônibus saindo do Terminal de Integração Trindade (dias úteis)

Tabela 3: Ônibus saindo do Terminal de Integração de Santo Antônio de Lisboa (Sábado)

Tabela 4: Ônibus saindo do Terminal de Integração Trindade (Sábado)

Tabela 5: Ônibus saindo do Terminal de Integração de Santo Antônio de Lisboa (Domingos e Feriados)

Tabela 6: Ônibus saindo do Terminal de Integração Trindade (Domingos e Feriados)

LISTA DE FIGURAS:

Figura 1: Cortiços do Beco Irmão Joaquim (próximo ao Rio da Bulha) final da década de 1910, do lado esquerdo, as primeiras casas demolidas.

Figura 2: Avenida do Saneamento, década de 1920

Figura 3: Avenida Hercílio Luz em 2023

Figura 4: Cracolândia em 2018

Figura 5: Operação policial na Cracolândia.

Figura 6: Mapa de Localização do Cacupé

Figura 7: Foto do século XX da Casa da Alfândega, Sambaqui.

Figura 8: Mancha urbana do Cacupé sobreposta 1977 á 2019

Figura 9: Desenvolvimento urbano do Cacupé.

Figura 10: Densidade Populacional da mancha urbana 2010

Figura 11: Condomínio Residencial Moadas da Palhoça - Localizado no município de Palhoça/SC

Figura 12: Município der Itaberaba na Bahia, 500 unidades habitacionais

Figura 13: Municípios de Santa Catarina contemplados.

Figura 14: Terreno onde serão construídas unidades habitacionais em Florianópolis (2023).

Figura 15: Mapa de renda média domiciliar de Florianópolis

Figura 16 – Fachada Miragio Cacupé (2024)

Figura 17 – Imagem promocional do Miragio Cacupé (2020)

Figura 18: Comparação calçamento no bairro Cacupé

Figura 19: Bonde de tração animal

Figura 20: Terminal Francisco Tolentino (1975)

Figura 21: Terminal Cidade de Florianópolis (2023)

Figura 22: Santo Antônio de Lisboa – Transporte Público coletivo

Figura 23: Número de carros registrados em Florianópolis (2006 -2022)

Figura 24: Número de ônibus registrados em Florianópolis (2006 -2022)

Figura 25: Número de ônibus em Palhoça e São José (2006 -2022)

Figura 26: Quais são os aspectos que você dá mais importância no transporte público?

Figura 27: Na hipótese de deixar de utilizar seu veículo próprio para utilizar o transporte público, quais seriam as mudanças necessárias para isso acontecer.

Figura 28: Terminais de ônibus em Florianópolis

Figura 29- Representação gráfica Miragio Cacupé (2020)

Figura 30: Pontos de ônibus no bairro Cacupé (2023)

Figura 31:Situação de pontos de ônibus no bairro Cacupé (2024)

Figura 32: Ponto de ônibus na Estrada Haroldo Soares Glavan sentido bairro (agosto de 2022)

Figura 33: Ponto de ônibus na Estrada Haroldo Soares Glavan sentido centro (março de 2020)

Figura 34: Ponto de ônibus na Estrada Haroldo Soares Glavan sentido Centro (agosto de 2022)

Figura35: Ponto de ônibus na Estrada Haroldo Soares Glavan sentido centro (julho de 2024)

Figura 36: Ponto de ônibus sentido centro (2024)

Figura 37: Ponto de ônibus sentido bairro (2024)

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	14
2	O PROCESSO DE GENTRIFICAÇÃO E O BAIRRO DO CACUPÉ	21
2.1	Gênese da teoria de gentrificação.....	21
2.2	O Caso de Nova York e as teorias decorrentes	23
2.3	GENTRIFICAÇÃO NA AMÉRICA LATINA.....	34
2.4	A HISTÓRIA DO BAIRRO DO CACUPÉ E SUA ESTRUTURAÇÃO.	43
3	OS AGENTES E SEUS EFEITOS.....	54
3.1	AGENTES TRANSFORMADORES DO ESPAÇO URBANO	54
3.1.1	Proprietários dos meios de produção	54
3.1.2	Os proprietários fundiários:.....	55
3.1.3	Os promotores imobiliários:	55
3.1.4	O Estado	60
3.1.5	Os Grupos sociais excluídos	62
3.2	AGENTES e seu “modus operandi”	62
3.3	O efeito sobre a população	69
3.3.1	Aumento dos preços	71
3.3.2	Falta de estrutura do bairro.....	72
3.3.3	Transporte público.	73
4	A MOBILIDADE E O TRANSPORTE PÚBLICO NO BAIRRO DO CACUPÉ.....	75
4.1	Contextualização	75
4.2	O transporte no Cacupé e a gentrificação.....	91
5	CONCLUSÃO.....	105
	BIBLIOGRAFIA:	109
	APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS MORADORES DO BAIRRO CACUPÉ.	114

1 INTRODUÇÃO

A gentrificação é um processo que começou como uma iniciativa particular de uma classe com maior poder aquisitivo se apropriando de centros urbanos degradados, mas que acabou por se tornar uma estratégia de renovação, valorização e higienismo social de um bairro – ou simplesmente áreas e eixos da cidade – capitaneado pelo próprio poder público, com uma mentalidade claramente neoliberal, em parceria com o setor privado que, através de uma série de estratégias que serão enumeradas a frente, consegue cada vez mais aumentar seus lucros. (Paschoal, 2017)

Esse processo foi inicialmente observado em cidades anglo-saxãs como Londres, Vancouver e Nova York em meados do séc. XX, de onde foram formuladas teorias tanto de seu desdobramento quanto de sua gênese. Durante a análise do processo de gentrificação de Nova York, houve um debate entre as duas mais célebres teorias, a dos geógrafos Neil Smith e David Ley sobre as causas do processo de gentrificação nas cidades Anglo-saxãs (Pereira, 2014).

Ley (1980) afirmou que a motivação do processo de gentrificação vem da mudança da mentalidade, da cultura e do modo de consumir da população na transição de uma economia industrial pouco especializada, para uma pós-industrial especializada, somada ao engrossamento, a ampliação quantitativa e qualitativa de uma classe média – também denominada *white collar* – associada à novas funções produtivas dentro e fora das fábricas, no setor de serviços ancilar à produção e serviços públicos que igualmente se ampliam na esteira desse processo. Nesse contexto, segundo Paschoal, (2017), a importância da “cultura” e do consumo nas cidades onde agora a economia de serviços tem superado a antiga grande cidade industrial, seria um aspecto essencial para explicar a ocorrência da gentrificação. Estas teriam uma estreita relação com as mudanças na estrutura produtiva do capitalismo, ou seja, na divisão do trabalho, no aumento da concentração locacional dos trabalhadores do setor de serviços no centro urbano e no fortalecimento do neoliberalismo (Paschoal, 2017, p.25). Em outras palavras, para Ley, o estopim para o processo de gentrificação se deve à demanda por novas moradias nos centros da cidade, agora dotados de uma série de equipamentos ligados à atividade de serviços. Nesse contexto, o

mercado imobiliário opera juntamente com o poder público, se encarregando de atender essa nova demanda.

Já para Smith (1996), a gênese do processo de gentrificação se dá pela articulação do mercado imobiliário juntamente com o poder público para “revitalizar” bairros anteriormente “degradados”, promovendo sua valorização e, assim, uma “(re)ocupação” mais elitizada dos centros urbanos. Smith faz uma analogia do processo de gentrificação com a expansão estadunidense para o oeste, onde a fronteira dessa expansão seria o ponto de encontro entre a selvageria e a civilização, com os pioneiros sendo os portadores dessa civilização. Nessa analogia, a selva era o centro da cidade e a gentrificação o processo que levaria de volta a civilidade para a região.

Em suas explicações para a gênese da gentrificação, Smith fala sobre argumentos globais, locais e culturais, que serão demonstrados detalhadamente nos próximos capítulos, mas o que mais se destaca em sua teoria seria o *rent gap*, ou diferencial de renda, que, sinteticamente, seria o que atrai os investidores imobiliários, já que se dá pela diferença entre a renda potencial do empreendimento, ou o quanto ele pode gerar, e a renda capitalizada antes da sua implantação, ou o que foi investido até o momento¹. Como Paschoal (2017) fala em seu trabalho, “essa renda diferencial seria o principal fator a explicar a ocorrência da gentrificação em determinadas áreas, uma vez que ela estimularia o investimento imobiliário na região. “

Esse processo inicialmente identificado e estudado em cidades anglo-saxãs, também vem sendo identificado e estudado em cidades Latino-americanas com suas próprias peculiaridades. Temos como exemplos desse processo casos como Cidade do México, Santiago no Chile, Buenos Aires na Argentina e inclusive no nosso país, em casos como Rio de Janeiro, São Paulo,

¹Por exemplo, imaginemos uma área que está passando pelo processo de gentrificação, onde o interesse de investidores e desenvolvedores está aumentando. O valor potencial do terreno, impulsionado pela demanda crescente, pode ser muito maior do que o valor atual, refletindo um “rent gap”. Esse fenômeno muitas vezes leva a mudanças no uso da terra para aproveitar o potencial máximo de valor, muitas vezes resultando em deslocamento de comunidades de baixa renda. Dando um exemplo mais concreto, tomemos o próprio Cacupé em Florianópolis. Terrenos grandes tipo chácaras, com excelentes amenidades naturais em uma ilha em amplo crescimento populacional, principalmente de indivíduos de elevado poder aquisitivo. Ao se comprar um desses terrenos, praticamente sem construções à baixo custo, se constrói um condomínio de alto padrão.

Porto Alegre e Florianópolis. Desse último, falaremos mais detalhadamente do caso do bairro do Cacupé. Bairro inicialmente colonizado por famílias açorianas e madeirenses que empregaram suas propriedades para a finalidade de residência, prática da agricultura familiar e atividade pesqueira durante décadas, e que, desde meados do século XX, vem sofrendo uma forte onda de investimentos do mercado imobiliário, alterando o perfil socioeconômico da região.

O presente trabalho é fruto de questionamentos levantados através de observações em ambiente de trabalho no Square/SC, na margem da SC-401, onde a totalidade de colaboradores de nível operacional e grande parte dos de nível de supervisão observados residiam ou no bairro dos Ingleses ou em cidades da Grande Florianópolis. Ao pesquisar o porquê, nos deparamos com o processo de gentrificação como uma possível resposta à essa questão, o que despertou ainda mais o interesse em entender o funcionamento desse fenômeno e como ele pode afetar o transporte público e a mobilidade da região, uma vez que diariamente ouve-se opiniões discrepantes sobre o transporte da cidade em relação ao tempo perdido, tanto em rotas possivelmente ineficientes, quanto em congestionamentos por conta da saturação do sistema viário (Cocco, 2016).

A problemática que se coloca a partir desse recorte e desse objeto de pesquisa é a seguinte: uma vez efetuada uma mudança de conteúdo social de uma área, tem-se efeitos sobre a acessibilidade, principalmente de antigos moradores, seja porque parte deles passa a residir em bairros mais longínquos das atividades urbanas mais dinâmicas, seja porque aqueles que permanecerem podem sofrer restrições em sua acessibilidade à cidade, devido a efeitos de redução de horários e linhas de transportes públicos, das áreas “gentrificadas”. Ademais, buscaremos também discutir os limites do conceito de gentrificação, e debater sua aplicabilidade ao caso de cidades da periferia capitalista. Assim, de uma forma geral e a despeito das diferenças conceituais trazidas por Ley e Smith, trata-se de um processo amplo de mudança de conteúdo social de uma área, que envolve os agentes imobiliários, o Estado e novas demandas por moradia.

Além disso, é importante observar que, por mais que haja prejuízo à acessibilidade dos moradores “expulsos” pelo novo custo do morar, nas áreas

“gentrificadas”, a produção da construção civil é geradora de emprego e renda à montante e à jusante. Cabe inclusive nos questionarmos se de fato, trata-se de um fenômeno “negativo” do ponto de vista social e que poderia de fato ser remediado no quadro do capitalismo, ou trata-se de uma dinâmica própria das formações sociais capitalistas. Nesse último caso, a saída mais estruturante, menos paliativa, seria a da garantia de ampliação da renda da classe operária (por vezes, guinando-a à condição de segmento médio), ampliando sua mobilidade residencial (Pagani; Alves; Cordeiro, 2015).

Nesse sentido, no ano de 2008, o déficit habitacional correspondia a 5.572 milhões de domicílios totalizando o percentual de 89,40% deste déficit nas famílias de renda mensal abaixo de 3 salários-mínimos segundo IBGE/2007. Desta forma, o programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) foi lançado a partir de uma medida provisória nº 459, de 25 de março de 2009, consolidado pela lei nº 11.977 de 07 de julho de 2009, e tem como objetivo criar mecanismos de incentivos à produção e aquisição de novas unidades habitacionais pelas famílias com uma renda mensal de até 8 salários-mínimos.

Desde a sua criação, o PMCMV é o programa federal de maior importância no âmbito habitacional de interesse na sociedade brasileira. Ele é administrado pela Caixa Econômica Federal e ocorre em parceria com estados e municípios, empresas e entidades. O PMCMV é regulamentado pelo decreto nº 7.499, de 16 de junho de 2011, e chamado de Programa Minha Casa Minha Vida 2. Na segunda fase, o programa alterou os limites das faixas de renda das famílias atendidas: Faixa 1(até R\$1.600,00) Faixa 2 (de R\$1.601,00 até R\$3.275,00) e Faixa 3 (de R\$3.275,00 até R\$5.000,00). Em 2023, o governo federal publicou a Portaria MCID Nº 1.248/2023, que equipara os contratos vigentes assinados com subsídios do Programa Minha Casa Minha Vida e às novas regras do programa (Lei 14.620/2023) as faixas ficaram divididas da seguinte forma: Faixa 1 (até R\$2.640,00) Faixa 2 (de R\$2.640,01 a R\$4.400,00) e Faixa 3 (de R\$4.400,01 a R\$8.000,00).

De maneira geral, os empreendimentos financiados através do PMCMV desde seu início, continuam cometendo erros em seu processo de implementação das moradias, reproduzindo os padrões espaciais urbanísticos e arquitetônicos de décadas anteriores (Vera, 2014).

Ou seja, há limitações dos avanços do MCMV. Não obstante, o MCMV é uma forma de remediar esses processos de mudança do conteúdo social do espaço, que acabam proporcionando as melhores “áreas” para os segmentos médios e altos (dotados de proximidades urbanas e outras facilidades de reprodução social). Nesse caso, programas como o MCMV são importantes para a classe operária acessar bens de consumo duráveis de difícil aquisição apenas com o salário. Por outro lado, acaba por demonstrar um problema estrutural: as baixas rendas da classe operária brasileira e latino-americana, que dificultam o acesso a bens mais caros.

O objetivo principal dessa pesquisa é entender as peculiaridades dos processos de mudança de conteúdo social do espaço ou “gentrificação”, no bairro do Cacupé e suas implicações em termos de reprodução social, em especial, impactos sobre a mobilidade dos moradores mais antigos. Nesse caso, surgem algumas perguntas de pesquisa: no caso brasileiro, investimentos imobiliários representam uma dinâmica econômica geradora de emprego e renda a uma população desempregada e carente de oportunidades, nesse caso, mesmo havendo “gentrificação”, pesa positivamente a geração de emprego de grandes empreendimentos, ou não? A “gentrificação” seria de fato uma anomalia, como parecem expressar os conceitos a partir da literatura anglo-saxã, ou seria algo intrínseco à dinâmica imobiliária capitalista?²

Para esse fim, efetuaremos um debate crítico das teorias de Neil Smith e David Ley e outros autores centrais a esta temática, sob a luz do método do materialismo histórico-dialético, utilizando também materiais bibliográficos que atualizem o estudo da gentrificação, que demonstrem as limitações e possibilidades de emprego desse conceito e, também, foquem nas peculiaridades dos casos latino-americanos a fim de entender as peculiaridades desse processo em nosso recorte de estudo.

² Nesse caso, o melhor a fazer, em se tratando de um Estado desenvolvimentista, seria proporcionar capacidade de pagamento à demanda (valorização do salário-mínimo, melhores oportunidades de emprego, facilidades na aquisição da casa através de financiamentos específicos etc.), para que pudesse adquirir boas moradias em espaços tão bons (do ponto de vista da reprodução social, das proximidades urbanas) quanto aqueles dos quais foram “expulsos”.

Posteriormente, identificaremos, através de material bibliográfico, observações de campo e entrevistas semiestruturadas, nas quais a metodologia utilizada será a de abordar os moradores e trabalhadores do bairro em suas residências/ trabalhos, solicitando que respondam ao questionário de moradores (Apêndice A) ,a fim de identificar quem são os agentes causadores desse processo – referindo-se às múltiplas escalas geográficas envolvidas –, dos quais certamente fazem parte o poder público e o mercado imobiliário; de que maneira estão agindo e quais seus efeitos sobre a população anteriormente e atualmente residentes no bairro. Dentre as fontes para essa etapa da pesquisa, utilizaremos fontes que tratem além da própria “gentrificação”, de conceitos como produção do espaço urbano, mobilidade residencial³, dinâmica imobiliária⁴, interações espaciais, ⁵ mobilidade urbana⁶, acessibilidade e o conceito de desenvolvimento e de reprodução social⁷, além do próprio plano diretor da cidade, que por se tratar

³ A mobilidade residencial se dá pelo movimento de mudança de residência de indivíduos ou famílias de uma localização geográfica para outra. Fonte: < Mobilidade Residencial na cidade do Rio de Janeiro: Considerações sobre os setores formal e informal do mercado imobiliário. Autores: Pedro Abramo e Teresa Cristina Faria.>

⁴ A dinâmica imobiliária se basicamente se refere aos processos e fatores que influenciam o comportamento do mercado imobiliário de uma determinada cidade. Isso pode incluir :preços, condições econômicas e sociais, políticas governamentais entre outras. Fonte: < Expansão urbana e dinâmica imobiliária: comparando as estratégias fundiárias dos agentes imobiliários em cidades médias. Autores: Bruno Barcella e Everaldo Melazzo.>

⁵ As interações espaciais se entendem, segundo Corrêa (1997 apud Cocco e Silveira, 2010) como um amplo e diverso deslocamento multidirecional de mercadorias, pessoas, capitais e informações, com diversas densidades de fluxos e velocidades, segundo os propósitos a partir dos quais se estabelece e os meios com os quais se efetiva. Fonte: < Interações espaciais, transporte público e estruturação do espaço urbano, 2010. Autores: Márcio Rogério Silveira e Rodrigo Giraldi Cocco.>

⁶ A mobilidade é definida como a capacidade de sujeitos e objetos se deslocarem, variando conforme os recursos materiais disponíveis. Diferentes grupos sociais possuem padrões específicos de mobilidade, o que é essencial para o planejamento de transportes. O termo "mobilidade" pode ter significados variados e deve ser qualificado por um adjetivo. Na tradição marxista, "mobilidade do trabalho" se refere à migração por busca de emprego, influenciada pela "mobilidade do capital", que é o movimento do capital entre setores e regiões para evitar desvalorizações. A sociologia aborda a "mobilidade social" como a movimentação de ideias, valores e indivíduos entre grupos sociais. "Mobilidade residencial" diz respeito à mudança de residência dentro da cidade. No contexto urbano, a "mobilidade cotidiana" é o deslocamento individual na cidade para acessar bens, serviços, trabalho, cultura e lazer, promovendo um intercâmbio intenso de pessoas, mercadorias e informações.: <Transporte Público e Mobilidade Urbana: Contradições entre políticas públicas e determinadas por mobilidade na Região Metropolitana de Florianópolis – SC, 2016. Autor: Rodrigo Giraldi Cocco >.

⁷ A reprodução social é um conceito marxista que se refere aos processos pelos quais as condições e as estruturas sociais são passadas de uma geração para outra. A reprodução social explica como as classes sociais tendem a se manter estáveis ao longo do tempo, pela sua reprodução intergeracional. Fonte: < Teoria da reprodução social. Organização: Tithi Bhattacharya.>

de um documento oficial, é capaz de evidenciar categoricamente o Estado nesse processo de caráter excludente.

Por fim, analisaremos se há e, se sim, quais são os efeitos desse processo no transporte público e na mobilidade urbana da região. Por meio de material bibliográfico e entrevistas semiestruturadas, analisaremos o cenário atual do transporte público e da mobilidade na região, buscando compreender não apenas a estrutura do bairro, mas também a mobilidade pendular daqueles que lá vivem e/ou trabalham.

2 O PROCESSO DE GENTRIFICAÇÃO E O BAIRRO DO CACUPÉ.

2.1 GÊNESE DA TEORIA DE GENTRIFICAÇÃO

A “gentrificação” é um fenômeno complexo que ocorre nos centros urbanos e, para que possamos compreendê-lo e defini-lo com maior exatidão, devemos antes entender seu histórico e as teorias que o cercam. A primeira vez que o termo gentrificação foi utilizado, foi em sua forma em inglês, *gentrification*, por Ruth Glass em *London: Aspects of Change*, 1964, se referindo ao caso em que famílias de classe média da cidade de Londres estavam se mudando e povoando bairros antigos e desvalorizados do centro de Londres, ao invés do que era comumente observado em indivíduos dessa mesma classe social, que normalmente viviam nos subúrbios da cidade. A expressão *gentrification* deriva do substantivo *gentry*, que indicam indivíduos de grupos “bem-nascidos”, de “origem nobre” (Pereira, 2014).

De acordo com Jardim (2020) O período em que Ruth Glass fez suas observações sobre a gentrificação, caracteriza-se por mudanças sociais, econômicas e urbanas profundas, motivadas pelo pós segundo guerra mundial, onde o processo de reconstrução, aliado ao crescimento econômico presente na Europa ocidental, trouxeram diversas mudanças estruturais, econômicas e sociais nas cidades, em especial, na cidade de Londres.

Ao tomar posse desses imóveis, a autora observou duas grandes mudanças no bairro. A primeira claramente se referia à composição social do bairro, já que houve a troca de indivíduos de classes populares por indivíduos pertencentes a uma classe média assalariada; e outro, foram os investimentos feitos no bairro por conta dessa alteração social, que causaram a reabilitação desse bairro e a apropriação do estoque de moradias daquele local por essa nova classe social com maior mobilidade residencial.

Como dito, essa foi a primeira vez que o termo gentrificação foi utilizado, porém, se levamos em consideração uma básica definição do termo como processo que envolve a substituição da população residente de uma determinada área ou bairro por outra de maior poder aquisitivo, associada com a transformação no ambiente construído pelo reinvestimento em capital fixo

(Clark,2005, *apud.* Paschoal, 2017), podemos encontrar uma infinidade de outros momentos em que esse processo ocorreu, como por exemplo nas reformas urbanas de George-Eugène Haussmann na cidade de Paris, onde as ruas estreitas e bairros pobres foram destruídos para a criação de grandes boulevards e avenidas, transformando Paris na “cidade Luz” (HARVEY, 2014, *apud.* PASCHOAL, 2017 pág. 5 e 6). E até mesmo no Brasil, com as renovações urbanas promovidas por Cândido Barata Ribeiro e Francisco Pereira Passos entre o fim do séc. XIX e início do séc. XX, onde realizaram diversas intervenções urbanas de higienismo social, acabando com a era dos cortiços e começando a era das favelas, ampliando a segregação social. (PASCHOAL, 2017).

O que podemos notar é que, quando Ruth Glass introduz o termo “gentrificação”, com seu exemplo do antigo bairro industrial londrino, ela está referindo-se a uma “empreitada individual” dos novos moradores, já que aquela substituição da composição social e investimentos eram feitos exclusivamente pelos novos moradores da classe média, que faziam com que os aluguéis daquela localidade fossem muito valorizados, o que acabava por inviabilizar a permanência de moradores de menor poder aquisitivo e conseqüentemente os expulsassem daquele local. Já nos exemplos de Paris, Rio de Janeiro e em outros exemplos que serão tratados a seguir, são conduzidos por iniciativas público/privadas, visando à substituição da composição social daqueles espaços e a valorização social e econômica daquelas regiões. Ou seja, essa renovação urbana passa de uma ação levada a cabo por uma classe de novos moradores (o antigo caso citado por Glass), para uma ação sistemática e antecipatória, envolvendo agentes de maior envergadura (PASCHOAL,2017). Podemos observar essa mudança dos agentes gentrificadores a partir do caso de Nova York.

Este estudo de caso de meados do séc. XX, proporcionou um debate sobre o processo de gentrificação entre os geógrafos Neil Smith e David Ley que culminaram em teorias que se tornaram referências emblemáticas de duas perspectivas no debate internacional sobre a gentrificação (Pereira, 2014). Portanto, a fim de proporcionar uma melhor compreensão desse debate, primeiramente iremos contextualizar o caso dessa megalópole norte americana.

