



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

CENTRO TECNOLÓGICO

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

Donizete Correa Franco Pires

**O PROCESSO DE PRODUÇÃO DAS DESIGUALDADES
SOCIOESPACIAIS EM BLUMENAU-SC (1980-2023)**

Florianópolis

2024

Donizete Correa Franco Pires

**O PROCESSO DE PRODUÇÃO DAS DESIGUALDADES
SOCIOESPACIAIS EM BLUMENAU-SC (1980-2023)**

Dissertação de mestrado submetida ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Profa. Dra. Maria Inês Sugai.

Florianópolis

2024

Ficha catalográfica gerada por meio de sistema automatizado gerenciado pela BU/UFSC.
Dados inseridos pelo próprio autor.

Pires, Donizete Correa Franco

O processo de produção das desigualdades socioespaciais em Blumenau-SC (1980-2023) / Donizete Correa Franco Pires ; orientadora, Maria Inês Sugai, 2024.
248 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Florianópolis, 2024.

Inclui referências.

1. Arquitetura e Urbanismo. 2. Desigualdades socioespaciais. 3. Segregação socioespacial. 4. Investimentos públicos. 5. Eventos socioambientais. I. Sugai, Maria Inês. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

Donizete Correa Franco Pires

**O processo de produção das desigualdades socioespaciais em Blumenau-SC
(1980-2023)**

O presente trabalho em nível de mestrado foi avaliado e aprovado, em 05 de julho de 2024, pela banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Profa. Marina Toneli Siqueira, Dra.

Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

Profa. Claudia Araripe Freitas Siebert, Dra.

Fundação Universidade Regional de Blumenau (FURB)

Certificamos que esta é a versão original e final do trabalho de conclusão que foi julgado adequado para obtenção do título de mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Coordenação do Programa de Pós-Graduação

Profa. Maria Inês Sugai, Dra.

Orientador(a)

Florianópolis, 2024.

AGRADECIMENTOS

Agradeço especialmente à minha família. Samara, minha mãe, Edoni, meu pai, Hiury, meu irmão, e Niely, minha irmã, que desde cedo me mostraram a importância de pensar e me apoiaram incondicionalmente.

À Maria Inês Sugai, minha querida orientadora, pela formação e orientação encorajadoras, pelo contínuo despertar crítico e por todo aprendizado ao longo destes anos. O seu trabalho e trajetória foram, e seguem sendo, para mim, referências fundamentais.

Às professoras Cláudia Siebert e Marina Toneli Siqueira, que aceitaram o convite e compuseram a minha banca, tanto de qualificação quanto de defesa, por contribuírem significativamente para o aprimoramento deste trabalho. Suas análises e apontamentos foram essenciais para o desenvolvimento desta dissertação.

Ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFSC e a todos os funcionários e professores deste programa, que fizeram deste espaço um ambiente ideal para a minha formação, aprendizado e amadurecimento crítico.

Aos funcionários da central estadual do IBGE, em Florianópolis, em especial o Nelson Roberto Stachelski Junior, da Seção de Disseminação de Informações.

Aos funcionários da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social de Blumenau, em especial o Glauco Anderson Espíndola, do Sistema Único de Assistência Social.

Às bibliotecárias de todos os arquivos e bibliotecas pesquisados pela atenção.

Às acadêmicas de graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFSC, Cora Souza, Eduarda Vieira, Isadora Imthon e Nadine Saleh, do grupo de pesquisa sobre Blumenau coordenado pela professora Maria Inês Sugai e à professora Cláudia Siebert, as quais compartilharam diversos materiais teóricos e empíricos sobre Blumenau, fundamentais para o desenvolvimento deste trabalho.

Aos meus amigos, Igor, Júlia, Jussara, Michele e Ruan, pelas conversas e encontros descontraídos.

Ao Guido, meu professor de graduação e amigo, pelas incontáveis caronas até a UFSC e pelas conversas animadoras e produtivas.

Ao Neguinho e à Bela pela insistente, mas sempre confortante, companhia durante a escrita da dissertação.

Por fim, a todos que cruzaram meu caminho ao longo desta trajetória e que de alguma forma contribuíram, direta ou indiretamente, na construção deste trabalho, meus sinceros agradecimentos.

“Cada homem vale pelo lugar onde está: o seu valor como produtor, consumidor, cidadão, depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando incessantemente, para melhor ou para pior em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço) independentes de sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação e até o mesmo salário têm valor diferente segundo o lugar onde vivem. As oportunidades não são as mesmas. Por isso a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está” (SANTOS, 2020, p. 107).

MEMÓRIAS

Caminho por uma rua íngreme de terra que leva ao topo do morro, situada não muito distante do centro da cidade. Os terrenos são irregulares, com declives variados em ambos os lados da rua. A maioria das casas utiliza blocos de concreto como elemento construtivo principal, mas é notável um número significativo de casas de madeira ou mistas, quase todas com aspecto inacabado e construção aparentemente insegura. As construções são variadas, desde as térreas até as de três pisos, com aberturas para facilitar a entrada de ar, já que faz muito calor na região. As diversas árvores nos morros ajudam a amenizar a alta temperatura registrada próximo ao meio-dia de um dia de verão. As coberturas são em sua maioria de telhas cerâmicas ou de amianto, muitas delas obtidas por meio de doações. É possível ver também algumas poucas casas construídas de maneira improvisada, com materiais reaproveitados. Essas construções dividem espaço com um reduzido grupo de casas visivelmente mais bem estruturadas, com aspecto mais refinado.

Quando os veículos transitam pela rua, levantam nuvens de poeira que pairam sobre a superfície. Em algumas esquinas, é evidente o acúmulo de lixo, enquanto em certos pontos, o forte cheiro de esgoto indica possíveis vazamentos ou transbordamentos das fossas improvisadas. Pequenos, mas constantes fluxos d'água a céu aberto revelam a existência de esgotos domésticos, provavelmente provindas das cozinhas, do banho e das lavagens de roupas. Quando chove, a rua vira rio, a poeira vira barro, fossas transbordam e carros atolam. No ponto mais baixo, a força da água abre valetas e buracos, impedindo o trânsito dos moradores, seja de carro, moto, bicicleta ou a pé.

Antenas de televisão e caixas d'água disputam lugar sobre os telhados. Nas casas da parte mais baixa é possível ver relógios de medição de energia, alguns individuais e outros compartilhados. Em alguns pontos é possível ver fiações elétricas vindo de ligações irregulares, também conhecidas como "gatos", muitas vezes camufladas em meio à rede oficial de distribuição. Em alguns trechos, a iluminação pública é praticamente inexistente e, portanto, improvisada pelos moradores que, visando sua própria segurança e a de seus vizinhos no período noturno, instalam lâmpadas em frente a suas casas. É visível o descaso do Estado na providência de serviços e infraestruturas.

Descrevo esta breve lembrança de algumas das minhas memórias de quando estive em alguns assentamentos precários em Blumenau. Como migrante, a Blumenau que me foi apresentada pelos veículos midiáticos antes de estabelecer moradia na cidade junto à minha família, no ano de 2008, era completamente diferente da realidade. A primeira sensação é de estar em outra cidade, pois não reconheço a Blumenau na qual eu vivo, a cidade "legal", naquilo que estava presenciando naquele momento, a cidade "ilegal". São estas duas cidades, que juntas e indissociáveis, formam a verdadeira Blumenau.



Figura 01: Assentamento precário Toca da Onça, bairro Nova Esperança, região leste Fonte: Acervo do autor (2024).