2.2 O CASO DE NOVA YORK E AS TEORIAS DECORRENTES

Nos anos de 1950, a cidade de Nova York estava passando por um grande processo de perda de unidades industriais, por conta de avanços da tecnologia, migração de fábricas para locais com políticas fiscais mais atraentes e uma abrupta mudança na economia americana, com maior participação do setor de serviços (Cuoghi,2018). Esse processo, somado a condições urbanas deterioradas, causou uma forte migração de indivíduos das classes médias e altas para a área periurbana da cidade.

O processo de “gentrificação” na cidade inicia-se nos anos de 1960, em alguns bairros da cidade, onde indivíduos de classe média reabilitam antigos prédios para viver. Essa primeira etapa tem a característica de ser esporádica e em uma escala restrita, já que o setor público e os agentes imobiliários ainda não mostravam interesse nessas áreas por essas zonas ainda serem consideradas “decadentes” (PASCHOAL,2017). Por conta disso, essa primeira fase ficou conhecida como “gentrificação esporádica”.

Nas décadas de 1960 e 1970, observamos a cidade de Nova York passando por um momento economicamente delicado. Desde a migração de grande parte de suas indústrias e de seus moradores pertencentes às classes média e alta, havia a diminuição de sua arrecadação. Nesse mesmo período, os gastos públicos estavam elevados por conta de um programa federal de diminuição da pobreza e injustiça racial criado pelo presidente Lyndon Johnson em 1964 e denominado de *Great Society*. Por conta desse desequilíbrio fiscal, a cidade começou a se endividar com volumosos empréstimos, chegando ao seu ponto crítico em 1975, quando banqueiros e investidores se recusaram a prorrogar o pagamento das dívidas, levando a cidade a beira da falência. Sem alternativa, a administração municipal se viu forçada a atender aos interesses desses credores, sendo “assessorados” por um conselho de instituições financeiras denominada *Emergency Finance Control Board*, ou Conselho de Controle Financeiro de Emergência em tradução livre. Através desse assessoramento, o governo da cidade promoveu uma mudança de prioridades, onde os interesses desse conselho e o pagamento da dívida eram prioridade em detrimento de suas políticas de bem-estar social. Essa mudança acarretou

pesados cortes de investimentos na cidade, demissão de cerca de 8.500 funcionários municipais entre policiais, bombeiros e professores; o aumento das tarifas de transporte público e, pela primeira vez em sua história, a universidade de Nova York começou a cobrar mensalidade de seus alunos.

A crise fiscal de Nova York foi um dos marcos do início da restauração do poder da classe dominante sobre os direitos que a classe trabalhadora tinha adquirido durante as décadas seguintes a Segunda Guerra (Harvey 2007, Apud. Paschoal 2017, pag.11)

Essa queda nos investimentos da cidade, acabou por desvalorizar ainda mais os lotes e prédios em bairros cada vez mais “deteriorados” da cidade. Simultaneamente, por conta da recessão, muitos inquilinos e pequenos proprietários acabaram por abandonar ou vender seus imóveis fortemente desvalorizados para grandes promotores imobiliários, que por sua vez, estavam usufruindo de taxas reduzidas ou financiamentos mistos para a construção imobiliária em terrenos públicos nas áreas centrais (Paschoal, 2017). Com esses incentivos e o grande montante de capital sendo investido na compra de terrenos na cidade, os investidores privados passaram a enxergar o diferencial de renda da compra e venda desses imóveis como uma “mina de ouro”. Todo esse processo da segunda fase da gentrificação de Nova York foi denominado por Smith de “consolidação da gentrificação”, uma vez que nessa fase, a gentrificação “se consolida como parte da reformulação econômica, social e política do espaço urbano.” (Paschoal,2017, p.12).

Já a terceira fase da gentrificação ocorre nos anos de 1990, com os investidores não mais se restringindo ao setor residencial, mas atuando também nas áreas de consumo e lazer para um público de renda mais alta, alterando toda a dinâmica espacial da cidade, dificultando ainda mais a permanência de setores populares nessas áreas, pelo aumento dos custos de reprodução social.

Nessa experiência de Nova York, por mais que não possa ser considerada uma “fórmula” do processo de gentrificação, podemos observar algumas tendências que podem sim acontecer corriqueiramente nos processos de gentrificação pelo mundo, uma delas, segundo Paschoal (2017), é o caso do incentivo do poder público para que a gentrificação ocorra, através do financiamento da construção de novos imóveis e/ou oferecimento de opções de

financiamento muito atrativas para a classe média e de todo um lento processo que culmina com o mercado imobiliário tomando a frente da renovação urbana. Em outras palavras, o próprio Estado, aquele que deveria zelar por sua população em sua totalidade, acaba por dar o “ponta pé inicial” no processo de gentrificação de seu centro urbano a fim de atender os interesses de indivíduos de classes superiores, abandonando e segregando a população com menor poder aquisitivo e inflando o mercado e a especulação imobiliária, fortalecendo uma visão neoliberal de gerenciamento dos espaços urbanos. Um exemplo desse fato pode ser observado no decreto do governo de Londres em 1999 denominado *Urban Task Force*:

A “Missão Urbana” identificará as causas do declínio urbano[...] Nós perdemos o controle de nossa cidade e conjuntos habitacionais, autorizando que ela se desorientasse devido a maus projetos, dispersão econômica e polarização social. O início do século XXI anuncia a mudança na oportunidade de um renascimento urbano (UKdetr, 1999, apud. Bidou-Zachariasen, 2006, p.61).

Além disso, como veremos com casos concretos do recorte de Florianópolis-SC, praticamente não se vê contrapartidas em termos de relativização das distâncias (o que seria plausível) – a partir da implantação de sistemas de transportes públicos eficazes e sob baixas tarifas – já que, em diversos exemplos, as populações “realocadas” acabam por residir há maiores distâncias dos equipamentos de reprodução social da cidade.

Já apontado o processo de gentrificação na cidade de Nova York entre os anos de 1950 e 1990, vamos agora analisar e debater as teorias de David Ley e Neil Smith que, ao observarem e analisarem o processo de gentrificação, buscaram compreender a origem do processo, suas motivações e seus principais agentes. Efetuaremos também ponderações dessas teorias, à luz da dialética materialista (Cheptulin, 1982), relativizando esses pressupostos teóricos.

David Ley, geógrafo do País de Gales, formulou sua teoria a partir de um viés culturalista do estudo de caso de Vancouver, Canadá. Essa teoria é composta por duas proposições principais. A primeira aborda as consequências econômicas da transição de uma sociedade basicamente produtora de bens de consumo tangíveis do séc. XIX, com seu trabalho não-qualificado, para uma

sociedade majoritariamente produtora de serviços (bens intangíveis) no séc. XX, além do alto desenvolvimento tecnológico, gerador de novas atividades ao segmento médio. A segunda vem da mudança cultural causada por essa transição de uma sociedade majoritariamente industrial para uma sociedade mais voltada à produção de serviços, com seu aperfeiçoamento do estilo de vida e da ascensão de uma ideologia neoliberal, que, entre outras coisas, defendia o conceito *livable city*, ou cidade habitável em tradução livre, que se refere a ampliação da qualidade de vida urbana. Nesse momento surge uma nova classe média que Ley nomeou de *white collar*, que seriam uma nova classe média assalariada composta por trabalhadores de escritório da área de serviços, com alto nível de escolarização e mais bem remunerados que retornaram aos centros urbanos.

O retorno e posterior ocupação dessa classe média no centro da cidade é a consequência dessas amplas transformações culturais (o consumo e o pertencimento de classe)⁸, que ganham força à medida que confluem com partidos neoliberais – e inclusive os ditos “trabalhistas” – gradativamente apoiados pela nova classe *white collar*. Portanto, segundo Paschoal, 2017:

A importância da cultura e do consumo nas cidades pós-industriais seriam chave para explicar a ocorrência da gentrificação e elas teriam uma estreita relação com as mudanças na estrutura produtiva do capitalismo, na divisão do trabalho, no aumento da concentração locacional dos trabalhadores do setor de serviços no centro urbano e pelo fortalecimento no campo político dessas ideias liberais. (Paschoal, 2017)

Em outras palavras, a “cultura” de consumo nessa “nova” sociedade serve como explicação da gênese do processo de gentrificação para Ley (Ley, 1980 *apud* Paschoal, 2017). Por outro lado, o autor pondera que ela é decorrente das relações de trabalho, do surgimento de uma nova classe média assalariada e dessa mudança do padrão de consumo dessa nova classe.

A teoria de Ley com relação a gentrificação dá conta de sua visão do consumo, identificando sua ligação com as relações de trabalho e o papel da

⁸ É estranha a abordagem do autor nesse sentido, pois o que mudou foi justamente a estrutura produtiva. São mudanças materiais nas relações de produção que conduzem a mudanças nos níveis de renda, de consumo e, somente na ponta do processo podemos falar em certa "cultura" de consumo distinta. Por essas razões, sempre a expressão surgir, a colocaremos entre aspas, haja vista não concordarmos plenamente com seu uso, devido à sua ambiguidade.

“cultura” do consumo da nova classe média assalariada, porém, deixa em segundo plano o papel da produção no processo de gentrificação e, como veremos ao analisarmos a teoria de Smith, são simbióticas e indissociáveis na compreensão do modo de produção capitalista.

A outra teoria da gentrificação vem através dos estudos do geógrafo escocês Neil Smith, que recorre à economia política urbana para explicar a volta dos investimentos imobiliários nas áreas centrais degradadas e desvalorizadas, entendendo que a expansão da gentrificação, principalmente a partir da fase de consolidação e sua posterior generalização, representa o avanço da ideologia neoliberal no espaço urbano. (Paschoal,2017). Segundo Smith, as causas do processo de gentrificação podem ser compreendidas na conjuntura de argumentos globais e locais.

Os argumentos globais focam nas questões estruturais do desenvolvimento desigual⁹ do capitalismo representado pela existência de economias desenvolvidas e subdesenvolvidas, também ocorrendo no espaço urbano. Esse desenvolvimento desigual é abordado por três aspectos:

O primeiro se refere à tendência contraditória no sentido da uniformização e, dentro do mesmo processo, da diferenciação das condições e níveis do desenvolvimento urbano, onde a padronização refere-se à busca da relativização das distâncias¹⁰, a busca da ampliação de seus mercados

⁹ Me refiro ao que Trotski (1932) trata como desenvolvimento desigual e combinado – uma ampliação do termo desenvolvimento desigual amplamente utilizado por Marx e Lenin - onde países relativamente atrasados não conseguem mais um desenvolvimento orgânico semelhantes às atravessadas pelos países adiantados algumas décadas antes, por conta do imperialismo, onde esse país menos desenvolvido passou por um processo combinado de desenvolvimento e subdesenvolvimento. Esse processo se dá com uma combinação de um setor moderno normalmente dominado por estrangeiros ou desenvolvido pelo Estado, e um setor "tradicional" normalmente ultrapassado e dominado pela elite econômica desse país. Isso causa uma remessa constante de capital desse país para o exterior, ou é concentrado por essa elite econômica, com esse excedente econômico não sendo acessado para o seu reinvestimento e desenvolvimento (em tecnologia, educação e melhora da qualidade de vida do setor produtivo), mas o que ocorre é o seu subdesenvolvimento, de corrosão de seu potencial desenvolvimento, e uma parte significativa do capital monetário acumulado para a poupança, a usura e a especulação imobiliária (Bottomore, 2012).

¹⁰ A melhoria da eficiência do transporte e das telecomunicações no capitalismo, ampliam seu mercado consumidor e diminuem o tempo de transporte e pedidos de produtos no capitalismo. Um exemplo disso é o quanto demoraria na década de 1970 fazer uma compra e receber um produto, por exemplo da China até o Brasil e como esse mesmo pedido seria feito agora em 2024. Ou seja, as telecomunicações e os meios de transporte/ logística sendo mais baratos e mais eficientes fomentam a expansão do mercado, integração econômica e mudança na organização espacial.

consumidores, otimização da produção e da logística a fim de maximizar a acumulação de capital. Já a diferenciação refere-se ao nível de desenvolvimento urbano que, dependendo de países ou regiões ocupam níveis de desenvolvimento muito discrepantes. Podemos observar essa diferenciação na divisão internacional ou regional do trabalho, além da maior centralização do capital em países, regiões ou cidades, com essa diferenciação também podendo ser observada no caso já estudado de Nova York, onde o trabalho administrativo se manteve na cidade, mas a produção foi descentralizada para locais economicamente e tributariamente mais interessantes.

O segundo se refere aos mecanismos de valorização e desvalorização do ambiente construído, que se refere ao tempo elevado que um imóvel leva para retornar o investimento em forma de lucro ou renda. Ao mesmo tempo, o período para a depreciação desses imóveis também seria extenso, e o fato dele ser um capital estático, ou seja, não vai a lugar nenhum, faz com que o período para sua renovação seja elevado, tornando o imóvel um produto ambíguo, já que esse é um meio para a acumulação do capital e, simultaneamente, uma barreira para acumulações futuras, o que faz com que o capital imobiliário procure outras localidades para empreender – ampliando diferenciações espaciais – até que esse primeiro imóvel esteja degradado o suficiente para que valha os custos para que esse dê espaço para um novo empreendimento. Para Smith, toda essa dinâmica é uma das razões pelas quais se processa a suburbanização.

O terceiro e último aspecto global se refere também ao reinvestimento e ritmo da desigualdade, onde um local recebe volumosos investimentos em detrimento de outros.

Em resumo, os argumentos globais nos mostram que o desenvolvimento desigual, seguido do mecanismo de valorização e desvalorização do ambiente construído no espaço urbano e o reinvestimento em ritmo desigual favorecem o que Smith chama de movimento de âncora do capital imobiliário, onde algumas regiões seriam privilegiadas, enquanto outras passam pelo processo de suburbanização para seu posterior redesenvolvimento e reabilitação em um momento mais rentável a fim de impulsionar os lucros. A explicação para essa alternância se dá através do diferencial de renda ou “*rent gap*”, que será explicado a seguir com os argumentos locais.

Podemos, no entanto, compreender o que seriam os processos de produção e de consumo, e como essas etapas se relacionam sob a luz da teoria marxista. De maneira simplificada, Marx (2011) define a produção como a apropriação dos bens da natureza pelo homem para satisfazer às necessidades humanas. Já o consumo, é a etapa onde os produtos se tornam objetos do desfrute, da apropriação individual. Assim, a relação entre essas duas etapas não pode ser explicada de maneira tão simplificada, pois é complexa.

Ainda segundo Marx (2011), “A produção medeia o consumo, cujo material cria, consumo sem o qual faltaria o objeto. Mas o consumo também medeia a produção ao criar para os produtos o sujeito para o qual são produtos. Somente no consumo o produto recebe o seu último acabamento”. Isso demonstra que a produção e o consumo são interdependentes, e que a finalidade da produção é o consumo e o consumo não existe sem a produção.

Ainda segundo o autor, o consumo produz a produção duplamente: 1. O consumo produz a produção já que o produto só se torna efetivamente um produto quando este é consumido. Podemos usar de exemplo que uma roupa só deixa de ser apenas um tecido quando é vestida. Uma casa só é de fato uma casa quando é habitada; 2. Na medida que o consumo cria a necessidade de nova produção, criando o estímulo da produção, uma vez que o consumo reproduz a necessidade.

Já do lado da produção produz o consumo triplamente: 1. A mais simples de todas, ela oferece ao consumo o material, o objeto a ser consumido, já que o consumo sem o objeto não é consumo; 2. Oferece ao consumo a sua determinabilidade, o seu fim. Assim como o consumo dá a finalidade ao produto, o produto dá a finalidade ao consumo; 3. A produção não produz apenas o objeto de consumo, o produto, mas também o modo que esse será consumido. Marx exemplifica esse conceito com a seguinte analogia: " a fome que sacia com carne cozida, comida com garfo e faca, é diferente da fome que devora a carne crua com unhas e dentes". Esse modo pode ser direto ou indireto, fornecendo à necessidade um material, mas também uma necessidade ao material. Ou seja, pode ser direto, gerando alimentos para matar a fome das pessoas, ou indireto, criando um modelo de celular e criando a necessidade nas pessoas de ter o último modelo. Então, podemos afirmar que a produção cria também os

consumidores. Assim sendo, a percepção do objeto pelo consumidor desempenha um papel crucial na criação da necessidade. Na economia é muitas vezes ilustrada como oferta e demanda, entre objeto e necessidades, entre necessidades socialmente criadas e naturais.

No entanto, segundo Smith, o movimento predominante nessa relação seria o da produção através da busca do capital imobiliário por lucros, através do diferencial de renda, com o estilo de vida, preferências e demandas da parte do consumo contribuindo de forma secundária para o processo de gentrificação. No entanto, sabemos que o capital imobiliário somente investe em áreas da cidade que considera haver uma demanda solvável, ou seja, a dialética da produção e do consumo que abordamos acima.

Em relação à renda diferencial, “segundo Smith, essa seria o principal fator a explicar a ocorrência da gentrificação em determinadas áreas” (Paschoal, 2017, pág. 19). Isso se deve ao fato de que essa renda diferencial estimula os investimentos imobiliários na região, uma vez que, de maneira simplificada, é a diferença entre a renda potencial de um terreno e o valor do investimento¹¹. Quanto maior for essa diferença, maior será o capital acumulado pelos agentes imobiliários. Noutros termos, a ponta de lança do processo está na especulação e na ação dos capitais imobiliários por investir nessa área. A partir da ação desses agentes, todo o aparato bancário, estatal, de seguros etc., é posto em marcha para viabilizar a aquisição desses imóveis por parte dos segmentos sociais de renda média.

Já os argumentos sociais vêm para confrontar as teorias que identificam sua gênese na classe média emergente, como a de David Ley. Ou seja, para Smith, responsabilizar essa classe média implicaria que essa nova classe média seja diferenciada, com uma renda desproporcional, já que analisando os dados da redistribuição de renda dos EUA entre 1967 e 1992, é possível observar uma estabilidade estatística, não sendo condizente com o poder de compra necessário para ser a causa desse processo. Smith concorda que a estrutura do trabalho e a composição da renda familiar mudou drasticamente, porém, mesmo

¹¹ E quanto mais o poder público e a própria cidade se densifica ao redor do terreno, com infraestruturas, proximidades a diferentes equipamentos urbanos etc. mais valorizado se torna essa porção de terra urbana. Essa é a lógica inclusive do processo de especulação.

esse possível aumento de renda da nova classe média não implicaria necessariamente no aumento da demanda por casas nas áreas centrais da cidade ou na centralização de empregos administrativos na mesma região de modo automático.

A relação da reestruturação social combinada com a gentrificação fica mais evidente quando Smith afirma que ela só tem início a partir de um diferencial de renda favorável e numa mais ampla reestruturação política e econômica. E finaliza que “a relação entre produção e consumo é simbiótica, porém, predomina o movimento do capital na procura pelo lucro.”

Comparando as definições de produção e consumo, notamos que Smith reduz a segundo plano o papel do consumo no processo de gentrificação, apesar de concordar com sua simbiose, porém, analisando o trabalho de Marx, observamos que o papel de ambos os processos é igualmente importante, uma vez que um não existe sem o outro.

Em síntese, a teoria de Smith para a gentrificação se dá através dos argumentos globais, locais e “sociais”, com o primeiro se referindo ao desenvolvimento desigual e contraditório do capital e em específico do capital imobiliário em promover a suburbanização de determinadas áreas. O segundo se refere ao mutualismo entre a produção e o consumo, sendo o consumo o protagonista nessa relação, uma vez que sua busca pelo acúmulo de capital é incessante e, utilizando-se do diferencial de renda para retornar seus investimentos a áreas centrais degradadas. O último argumento social sendo idealizado para refutar as teorias que identificam a nova classe média como responsável pelo processo de gentrificação através de seu consumo, demonstrando que, apesar de haver uma grande reestruturação nas relações trabalhistas e culturais, a justificativa primária do processo de gentrificação é o diferencial de renda, ou seja, são relações sociais intrínsecas ao modo de produção capitalista.

Observando as teorias de Ley e Smith verificamos que, consideradas individualmente, ambas parecem falhas em algum momento, já que se utilizando apenas de suas teorias, Ley falha em explicar a generalização da gentrificação apenas com o consumo, e Smith falha em explicar os locais exatos onde a

gentrificação ocorre apenas olhando a produção. Smith (2007) até reconhece a importância das mudanças sociais para a gentrificação, mas ainda assim, a considera como coadjuvante para o processo de gentrificação. Entendemos, no entanto, que a capacidade de consumo não pode ser coadjuvante: um capital imobiliário empreende extensos estudos de mercado antes de operar no mercado e produzir, embora muitas vezes incorra em falhas que levam inclusive a crises imobiliárias (estouro de bolhas etc.). Porém, para entender o processo de gentrificação é necessário entendermos a complementaridade dessas teorias, uma vez que, nas palavras de Ribeiro, (2018):

Sem a atividade econômica os investimentos não se realizam e a gentrificação não ocorre, mas sem as mudanças culturais e comportamentais de uma nova classe de cidadãos que leva a uma alteração das preferências individuais na cidade também não. (Ribeiro, 2018, p. 1341).

Visto até agora o conceito de gentrificação e as teorias para explicação de sua origem e motivações, vemos que seu conceito vem de estudos feitos entre os anos 60 e 90 do século XX, especialmente em países anglo-saxões, porém, vários estudos mais recentes tem demonstrado e trazido casos que fogem dessa visão clássica de gentrificação, que seria a de uma área anteriormente próspera que foi suburbanizada e ocupada por indivíduos das classes mais baixas e que posteriormente, passaram por um processo de substituição de seus moradores por indivíduos pertencentes a classe social mais elevada, além, de passar por um processo de revitalização. Esses novos estudos por sua vez, trazem processos de gentrificação como "gentrificação de espaços públicos", "gentrificação comercial" e "gentrificação de novas construções".

"Gentrificação de espaços públicos": Esse novo estilo de gentrificação apontado por vários autores, em especial por Zukin (1995) trata das transformações do espaço público que, junto com sua reestruturação e revitalização, acompanham novas normas e regras, explícitas ou implícitas, que acabam excluindo seus frequentadores habituais e substituindo por indivíduos de maior poder aquisitivo. Um exemplo desse tipo de gentrificação é o que aconteceu na região do bairro da Luz em São Paulo, onde houve essa tentativa de substituição dos frequentadores dessa região. Esse exemplo será retomado e explicado em detalhes quando falarmos de exemplos na América Latina.

"Gentrificação Comercial": Esse estilo, segundo os autores que tratam dessa modalidade (Criekigen; Fleury,2006) abordam como uma iniciativa de comerciantes de uma região reestruturarem e remodelarem seus comércios, buscando a formação de novos espaços de consumo que atraem clientelas mais abastadas, que passam a frequentar o local. Esse processo conseqüentemente acaba por excluir seus antigos frequentadores por conta de seu baixo poder aquisitivo. E ainda, segundo Criekigen (2006), foi pouco estudado na teoria original da gentrificação, já que essa prioriza o processo nas residências, mas a gentrificação comercial é um reflexo da gentrificação residencial e/ou da gentrificação de espaços públicos.

"Gentrificação de novas construções": Dentre as três apresentadas é a mais próxima do conceito clássico da gentrificação. Utilizada por Davidson e Lees (2005) consiste na construção de moradias de alto padrão em áreas centrais e industriais. Esta se diferencia na questão da retirada dos antigos moradores, já que neste caso, as construções são novas e construídas em terrenos que não eram utilizados como residências, essa substituição se torna mais sutil, embora ainda seja presente na forma de uma remoção indireta, por conta dos novos padrões de consumo e moradia estabelecidos no local e em seu entorno, bem como o caráter "sedutor" das ofertas do capital imobiliário ao antigo morador, para que venda a eles seu imóvel. Um exemplo desse modelo de gentrificação é o local de estudo desse trabalho, o bairro do Cacupé em Florianópolis, já que era um local ocupado por pescadores e agricultores familiares, terrenos grandes sem a utilização específica de residência, que vem sendo substituído por condomínios horizontais e verticais de alto padrão. Esse exemplo será amplamente debatido no decorrer deste trabalho.

Recentemente, verificou-se uma forte defesa para a ampliação do conceito de gentrificação para atender aos casos que, apesar de não se adequarem totalmente às métricas clássicas do conceito, possuam relação com o contexto e às conseqüências da gentrificação nas cidades. Esse apelo pela ampliação do tema se justifica por conta da globalização da gentrificação e à infinidade de contextos em que esse acaba por ser inserido, por conta de ser um fenômeno intrínseco do capitalismo, como por exemplo na América Latina, que será debatido a seguir.