RESUMO

Esta dissertação buscou investigar o processo de produção das desigualdades socioespaciais em Blumenau, cidade média e industrial localizada no estado de Santa Catarina. As investigações concentram-se no período 1980-2023, quando eventos socioambientais, políticos e econômicos repercutiram significativamente na sua dinâmica socioespacial. Três aspectos são destacados como núcleos analíticos que estruturam esta pesquisa: as grandes enchentes e os desastres socioambientais; o processo de reestruturação produtiva; e os investimentos públicos no sistema viário. A partir desses três indicadores a pesquisa analisa a dinâmica conflituosa entre a distribuição espacial da população e a localização dos investimentos públicos viários mais significativos, assim como as suas repercussões no processo de produção das desigualdades e da segregação socioespacial em Blumenau. O método utilizado compreendeu ampla revisão bibliográfica, a fim de compreender conceitos teóricos que dizem respeito às desigualdades, à segregação socioespacial e à produção capitalista do espaço, além da análise e cotejamento de dados secundários, especialmente dados estatísticos e censitários. Esses dados permitiram a produção de diversos mapas e tabelas que expressam e espacializam as desigualdades socioespaciais em Blumenau, auxiliados pelas diversas imagens incluídas, que complementam e favorecem o entendimento dos fatos apresentados e descritos. A pesquisa evidencia que a segregação socioespacial em Blumenau teve significativa influência dos eventos socioambientais adversos, do processo de reestruturação produtiva e principalmente das ações do Estado, com destaque para a localização dos investimentos públicos viários. As investigações indicam que a histórica participação da burguesia no controle político da gestão municipal de Blumenau lhes permitiu a produção das suas localizações privilegiadas, favorecendo a sua autosegregação. Identificou-se em Blumenau um processo socioespacial dialético, onde as camadas populares por diversas vezes se viram obrigadas a se deslocarem no espaço intraurbano, enquanto as camadas de mais alta renda historicamente permaneceram na região central. Nem mesmo as frequentes enchentes foram o suficiente para fazer com que as elites abandonassem a sua direção de expansão e se deslocassem no espaço intraurbano, o que se mostrou ser uma especificidade de Blumenau.

Palavras-chave: Desigualdades socioespaciais. Segregação socioespacial. Investimentos públicos. Eventos socioambientais. Blumenau.

ABSTRACT

This dissertation sought to investigate the production process of socio-spatial inequalities in Blumenau, a medium-sized and industrial city located in the state of Santa Catarina. The investigations focus on the period 1980-2023, when socio-environmental, political and economic events had a significant impact on its socio-spatial dynamics. Three aspects are highlighted as analytical nuclei that structure this research: major floods and socio-environmental disasters; the process of productive restructuring; and public investments in the road system. Using these three indicators, the research analyzes the conflicting dynamics between the spatial distribution of the population and the location of the most significant public road investments, as well as their repercussions on the process of producing inequalities and socio-spatial segregation in Blumenau. The method used comprises a significant bibliographical review, in order to understand theoretical concepts that relate to inequalities, socio-spatial segregation and the capitalist production of space, in addition to the analysis and comparison of secondary data, especially statistical and census data. These data allowed the production of several maps and tables that express and spatialize socio-spatial inequalities in Blumenau, aided by the various images included, which complement and favor the understanding of the facts presented and described. The research shows that socio-spatial segregation in Blumenau had a significant influence from adverse socio-environmental events, the process of productive restructuring and mainly State actions, with emphasis on the location of public road investments. Investigations indicate that the historical participation of the bourgeoisie in the political control of Blumenau's municipal management allowed them to produce their own privileged locations, favoring their self-segregation. A dialectical socio-spatial process was identified in Blumenau, where the popular classes were forced to move within the intra-urban space on several occasions, while the higher-income classes historically remained in the central region. Not even the frequent floods were enough to make the elites abandon their direction of expansion and move within the intra-urban space, which proved to be a specificity of Blumenau.

Keywords: Socio-spatial inequalities. Socio-spatial segregation. Public investments. Socio-environmental events. Blumenau.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Assentamento precário Toca da Onça, bairro Nova Esperança.....	08
Figura 02: Localização da cidade de Blumenau.....	24
Figura 03: Região Central de Blumenau, Rio Itajaí-Açu à esquerda e montanhas aos fundos.....	25
Figura 04: Vista do assentamento precário Morro da Coripós e Bairro Vila Nova, na região central, aos fundos.....	37
Figura 05: Assentamento precário Rua Araranguá, bairro Garcia, região sul.....	37
Figura 06: Enchente na região central de Blumenau e morros aos fundos (1911)	67
Figura 07: Planta da Colônia Blumenau (1892)	69
Figura 08: : Localização das pontes de médio e grande porte (2023)	70
Figura 09: Distribuição espacial das indústrias em Blumenau (1880-1950).....	72
Figura 10: Localização de investimentos viários significativos (1935-1960)	76
Figuras 11 e 12: Construção da Avenida Beira Rio (anos 1960) e enchente em Blumenau (1973).....	77
Figura 13: Construção da Ponte Adolfo Konder (década de 1950).....	79
Figura 14: Localização das pontes sobre o Itajaí-Açu na Ponta Aguda (década de 1970)	80
Figura 15: Distribuição da população por rendimento e deslocamentos intraurbanos em Blumenau (1940-1960).....	83
Figura 16: Bairro Jardim Blumenau (anos 1960)	84
Figura 17: Bairro Jardim Blumenau, enchente de 1953	84
Figura 18: Favela Farroupilha e Ponte de Ferro (1947)	85
Figura 19: Localização da Favela Farroupilha	86
Figura 20: Núcleo fabril e Vila Operária da Empresa Industrial Garcia (década de 1960)	88
Figura 21: Localização dos assentamentos precários produzidos nos anos 1970	90
Figura 22: Suscetibilidade de risco de deslizamento nos assentamentos precários dos anos 1970	91
Figura 23: Mapa de Zoneamento de Blumenau (1977).....	95

Figura 24: Favela Farroupilha (1948)	98
Figura 25: Bairro Ponta Aguda, e Centro e Jardim Blumenau aos fundos (1960)...	98
Figuras 26, 27, 28, 29 e 30: Enchente de 1983 em Blumenau	101
Figura 31: Localização dos assentamentos precários até 1980 e dos terrenos previstos no PH1	103
Figuras 32 e 33: Assentamento precário Horto Florestal (1980 e 1993).....	104
Figuras 34, 35 e 36: Enxurrada na região sul de Blumenau (1990)	105
Figura 37: Assentamentos precários em Blumenau (até 1999).....	107
Figuras 38 e 39: Evolução da verticalização no bairro Ponta Aguda (1981-1990)	108
Figura 40: Enchente atinge indústria Albany, região norte de Blumenau (1983)...	109
Figura 41: Deslocamento das indústrias em Blumenau e área conurbada (1980-1990)	110
Figuras 42 e 43: Expansão das indústrias em Blumenau, com destaque para a região oeste (1991-2000).....	111
Figuras 44 e 45: Distribuição da população por rendimento (1991 e 2000).....	120
Figuras 46, 47 e 48: Localização dos assentamentos precários e expansão das indústrias (entre 1958 e 2000)	121
Figuras 49, 50, 51 e 52: Localização industrial e extremos de renda em Blumenau (1991-2000)	123
Figura 53: Localização das grandes indústrias e principais vias de escoamento da produção	125
Figuras 54 e 55: Ocupação Morro da Pedreira e Loteamento City Figueiras, separados fisicamente pelo Rio Itajaí-Açu	127
Figura 56: Localização da Via Expressa (2003).....	129
Figura 57: Deslocamento de infraestruturas ao norte e localização de loteamentos de alto padrão e condomínios fechados.....	130
Figura 58: Localização das barragens e bacia hidrográfica do rio Itajaí-Açu.....	131
Figura 59: Indígenas da terra Laklanõ Xokleng confrontados por força policial, outubro de 2023.....	133
Figuras 60 e 61: Áreas atingidas pela enchente de 1983 e localização dos diques no espaço intraurbano de Blumenau	134
Figura 62: Distribuição da população por nível de renda (1984-1993)	137