A fim de ampliar esse conceito sem que esse acabe por se banalizar, há uma definição de parâmetros mínimos e rígidos. Segundo Ribeiro (2018), esse "núcleo rígido" se concentra em dois elementos, "as intervenções físicas" que seriam a entrada do capital para a construção ou revitalização daquele local e a "substituição de população" que se refere a substituição de antigos moradores de baixo poder aquisitivo por aqueles pertencentes às classes média e alta com maior poder aquisitivo. Essas duas características, então, definem o "núcleo duro" do processo de gentrificação para que esse ainda seja relevante, e não um conceito vazio e sem utilidade. Contudo, sabemos que os conceitos não são imutáveis (Lenin, 1916) e ao redor desse "núcleo duro", há muitas nuances relativas ao contexto social, econômico e cultural.

2.3 GENTRIFICAÇÃO NA AMÉRICA LATINA

Essa gentrificação até agora apresentada foi criada e estudada a partir e para os países desenvolvidos, mais especificamente países da Europa e América do Norte, porém, esse processo não ocorre apenas nos países desenvolvidos, também está presente nas regiões ao sul da linha do Equador. Portanto, se faz necessário compreender como, em quais condições e em que contexto histórico esse processo ocorre. Para a finalidade desse estudo analisaremos a América Latina. Segundo Ribeiro (2018), a posição da América Latina ao longo dos últimos dois séculos, na divisão social do trabalho capitalista, ocupou uma posição predominantemente de fornecedora de matérias primas e consumidora/importadora de produtos industrializados complexos e tecnologia, o que gerou uma posição muito desfavorável no mercado internacional.

O processo de gentrificação surge simultaneamente com o capitalismo complexo e seu regime de acumulação flexível, que substituiu o regime fordista, em um contexto onde, de acordo com Paschoal (2017), entre o final do século XIX e início do século XX, as elites coloniais que moravam nas principais áreas das cidades latino-americanas deslocaram suas residências para bairros ou áreas fora dos centros da cidade por conta do desenvolvimento de estruturas viárias e meios de transporte, tanto privados como públicos, mais eficientes,

somando ao fato de terem recursos para arcar com os custos de moradias maiores e mais confortáveis. Essa tendência, assim como no caso de Nova York, fez com que o preço dos aluguéis na região central das cidades caísse, tornando-se acessível à população de baixa renda, que era atraída pela proximidade de postos de trabalho e serviços públicos como hospitais, escolas e transportes melhores.

Até agora, a América Latina passou por um processo muito parecido com o de Nova York no pós-guerra, mas o que muda? Ainda segundo Paschoal (2017), a América Latina possuía um grau de segregação social e um alto nível de informalidade¹². Nesse contexto, onde há uma alta demanda por moradias e informalidade, para maximizar o lucro dos proprietários, muitos prédios são subdivididos ilegalmente e em muitas e pequenas partes, gerando assim o que no Brasil são conhecidos como cortiços. Esses cortiços, segundo John J. Betancur em seu artigo *Gentrification in Latin America: Overview and critical Analysis* de 2014 afirma que são uma “benção e uma maldição”. A “benção” é o acesso facilitado aos serviços essenciais e postos de trabalho à população de baixa renda, conforme a existência de proximidades urbanas. Já a “maldição” se refere as condições das moradias em que essa população era sujeitada, já que nem os proprietários, quando a ocupação não era fruto de invasão, e nem o poder público, tinham a intenção de investir nessas áreas para melhorar a qualidade de vida desses moradores. Um bom exemplo desse descaso pode ser observado na passagem do livro da autora Maria Inês Sugai (2015) *Segregação Silenciosa: Investimentos públicos e dinâmica socioespacial na área conurbada de Florianópolis (1970-2000)*, onde fala do caso do Rio da Bulha, atual avenida Hercílio Luz, onde se situavam diversos casebres e cortiços na cidade no final do século XIX:

Um dos problemas mais graves enfrentado pela administração municipal vinculava-se, portanto, aos problemas sociais relacionados aos moradores dos cortiços e favelas e à saúde pública(...)A incapacidade de gestão desse quadro urbano, fruto da nova condição político-econômica, certamente fortaleceu a

¹² Informalidade se refere refere-se a atividades econômicas ou relações de trabalho que ocorrem fora do escopo da regulamentação ou fiscalização do governo, podendo causar implicações em termos de segurança social, direitos trabalhistas e arrecadação de impostos. Segundo Paschoal (2017) “(...) o funcionamento do setor informal como uma importante maneira de reduzir os custos de certas empresas do setor formal e baratear a reprodução da força de trabalho. Portanto, a presença desse setor informal não deveria ser entendida como um anacronismo, mas estritamente relacionado com a reprodução capitalista nessas cidades.

separação socioespacial, impulsionando o processo segregador. (Sugai, 2015, p. 58).

O Rio da Bulha fica a leste da Praça do Palácio, atual Praça XV. Em seu entorno, no final do século XIX, início do XX, viviam lavadeiras, pedintes, soldados e marinheiros de baixa patente. Também foi o local onde sua população aumentou por conta do fim da escravidão em 1888. Era um local de cortiços "baratos e sem conforto", com pessoas vivendo em péssimas condições sanitárias, se amontoando em casas de janela e porta, pequenas, mas podendo ser compartilhada por até 10 pessoas. Essas casas tinham proprietários com melhor condição financeira, mas que investiam nessas casas para aumentar seus lucros ou para uma segurança financeira. (Lehnen, 2021)

Figura 1: Cortiços do Beco Irmão Joaquim (próximo ao Rio da Bulha) final da década de 1910, do lado esquerdo, as primeiras casas demolidas.



Fonte: Do Mar ao Morro. (Santos, 2009).

Nessa época, uma série de enfermidades e epidemias se espalhavam pelos centros urbanos, afetando pessoas independentemente de raça ou capacidade financeira, porém, os ricos e influentes viam "o outro" como responsável pelas mazelas, já que o entorno do Rio da Bulha era tido como local onde as epidemias surgiam primeiro. Além disso, o pensamento positivista da época incentivava uma reformulação urbana a fim de se distanciar do "passado selvagem e bárbaro" e alcançar aquilo que era considerado "civilizado".

Isso fez com que uma série de medidas fossem impostas, como leis contra a vadiagem, cobrança de taxas para o comércio ambulante à volta do mercado

público, a proibição do transporte de lenha do Morro do Antão por canoas, a proibição de criações animais na região urbana da cidade, a proibição de reformas em cortiços e até mesmo chegando ao ponto de promulgação de uma lei que autorizava a "desapropriação por necessidade pública". Essas medidas afetavam principalmente aqueles que, por conta de sua condição social, eram considerados "de má fama".

Com todas essas medidas, os mais pobres foram forçados a deixar o local em que viviam e migrar para as encostas dos morros, dando origem a comunidades como a do Morro da Caixa e o Morro do Mocotó, entre outras, com suas antigas casas sendo demolidas, o rio canalizado e duas pistas construídas de cada lado do rio, sendo estas chamadas de Avenida do Saneamento, hoje sendo conhecida como Avenida Hercílio Luz.

Figura 2: Avenida do Saneamento, década de 1920.



Fonte: Do Mar ao Morro. (Santos, 2009).

Figura 3: Avenida Hercílio Luz em 2023



Fonte: ND Mais (2023)

Podemos deduzir a mensagem passada pelo governo da época, uma vez que o termo “bulha” se refere a desordem, barulho, confusão de ruídos (Lehnen, 2021). Esta nomenclatura era, portanto, uma forma pejorativa de retratar a área do entorno do rio, menosprezando a população que o envolvia. Já saneamento tem a definição de ação ou efeito de sanear, tornar são, habitável. Em suma, nota-se a acentuada segregação socioespacial presente na América Latina a partir do exemplo de Florianópolis, com essa segregação se mantendo ao longo dos anos.

Com a globalização e o advento do capitalismo avançado, o regime de acumulação flexível e o pensamento neoliberal trouxeram o fenômeno da gentrificação, mas essa, por conta da já referida segregação socioespacial, o elevado nível de informalidade e a diminuída população de indivíduos pertencentes às classes média e alta, em comparação com a população de países desenvolvidos, fizeram com que a gentrificação na América Latina não se tornasse um fenômeno orgânico como era nos países do norte, uma vez que essa ocupação e uso do centro pela população de baixa renda, representa um ponto de resistência para a entrada dos gentrificadores e seus investimentos, uma vez que aquele espaço apresenta várias condições não valorizadas pelas classes dominantes (Segundo Paschoal, as características valorizadas pelas

classes dominantes eram “a segurança, os comércios direcionados ao seu consumo, o monopólio do uso daquele espaço por pessoas de igual renda e a presença de elementos estéticos associados ao imaginário de “limpeza””.(Paschoal, 2017, p. 34)). Alterar todas essas condições estavam longe de serem intervenções pontuais, o que tornava essas regiões centrais com um baixo potencial gentrificador. Por conta desse baixo potencial, o Estado acaba por assumir esse papel, muitas vezes utilizando o seu monopólio da utilização da força para retirar esses indivíduos das classes populares a fim de renovar e revitalizar aquela região. Daí os níveis de violência serem tendencialmente maiores nos casos latino-americanos, de maior envergadura e com resultados nefastos. Vide o caso debatido por Mariana Fix (2004), na Operação Urbana Águas Espraiadas, em São Paulo, onde houve amplo uso da força e da dissuasão para a retirada da população do local.

Outro exemplo desse uso da força é o caso do processo de renovação iniciado no bairro da Luz na cidade de São Paulo. Bairro que abrigava a elite paulistana e concentrava a indústria ferroviária da região entre o final do século XIX e início do século XX. Com o declínio da indústria ferroviária e a saída de seus antigos moradores mais abastados, a região foi ocupada por indivíduos de baixíssimo poder aquisitivo, com prédios tornando-se cortiços ou simplesmente abandonados e posteriormente invadidos e ocupados. O bairro agora estava repleto de vendedores ambulantes, pessoas em situação de rua, prostitutas, traficantes e usuários de drogas, dando origem a “Cracolândia”.

Figura 4: Cracolândia em 2018



Fonte: R7São Paulo

Por conta de um programa federal de renovação do patrimônio (Betancur, 2014), o governo de São Paulo destinou milhões de dólares para transformar essa área em um polo de cultura, lazer e turismo. Para isso, aqueles que lá viviam sofreram com o policiamento pesado, câmeras de vigilância, fiscalização e supervisão rigorosa e uma série de operações de despejo das classes mais baixas. A violência dessas operações foi tanta que chamou a atenção de agências de direitos humanos, que utilizando direitos constitucionais e a retórica de pluralidade e inclusão social, exigiram a suspensão do projeto até que acomodações estivessem disponíveis para a realocação dessa população. Por conta disso, esse processo de gentrificação ficou restrito às instituições já restauradas e aos espaços culturais.

Figura 5: operação policial na Cracolândia.



Fonte:G1 São Paulo

O Estado toma essa posição de articulador do processo de gentrificação por conta da nova divisão social do trabalho no neoliberalismo e a seu modelo de gestão urbana empresarial, onde o Estado é gerido como uma empresa já que, “as cidades estão submetidas às mesmas condições e desafios que as empresas.” (Vainer, 2000, p.1). Isso se deve a nova divisão social do trabalho que, nas palavras de Ribeiro (2018):

A nova divisão social do trabalho entre as cidades capitalistas surge com as mudanças para um estágio de capitalismo avançado, em um regime de acumulação flexível. Estas mudanças levaram à emergência das cidades globais, isto é, cidades que concentram capitais culturais e intelectuais únicos, funções de controle e comando das atividades econômicas. Estas atividades, por sua vez, encontram-se cada vez mais dispersas em cidades das mais diversas regiões do globo, em posição hierárquica inferior às cidades globais, mas com vantagens em termos de custo e alocação e produção. Este cenário de reestruturação urbana não se dá apenas no aspecto físico das cidades, mas também passa por uma reestruturação das classes sociais, da produção e do consumo nos centros urbanos. (Ribeiro, 2018, p. 1337e 1338)

Em outras palavras as cidades não consideradas globais (Betancur, 2014), devem se destacar a fim de garantir sua inserção nos circuitos globais e de atrair novos investimentos e consumidores para a circulação e ampliação de sua economia e, para isso, é necessária uma reestruturação. Essa pressão

sobre os Estados para sua reestruturação de forma indireta pelo capital, mas também de forma direta, imposta por órgãos internacionais como o FMI (Fundo Monetário Internacional), o Banco Mundial e até mesmo a UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura).

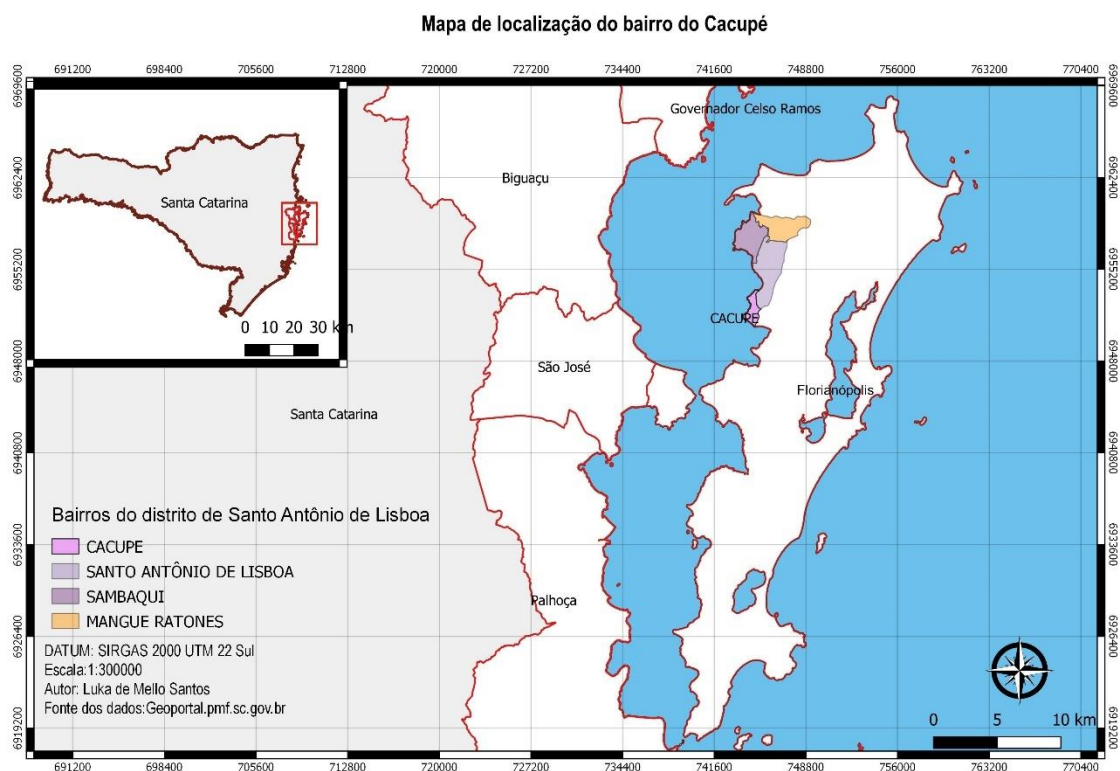
Uma cidade que se destacou na América Latina foi a cidade de Florianópolis, que conseguiu a fama de ser uma “ilha do primeiro mundo”, preservada, com boa infraestrutura, paisagens deslumbrantes favorecendo o turismo, com uma população de renda elevada e alta expectativa de vida. Essa fama não foi obra do acaso, mas sim construída. No final da década de 1980, o governo local vinha trabalhando em uma forte estratégia de *marketing* para ampliar o turismo e atrair investimentos. Inicialmente lançada com o *slogan* de “paraíso internacional” e, com a criação do bloco do Mercosul, a cidade se lançou como “A capital turística do Mercosul”, o que segundo Sugai (2015) “deveria consagrá-la como polo turístico internacional e, ainda, como a sede de um novo polo de investimentos e de indústrias de alta tecnologia.” (Sugai, 2015, p.27).

Toda essa publicidade também gerou e tem gerado uma forte migração de pessoas de alto e médio poder aquisitivo em busca de qualidade de vida, trazendo ainda mais investimentos e tornando a cidade cada vez mais elitizada, nesse caso, “expulsando” a população de menor renda para a área continental da região.

2.4 A HISTÓRIA DO BAIRRO DO CACUPÉ E SUA ESTRUTURAÇÃO.

O Cacupé, em Carijó, “verde por trás do morro” (Pereira,1999. *Apud*. Jesus, 2011), é um bairro situado na margem da baía norte da Ilha de Santa Catarina e faz parte do distrito de Santo Antônio de Lisboa. Faz divisa ao norte com o bairro que dá nome ao distrito e ao sul com o bairro Saco Grande.

Figura 6: Mapa de Localização do Cacupé



Fonte: Produção própria.

Sua ocupação vem a cerca de 5 mil anos pelo “homem do Sambaqui” e posteriormente por indígenas Tupi-Guarani. Em 1748 a coroa portuguesa determinou o povoamento da Ilha, onde até o ano de 1756, mais de quatro mil imigrantes provenientes da Ilha dos Açores e da Ilha da Madeira foram transportados para a cidade. (Körbes, 2008). No período dessa ocupação do território, cada casal recebeu um lote de terra para o plantio, mas, por conta da abundância de terras desocupadas e costumes desses povos, essas foram

aproveitadas de forma comunal, para o desenvolvimento da agricultura de subsistência que, juntamente com a pesca, eram as atividades predominantes (Körbes, 2008).

Por conta da geografia da ilha, as planícies eram ocupadas principalmente pela “pequena produção mercantil açoriana”, que desenvolveram esse cultivo de subsistência em pequenas propriedades, se destacando pelo cultivo de mandioca, atendendo o consumo local, o pagamento de obrigações com a coroa e, futuramente, o consumo externo, mas também produziam feijão, milho, laranjas e outras frutas, além da prática da pecuária e da pesca artesanal.

Esses povos, por conta da dificuldade de locomoção entre os assentamentos, se dividiram em freguesias, sendo uma dessas a de Santo Antônio de Lisboa, que em sua origem recebeu o nome de Nossa Senhora das Necessidades, nome dado posteriormente à igreja do bairro (Mireles, 2019). Essa freguesia era inicialmente composta por grande parte da região norte da ilha, exceto os atuais bairros do Rio Vermelho e Ingleses, que por conta da geografia do local, pertenciam à freguesia da Nossa Senhora da Conceição de Lagoa. Com o passar das décadas essa freguesia foi se dividindo, com vários novos bairros se emancipando, até restarem apenas os que atualmente compõem o distrito de Santo Antônio de Lisboa, que são os bairros do Sambaqui, Santo Antônio de Lisboa e Cacupé.

Na parte norte do bairro do Sambaqui havia um porto e um posto de alfândega. Isso fez com que essa parte concentrasse toda a produção do norte da ilha para o escoamento da produção agrícola. O porto era considerado muito bom, já que contava com uma boa proteção contra os ventos, dispunha de uma excelente água potável e sua proximidade com as fortalezas de São José da Ponta Grossa, Ratonas e Santa Cruz de Anhatomirim, o tornavam um local perfeito de abastecimento para as embarcações que trafegavam pela costa (Körbes, 2008).

Por conta dessas vantagens, a freguesia de Nossa Senhora das Necessidades, atual Santo Antônio de Lisboa, se torna uma das mais movimentadas da ilha, nos séculos XVIII e XIX (Körbes, 2008).

Durante o século XVIII, por mais que houvesse algum tipo de comércio e a região norte da Ilha fosse uma das mais importantes na época, a pobreza ainda rondava a população. Esse fato se deve por conta da falta de estímulo para o aumento da produção, uma vez que a produção da farinha de mandioca era basicamente para a subsistência, com o pouco excedente sendo cedido para a coroa portuguesa como forma de obrigação com a coroa, que se encarregava de comercializar a farinha de mandioca com o objetivo de lucrar e fortalecer suas alianças com o capital comercial, dependente de Portugal, com os agricultores dificilmente recebendo algo em troca. Não obstante, a falta de circulação de dinheiro na região, uma vez que até mesmo os soldados baseados nos fortes chegaram a ficar 82 meses sem o recebimento de soldo (Jesus, 2011) fazia com que a produção fosse principalmente para a subsistência e não focada no excedente.

Com a chegada dos imigrantes alemães e italianos, que se fixaram no interior do estado, aliado ao fato de que a Ilha de Santa Catarina alterou sua produção de subsistência para uma produção de mercado, tendo assim uma pequena produção, ou pequena produção capitalista. Isso também se deve ao fim do monopólio português do capital comercial, gradativamente passando para os comerciantes brasileiros.

Diante desse crescimento econômico, os açorianos alavancaram a província de Santa Catarina, viabilizando os melhoramentos que eram feitos nas áreas da infraestrutura urbana e de serviços (Bastos, 202 *apud* Jesus, 2011). A província então poderia ser vista como uma cidade mercantil, com muitos desses comerciantes acumulando capital com a venda para os novos imigrantes e ascendendo socialmente.

Todo esse estímulo econômico que a cidade presenciava atraía cada vez mais imigrantes para a cidade durante o século XIX e seu crescimento fomentava cada vez mais a preocupação com a infraestrutura urbana e de serviços que suprissem as necessidades da população da ilha, tornando a ilha uma praça importadora de produtos de outras regiões do Brasil e da Europa.

Esses novos imigrantes, que vivenciaram a primeira revolução industrial, passaram a ganhar espaço no comércio local, aprimorando as técnicas de

produção com o conhecimento adquirido. Isso fez com que a pequena produção mercantil entrasse em decadência no século XX.

Esse movimento, motivado pela inovação das forças produtivas, permite que a parte central da ilha se torne o polo centralizador dos empresários, refletindo na infraestrutura do centro nas primeiras décadas do século XX, com a principal delas sendo a construção da ponte Hercílio Luz em 1926.

Por conta disso, a região do centro, distrito sede, vai concentrar o maior número de habitantes, já que concentra as principais atividades administrativas, políticas e funções ligadas às atividades urbanas. Nas freguesias mais afastadas – o que inclui o bairro do Cacupé –, as atividades que mais se destacam são a pesca e a pequena produção mercantil de pequenos agricultores, em sua maioria realizadas por açorianos e seus descendentes.

Por mais que a economia de Florianópolis não fosse baseada no latifúndio, e sim na pequena produção, a cidade sofreu as consequências da conjuntura nacional de priorizar a industrialização do país à importação e exportação, mergulhando assim a atividade principal do norte da ilha na decadência. Isso porque a parte norte da ilha não acompanhou a modernização trazida pelos imigrantes alemães e italianos, que acompanharam a primeira revolução industrial e migraram para o Brasil. Essa modernização acaba estabelecendo internamente um novo pacto de poder, unindo os latifundiários ligados ao mercado interno com essa nova burguesia industrial nascente, o que acabava por excluir os comerciantes de importação e exportação, que representava grande parte da elite de Florianópolis. (Pereira, 2003 *apud*. Jesus, 2011). Isso causa a decadência da pequena produção mercantil açoriana do litoral, com reflexos nos bairros por eles ocupados. Um exemplo desse declínio pode ser observado no seguinte trecho:

“Uma atividade ligada ao beneficiamento de matéria-prima desenvolvida na freguesia de Santo Antônio foi a de olaria, que era feita de forma rudimentar pela família “Pires”, por exemplo, entraram em decadência devido à melhoria na forma de produção através da mecanização do processo de produção, perdendo espaço para as novas indústrias que vão surgindo no Estado” (Jesus, 2011, p.102).

Esse exemplo demonstra a decadência de algumas famílias de açorianos que não conseguiram ascender socialmente até o início do século XX. O que salvou muitos desses foi que possuíam muitas terras, o que possibilitou uma nova dinâmica de mercado: a especulação imobiliária desses terrenos no final da década de 1980 (Jesus,2011).

Com a crise de 1929, o Brasil foi forçado a tomar medidas drásticas por conta da dificuldade em importar produtos, incentivando ainda mais a industrialização e a modernização do campo. O que acentua ainda mais a decadência da pequena produção mercantil açoriana no litoral que não se desenvolvia.

Figura 7: Foto do século XX da Casa da Alfândega, Sambaqui.



Fonte: Jesus (2011).

Com a pequena produção estagnada e as indústrias se desenvolvendo em outras regiões catarinenses, Florianópolis aos poucos a perda de influência em um contexto nacional e internacional (Bastos, 2000, *apud.* Jesus,2011). Isso faz com que a capital passe de uma cidade mercantil para uma “cidade administrativa”, fortalecendo o setor do funcionalismo público, que se torna a partir dos anos de 1930 no que mais emprega, garantindo a sobrevivência do comércio local. Nos anos de 50 e 60 do século XX, a instalação de algumas estatais como a CELESC e a TELESC, assim como a implantação de outras estruturas públicas como a UFSC e a ELETROSUL aumentam a geração de vagas nesse setor.

Já no norte da ilha, com o fim da atividade portuária por conta da priorização do modelo de transporte rodoviário, aliado ao desenvolvimento do

setor marítimo, que criavam embarcações cada vez maiores, deixava os portos de Desterro e do Sambaqui obsoletos, com o porto sendo desativado em 1968. Com o fim das atividades portuárias e a crise da pequena produção, o êxodo se intensifica, com as freguesias do norte, já a partir de 1930, sofrendo com as políticas das diferentes esferas, com uma carência de investimentos em infraestrutura e a partir de 1960, motivada pelas oligarquias locais, fazendo com que a terra passe a ser uma mercadoria, atraindo para a região grandes empreendimentos e o desenvolvimento da atividade turística.

Na segunda metade do século XX, o distrito de Santo Antônio de Lisboa – com rebatimento em Sambaqui – teve uma estagnação econômica, só reestabelecida com a construção, até a o final da década de 1960, de casas de veraneio.

Já em 1970, a construção da SC-401 trouxe aos moradores no norte da ilha a possibilidade de trabalharem no centro da cidade, por conta do acesso facilitado. Esse deslocamento diário acabou por enfraquecer os comércios locais, uma vez que, por já estarem no centro trabalhando, por lá já faziam suas compras, se utilizando também das linhas de ônibus que surgiram em 1952, com seus horários ampliados na década de 1970.

De acordo com Marcos¹³, funcionário das empresas Canasvieiras/ Fênix ele considera errado hoje, Florianópolis, ter um único valor de tarifa, para ele o valor da tarifa deveria ser por km rodado ou mesmo existir vários tipos de tarifas. Marcos, ainda relata que quando Ângela Amin era prefeita de Florianópolis (entre 1997 e 2004), chegou a criar até 8 tipos de tarifas diferentes, o que fazia com que a população (principalmente do norte da ilha) tivesse o acesso ao centro da cidade dificultado. Porém com a entrada de Dário Berger na prefeitura de Florianópolis (entre 2005 e 2013), todas as tarifas foram retiradas e se introduziu um único valor, sem qualquer tipo de estudo prévio. A partir disso, ocorreu uma ‘explosão’ de moradores no norte da ilha. desta forma estes moradores passaram a trabalhar no centro da cidade pagando um único valor de tarifa, conseqüentemente gerando também um trânsito muito maior nas vias do norte da ilha. (informação verbal)

¹³ Informação fornecida por Marcos em entrevista no dia 29/09/2023

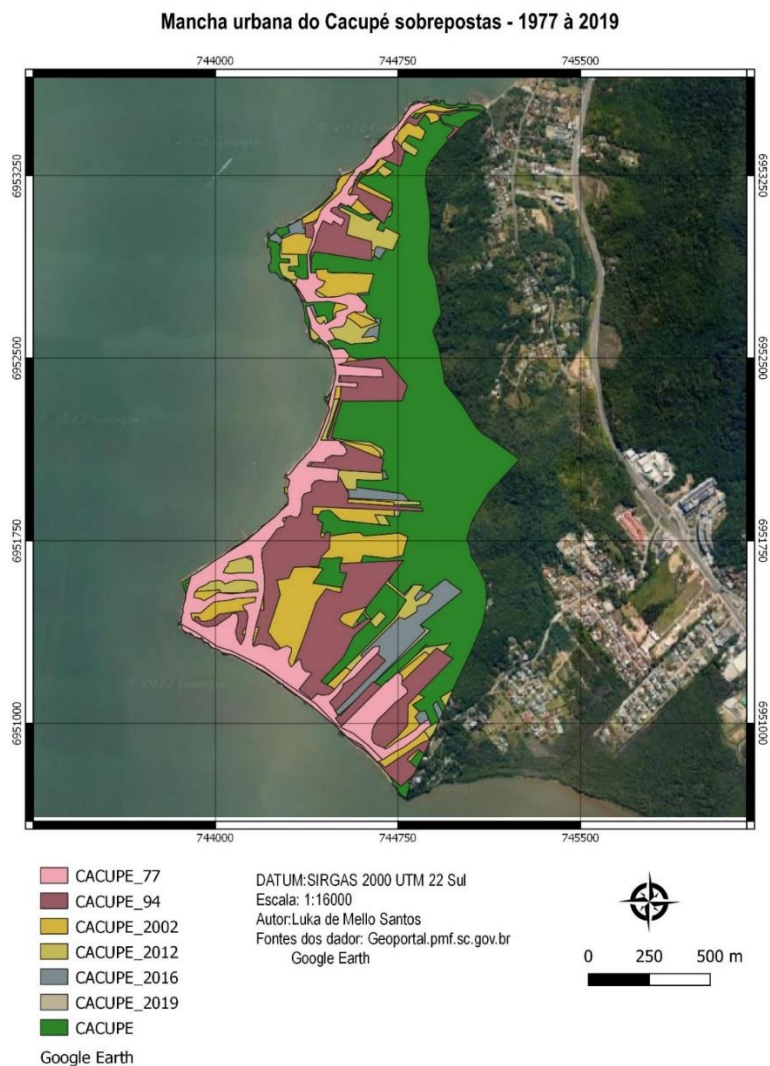
Somente em 1980, as praias de Santo Antônio de Lisboa, Sambaqui e Cacupé voltaram a crescer tornando-se bairros residenciais da capital. Foi quando o local passa a receber melhorias estruturais e de acesso. “A melhoria dos serviços, antes precários ou inexistentes, pode ser colocada como a mola propulsora das transformações que passaram a atrair novos moradores ao local, assim como posteriormente para uma população flutuante de turistas. “(Cardoso,2013, p.107). Então a população tradicional do Cacupé começa a ver seu espaço sendo gradativamente transformado por esses novos moradores que, em sua grande maioria, vinham de outras cidades, descaracterizando as formas e funções até então existentes nesse local,

Ainda de acordo com Cardoso (2013), a percepção dessa nova urbanização do bairro era diferente para cada “nativo”, que viam a composição social do bairro mudar e a união como comunidade desaparecer.

A partir dos anos de 1980, os investimentos tanto no bairro, como na estrutura viária da cidade, como foi a construção das pontes Pedro Ivo em 1981 e Colombos Sales em 1991, alteraram significativamente a dinâmica da cidade. A maior facilidade em ir e vir entre ilha e continente trouxe incrementos às atividades comerciais, e paralelamente, alargou as fronteiras da ocupação para a área continental (OLIVEIRA, 1999), além de aumentar os fluxos dentro da cidade. O bairro começa a ter uma nova urbanização de forma morosa, com cerca de 5 condomínios horizontais se estabelecendo na região somente na década de 80. Ao longo dessas décadas, o bairro foi paulatinamente se transformando de um bairro de pescadores e agricultores familiares, em um bairro de mansões e demais residências de luxo, onde, ainda de acordo com Cardoso (2013), a percepção dessa nova urbanização do bairro foi diferente para cada “nativo”, que viam a composição social do bairro mudar e a união como comunidade desaparecer. Vale apenas ressaltar que até dezembro de 2004, não havia condomínios verticais no bairro, o que, 20 anos depois estão se proliferando, com vários empreendimentos em construção ou prestes a serem lançados. Esse fato se deve a otimização dos espaços, e como veremos posteriormente na entrevista com o agente do mercado imobiliário, ao aproveitamento máximo desses espaços.

Podemos observar o constante crescimento do bairro através do mapa a seguir, referente à mancha urbana do bairro do Cacupé entre os anos de 1977 e 2019.

Figura 8: Mancha urbana do Cacupé sobreposta 1977 à 2019



Fonte: Geoportail Florianópolis (2024)

Observamos nesse mapa que as construções vão se ampliando para o leste do bairro, chegando ao ponto de subir as encostas do bairro. Esse fato, quando bem aproveitado pelos agentes imobiliários, valorizam os empreendimentos, uma vez que com a elevação, mais unidades possuem a vista mar, atributo que por ser muito desejado, eleva ainda mais os preços.

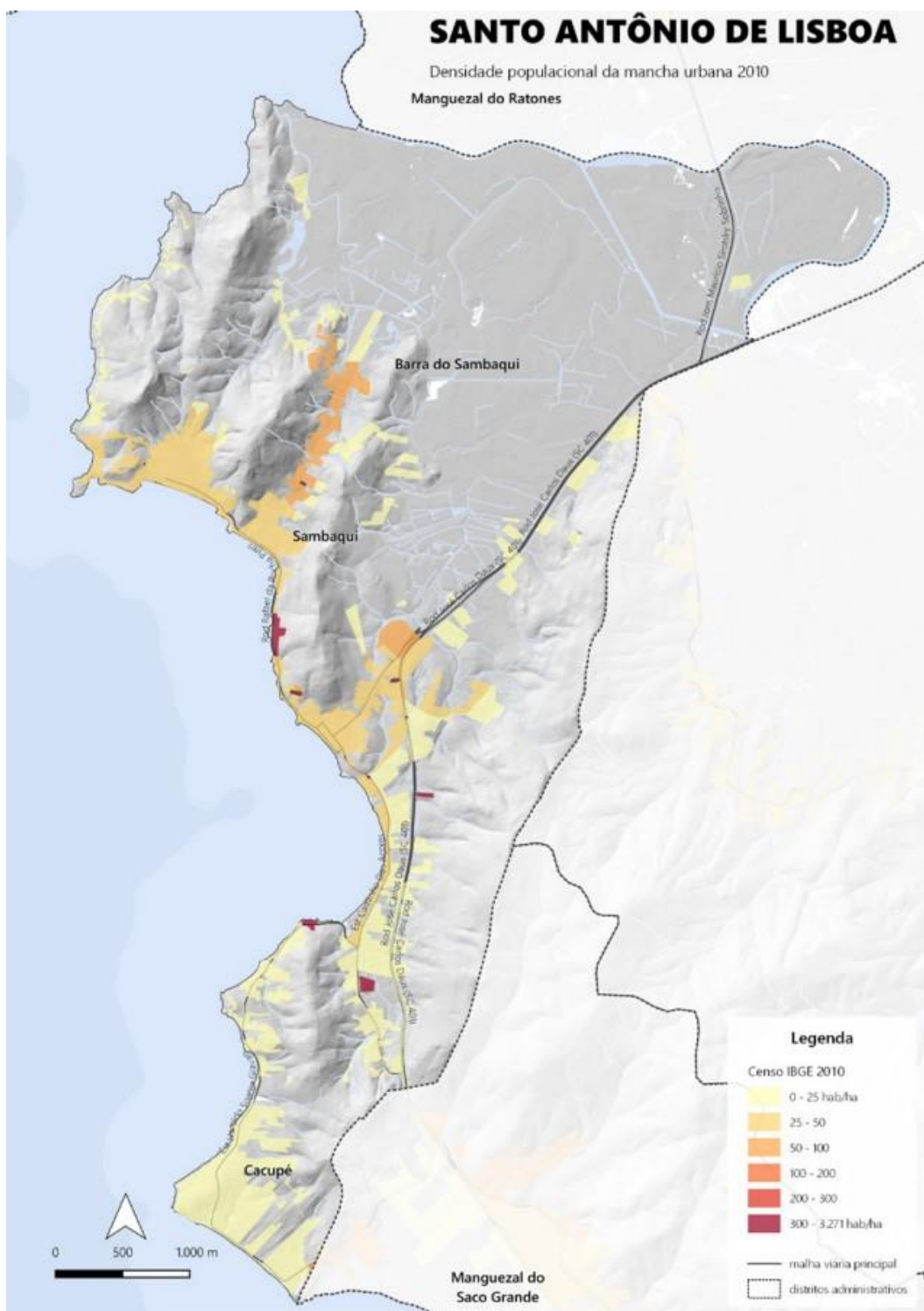
Figura 9: desenvolvimento urbano do Cacupé.



Fonte: Google Maps

Até o início dos anos 2000 a população do bairro do Cacupé beirava os mil habitantes (863), número que caiu para 601 habitantes (IBGE) em 2011. Até o momento, não houve a divulgação da contagem específica de moradores do bairro segundo o Censo de 2022. Esta queda populacional fez com que diversas incorporadoras e construtoras vissem o bairro como uma grande oportunidade para expandir o mercado imobiliário de luxo. Segundo os próprios agentes imobiliários da imobiliária Auxiliadora Predial, a paisagem do bairro, a localização, a calma e a praticidade de deslocamento foram alguns dos atrativos para a construção de novos empreendimentos no bairro Cacupé. (Auxiliadora Predial, 2023) A partir disso, se comprova o aumento do custo de vida do bairro causando a migração de vários moradores e a diminuição da população local. Como podemos perceber no mapa abaixo, onde o distrito de Santo Antônio de Lisboa, segundo o IBGE, apresenta densidade demográfica muito baixa, não superior a 25 hab./ha. Além disso, apresenta setores com densidade próxima a 0 hab./ha, devido a diversos motivos.

Figura 10: Densidade Populacional da mancha urbana 2010



Fonte: Plano diretor de Florianópolis (2022-2023)

Em síntese, observamos a trajetória do bairro do Cacupé desde os primeiros imigrantes açorianos e madeirenses, passando pelo seu apogeu entre

os séc. XVII e XIX e sua decadência no início do séc. XX, o fomento da venda de lotes para novos moradores e para especulação imobiliária até o final da década de 1980, onde o bairro começa a receber novos moradores e os primeiros condomínios horizontais, até chegarmos aos dias de hoje, onde este se transformou em um dos quatro bairros com residentes de maior poder aquisitivo da cidade, com condomínios horizontais e verticais de alto padrão.

Essa transição nos dá fortes indícios de que o bairro está realmente passando pelo processo de gentrificação. Como próximos passos, identificaremos os agentes responsáveis por esse processo e seu *“modus operandi”*.

3 OS AGENTES E SEUS EFEITOS

3.1 AGENTES TRANSFORMADORES DO ESPAÇO URBANO

Segundo Roberto Lobato Corrêa (1989), autor do livro O Espaço Urbano, existem 5 agentes transformadores do espaço urbano, com suas ações sendo

Complexas, derivando da dinâmica de acumulação de capital, das necessidades mutáveis de reprodução das relações de produção, e dos conflitos de classe que dela emergem. Essas ações incluem práticas que levam ao constante processo de reorganização espacial, que se faz via incorporações de novas áreas ao espaço urbano, densificação do uso do solo, deterioração de certas áreas, renovação urbana, relocação diferenciada da infraestrutura, coercitiva ou não, do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade. (Corrêa, 1989. P.11)

Ou seja, relações típicas do modo de produção capitalista, visando sempre os interesses daqueles com maior poder, tanto financeiro quanto político, para acumulação de capital.

Esses agentes sociais que fazem e refazem as cidades são: os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os demais grupos sociais excluídos.

3.1.1 Proprietários dos meios de produção

Eles querem terras grandes e baratas para estabelecer suas indústrias. Porém, a especulação fundiária é um problema para eles, uma vez que a especulação age e um terreno, vai onerar direta e indiretamente o faturamento dessa empresa. Diretamente por conta do valor mais elevado e indiretamente por conta da mão de obra dessa empresa, que ou teria de morar muito longe do trabalho, ou pagaria caro em uma residência próxima ao seu serviço. Em qualquer um dos casos, gera uma pressão por parte dos trabalhadores por salários maiores.

Neste conflito entre a especulação fundiária e os proprietários dos meios de produção, em princípio pendem a favorecer os proprietários dos meios de produção, uma vez que comandam a vida econômica e política na sociedade capitalista. Isso se dá através da pressão dos proprietários dos meios de

produção junto ao Estado visando desapropriações de terras, e instalação de infraestruturas como estradas, hidroelétricas e demais estruturas necessárias para suas atividades.

3.1.2 Os proprietários fundiários:

Atuam visando obter sempre o maior valor possível de renda fundiária, por conta disso, estão particularmente interessados na conversão de terras rurais em terras urbanas, principalmente se essas forem utilizadas para fins comerciais ou residencial de status. Por conta disso: "estão fundamentalmente interessados no valor de troca da terra e não no seu valor de uso" (Corrêa, 1989), ou seja, os proprietários fundiários preferem obter seus lucros por meio da venda ou arrendamento em vez de utilizar a terra em alguma atividade como agricultura, construção ou qualquer outra finalidade que não a especulação de valor futuro.

Uma vez que se interessam pela conversão de terra rural em urbana, exercem pressão sob o governo, principalmente os municipais, a fim de interferir no processo de zoneamento urbano e na definição e uso do solo.

3.1.3 Os promotores imobiliários:

São todos aqueles que participam do processo de transformação do capital dinheiro, para o capital imóvel e de novo para o capital dinheiro, mas agora acrescido de lucro. Isso inclui incorporadoras, construtoras e agentes imobiliários como corretores e agentes de propaganda. Um aspecto importante de ser observado é a escala em que esses promotores atuam, já que, quanto maior a escala de operação, maior a escala espacial, maior é o seu estoque de terrenos e maior é o seu poder político.

Seus interesses, como dito, é o acúmulo de capital através da construção e venda de imóveis buscando privilegiar os empreendimentos com maior rentabilidade possível. Por conta disso, a construção de habitações populares não é atrativa, visto a discrepância entre o poder aquisitivo da parte mais pobre da população e os valores de produção e comercialização destas habitações que, ao convergir os interesses com dos agentes imobiliários, os proprietários fundiários e os da indústria de insumos de construção, no intuito de produzir

habitações com inovações, valor de uso superior às antigas, obtendo portanto, um preço de venda cada vez maior, o que amplia a exclusão das camadas populares.

Com esses interesses em vista, os promotores imobiliários, especialmente em países não desenvolvidos, optam primeiramente em satisfazer a demanda de imóveis solváveis, ou seja, daqueles que dispõem de meios para pagar, e em segundo plano, buscam obter ajuda do governo no sentido de tornar solvável a produção de imóveis que satisfaçam essa demanda não solvável. Em relação a demanda de imóveis por si só solváveis, observamos a construção de imóveis de luxo, para atender a parte abastada da população, chegando ao ponto de saturar esse segmento do mercado, em contraste com o déficit de residências populares.

A existência de uma demanda saturada em contraste com outra em déficit explica o interesse do capital imobiliário em obter ajuda do governo, de modo a viabilizar a construção e a solubilidade desses imóveis populares. Essa estratégia concilia os interesses do capital imobiliário e do governo, vista a importância da produção de habitações na sociedade capitalista, que cumpre o papel de amortecer as crises cíclicas da economia através da criação de numerosos empregos e no investimento de capital.

De acordo com Whitaker (2012) o PMCMV veio para corroborar o novo cenário do mercado imobiliário brasileiro, foi lançado em parte para “aquecer o setor da construção civil”. Desta forma “O programa contempla, por um lado, o atendimento às camadas de renda de abaixo de três salários mínimos, com volume inédito de subsídios públicos para essa faixa, e por outro lado, a construção, pelo mercado, de moradias para a faixas de renda acima de três salários mínimos, como mecanismos de facilitação da viabilidade financeira, que envolvem também alguns subsídios públicos. Ainda que não seja a única forma de produção habitacional para as classes de renda intermediária, o programa acabou englobando, a conjuntura atual, a quase totalidade da produção do chamado “segmento econômico” (Whitaker, 2012, p.25)

Figura 11: Condomínio Residencial Moadas da Palhoça - Localizado no município de Palhoça/SC



Foto: M. Hildebrandt

Figura 12: Município der Itaberaba na Bahia, 500 unidades habitacionais



Foto: SEDUR – BA

A partir das imagens podemos observar alguns dos conjuntos habitacionais do PMCMV, nenhum deles próximos aos centros das cidades, dificultando as condições de acessibilidade e de reprodução social. Desta forma muitas das críticas feitas ao PMCMV apontam a um processo de segregação socioespacial residencial profundo, impulsionado pelo poder público, impactando as gerações futuras pela produção de moradias nas periferias das cidades onde a falta de equipamentos de educação, de saúde e as condições precárias de transportes afetarão as crianças e seu futuro.

O espraiamento urbano, segregação socioespacial, consolidação de grandes vazios urbanos, bairros monofuncionais, formação de áreas isoladas ou desarticuladas da malha urbana, sem

diversidade de usos e grupos sociais caracterizam padrão de produção das cidades que já se mostrou insustentável do ponto de vista ambiental, econômico e social. (Whitaker, 2012, p.64)

Mesmo esta política habitacional sendo considerada inadequada, muitos empreendimentos habitacionais vêm sendo construídos no país, reproduzindo este problema de segregação socioespacial, dividindo a cidade por camadas de renda, o que impossibilita a estruturação de um tecido urbano homogêneo, porém, essas questões são consequências do regime econômico em que vivemos, sendo inegáveis os efeitos positivos do programa MCMV frente a acessibilidade da aquisição de imóveis para a população de menor poder aquisitivo e a geração de milhões de empregos diretos e indiretos, sendo atualmente o principal programa governamental para a geração de empregos e redução do déficit habitacional no Brasil (Ministério das cidades, 2023), aquecendo a economia e melhorando a qualidade de vida da população como um todo. O plano desse projeto para o âmbito nacional é a criação de 2 milhões de moradias até 2026.

Em Santa Catarina, no final do ano de 2023 sob a lei 14.620/2023 11 municípios foram contemplados para receber novas unidades do PMCMV são eles: Joinville, Florianópolis, Blumenau, São José, Itajaí, Chapecó, Itapema, Canoinhas, MAFRA, Tijucas e Imbituba. Ao todo serão 1.605 novas unidades habitacionais no Estado.

Figura 13: Municípios de Santa Catarina contemplados.



Fonte: FECAM

Em Florianópolis, as unidades habitacionais do Minha Casa Minha Vida, serão construídas, ainda sem data definida, no Alto da Caeira entre o Morro da Cruz e o Saco dos Limões, na região central da cidade, com previsão de construção de 192 apartamentos. A Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano, delimitou a área onde será erguido o condomínio habitacional. A medida visa “estancar” a ocupação na comunidade denominada Marielle Franco. Com o apoio da Secretaria de Segurança Pública e Ordem Pública, o local está sendo constantemente monitorado para que não sejam construídas mais casas na região.

Figura 14: Terreno onde serão construídas unidades habitacionais em Florianópolis (2023).



Fonte: Google Street View, 02/2024

De acordo com a COHAB/ SC Companhia de habitação de Santa Catarina, Florianópolis não tem investido em moradias populares, há pelo menos cinco anos. O último conjunto habitacional popular foi entregue em 2019, como residencial Ponta do Leal, com 88 unidades. Atualmente a estimativa é de que haja um déficit de mais de 10 mil unidades habitacionais na capital.

A diferença destes imóveis para imóveis de alto padrão pode ser atribuída a vários fatores inter-relacionados. Primeiramente, o preço elevado da terra nas áreas mais valorizadas é um fator determinante. Bairros de alto padrão são frequentemente associados a status social elevado, resultado da combinação de acessibilidade, infraestrutura e segurança. Além disso, essas áreas costumam

oferecer amenidades naturais, como parques e vistas privilegiadas, que agregam valor adicional aos imóveis.

Outro fator crucial é o esgotamento dos terrenos disponíveis para construção nessas áreas. A escassez de terrenos não apenas aumenta o preço da terra, mas também limita a oferta de novos imóveis, tornando-os ainda mais valiosos. Em contrapartida, imóveis populares geralmente estão situados em regiões com menor valorização e, conseqüentemente, com terrenos mais acessíveis.

Adicionalmente, a condição física dos imóveis previamente produzidos influencia essa distinção. Imóveis de alto padrão tendem a ser mais novos ou a passar por constantes renovações, garantindo um nível elevado de qualidade e modernidade. Por outro lado, imóveis populares podem enfrentar dificuldades em manutenção e atualização, refletindo-se em suas condições físicas.

3.1.4 O Estado

No bairro do Cacupé, observamos que os agentes transformadores do espaço urbano mais atuantes são os agentes imobiliários e o Estado (isso será abordado mais detidamente no item 3.2. a seguir). O Estado, segundo Corrêa (1989) atua diretamente como grande industrial, consumidor de espaço e de localizações específicas, proprietário fundiário e promotor imobiliário, sem deixar de ser também um agente de regulação do uso do solo e o alvo dos chamados movimentos sociais urbanos. Assim, o Estado está organizando diretamente o espaço urbano tanto nas atividades industriais e no uso das terras das áreas próximas. As terras públicas são uma reserva fundiária que o Estado tem para usos diversos no futuro, até mesmo para negociações com outros agentes sociais. No que se refere ao espaço urbano, o Estado tem um papel fundamental na elaboração de leis e normas vinculadas ao uso do solo, entre outras normas do zoneamento e o código de obras. Por ser um provedor de serviços públicos, o Estado se torna alvo de determinadas reivindicações de segmentos da população urbana. Desta forma, o Estado dispõe de um determinado conjunto de instrumentos que podem ser empregados ao espaço urbano, são eles: direito a desapropriação e procedência na compra de terra; regulamentação do uso do solo; controle e limitação dos preços de terras; limitação da superfície da terra de que cada um pode se apropriar; impostos fundiários e imobiliários que podem

variar segundo a dimensão do imóvel, uso de terra e localização; taxaço dos terrenos livres, levando a uma utilização mais completa do espaço urbano; mobilização de reservas fundiárias públicas, afetando o preço da terra e orientando especialmente a ocupação do espaço; investimento público na produção dos espaços, através de obras de drenagem, desmontes, aterros e implantação de infraestrutura; organização de mecanismos de crédito à habitação; pesquisas, operações-teste sobre materiais e procedimentos de construção, bem como o controle de produção e do mercado deste material. É importante ressaltar, que a atuação do Estado visa criar condições de realização e reprodução da sociedade capitalista, assim, criando condições que viabilizem o processo de acumulação e a reprodução das classes sociais e suas frações.

Desta forma, o Estado capitalista cria mecanismos que levam à segregação residencial e à sua aceitação. Assim, os diferenciais de imposto territorial e predial são um forte fator discriminante, afetando o preço da terra e dos imóveis, desta forma executando a segregação social: os grupos pertencentes a renda mais alta residem em imóveis mais caros e se localizam em bairros onde o preço da terra é mais elevado. Desta forma, o Estado também interfere na segregação residencial, para Corrêa (1989) a segregação residencial pode resultar também de uma ação direta e explícita do Estado através do planejamento quando da criação, a partir do zero, de núcleos urbanos. Esta tem sido uma tradição latino-americana, mas não exclusiva, que tem suas origens já no século XVI.

Através de políticas conjugadas de renovação urbana, o Estado capitalista viabiliza simultaneamente vários interesses. De um lado, via expulsão dos pobres residentes em cortiços junto ao centro da cidade, redirecionada a segregação residencial e viabiliza o capital imobiliário que tem a oportunidade de realizar bons negócios em áreas onde o preço da terra é, pela proximidade do centro, bastante elevado: é a renovação urbana. Assim, viabiliza também a ampliação do capital de empreiteiras e cria condições de uma circulação mais eficiente, dando visibilidade para produção de novos meios de transportes, entre eles aqueles de uso individual.

3.1.5 Os Grupos sociais excluídos

Nas sociedades de classes é possível verificar diferenças sociais no que se refere ao acesso aos bens e serviços produzidos socialmente. A habitação é um dos bens cujo acesso é seletivo, uma parte da população não possui condições para pagar o aluguel de uma habitação decente e muito menos para comprar um imóvel. Este é um dos mais significativos sintomas da exclusão. Os grupos sociais excluídos têm como possibilidades de moradia, ocupando cortiços localizados próximos no centro da cidade, a casa produzida pelo sistema de autoconstrução em loteamentos periféricos, os conjuntos habitacionais produzidos pelo Estado, em sua maioria também distantes do centro, e a favela.

É na favela, em terrenos públicos ou privados invadidos, que os grupos sociais excluídos se tornaram efetivamente, agentes modeladores, produzindo seu próprio espaço, em sua grande maioria dos casos independentes e a despeito dos outros agentes. A produção deste espaço é antes de tudo, uma forma de resistência, e ao mesmo tempo, uma estratégia de sobrevivência. Assim, segundo Corrêa (1989), resistência e sobrevivência que se traduzem na apropriação de terrenos usualmente inadequados para os outros agentes da produção do espaço, encostas íngremes e áreas alagadas. A favela corresponde a uma solução de um problema, o da habitação e de acesso ao local de trabalho.

Desta forma, a evolução da favela se deu devido a progressiva urbanização até tornar-se um bairro popular, resultando da ação dos próprios moradores que, pouco a pouco durante um longo período, vão melhorando suas residências e implantando atividades econômicas diversas. Por outro lado, advém da ação do Estado, que implanta algumas infraestruturas urbanas, seja a partir de pressão exercida pelos próprios moradores ou por interesses eleitoreiros. Essa urbanização acaba gerando uma grande valorização que acaba expulsando alguns moradores que ali estão e atraindo outros.

3.2 AGENTES E SEU “MODUS OPERANDI”

Pode-se observar que no bairro do Cacupé, os agentes transformadores predominantes atualmente, são os promotores imobiliários e o Estado, uma vez

que que o mercado imobiliário de alto padrão está aquecido na região, com um total de ao menos 3 empreendimentos novos em fase final de construção ou já em vias de serem entregues. Agora, nos cabe compreender suas ações no decorrer dos anos até chegarmos no atual processo de gentrificação, com novas construções, onde para isso, agiram de maneira simbiótica.

No Cacupé, a ação desses dois agentes não é recente, começando no início dos anos de 1980 com a atração de imigrantes de alto poder aquisitivo para a ilha de Santa Catarina, levando a cidade a ser conhecida como a "meca da classe média", como foi divulgada na revista veja e evidenciada por Sugai (2015):

A mágica de seu crescimento deve-se a um fenômeno migratório único na História recente brasileira. O de gente em busca de qualidade de vida, não de prosperidade financeira. Com a mudança, estes migrantes levam dinheiro e poder de consumo para a cidade, num ciclo virtuoso que beneficia a todos". Esse ciclo virtuoso, ainda segundo a matéria, transformou a cidade de Florianópolis na "meca da classe média. (Sugai,2023, pág. 23)

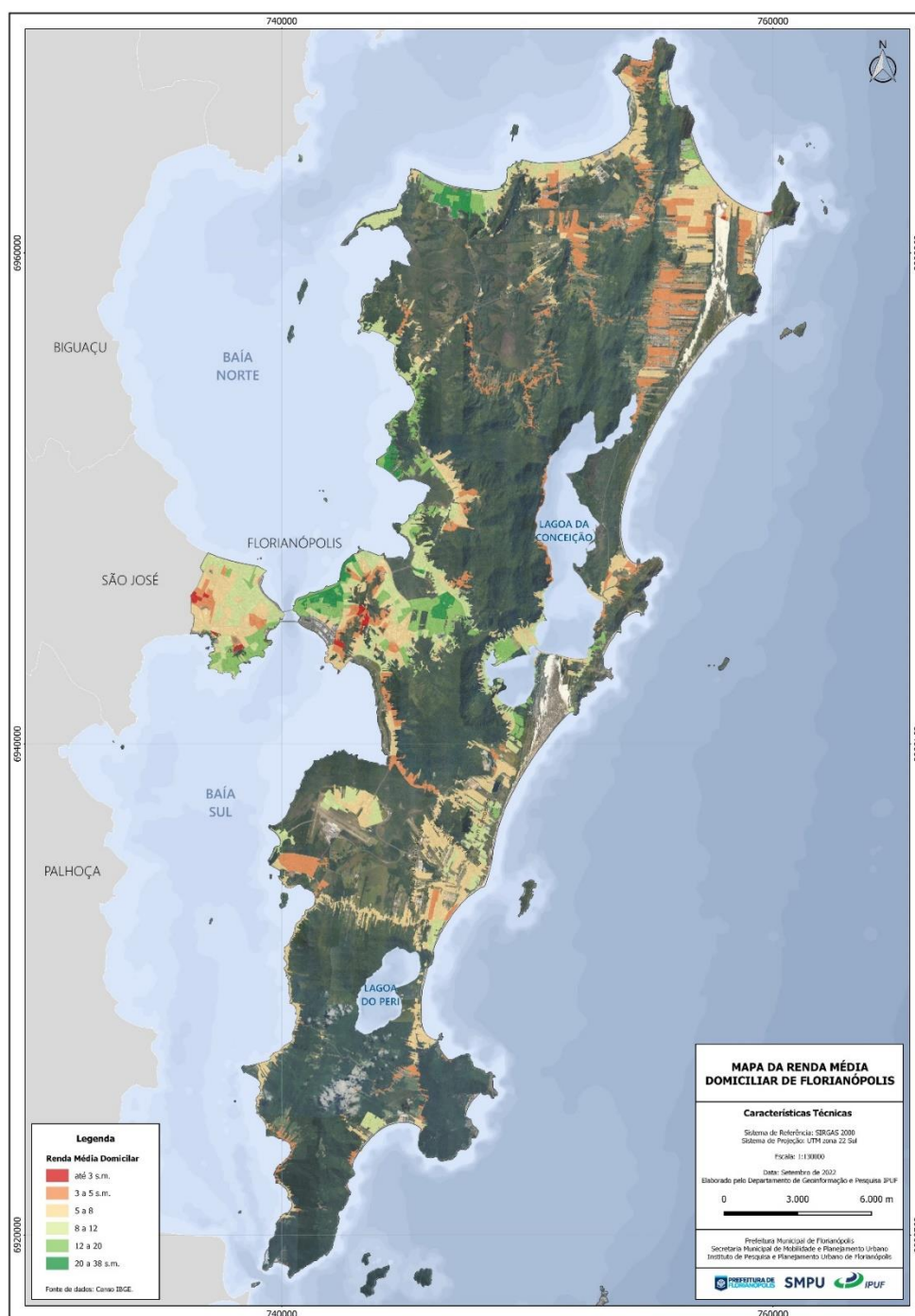
Com a publicidade gerada, a cidade atraiu um público de alto poder aquisitivo, que precisava de moradias de alto padrão. Em um primeiro momento, se estabeleceram em casas que, anteriormente, eram usadas como casas de veraneio, mas posteriormente, casas mais modernas e melhor estruturadas precisavam ser construídas. Isso fez com que o mercado imobiliário da ilha fosse fortemente fomentado, e no bairro do Cacupé não foi diferente. O que aconteceu foi que os novos moradores que se estabeleciam no bairro agiram como "pioneiros", comprando glebas dos antigos moradores que possuíam grandes terrenos, fazendo loteamentos vendidos a esses pioneiros, que construíam suas casas com um padrão cada vez mais elevado. Isso chamou a atenção das construtoras que, ao identificarem o potencial daquela área, iniciaram a construção de condomínios horizontais e posteriormente também verticais, como é o caso do Miragio Cacupé, um empreendimento da construtora Piemonte Prime.

O resultado dessa migração de alto nível pode ser observado através do Censo de 2022, que mostra a disparidade no salário médio mensal dos

trabalhadores formais, que na cidade de Florianópolis é de 4,5 salários-mínimos, de Biguaçu de 2,5, Palhoça de 2,3 e São José 2,2. Salários-mínimos. Comprovando a elitização de pelo menos parte da cidade de Florianópolis.

Se a cidade de Florianópolis como um todo já se sobrepõe a média de rendimento domiciliar mensal, tornando-a elitizada, o que falar de um dos bairros com maior renda média domiciliar da cidade? Segundo o mapa do IPUF, apenas 4 regiões da cidade possuem rendimentos maiores que 20 salários-mínimos, com essas regiões correspondendo aos bairros da Beira Mar Norte, região próxima ao Itacorubi, Jurerê Internacional e o Cacupé.

Figura 15: Mapa de renda média domiciliar de Florianópolis



Fonte: IPUF, setembro de 2022

Outro ponto que demonstra toda a exclusividade da região, está na matéria vinculada ao site NSC Total que destaca as dez casas mais caras de Florianópolis, onde 5 delas ficam no bairro do Cacupé. Isso demonstra a atração

de indivíduos de alto poder aquisitivo para o bairro e a ação do mercado imobiliário em suprir essa demanda de residências de alto padrão.

Outro aspecto em que o Estado age para modificar o espaço urbano, é no zoneamento e regulação do uso do solo e infraestruturas da cidade através do plano diretor, sendo ele definido como o pacto que visa organizar a ocupação do território municipal de forma a proporcionar qualidade de vida para o conjunto da população, baseado nos valores sociais, e deve garantir o desenvolvimento sustentável, praticado em estreita correlação com o meio ambiente e o patrimônio cultural.

O Plano Diretor do Município de Florianópolis é a legislação de base do planejamento urbano da cidade, e deve ser complementado por planos setoriais, planos específicos de urbanização, projetos especiais, operações urbanas consorciadas, projetos setoriais e planos distritais garantida a aplicação dos seus princípios, diretrizes e instrumentos, sendo coordenados pelo Poder Público e garantida a participação social. (Redação dada pela Lei Complementar nº 739/2023).

De acordo com esse plano diretor, cada distrito terá um plano distrital, que consistirá

Na definição de planos e ações que promovam o desenvolvimento de cada Distrito, partindo da análise de suas singularidades, adequado às diretrizes gerais propostas para a cidade, considerando as reivindicações populares e estimulando a participação de todos os segmentos sociais por meio de uma dinâmica continuada e sistemática. (Vide Decreto nº 25177/2023)" (Plano diretor de Florianópolis)

Ou seja, cada distrito terá um conjunto de regras próprias, atendendo suas demandas mais específicas, mas sempre pautadas pelas legislações de esferas superiores (municipal, estadual e federal respectivamente.) Porém, esses planos distritais ainda estão sendo criados.

Já os agentes imobiliários, serão representados pela Piemont Prime, que concedeu uma entrevista do responsável por novos negócios da incorporadora para explicar o seu modo de atuação.

Ian é o responsável por novos negócios da incorporadora Piemont. Situada em Curitiba, tem entre 30 e 40% de seus negócios na cidade Florianópolis, onde vem a cada um ou dois meses para se encontrar com corretores, associados e alguns proprietários para fazer o seu estoque de terras.

A empresa atua em dois nichos distintos, sendo a Piemont de médio padrão e a Piemont Prime de alto padrão. Seus imóveis variam entre estúdios de 30m² e apartamentos de alto padrão de até 300m², com os valores variando entre de 600 mil reais, até 3,5 milhões de reais, sendo este de maior valor, situado no Miragio Cacupé.

Em Florianópolis, apenas o Miragio Cacupé está sendo construído no momento, mas outros empreendimentos da Piemont Prime estão em fase de aprovação junto à prefeitura situados no centro e no norte da ilha.

Figura 16 – Fachada Miragio Cacupé (2024)



Fonte: Acervo Luka Mello (2024)

Quando perguntado sobre como o padrão do empreendimento é definido e se o projeto se enquadra no terreno, ou o terreno se enquadra no projeto, disse que em empreendimentos supereconômicos e econômicos, a rentabilidade da incorporadora está no volume, então, quanto mais empreendimentos do mesmo tipo (planta e medidas) melhor, já que isso acarreta uma mesma escala, padronizando processos e barateando o valor dos imóveis. Nesses casos, é o terreno que deve se adaptar ao projeto, já que nesse padrão, a localização não é uma prioridade.

Já para empreendimentos de médio e alto padrão, a localização é um fator determinante para a escolha do empreendimento, e o seu padrão é

identificado através da comparação direta e/ou indireta. A comparação direta é quando se observa o que a concorrência está construindo no mesmo bairro, baseando-se na quantidade de dormitórios, banheiros, número de garagens e na metragem, na infraestrutura compartilhada e no valor pedido por cada imóvel, compondo essas variáveis o perfil do produto. Já na comparação indireta, que foi o caso do Miragio Cacupé, não há empreendimento semelhante em que se basear, é feita uma comparação das características do bairro em questão, como padrão das construções em volta, amenidades naturais e preço do metro quadrado, se busca um outro bairro com condições semelhantes e se identifica o que foi feito nesse cenário e se aplica nesse novo bairro. Junto a isso, é levantado junto às imobiliárias locais, quais as demandas que estão surgindo e que podem ser sanadas com esse empreendimento. Todo esse processo comparativo serve para identificar o potencial do produto, sendo esse, as definições desse novo empreendimento como número de quartos, metragem privativa, número de banheiros, com as dimensões do terreno adquirido e o potencial do produto sendo encaminhados ao arquiteto para que faça o projeto adequado.

Figura 17 – Imagem promocional do Miragio Cacupé (2020)



Fonte: Piemonte Prime (2020)

Já no que se refere à aquisição de terrenos, cerca de 90% são oferecidos para a incorporadora por corretores locais, ao identificarem o potencial de um terreno. As incorporadoras prezam por um bom relacionamento com esses

parceiros, a fim de garantir as melhores oportunidades. Por esse motivo, é muito difícil a incorporadora entrar diretamente em contato com o antigo proprietário, com isso acontecendo apenas nesses 10% restantes, que seriam especuladores imobiliários presentes no círculo de amizade dos proprietários da incorporadora, dispensando o intermédio dos corretores.

Quando perguntado sobre o novo plano diretor de Florianópolis, disse que neste primeiro momento, a sua implementação está inicialmente causando uma insegurança para os incorporadores imobiliários por conta de ser muito mais complexo do que comparado aos de outras cidades. Isso se deve à falta de parâmetros e potencial de construção bem definidos. Outro ponto de insegurança foi a quantidade de decretos publicados após a implementação do novo plano diretor, com mudanças importantes ocorrendo quase que todo mês. Porém, essa insegurança é apenas algo inicial, já que conforme o tempo passa, esses limites construtivos vão sendo conhecidos, mas já se sabe que são superiores aos do plano diretor anterior.

3.3 O EFEITO SOBRE A POPULAÇÃO

Os efeitos causados por esses agentes transformadores do espaço urbano foram levantados através de 11 entrevistas realizadas com moradores do bairro do Cacupé entre os dias 24 de novembro de 2023 e 02 de dezembro de 2023 abordados em suas residências e/ou local de trabalho. Nessas entrevistas, estes moradores foram questionados sobre o tempo que residiam no bairro, os pontos positivos e negativos de se viver no local, o que achavam do custo de vida da região, quais mudanças tinham observado no bairro ao longo dos anos, se notaram algum aumento no custo de vida do bairro e como isso os afetava, qual a visão sobre os empreendimentos de alto padrão no bairro, como se locomovem, opinião sobre o transporte público e sua renda.

Destes 11 moradores entrevistados, 2 moravam no bairro a menos de um ano, 6 moravam no bairro a até 30 anos e 3 moram a mais de 30 anos no bairro. Esse recorte de tempo foi escolhido para diferenciar aqueles novos, os que se mudaram durante o processo de gentrificação e os que estavam anteriores a ele.

Em relação ao perfil econômico dos entrevistados, obtivemos dois com uma renda superior a 8 salários-mínimos mensais, um entrevistado com renda entre 4 e 8 salários mínimos, três com renda entre 2 e 4 salários mínimos, 4 com renda de 1 e 2 salários mínimos e um que não quis informar a sua renda.

Podemos destacar que, como pontos positivos do bairro, a tranquilidade apareceu de forma unanime, com a natureza e a vista mar também sendo citadas como características positivas de se viver no bairro. Já os pontos negativos do bairro, a questão do transporte público, falta de estrutura física e comercial, e os altos preços foram os pontos que mais apareceram, com todos os entrevistados se queixando de pelo menos um desses pontos. Já a opinião dos entrevistados em relação aos empreendimentos de alto padrão são diversas, mas para os três entrevistados que vivem no bairro a mais de 30 anos, a opinião é negativa, uma vez que fez os preços aumentarem muito e não trouxeram melhorias nas vias do bairro ou mesmo no saneamento básico da região. Já para os residentes entre 1 e 30 anos, a opinião variou conforme a renda dos entrevistados, com aqueles ganhando até dois salários-mínimos tendo uma visão negativa por conta do aumento dos preços, e aqueles ganhando mais de três salários-mínimos tendo uma visão parcialmente positiva, por conta da valorização de seus imóveis, mas que a infraestrutura do bairro ainda é insuficiente, e em uma das entrevistas, o sr. José Carlos¹⁴. pescador, disse que a iluminação da praia melhorou após a chegada dos empreendimentos.

Já em relação ao custo de vida do bairro, dois entrevistados disseram ou que o custo de vida é "ok" ou "tranquilo", desses dois, um tem a renda superior a 8 salários-mínimos e o outro preferiu não informar a sua renda. As demais 9 pessoas falaram que o custo do bairro, tanto o custo de compras, aluguel quanto impostos são muito altos, o que fez com que dois deles, curiosamente os dois mais antigos do bairro, estejam com a intenção de sair do bairro. O Sr. Valmir¹⁵ e sua esposa pretendem adquirir um sítio na cidade de Alfredo Wagner, para continuar cuidado de seus animais, e o Sr. Antônio Machado Filho pretendendo se mudar para a Palhoça, onde as opções são muito mais acessíveis. Ele

¹⁴ Entrevista concedida em 03/12/2023

¹⁵ Entrevista concedida em 24/11/2023

compartilhou na entrevista um exemplo desses custos muito altos, relatando que:

"Fui ¹⁶no Dia dos Pais com mais nove cabeças almoçar aqui perto e gastei R\$1.000,00 para todo mundo. Já no meu aniversário, fui com as mesmas nove pessoas no Bokas. Comemos muito mais e bebemos várias cervejas a mais e paguei R\$600,00 para todos. Aquela região é muito melhor, muito mais a nossa cara." (Informação verbal)

Analisando essas entrevistas, podemos notar que foram levantados três pontos relacionados aos efeitos da gentrificação: Aumento acentuado dos preços, Falta de estrutura do bairro e ineficiência do transporte público.

3.3.1 Aumento dos preços

Todos os entrevistados relataram sentir um aumento do custo de vida no bairro após a chegada dos empreendimentos, sendo esse um motivo determinante para os dois moradores mais antigos entrevistados decidirem sair do bairro, e outros, apesar de não terem a intenção de sair do bairro, já percebiam que se essa tendência continuar, não terão outra saída senão se mudarem para outro bairro, como foi dito por Sheila ¹⁷ "Após a chegada dos empreendimentos, o bairro encareceu muito e se continuar assim, com essa construção desenfreada desses prédios, muito em breve o Cacupé será uma nova Beira-Mar [...] a população mais pobre é a que mais está sendo impactada, porque não estão pensando nessa parte da população. " (Informação verbal)

A diferença entre o Cacupé de agora, com seus empreendimentos de alto padrão e o Cacupé nas décadas de 1980 e 1990 são observadas nos relatos de Antônio Machado Filho: "Antes a estrada era de chão, os carros vinham de vez em quando... éramos felizes e não sabíamos, o progresso veio" e "os moradores mais velhos venderam seus imóveis no Cacupé para ir morar em bairros como a trindade, por ter mais opção de comércio e horários de ônibus".

¹⁶ Entrevista concedida em 03/12/2023

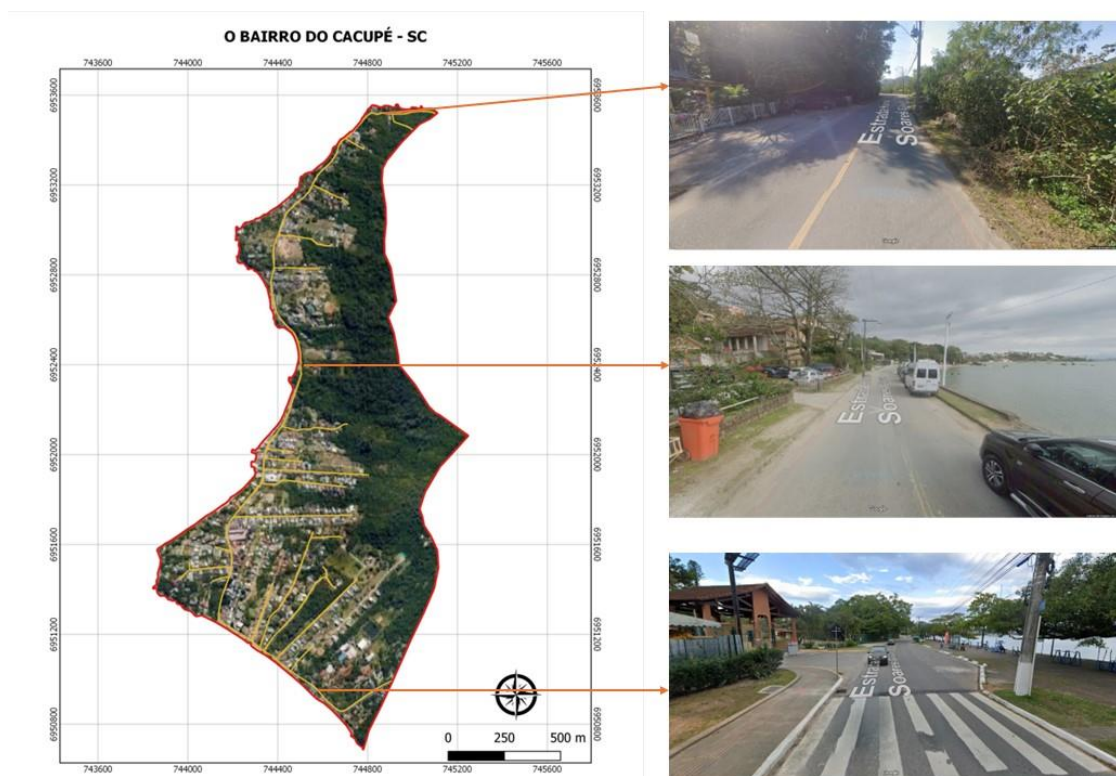
¹⁷ Entrevista concedida em 24/11/2023

Outro relato desse aumento nos preços foi observado na entrevista com Maria Cristina e Jader¹⁸, onde falaram que “mais ou menos entre anos de 1970 até 1980 qualquer terreno grande que se comprasse no bairro era considerado um sítio e que nesta época o valor dos terrenos era, convertido para os dias atuais, em torno de 20 mil reais, nos dias de hoje nenhum apartamento sai por menos de 2 milhões de reais”.

3.3.2 Falta de estrutura do bairro

Segundo os entrevistados e análise feita no local, há uma grande diferença na estrutura e qualidade viária do bairro em diferentes partes do bairro, sendo que ao sul, próximo ao hotel do SESC, a qualidade do asfalto e as calçadas são muito mais bem estruturadas que na parte norte, como podemos observar nas imagens a seguir.

Figura 18: Comparação calçamento no bairro Cacupé



Fonte: Google Street View (2024)

¹⁸ Entrevista concedida em 24/11/2023

Como podemos observar na imagem acima, a porção norte do bairro mal tem uma via para pedestres e a vegetação toma conta das porções onde não existem residências. Já na parte central do bairro, podemos ver uma paisagem com calçadas estreitas, porém em melhores condições e, já próximo ao SESC Cacupé, já observamos calçadas mais largas e totalmente pavimentadas, com recuos para carros e até estação de exercícios. Isso vai de encontro com o que Maria Cristina e Jader relataram, de que o bairro tem essa discrepância estrutural devido a porção sul do bairro atrair mais turistas por conta do hotel do SESC Cacupé, onde a prefeitura concentra suas obras estruturais.

Outro ponto estrutural relatado pelos moradores é a falta de comércios e estruturas de saúde, como um posto de saúde. Segundo Maria Cristina, isso poderia acontecer devido ao custo de aluguel dos imóveis comerciais, porém não encontramos nenhum imóvel comercial para venda ou locação na região do Cacupé. O mais próximo disponível fica em Santo Antônio de Lisboa ou no condomínio Square SC nas margens da SC-401. Isso demonstra que por conta dessa substituição da composição social do bairro, os novos moradores de renda mais elevada, por se deslocarem com automóveis, não se importam em percorrer distâncias maiores para realizar suas compras ou realizarem consultas médicas.

3.3.3 Transporte público.

Esse foi junto com o aumento dos preços, um dos pontos mais citados pelos moradores. Falta de sinalização dos pontos de ônibus, falta de linhas e uma espera muito elevada são os pontos mais levantados como problemática no bairro, principalmente por aqueles com menor poder aquisitivo que dependem desse meio de transporte para seu deslocamento diário. Esse tópico em específico, será tratado de maneira aprofundada no capítulo seguinte.

De maneira concisa, vimos neste capítulo que, no bairro do Cacupé, a ação dos dois principais agentes transformadores do espaço urbano, o governo e os agentes imobiliários, conduzem o processo de gentrificação por novas construções, uma vez que suas ações alteram a composição social, as formas e as funções dos terrenos do bairro, com a atração de novos moradores acontecendo desde os anos de 1980. Essas alterações afetam profundamente

o cotidiano dos moradores originários do bairro, que se queixaram do aumento dos preços de itens básicos no bairro como impostos, itens de supermercado e restaurantes, da discrepância de estrutura viária e das calçadas entre as diferentes partes do bairro e o transporte público.

4 A MOBILIDADE E O TRANSPORTE PÚBLICO NO BAIRRO DO CACUPÉ

4.1 CONTEXTUALIZAÇÃO

De acordo com Cocco (2016), o transporte público é uma mercadoria/serviço muito peculiar, pois seu consumo é efetuado pelo mercado presente de força de trabalho. Desta forma, seus consumidores só passaram a existir após o crescimento populacional e o emprego produtivo dessa população, seja esta vinda da migração, ou de realocações no próprio espaço da cidade. Assim, podemos dizer que o transporte, de uma forma geral, é um meio para que outras atividades produtivas possam efetivar-se, cabendo, portanto, ao poder público o dever de bem provê-lo para atender ao direito dos cidadãos de consumir os seus deslocamentos. (Reck, p.3. 2017). Deste modo, o transporte público auxilia a reprodução social dos diferentes segmentos sociais da cidade, considerando a força de trabalho, na medida em que contribui para a sua potencialização. Desta forma, pode-se dizer que o transporte público deve se ajustar às características de cada região e ser passível de algumas adaptações constantes da dinâmica urbana.

A mobilidade proporcionada pelo transporte público facilita o acesso contínuo das pessoas, ao lazer, à saúde, centros culturais e ao trabalho. Assim, o transporte coletivo público de passageiros, sendo o reprodutor indireto do capital, tem o papel fundamental de encurtar a distância entre o trabalho e o capital.

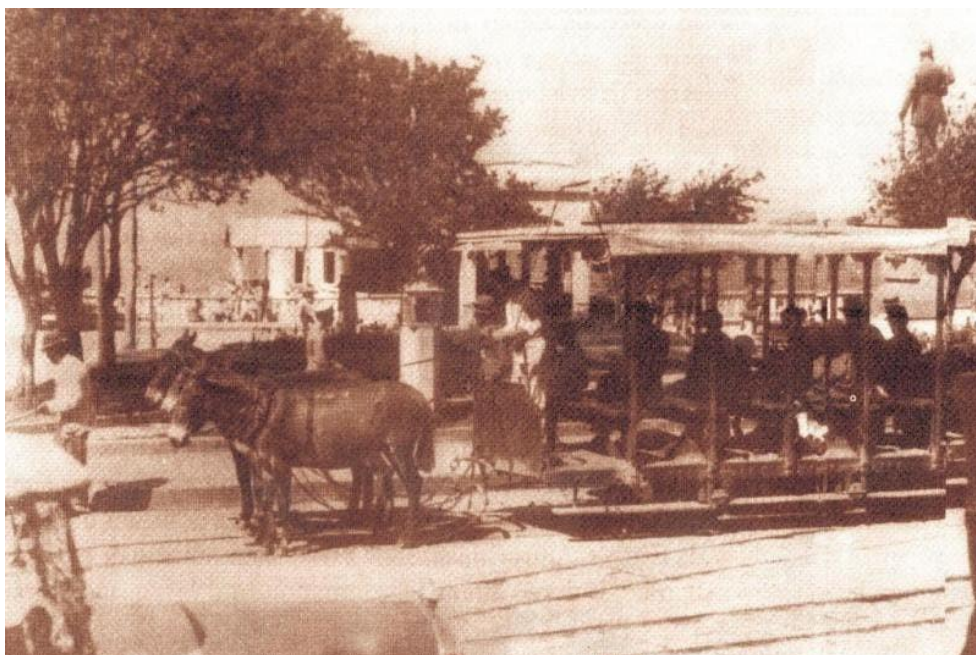
De acordo com Cocco (2016), quando as relações capitalistas se consolidam mais intensamente, o Estado toma a seu cargo a produção dos valores de uso coletivo por meio de “capitais desvalorizados”. Já os capitais desvalorizados, “não operam como polos privados de acumulação, mas contribuem para a reprodução do capital e da força de trabalho em seu conjunto” (Jaramillo,1983, p.131).

Em relação às tecnologias no transporte público, de acordo com Silveira (2009), as relações de produção no Brasil, evoluíram do estágio mais primitivo para o mais avançado, em apenas 500 anos, em um processo chamado “queima

de etapas”. Com relação aos transportes, ocorreu o mesmo, e esses tiveram que evoluir ao estágio de alcançar o que existe de mais eficaz no mundo. O fato é que permaneceram rugosidades, isto é, formas antigas convivendo com formas mais modernas de transporte (Silveira,2009, p.34). Dito isso, na cidade de Florianópolis, apesar do primeiro ônibus ter chegado em 1913, a primeira licença para o serviço foi concedida apenas em 1920. As empresas de ônibus costumavam, nessa época, ter um funcionamento bastante irregular devido à dificuldade na importação de peças e veículos, refletindo na sua manutenção.

Os bondes da Companhia de Carros Urbanos e Suburbanos, limitavam-se a trafegar no Centro de Florianópolis, e a extensão máxima de suas linhas abarcou as ruas Conselheiro Mafra, Visconde de Ouro Preto, Mauro Ramos, Esteves Júnior e Bocaiúva, em direção ao seu ponto final, na Agrônômica, sentido ao norte da Ilha. Segundo Veiga (2004), apesar de a rampa máxima ser apenas 5% nesses trajetos, a operação se mostrava difícil para a tração animal, em virtude do relato e da necessidade constante de troca de animais, que não suportavam excessos de passageiros. Devido a esses fatos, os atrasos eram constantes (Cocco,2017. 51).

Figura 19: Bonde de tração animal



Fonte: Casa da memória.

Assim, de acordo com o autor, no ano de 1932, os bondes a tração animal estavam em constante declínio em Florianópolis. Isso ocorreu, devido à falta de planejamento do Estado, que favorecia a sobreposição das linhas férreas pelas linhas do novo serviço de ônibus.

O transporte público por ônibus começou a se fortalecer a partir da construção da ponte Hercílio Luz em 1926, pelo crescimento populacional da cidade, as realocações intra urbanas de populações, pela sua “explosão” de áreas valorizadas; o processo contínuo de empobrecimento e deslocamento de terra por parte das famílias açorianas, o reforço do caráter de Florianópolis como um centro administrativo do Estado e, mais recentemente, a construção das Pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Machado Salles (Cocco,2017).

Cocco (2017) ainda ressalta, que este processo de expansão nas áreas da Ilha e do Continente, foram sendo incorporados, e tanto na porção insular como na continental, deu-se o mesmo: a topografia acidentada fixou nos vales os principais corredores de deslocamento (Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte, 1978).

Desta forma, algumas iniciativas estatais, e processos de valorização de terras, foram responsáveis pela realocação da população mais pobre, como nos morros e em áreas do Estreito no sentido de Biguaçu.

Na região metropolitana de Florianópolis, segundo Cocco (2017), em determinados pontos, o serviço de transporte coletivo chegou após a construção da Ponte Hercílio Luz na década de 1920. Desta forma, já havia serviços de transporte público entre a Ilha e o Continente mais próximo (Estreito, São José etc.), entre os anos de 1930 e 1940. Já no Ribeirão da Ilha, o serviço de transporte público por ônibus começou em 1949 (pela empresa Auto-ônibus Ribeironense Ltda). Conforme Veiga (2004), a empresa Canasvieiras iniciou suas operações em 1927, partindo do centro de Florianópolis até Canasvieiras, mas sua frequência desestimulava maiores volumes de deslocamentos, pois havia somente uma viagem por dia, somente em dias úteis as 6 horas da manhã, com retorno às 14 horas, limitando a continuidade de certas atividades por parte

da população. Já a Lagoa da Conceição, foi um dos últimos espaços a receber linhas de ônibus que se conectassem ao centro, que só foi ocorrer em 1950.

Com a construção da ponte Hercílio Luz, em 1926, verificou-se que os laços entre Florianópolis e as cidades da região, de fato estreitaram-se. A facilidade de acesso, decorrente da criação de linhas de ônibus em toda região com destino à capital, resultou em uma procura mais frequente de bens e serviços por parte de sua população. Os melhoramentos introduzidos nas estradas, intensificaram os contatos de cada cidade no entorno com Florianópolis, integrando um sistema no qual “a antiga Desterro passa a ser lugar central de ordem mais elevada” (Cocco, 2017.p.62).

Em Florianópolis, com o aumento significativo da população, a Rodovia BR -101 (inaugurada na década de 1960), modificou o acesso das cidades vizinhas até a capital, fazendo assim, segundo Peluso Júnior (1991), o aumento da procura por moradias em cidades como São José, Biguaçu e Palhoça, por pessoas que trabalhavam na ilha. Com isso, entre os anos de 1960 até 1970 a cidade de São José teve aumento populacional de 17,17%, Palhoça 11,59% e Biguaçu 10,26%.

Desta forma, entre os anos de 1872 -1960, a população da capital catarinense cresceu quatro vezes mais do que o esperado, enquanto as demais capitais da região sul do Brasil cresceram de vinte e cinco a trinta e cinco por cento.

No ano de 1974, surge a lei de concessões dos Serviços de Transporte Público em Florianópolis, estabelecendo sete empresas para trabalhar na cidade: Canasvieiras, Ribeironense, Trindadense, Limoense, Estrela, Taner e Florianópolis. E no ano seguinte, em 1975 surge o primeiro terminal da cidade, Terminal Francisco Tolentino¹⁹.

¹⁹ Francisco Tolentino foi um Militar, jornalista e advogado provisionado, natural de São José/SC. Deputado Constituinte de 1981, seis vezes Deputado na Assembleia Legislativa Provincial e Deputado Federal representando os catarinenses, final do século XIX e início do século XX. <Fonte: https://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/324-Francisco_Tolentino >

Figura 20: Terminal Francisco Tolentino (1975)



Fonte: Memórias de Florianópolis.

O Terminal Francisco Tolentino, foi utilizado até 2003. E em 1988 foi inaugurado o Terminal Cidade de Florianópolis, (ainda existente).

Figura 21: Terminal Cidade de Florianópolis (2023)



Fonte: Memórias de Florianópolis.

No ano de 1989, surge a empresa SETUF (Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Passageiros da Grande Florianópolis). E entre os anos de 1980 até 1990, a Taner foi absorvida pela Trindadense, que depois entrou em crise e foi substituída e absorvida pela Transol, surgida da Transul de Lages. Já a Limoense foi absorvida pela Ribeironense.

Com o crescimento populacional da cidade e os problemas de deslocamento entre bairros, que era complicado, por todos os ônibus irem direto para o centro da cidade, um estudo foi realizado ainda nos anos de 1990, idealizando um sistema tronco-alimentador formado por nove terminais de integração. Destes terminais, três estariam na região central, dois no continente, dois no norte da ilha, um no leste e um no sul, interligando as regiões da ilha. Assim, os nove terminais foram construídos e o sistema chamado Sistema Integrado de Transporte foi inaugurado em 2003. De acordo com Camargo (2016) O Terminal de Integração do Centro (TICEN) substituiu os dois terminais do centro, desativando o Terminal Francisco Tolentino e deixando o Terminal Cidade de Florianópolis apenas para linhas intermunicipais.

O terminal de Integração da Trindade (TITRI) fica localizado no bairro Trindade e atende a parte central da ilha, alternando com o TICEN as linhas da região.

Terminal de integração da Lagoa (TILAG) fica localizado no centro da lagoa da Conceição e atende toda a região leste da ilha.

O Terminal de Integração de Canasvieiras (TICAN) fica localizado entre o bairro de Canasvieiras e Vargem Grande, no encontro entre a SC-401 e a SC-403, atende parte do norte da ilha. O Terminal de Integração do Rio Tavares (TIRIO) fica localizado no bairro Rio Tavares, no Sul da Ilha, e atende toda a população do sul da ilha.

Porém, os terminais TICAP (Terminal integrado de Capoeiras), TIJAR (Terminal Integrado do Jardim Atlântico) e o TISAC (Terminal integrado do Saco dos Limões) após pouco tempo de uso foram desativados e permanecem assim até os dias de hoje, as linhas obtidas por estes terminais foram absorvidas pelo TICEN.

O Terminal de Integração de Santo Antônio de Lisboa (TISAN) fica localizado no bairro de Santo Antônio de Lisboa, próximo a SC-401 e atende a parte oeste do norte da ilha. O mapa abaixo apresenta as linhas de transporte coletivo, os pontos de paradas, e o terminal existente no distrito. De acordo com o diagnóstico preliminar do distrito de Santo Antônio de Lisboa (2023), o sistema de transporte coletivo apresenta boa capilaridade, contudo necessita de investimentos em veículos adequados às características viárias do distrito, além de otimização do uso do terminal de integração TISAN, hoje considerado subutilizado. Desta forma, o diagnóstico preliminar do distrito ainda ressalta a necessidade de maior priorização dos modos ativos de transporte e do transporte coletivo, assim:

A acessibilidade universal também apresenta forte carência e Transporte Coletivo necessita de um olhar aprofundado, visando a inclusão de alternativas de mobilidade que facilitem o amplo acesso aos equipamentos comunitários existentes no distrito com integração entre os espaços públicos existentes e dos que potencialmente possam ser implantados, dando condições para a fruição pública e a acessibilidade ampla e irrestrita. (Diagnóstico preliminar do distrito de Santo Antônio de Lisboa (2023))

Figura 22: Santo Antônio de Lisboa – Transporte Público coletivo



Fonte : Diagnostico preliminar do distrito de Santo Antônio de Lisboa

No ano de 2014, com a nova gestão do então prefeito Cesar Souza Jr, foi aberto um novo edital para a operação do transporte coletivo, com algumas exigências para a nova empresa, como novos ônibus e monitoramento por GPS, mas este acaba sendo vencido pelas mesmas empresas que já operavam o sistema - Canasvieiras, Transol, Emflotur-Biguaçu e Insular-Estrela, que passaram a ser subordinadas a uma única: O Consórcio Fênix. Assim, o sistema passou a ser chamado Sistema Integrado de Mobilidade (SIM), e os ônibus passaram a ganhar uma nova pintura padronizada. Com o tempo, melhorias como o acompanhamento das rotas e horários dos ônibus por aplicativos de celular e novos ônibus adicionados à frota foram sendo implementadas, porém de acordo com os próprios passageiros, ainda falta muito para termos um sistema de ônibus eficaz. Um exemplo dessa falta pode ser observado nos horários de ônibus que em algumas regiões ainda não são suficientes.

Na Área de Expansão Metropolitana, tal qual na RMF, as frotas municipais obtiveram crescimentos anuais acima de 6% ao ano e acima de 100%, no acumulado 2002-2014, o que já é uma cifra significativa e de impacto na circulação urbana. Com efeito, devem-se destacar picos de incremento de frota importantes, como os 13% de incremento em Anitápolis, entre 2006-2007, e os crescimentos acima de 10% ao ano, em Tijucas e São João Batista (São João Batista chegando, em apenas um ano, a 14%) (DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2015) (Cocco, 2016. P.147)

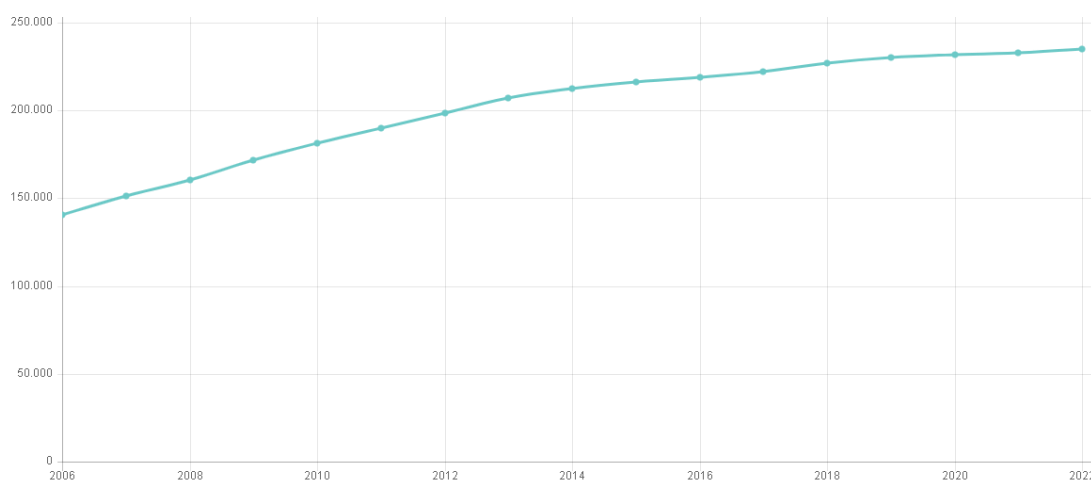
Essa demanda por novas linhas cabe à Prefeitura de Florianópolis, que é quem determina a criação, operação ou desativação das linhas na cidade. Segundo entrevista²⁰ de Marcos Manuel Lopes (2023), staff logístico da empresa Canasvieiras (2023): a operação para o funcionamento do transporte público em Florianópolis funciona da seguinte forma: 1º a prefeitura vê a necessidade da demanda; 2º após isso é passado está necessidade para o consórcio fênix; 3º o consórcio Fenix analisa as linhas e horários que serão fornecidas; e 4º estas linhas e horários são passadas para as respectivas empresas para que possam operacionalizar essas linhas. Ainda na entrevista, constatou que a operação da empresa Canasvieiras (consorciada ao consórcio fênix atuante no Norte da Ilha) em comparação a outras cidades maiores como São Paulo, é considerada pequena, mas é considerada bastante complexa devido a diversas dificuldades, como a operação em morros e trânsito.

²⁰ Informação fornecida por Marcos em entrevista no dia 29/09/2023

Isso demonstra o alto grau de individualização do transporte na ilha de Santa Catarina, uma vez que a maior parte da população, se tratando de número de votos, não aprovaria os investimentos no transporte público em detrimento dos automóveis.

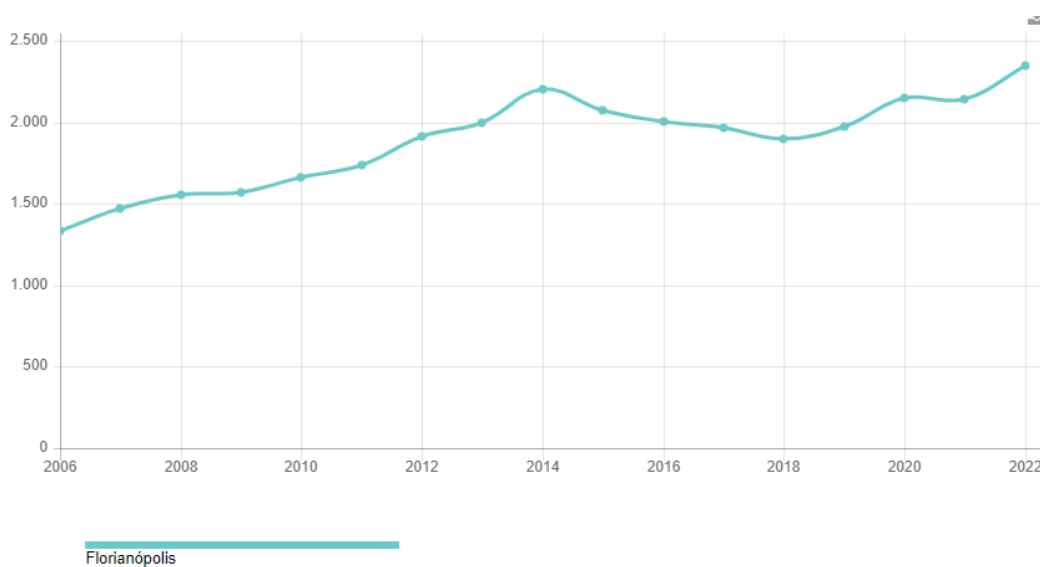
De acordo com Cocco (2016), entre os anos de 2002 e 2014 houve um aumento na frota de automóveis em Florianópolis, crescendo 81%, enquanto no mesmo período em, em São José, o crescimento foi de 125%, em Biguaçu 179% e em Palhoça 201%. “Isso ocorreu sem que se ampliasse o sistema viário de modo concomitante e na proporção necessária à intensidade de uso diário do automóvel e sem que houvesse investimentos na eficácia do transporte público” (Cocco, 2016. P.203). Isso significa que, o aumento da frota de veículos particulares sem a adequação do sistema viário e sem a priorização dos transportes públicos, acarreta o aumento dos congestionamentos frequentes na grande Florianópolis.

Figura 23: Número de carros registrados em Florianópolis (2006 -2022)



Fonte: IBGE

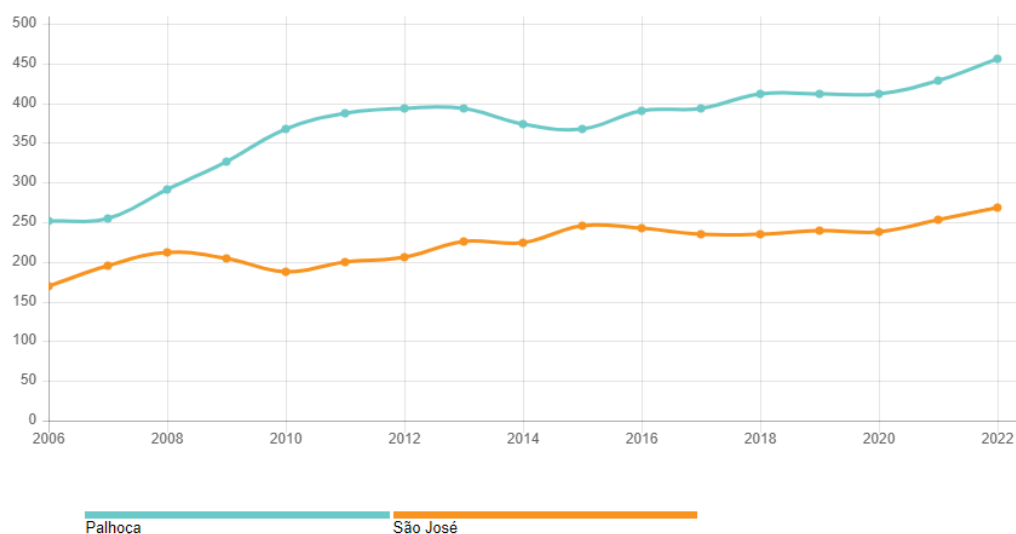
Figura 24: Número de ônibus registrados em Florianópolis (2006 -2022)



Fonte: IBGE

Como podemos analisar nos gráficos, é perceptível que houve um crescimento linear dos carros em Florianópolis entre os anos de 2006-2022, enquanto no mesmo período houve uma oscilação no crescimento dos ônibus da cidade. Enquanto em cidades como Palhoça e São José, para efeito de comparação, não houve um crescimento tão elevado de ônibus como em Florianópolis. De acordo com o IBGE (2022) hoje, Palhoça conta com uma frota de 468 ônibus, São José tem 268 ônibus rodando e a capital do estado conta com 2.347 ônibus.

Figura 25: Número de ônibus em Palhoça e São José (2006 -2022)



Fonte: IBGE

De acordo com Cardoso (2016) “A Lei 12.587/2012 traz no caput do artigo 24 a obrigação dos Municípios de elaborarem o Plano de Mobilidade Urbana que, segundo a lei, será o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade urbana e deverá contemplar objetivos e princípios legais, bem como, os serviços de transporte público coletivo (inciso I), a circulação viária (inciso II), a infraestrutura do sistema de mobilidade urbana (inciso III), a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados (inciso V), os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana (inciso X), dentre outros, sendo que a avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana deve ser realizada em prazo não superior a 10 (dez) anos (inciso XI).” (Cardoso,2016. P.43).

Desta forma, para elaboração de planos de mobilidade urbana, foi dado aos municípios um prazo de 7 sete anos para aqueles que ainda não haviam elaborado um, contados da entrada em vigor da Lei 12.587/2012 (3 de janeiro de 2012). Os municípios que descumprissem o prazo ficariam impedidos de receber recursos federais destinados a mobilidade urbana.

Em Florianópolis, o plano apresentado foi: Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Florianópolis também conhecido como PLAMUS²¹, que é composto por uma série de estudos e sugestões acerca da mobilidade urbana da capital.

Desse modo, de acordo com Cardoso (2016) apresenta Relatórios Completos do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis com resultados das pesquisas e medidas para melhorar a qualidade do transporte público coletivo na região metropolitana da grande Florianópolis. O PLAMUS apresentou soluções para os problemas de mobilidade urbana dos 13 municípios da grande Florianópolis (Anitápolis, Rancho Queimado, São Bonifácio, Angelina, Antônio Carlos, Águas Mornas, São Pedro de Alcântara, Santo Amaro da Imperatriz, Biguaçu, Governador Celso Ramos, São José, Palhoça e Florianópolis). Assim, o Plano de Mobilidade Urbana de Florianópolis teria como objetivo o desenvolvimento e aplicação de uma visão mais abrangente sobre a mobilidade urbana, capaz de transcender a discussão de modais e oferta de infraestrutura, interpretar o conceito de mobilidade como a facilidade de se chegar a destinos (acessibilidade), a promoção de sustentabilidade econômica e ambiental, o estímulo do crescimento inteligente e a orientação do desenvolvimento urbano para um sistema de transporte coletivo mais eficaz. (PLAMUS, 2015).

O desenvolvimento do PLAMUS envolveu etapas²² de estudos que foram realizados por uma equipe de pesquisadores que percorreu os 13 municípios da

²¹ Para este trabalho foram utilizadas as pesquisas realizadas pela PLAMUS no ano de 2016, pois após o ano de 2016 PLAMUS segue sem solução para a mobilidade urbana de Florianópolis. < Fonte: <https://www.nsctotal.com.br/noticias/estudo-de-r-10-mi-para-resolver-mobilidade-na-grande-floripa-esta-parado-ha-6-anos#:~:text=Plamus%20est%C3%A1%20parado%20h%C3%A1%206,segue%20sem%20solu%C3%A7%C3%A3o%20%2D%20NSC%20Total> >.

²² As etapas de pesquisa para a elaboração do PLAMUS consistiram em: Preparação e Planejamento da Pesquisa (Pesquisa de Campo, Zoneamento e Infraestrutura Urbana, Modelo de Simulação, Melhores Práticas e Lições Aprendidas, Expectativas dos Agentes Públicos e Privados, Diagnóstico do Modelo Institucional e Soluções Contratadas), Realização das Pesquisas e Levantamentos em Campo (Captura de Dados e Informações de demanda, Consolidação das Variáveis Condicionantes da Demanda), Aplicação da Avaliação e Modelagem dos Dados de Pesquisa (Identificação e Articulação de Soluções Alternativas de Mobilidade, Definição das Diretrizes e Metas de Mobilidade Urbana, Consolidação dos Cenários com Soluções, Identificação e Estimativa de Potenciais Benefícios), Avaliação de Alternativas de Soluções (Priorização do Cenário Proposto, Articulação e Caracterização das Soluções Propostas, Elaboração dos Modelos de Viabilização das Soluções Propostas, Desenho do

Região Metropolitana para identificar as principais viagens realizadas diariamente pelas pessoas, levando em consideração suas motivações (trabalho, escola, saúde etc.), e o modal de transporte utilizado. Através de tal mapeamento, buscou-se mostrar os atuais fluxos de mobilidade a fim de se criar uma base para o crescimento sustentável dos próximos anos. (PLAMUS, 2015)

No ano de 2016, foi feita uma pesquisa com o objetivo de compreender a opinião da população sobre a mobilidade urbana de Florianópolis e auxiliar na elaboração do PLAMUS, onde os usuários puderam avaliar vários aspectos acerca da mobilidade em Florianópolis.

A referida pesquisa foi realizada pelo Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF) com base na tese de doutorado “Princípios e diretrizes para o planejamento e implementação de bairros sem carros em cidades de porte médio do Brasil”, elaborada por Bruno Franco da Silva Borges, da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).

Segundo o que se foi verificado na Pesquisa de Mobilidade (2016), foram recolhidas respostas de usuários de todas as regiões da capital, bem como os municípios à sua volta, somando um total de 2.628 respostas, o que ocorreu entre os meses de novembro de 2015 a março de 2016, exclusivamente através de formulário eletrônico.

Ao serem indagadas sobre qual o modo de transporte que deveria ter mais investimentos, de modo a melhorar suas condições, 76% dos usuários apontaram o transporte público, que por sua vez também teve sua qualidade avaliada como péssima por 46% dos entrevistados e como ruim por 41%. Quando indagados sobre quais aspectos de locomoção deveriam ser priorizados no bairro, 52% responderam que deveria ocorrer melhoria no transporte público coletivo. Na pesquisa de mobilidade urbana também foi solicitado aos usuários que respondessem por que utilizavam o transporte público, sendo que somente 6% atribuíram o uso à rapidez do deslocamento, 3% pelo conforto e 2% pela pontualidade. (Borges,2014, apud 2016).

Figura 26: Quais são os aspectos que você dá mais importância no transporte público?



Fonte: PLAMUS, 2015

Nas perguntas mais específicas sobre o transporte individual, quando perguntado sobre as mudanças necessárias para deixar de utilizar o transporte individual, 49% responderam que seria necessária uma maior frequência do transporte público, 37% apontaram que seria necessário maior conforto nos ônibus e nos terminas e 27% apontaram que seria necessária maior prioridade para o transporte público através de vias prioritárias ou exclusivas para os ônibus.

Analisando esses dois gráficos, observamos que, tanto para usuários do transporte público, como do individual, a principal defasagem do transporte público de Florianópolis é a frequência entre um ônibus e outro, o que acarreta esperas prolongadas, e aumentando a aderência da população a meios particulares de locomoção, causando uma cadeia de eventos que resulta no que temos hoje, acesso desigual à cidade e isolamento social, principalmente daqueles com menor poder aquisitivo.

Figura 27: Na hipótese de deixar de utilizar seu veículo próprio para utilizar o transporte público, quais seriam as mudanças necessárias para isso acontecer.



Fonte: PLAMUS, 2015

Segundo a Secretária Municipal de Transporte e Infraestrutura de Florianópolis (2022), a SIM (Sistema integrado de Mobilidade) roda com cerca 174 linhas e 494 ônibus, e cerca de 220 mil passageiros diariamente, e segundo a prefeitura, o número de passageiros tem crescido após a pandemia do covid-19. A Secretária Municipal realizou uma nova pesquisa em 2022, onde visitou os seis terminais da capital, e em todos houve algum tipo de reclamação ou constatação de problemas estruturais. No terminal TICEN (Terminal de Integração do Centro), diversos passageiros reclamaram que os bancos para aguardar os ônibus não são suficientes, principalmente nos horários de pico, e da falta de tomadas no terminal para carregar o celular.

Outro ponto levantado pelos passageiros nos terminais TICEN, TITRI, TICAN, TIRIO, TILAG e TISAN, é a falta de melhores estruturas nos banheiros, por algumas paredes rabiscadas ou pichadas. Falta de bebedouros e superlotação nos ônibus também foram reclamações levantadas pelos passageiros.

Um ponto negativo levantado pelos passageiros foi a qualidade dos pontos de ônibus, que para a grande maioria dos passageiros considera a

estrutura insatisfatória, especialmente nas regiões mais centrais entre os terminais.

Figura 28: Terminais de ônibus em Florianópolis



Fonte: Sistema Integrado de Mobilidade (2023)

Em todos os terminais visitados, os dois principais problemas relatados se referem à superlotação dos ônibus e quantidade reduzida de horários, especialmente em horários após as 22h00 no norte e no sul da ilha, e nos finais de semana, como citado nas entrevistas a moradores no bairro do Cacupé. Como já abordado anteriormente, um dos pontos mais criticados no bairro do Cacupé foi justamente o transporte público. Os pareceres foram referentes ao número de linhas, horário dos ônibus e estrutura dos pontos de ônibus.

4.2 O TRANSPORTE NO CACUPÉ E A GENTRIFICAÇÃO

Segundo Valmir, morador do bairro a mais de 20 anos, Ele pouco sai de casa, mas quando sai para ir ao supermercado Fort atacadista nas margens da SC-401, percorre um trajeto de aproximadamente 4,3km a pé. Quando

questionado o porquê de não utilizar o ônibus, ele disse que acreditava ser mais rápido caminhar do que ficar esperando o ônibus, ele considera os horários muito ruins e com poucas paradas de ônibus. Segundo os demais moradores, o trajeto entre os terminais não é o problema – com o percurso todo levando cerca de 30 minutos, segundo o morador José Carlos –, mas o tempo de espera entre os ônibus é muito elevado principalmente nos finais de semana, onde a espera pode chegar às duas horas. Essa crítica não vem apenas dos moradores, mas também dos trabalhadores do bairro. Em nossas entrevistas, falamos com uma funcionária do único minimercado do bairro, ela mora no bairro Monte Verde, próximo a SC-401, e pega o seu ônibus em frente ao Floripa Shopping, relatando que "O ônibus é cheio e se você perder, só uma hora depois". Essa problemática já foi levada para a prefeitura, pelo morador Antônio Machado Filho, motorista de ônibus aposentado. Ele diz que já questionou a prefeitura e solicitou que novos horários fossem adicionados, mas os agentes da Prefeitura disseram que não há demanda suficiente para aumentar volume de horários para o bairro. Essa falta de demanda pode ser explicada também pelo processo de gentrificação que o bairro está passando. Segundo o morador Carlos Alberto: "o bairro se densificou, mas com pessoas com dinheiro e que andam de carro e não ligam para a distância para compras, médicos etc.". Isso demonstra que, com a mudança da composição social do bairro, aqueles antigos moradores que saíram do bairro e utilizavam o transporte público foram substituídos pelos novos habitantes de maior poder aquisitivo, que utilizam seus carros como meio de transporte. Isso contribuiu para a queda da demanda do transporte público, uma vez que agora, apenas os moradores remanescentes e aqueles de menor poder aquisitivo que trabalham no bairro como domésticas, jardineiros, porteiros e outros cargos, utilizam o transporte coletivo. Podemos observar que a oferta do transporte público no bairro, é insuficiente para atender a demanda, sendo essa também a opinião do caseiro Jhony, que mora no trabalho. Ele diz que, por possuir um carro, acredita que a mobilidade no bairro seja boa, mas para os outros funcionários que trabalham na casa "é complicado".

Nesta pesquisa, não obtivemos um recorte espacial do número de automóveis no bairro e nem no distrito de Santo Antônio de Lisboa como um todo, porém, é sabido que principalmente com a verticalização dos

empreendimentos, esse número deve aumentar significativamente, uma vez que, tomando como exemplo o empreendimento da Piemont Prime, o Miragio Cacupé, oferece de duas a quatro vagas para automóvel por unidade, como podemos ver na imagem abaixo:

Figura 29- Representação gráfica Miragio Cacupé (2020)



Fonte: Piemonte Prime

Essa falta de disponibilidade do transporte público fez com que a população de menor poder aquisitivo migrasse para os carros de aplicativo, uma vez que, nas palavras do morador Guilherme, " se dependesse somente dos ônibus seria bem pior".

Segundo Marcos²³ (funcionário das empresas Canasvieiras/ Fênix), as linhas que passam pelo bairro não vingam, uma vez que é muito mais rentável para empresa colocar o ônibus pela SC-401, do que passar pelo Cacupé, já que com o mesmo tempo que dois ônibus passam pelo Cacupé, quatro passam pela

²³ Informação fornecida por Marcos em entrevista no dia 29/09/2023

SC-401, podendo essa ser uma explicação do porquê atualmente só há uma linha de ônibus que passa pelo bairro.

Na visão dele, para o bairro Cacupé, o ideal seriam ônibus executivos que ele acredita que teria uma boa aceitação da população de maior poder aquisitivo, pelo fato de se deslocarem com mais conforto, sem preocupação com estacionamento etc., fato que também sinaliza a nova demanda presente no bairro, de moradores de uma renda mais elevada. Porém, também diz que o transporte por carros de aplicativo (Uber, 99 etc.) reduziu muito as rotas (no caso, aquelas que são mais curtas) desses ônibus executivos, por conta dos baixos preços praticados comparativamente. Além das vantagens dos transportes por aplicativo (adaptar o horário de partida a suas necessidades, transporte porta-a-porta etc.)

Vale ressaltar que essas “frequências mínimas” do transporte público no bairro Cacupé não mudaram ao longo do tempo. De maneira geral segue com a prática de reduções de horários de transporte público após as 21 horas, especialmente aos sábados e domingos. Como podemos analisar no quadro abaixo, como exemplo o ônibus 846 - Cacupé, nos horários de dias úteis e de sábado e domingo.

Tabela 1: Ônibus saindo do Terminal de Integração de Santo Antônio de Lisboa (dias úteis)

Dias úteis	Saída TISAN				
05:40 E	06:25E	06:50E	07:26E	08:40E	09:30E
10:22 E	11:25E	12:25E	13:27E	14:35E	15:52E
17:03 E	18:27E	19:40E	20:25E	21:25E	22:20E
22:20E					

Fonte: Consórcio Fênix (2024)

Tabela 2: Ônibus saindo do Terminal de Integração Trindade (dias úteis)

Dias úteis	Saída TITRI				
05:40 E	06:43E	07:21E	07:55E	08:45E	09:40E
10:40 E	11:45E	12:25E	13:50E	15:05E	16:05E
17:50E	18:50E	19:40E	20:45E	21:30E	16:05E
23:30E					

Fonte: Consórcio Fênix (2024)

Tabela 3: Ônibus saindo do Terminal de Integração de Santo Antônio de Lisboa (Sábado)

Sábado	Saída TISAN				
05:40 E	06:50E	08:20E	09:20E	11:00E	12:20E
14:20 E	15:30E	16:20E	17:20E	18:20E	19:20E
20:20E	21:35E	22:50E			

Fonte: Consórcio Fênix (2024)

Tabela 4: Ônibus saindo do Terminal de Integração de integração Trindade (Sábado)

Sábado	Saída TITRI				
05:40 E	06:43E	07:21E	07:55E	08:45E	09:40E
10:40E	11:45E	12:25E	13:50E	15:05E	16:05E
17:50E	18:50E	19:40E	20:45E	21:30E	16:05E
23:30E					

Fonte: Consórcio Fênix (2024)

Tabela 5: Ônibus saindo do Terminal de Integração de Santo Antônio de Lisboa (Domingos e Feriados)

Domingos e Feriados	Saída TITRI				
05:40 E	07:40E	08:35E	10:40E	12:45E	14:20E
15:30E	16:20E	18:20E	20:20E	21:35E	22:50E

Fonte: Consórcio Fênix (2024)

Tabela 6: Ônibus saindo do Terminal de Integração de integração Trindade (Domingos e Feriados)

Domingos e Saída TITRI					
Feriados					
05:40 E	07:00E	08:30E	09:30E	12:00E	13:40E
15:30E	16:30E	17:40E	19:40E	21:00E	22:10E
23:30E					

Fonte: Consórcio Fênix (2024)

É perceptível que os ônibus neste bairro não têm uma frequência ideal, tanto para os moradores como para o resto da população que precisa acessar o bairro por algum motivo. Os ônibus em média têm um intervalo de 1 hora entre um e outro, tanto para as saídas do Terminal TITRI, como as saídas do Terminal TISAN. Além disso, após as 21 horas, com saída de qualquer terminal existem apenas 2 ônibus. No final de semana, o intervalo dos ônibus para acessar o bairro Cacupé chega a levar até 01h30 minutos.

A partir destes dados em nossas entrevistas, realizadas com 11 moradores do bairro de diferentes rendas e idades (entre os meses de outubro e novembro de 2023), pedimos suas opiniões a respeito do transporte público no bairro.

Na fala do morador Guilherme, encontramos relatos de que a prefeitura tirou alguns pontos de ônibus que não foram substituídos e, na fala do morador Antônio Machado, está relatado que alguns pontos não possuem uma demarcação, com os motoristas só parando porque sabem que ali existe uma parada, mas os moradores não, causando grandes transtornos. Esses relatos nos acenderam um alerta quanto ao caso do morador Valmir, que relatava ter um espaço muito grande entre as paradas uma vez que, o mapa de pontos de ônibus do bairro e o próprio Google Maps, mostram um ponto de ônibus a 270m da porta de sua casa. Quando verificamos essa parada, ela existe, mas não possui nenhuma sinalização, e a parada sinalizada mais próxima de sua casa, no sentido bairro, está situada já no bairro de Santo Antônio de Lisboa. Em ligação à Diretoria de Planejamento e Fiscalização de transporte de Florianópolis, disseram que os pontos de ônibus estão passando por um processo de

substituição, mas que existem paradas de pouco uso que acabam por ficar sem o abrigo.

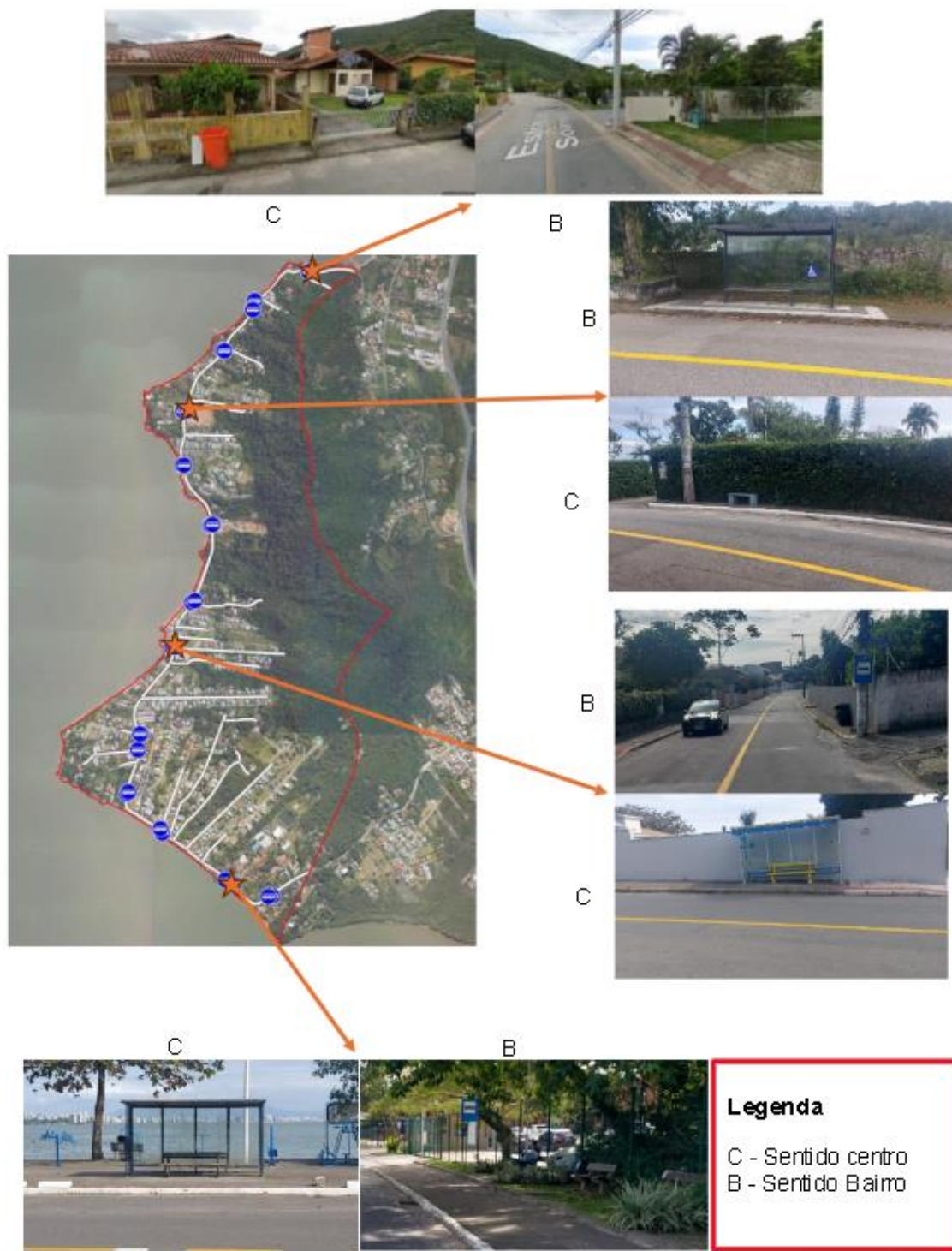
Figura 30: Pontos de ônibus no bairro Cacupé (2023)



Fonte: Geoportal Florianópolis (2024)

O mapa acima mostra os 28 pontos de ônibus (sentido centro e bairro) que existem no bairro Cacupé, desses, muitos pontos não têm sequer uma placa de sinalização, sendo essa uma das reclamações dos moradores do bairro do Cacupé. Na figura a seguir, podemos ter uma ideia da realidade do bairro.

Figura 31: Situação de pontos de ônibus no bairro Cacupé (2024).



Fonte: Acervo Luka Mello (2024)

Na figura acima, exemplificamos 4 pares de pontos de ônibus, sendo 4 no sentido centro e 4 no sentido bairro. Nessa pequena amostragem, notamos que no sentido centro, não são todos os pontos que possuem alguma demarcação, mas que em sua maioria, possuem ou sinalização ou abrigo para os passageiros que esperam a chegada no ônibus. Já no sentido bairro, notamos que, em sua maioria, não possuem nem sinalização, com 5 pontos possuindo uma placa de sinalização, e apenas um ponto possuindo um abrigo. Quando em contato com a prefeitura, disseram que alguns pontos menos usados acabam ficando sem sinalização, mas não explicaram o porquê de tantos pontos estarem assim.

Figura 32: Parada de ônibus na Estrada Haroldo Sores Glavan sentido bairro (agosto de 2022)



Fonte: Google Maps (2024)

A seguir, mostraremos o mesmo ponto de ônibus na Estrada Haroldo Sores Glavan sentido centro em três momentos diferentes, mostrando a substituição dos pontos e o tempo em que o ponto ficou sem nenhuma sinalização.

Figura33: Ponto de ônibus na Estrada Haroldo Sores Glavan sentido centro
(março de 2020)



Fonte: Google Maps (2024)

Figura 34: Ponto de ônibus na Estrada Haroldo Sores Glavan sentido Centro (agosto de 2022)



Fonte: Google Maps (2024)

Figura 35: Ponto de ônibus na Estrada Haroldo Sores Glavan sentido centro
(julho de 2024)



Fonte: Acervo Luka Mello (2024)

Notamos que o ponto foi retirado entre março de 2020 e agosto de 2022, sendo reposicionado apenas após dezembro de 2023, quando no momento em que realizávamos as entrevistas, o ponto ainda não havia sido colocado.

Essa questão do ponto de ônibus é interessante para avaliar a própria “gentrificação”. A redução, substituição e reposicionamento de abrigos e pontos de ônibus também está em linha com a autossegregação dos mais ricos, que nunca gostaram de pontos de ônibus em frente ou próximos a suas residências e empreendimentos, muito embora, contraditoriamente, necessitem que seus funcionários (cuidadoras de idosos, babás, diaristas etc.) cheguem às suas casas para trabalhar.

A partir da análise dos pontos de ônibus, conseguimos perceber que o ponto demarcado na Estrada Haroldo Sores Glavan no sentido bairro nunca esteve definido, pelos menos até o ano de 2016 (onde foi possível encontrar registros de mapa). Já no sentido centro da mesma estrada, conseguimos perceber que havia um ponto de ônibus até março de 2020, logo após foi retirada, com a sua substituição ocorrendo entre dezembro de 2023 e julho de 2024. O fato é que esses intervalos muito longos sem ponto de ônibus, afetam negativamente o uso do transporte público, na fidelização do usuário e atrair novos usuários.

Outro aspecto levantado pelos moradores do bairro foi a informação de que os pontos de ônibus no sentido centro possuem mais estrutura do que os pontos de ônibus no sentido bairro (quando demarcados). Vejamos abaixo os exemplos encontrados:

Figura 36: Ponto de ônibus sentido centro (2024)



Fonte: Acervo Luka Mello (2024)

Figura37: Ponto de ônibus sentido bairro (2024)



Fonte: Acervo Luka Mello (2024)

Como mencionado anteriormente é perceptível a estrutura de pontos de ônibus no sentido centro e no sentido bairro. De acordo com o site da Prefeitura de Florianópolis, ela denominou as novas paradas de ônibus de “abrigos de passageiros” e começou a ser instalada no ano de 2020. A implantação fez parte do conjunto de ações da secretaria de mobilidade urbana para a valorização do transporte público. “Entre as principais mudanças das antigas paradas de transporte coletivo para as novas estão o design mais sóbrio e de baixo impacto na paisagem, e com classificação por cores em painéis indicativos nos pontos, como parte de melhorias de sinalização ao usuário.

A região Central terá cor amarela; o Norte, cor vermelha; o Sul, cor roxa; o Leste, cor azul; e o Continente, cor verde. As novas instalações também terão pavimentação adequada para orientação de pessoas com deficiência visual.” (Michael Mittmann - Secretário de Mobilidade e Planejamento Urbano de Florianópolis). A partir destas mudanças feitas pela prefeitura é perceptível notar que ela só atingiu “parte” do bairro, especificamente os pontos de ônibus que estão indo em sentido ao centro da cidade e mais próximos a parte sul do bairro.

Dessa forma, concluímos que o transporte público no bairro do Cacupé é insuficiente para atender as demandas daqueles que necessitam desse meio de transporte. Com apenas uma linha que atravessa o bairro, com grandes

intervalos entre os ônibus e pontos sem demarcação, que causam transtornos para os passageiros. Essas condições acabam por favorecer os carros por aplicativo, que vem sendo utilizados pela população de menor poder aquisitivo para contornar essas limitações do transporte público.

Esses problemas podem ser contornados com relativa facilidade, uma vez que o tempo de deslocamento e a qualidade dos ônibus não foram citados como problemas, ficando apenas a frequência, o número de linhas e a estrutura dos pontos de ônibus, com este último sendo o mais fácil de ser corrigido, uma vez que seriam necessárias cerca de dez placas para que os pontos de ônibus do bairro fiquem todos demarcados.

5 CONCLUSÃO

Para concluirmos, retomaremos os objetivos do trabalho e quais foram as conclusões obtidas nessa pesquisa.

O primeiro objetivo era entender as peculiaridades do processo de gentrificação no bairro do Cacupé. Nesse quesito, identificamos que o processo que decorre no bairro é um processo do estilo de novas construções, processo no qual, além substituição da população do espaço, por outra de maior poder aquisitivo e a mudança das formas, as funções também são alteradas, uma vez que o bairro anteriormente era predominantemente de pescadores e agricultores familiares, agora vem sendo substituído por residências de alto padrão.

O segundo objetivo se tratava de identificar quem são os agentes causadores desse processo, de que maneira estão agindo e quais os seus efeitos sobre a população residente no bairro.

E foram identificados, através de material bibliográfico, entrevistas semiestruturadas e observações de campo que os agentes atuantes nessa transformação do espaço urbano são o Estado e os agentes imobiliários, uma vez que o Estado, com seu marketing em meados dos anos de 1980, atraíram migrantes de alto poder aquisitivo em busca de qualidade de vida, que se tornaram o público alvo dessas novas construções, além de sua atuação como gestor da utilização do solo através do plano diretor.

Já os agentes imobiliários atuam no bairro, por conta de sua amenidade natural, tranquilidade e proximidade com o centro da cidade, se tornando um ponto ideal por agregar muito valor para empreendimentos de alto padrão.

Os efeitos da ação gentrificadora desses agentes é sentida pela população mais antiga do bairro através do aumento geral dos preços, a falta de estrutura, tanto viária quanto econômica do bairro e com a precariedade do transporte público nessa região.

Já o terceiro objetivo era o de Identificar se há e, se sim, quais são os efeitos desse processo no transporte público. E sim, o processo de gentrificação afeta o transporte público do bairro, uma vez que, por conta da mudança na composição social do bairro, e o fato desses novos moradores utilizarem-se de

carros particulares, a demanda pelo transporte público acaba diminuindo, fazendo com que apenas uma linha, a 846 - Cacupé, passe pelo bairro, e com intervalos médios de 1 hora durante a semana e 2 horas aos domingos e feriados, sendo claramente insuficiente para atender as demandas não só dos moradores, mas também dos trabalhadores do bairro (domesticas, jardineiros, comerciários, construtores e outros, cujo trabalho orbita as moradias e o consumo daqueles de alta renda), que dependem desse meio de transporte. Para driblar essa precariedade, vários moradores relataram que recorrem aos carros de aplicativo para contornar essa situação.

Em síntese, podemos constatar no decorrer dessa pesquisa que o Cacupé está passando por um processo de gentrificação do tipo de novas construções, onde não apenas a composição social e as formas do bairro são alteradas, mas também suas funções, uma vez que o bairro passou de uma comunidade baseada na pesca e na agricultura familiar, para um bairro de residências de alto padrão.

Esse processo de gentrificação presente no Cacupé é lento e constante, sendo ele uma consequência da ação, principalmente, do capital imobiliário e da dinâmica de valorização de certos espaços, ou nas palavras de Smith (1984) *rent gap*. Porém, diferentemente do processo observado por Glass (1964) o de novas construções não apresenta uma intervenção direta a ser feita, uma vez que não há um confronto tão acirrado entre os moradores originários, o Estado e o mercado imobiliário, desde que não existam confrontos violentos ou desapropriações forçadas.

Para que esse processo fosse findado, seria preciso alterar todo o sistema econômico atualmente utilizado para alterar essa tendência à gentrificação desses espaços com potencial para o mercado imobiliário. A alternativa, portanto, passa por ampliar a renda da classe operária para que essa possa ter cada vez mais condições de enquadrar-se no segmento médio da sociedade, garantindo uma melhor mobilidade residencial, opções melhores de moradia e, conseqüentemente, qualidade de vida.

Esse processo tem como agentes transformadores do espaço protagonistas o governo, que através de sua atração de imigrantes de alto poder aquisitivo e a permissividade de seu plano diretor, junto com os agentes imobiliários, utilizando-se da especulação imobiliária em um local de localização

privilegiada, atributos naturais cobiçados, como a vista mar e da constante inovação em suas construções para atender as demandas desses novos moradores, alteraram as formas e funções do bairro nos últimos 40 anos, primeiramente com residências de temporada, depois residências principais individuais, condomínios horizontais e, mais recentemente, condomínios verticais de alto padrão.

Essas ações afetam e muito a população local e trabalhadores do local, ao passo que, por conta da valorização dos terrenos, muito faladas nas entrevistas com a população, os valores de impostos, taxas municipais (como a taxa de lixo), e o custo de vida, como, por exemplo, compra de alimentos, se elevou muito, com pouquíssimos moradores originários ainda presentes no bairro. Dos 11 entrevistados, apenas dois estão a mais de 40 anos no bairro e, talvez não por acaso, os dois tem a pretensão de sair do bairro. O morador Antônio Machado Filho até nos deu uma explicação bem clara: "fui no dia dos pais com mais nove cabeças almoçar aqui perto e gastei R\$1.000,00 para todo mundo. Já no meu aniversário, fui com as mesmas nove pessoas no Bokas. Comemos muito mais e bebemos várias cervejas a mais e paguei R\$600,00 para todos. Aquela região é muito melhor, muito mais a nossa cara". Essa fala demonstra a sensação de não pertencimento no bairro, mesmo residindo toda sua vida nesse local.

Outro fator afetado pela gentrificação é o transporte público por conta da predominância de seus novos moradores em utilizar veículos próprios para a sua locomoção, não se importando com as distâncias necessárias para resolução de suas demandas diárias. Isso faz com que, por se tratar de um bairro predominantemente residencial, a demanda pelo transporte público seja minimizada, já que quem depende dele são apenas aqueles moradores de baixo poder aquisitivo e aqueles de igual poder aquisitivo que trabalhem nessas residências. Isso gera um hiato nos horários da única linha a servir o bairro, com esperas que podem, segundo os moradores, chegar a duas horas. Outra consequência dessa falta de demanda são as estruturas de paradas de ônibus pelo bairro, que em muitas vezes não existem nem em forma de uma placa, dependendo apenas da experiência de moradores mais atentos e dos motoristas com experiência no trajeto. Essas deficiências no transporte público são

contornadas por parte da população do bairro, segundo as entrevistas, com a utilização de carros de aplicativo.

Como sugestão para a melhoria deste cenário do bairro, apresentamos a sugestão do morador Jader, onde propõem a adoção de vans ou micro-ônibus (para atuação de forma circular no bairro) com intervalos reduzidos, de forma que o acesso ao terminal TISAN seja agilizado e facilitado. Entretanto, é sabido que essa solução seria inviável devido à sua baixa eficiência econômica, a qual está diretamente ligada aos interesses de lucratividade dos operadores. Isso faz com que o Estado tenha que considerar a possibilidade de subsidiar esses custos, embora seja pouco provável que tal operação seja vista como viável em termos de custo-benefício. Como resultado, a população que necessita do adensamento de linhas e horários seria a mais prejudicada.

Já em relação aos pontos de ônibus, a proposição é ao menos a instalação de placas sinalizadoras, facilitando sua identificação e utilização por aqueles que dependem do transporte público do bairro.

BIBLIOGRAFIA:

ALCÂNTARA, Maurício F. 2018. "Gentrificação". In: **Enciclopédia de Antropologia**. São Paulo: Universidade de São Paulo, Departamento de Antropologia. Disponível em: <http://ea.fflch.usp.br/conceito/gentrificacao>. ISSN: 2676-038X Acesso em 21 de fevereiro de 2023.

AUXILIADORA PREDIAL. **Cacupé: conheça a história e o crescimento do bairro!**. Florianópolis, 2023. Disponível em: <https://www.auxilancamentos.com.br/post/cacup%C3%A9-conhe%C3%A7a-a-hist%C3%B3ria-e-o-crescimento-do-bairro> Acesso em: 30 julho 2024.

BATALLER, Maria Alba Sargatal. O ESTUDO DA GENTRIFICAÇÃO. **Revista Continentes**, Tradução Maurilio Lima Botelho, Rio de Janeiro, ano 1, n. 1, p. 9-37, 2012.

BETANCUR, John. Artigo Científico. Gentrificação na América Latina: **Visão Geral e Análise Crítica**. Volume 2014, 14 páginas.

BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine. **De Volta à Cidade**: Dos processos de gentrificação às políticas de "revitalização" dos centros urbanos. 1. ed. São Paulo: Annablume, 2006.

BORGES, Bruno. **Princípios e diretrizes para o planejamento e implementação de bairros em cidades de porte médio do Brasil**. Tese (doutorado em engenharia civil) Pós-Graduação em Engenharia Civil da Universidade Federal de Santa Catarina- PPGEC, Florianópolis, 2014. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/128653/332124.pdf?sequence=1&isAllowed=y> Acesso em 21 de fevereiro de 2023.

CAMARGO, Marcelo. **Entre linhas**: Movimento e política a partir de um terminal de ônibus em Florianópolis/ SC. Dissertação (mestrado em antropologia social) Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2016. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/168056/341238.pdf?sequence=1&isAllowed=y> acesso em 21 de fevereiro de 2023.

CARDOSO, Antônio. **A adequada prestação do serviço público de transporte coletivo de passageiros com medida necessária para a melhoria da mobilidade urbana na cidade de Florianópolis**. Trabalho de Conclusão de Curso (graduação em direito) Ciências Jurídicas da Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis 2018. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/187955/TCC%20OFICIAL%20REPOSIT%3%93RIO.pdf?sequence=1&isAllowed=y> acesso em 21 de fevereiro de 2023.

CARDOSO, Jaqueline. Da estrada de Terra ao asfalto: Sujeitos no processo de urbanização em um bairro de Florianópolis (1970-2012). **Revista Angelus Novus** – nº 5 – junho de 2013

COCCO, Rodrigo. **Transporte Público e mobilidade urbana: Contradições entre políticas e demandas por mobilidade na região metropolitana de Florianópolis-SC.** Tese (doutorado em geografia) - Pós Graduação em Geografia (PPGG), da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Florianópolis 2016. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/168309/341616.pdf?sequence=1&isAllowed=y> acesso em 21 de fevereiro de 2023.

CUOGHI, Guilherme Vendramini. **Espaços alternativos em Nova York (1960-1980)**, rumo a nova inserção da arte na sociedade. 2018. Dissertação (mestrado em arquitetura e urbanismo) – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Instituto de arquitetura e urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2018.

FILÁRTIGA, Marila, SANTIAGO, Alina. Transformações urbana: Um estudo de caso do bairro de Cacupé, Florianópolis, SC. **Paisagem Ambiente: ensaios** - n. 23 - São Paulo - p. 34 - 41 – 2007

FIX, Mariana, A “fórmula mágica” da parceria público-privada: Operações Urbanas em São Paulo. **Cadernos de Urbanismo**, n. 3, p. 1-15, 2004. Disponível em: https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/52575931/fix_formulamagicaparceria-libre.pdf?1491879127=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DA_formula_magica_da_parceria_publico_pri.pdf&Expires=1722293305&Signature=bzoyuWDfAyaylCWMquYi52D-gHbmD1u-MSXURoX66FH0hJYUH0duhqmYetOFOfnCB2dFInNKIB57LPpm5hDHF8qgxzeU2J1u8W1gtK5GrnvvA8XgmLiH3nu0qW200nK0dwAPr3fhsxfzzDfLmXahk9Mngclv1oRslR8FyAnoCjh1ukpSLPKV1DKAGj-4iyThMcrJ8MexostVxmVQ7Llu3uzmfmu1t9ADmBPaqH7Ov7w4BMrlsgBHqgkRQ7LD~ofU0IC3NhydYIjpVQd2JU7iZkwlJ2Ue2IF7uzVbhICSQXFjlij8WeuLpKRcNIXNR8Pi4zxRxpJojqZCFrG12orD1g__&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA acesso em 29 julho 2024.

GOVERNO DE SANTA CATARINA. **COHAB/SC companhia de habitação do Estado de Santa Catarina.** Florianópolis, 2010. Disponível em: http://www.cohab.sc.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=305:cohabsc-projeta-mais-de-cinco-mil-moradias-para-a-grande-florianopolis-pelo-minha-casa-minha-vida&catid=1:noticias&Itemid=61 Acesso em 16 julho 2024.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Florianópolis 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/florianopolis/pesquisa/22/28120> acesso em 21 de fevereiro de 2023

JARDIM, Thiago. Londres: a história econômica de uma cidade resiliente. **Caos Planejado**, São Paulo, 19 novembro de 2020. Letras, Disponível em: <https://caosplanejado.com/londres-a-historia-economica-de-uma-cidade-duradoura/#:~:text=Ap%C3%B3s%20a%20Segunda%20Guerra%2C%20a,de%20um%20milh%C3%A3o%20de%20habitantes>. Acesso em 11 julho de 2024.

JESUS, Giselli. **Desenvolvimento urbano da porção norte da ilha de Santa Catarina**. Tese (doutorado em geografia) Programa de pós-graduação em geografia da Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2017

JUAN, Ellis. Et al. **Relatório final estudo 3: Crescimento urbano Florianópolis [Florianópolis]**, 2018. 441 slides. Disponível em: https://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/27_08_2015_9.30.19.2d57c5303b800097ab78796419b761af.pdf Acesso: 15 julho 2024.

MARX, Karl. **Grundrisse: Manuscritos econômicos de 1857-1858 Esboços da crítica de economia política**, Boitempo, 2011.

MEMÓRIA POLÍTICA DE SANTA CATARINA. **Biografia Francisco Tolentino**. 2022. Disponível em: <https://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/324-Francisco_Tolentino>. Acesso em: 21 de fevereiro de 2024.

Mendes, L. (2015) – “As novas fronteiras da gentrificação”, **Le Monde Diplomatique** (Ed. Portuguesa) , II série, n.º 105, pp.8-10, 2015

ND+, como anda o transporte coletivo de Florianópolis? Usuários apontam pontos positivos e negativos. Florianópolis, 2023. Disponível em: <https://ndmais.com.br/transportes/como-anda-o-transporte-coletivo-de-florianopolis-usuarios-apontam-pontos-positivos-e-negativos/> 21 de fevereiro de 2023.

Marcos. Depoimento [setembro.2023]. Entrevistador. Rodrigo Cocco e membros dos laboratórios LABCIT. Florianópolis. UFSC

PAGANI, Eliane Barbosa Santos et al. Segregação socioespacial e especulação imobiliária no espaço urbano. **Argumentum**, Vitória, v. 7, n.1, p. 167-183. Jan. 2015

PASCHOAL, Matheus Giovanni Luchi. **Gentrificação: Causas, transformações e particularidades latino-americanas**. 2017. Monografia (Economia)-Instituto de economia, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2017.

PEREIRA, Alvaro. A gentrificação e a hipótese do diferencial de renda: limites explicativos e diálogos possíveis. **Cad. Metrop.**, São Paulo, v. 16, n. 32, pp. 307-328, nov. 2014

PLAMUS, Plano de Mobilidade urbana sustentável da grande Florianópolis Disponível: <https://plamus.com.br/plamus.html> acesso em 21 de fevereiro de 2023.

PRADO, Windson. Como anda a vida boêmia e pulsante da avenida Hercílio Luz, no Centro de Florianópolis. **ND Mais**, Florianópolis, 7 de novembro de 2023. Cultura, disponível em: <https://ndmais.com.br/cultura/boemia-avenida-hercilio-luz-florianopolis/> acesso em 11 de julho de 2024.

PREFEITURA DE FLORIANÓPOLIS. **Novos abrigos de passageiros começam a ser instalados em Florianópolis**. Florianópolis, 2020. Disponível em: <https://www.pmf.sc.gov.br/noticias/index.php?pagina=notpagina¬i=22766> acesso em 21 de fevereiro de 2023.

RANGEL, Natália. O esvaziamento do conceito de gentrificação como estratégia política. **Cadernos NAUI** Vol.4. n.7, jul-dez 2015.

RECK, Garrone. **Apostila Transporte Público departamento de transporte. Universidade Federal do Paraná**, 2017. Disponível em: file:///C:/Users/Usuario/Downloads/silo.tips_apostila-transporte-publico-professor-garrone-reck-departamento-de-transporte.pdf / 21 de fevereiro de 2023.

SILVEIRA, Márcio. **Circulação, transportes e logística no estado de Santa Catarina**. Florianópolis: Editora Insular, 2016

SILVEIRA, Márcio, COCCO, Rodrigo. Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. **Estudos Avançados** 27 (79), 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/SvVY3qDMDFxwkZWXr7cMJ3m/?format=pdf&lang=pt> acesso em 21 de fevereiro de 2023.

SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giraldi. Interações espaciais, transporte público e estruturação do espaço urbano. **Revista brasileira de estudos urbanos e regionais**, v. 12 n. 1, p.64-81, 2010.

SMITH, Neil. **Desenvolvimento Desigual**. 1984 Título original: Uneven Development.

SOUZA, Diogo de. Minha casa, minha vida em Florianópolis: veja prazos de entrega e como se inscrever. **NDMais**, Florianópolis 28 abril 2024. Cidadania. Disponível em: <https://ndmais.com.br/cidadania/minha-casa-minha-vida-em-florianopolis-veja-prazo-de-entrega-e-como-se-inscrever/> Acesso em 16 julho 2024.

SUGAI, Maria Inês. **Segregação silenciosa investimentos públicos e dinâmicas socioespacial na área conturbada de Florianópolis (1970-2000)**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2015.

TORRES, Nilton, VIANA Guilherme. **Processo de gentrificação**. Dissertação. (mestrado em arquitetura e urbanismo) Curso de Pós-Graduação Stritu-Sensu em Arquitetura e Urbanismo, na Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

VERA, Margaux Hildebrandt. **O Programa Minha Casa Minha Vida e as repercussões na dinâmica socioespacial e sua inserção no contexto urbano na área conurbada de Florianópolis**. 2014. Dissertação (mestrado em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade) - Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Universidade Federal de Santa Catarina , Florianópolis , 2014.

**APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS MORADORES DO
BAIRRO CACUPÉ.**

**Questionário para TCC sobre a vivência e qualidade de vida no
Cacupé.**

Introdução.

Este questionário é sobre como você se sente vivendo no bairro do Cacupé e se sofreu alguma alteração no seu padrão de vida apenas por morar neste bairro. Por favor, responda a todas as questões.

1. A quanto tempo você mora no Cacupé?
2. Quais você considera que sejam as melhores qualidades ou pontos positivos do bairro?
3. E quais os defeitos ou pontos negativos?
4. Você costuma fazer as suas compras no bairro? Quais os comércios você mais utiliza?
5. O que você acha do custo de vida da região? É bom? Caro? Barato? Por quê?
6. Quais mudanças você observou no bairro nos últimos anos em termos de infraestrutura, comércio, serviços ou demografia?
7. Sente falta de alguma estrutura, comércio ou facilidade no bairro?
8. Conhece a história do bairro? Alguma história interessante? Ou conhece quem conheça?
9. Você notou um aumento nos preços dos imóveis ou no custo de vida no bairro? Em caso afirmativo, como isso afetou você ou sua comunidade?

- 10.** Qual a sua visão sobre esses novos empreendimentos? Acha que algo mudou ou vai mudar por causa deles?
- 11.** Como você vê a mobilidade do bairro? É fácil sair ou chegar do bairro?
- 12.** Qual o seu principal meio de locomoção?
- 13.** Se não utiliza, sabe quem no bairro mais utiliza o transporte público?
- 14.** Se utilizar transporte público:
- a. Qual a linha você mais usa para se deslocar no bairro?
 - b. A oferta de horários, na sua opinião, é suficiente?
 - c. E os pontos, são bem espalhados?
 - d. Qual o terminal você mais utiliza?
 - e. Qual o seu tempo de deslocamento diário?
- 15.** Qual a Sua faixa de renda?
- a. Até 1 salário mínimo
 - b. De 1 a 2 salários mínimos
 - c. De 2 a 4 salários mínimos
 - d. De 4 a 8 salários mínimos
 - e. Mais de 8 salários mínimos
- 16.** Você tem a pretensão de se mudar do bairro? Por quê?