Figura 63: Localização das residências com padrão de conforto A em Blumenau (1993).....	139
Figura 64: Localização das ruas pavimentadas em Blumenau (1993)	140
Figuras 65 e 66: Assentamento na Rua Pedro Krauss (às esquerda) e Morro Dona Edith (à direita), regiões sul e oeste de Blumenau (década de 1980).....	142
Figura 67: Assentamento precário na Rua Araranguá, região sul de Blumenau (1990).....	143
Figura 68: Localização das ruas de placa amarela em Blumenau (2003)	145
Figura 69: Rua de placa amarela no Morro da Figueira, região oeste	146
Figuras 70, 71, 72, 73, 74 e 75: Destruição causada pela grande enchente de 1983 em Blumenau.....	149
Figura 76: Indústria Cremer, no bairro Itoupava Seca, e bairros Centro e Victor Konder aos fundos (década de 1990)	150
Figura 77: Assentamento Horto Florestal, região oeste de Blumenau (1994)	150
Figuras 78: Deslizamento de encostas no bairro Jardim Blumenau, região central da cidade (2008)	154
Figuras 79, 80, 81 e 82: Deslizamento de encostas em assentamentos precários de Blumenau (2008).....	154
Figura 83: Localização dos Conjuntos do PMCMV Faixa 1 em Blumenau	157
Figura 84: Localização dos hospitais, shoppings, indústrias de grande porte e edificações públicas de Blumenau	160
Figura 85: Distribuição da população por nível de renda e localização dos assentamentos precários na área conurbada de Blumenau (2010)	163
Figura 86: Distribuição da população por nível de renda na área conurbada de Blumenau (2000).....	165
Figura 87: Enchente na região central de Blumenau (2011)	166
Figuras 88, 89 e 90: Obra de recuperação da margem esquerda do rio Itajaí-Açu (2011-2015)	167
Figuras 91 e 92: Localização do Complexo Viário do Badenfurt	171
Figura 93: Localização dos investimentos viários significativos na região oeste de Blumenau (2014-2023).....	173
Figura 94: Localização das ruas Chile, República Argentina e da Ponte Adolfo Konder.....	174

Figuras 95 e 96: Obra de duplicação da Ponte Adolfo Konder e ponte duplicada (2020-2021)	175
Figura 97: Suscetibilidade de risco de deslizamento e localização dos investimentos viários mais significativos (2014-2023)	177
Figura 98: Macrozoneamento de 2017 e localização dos investimentos viários mais significativos (2014-2023).....	178
Figuras 99 e 100: Transformações na paisagem urbana no entorno da rua Humberto de Campos.....	179
Figuras 101, 102, 103 e 104: Localização, visuais e transformações no terreno do Ponta da Vila	181
Figuras 105 e 106: Densidade urbana de Blumenau (2010 e 2022).....	183
Figuras 107 e 108: Jornal Folha Extra (maio de 2010).....	186
Figuras 109 e 110: Distribuição da população por rendimento nominal (2010) e da rede de esgoto em Blumenau (2023).....	187
Figuras 111 e 112: Protestos da população contra a falta de água no bairro Velha Grande, região oeste de Blumenau (2009 e 2014)	188
Figura 113: Déficit de abastecimento de água em 19 bairros.....	189
Figura 114: Assentamento precário Vila Jensen, Itoupava Central (2007)	191
Figura 115: Assentamento precário Vila Jensen, Itoupava Central (2021)	191
Figuras 116, 117, 118 e 119: Moradias precárias em madeira no Morro Dona Edith	192
Figuras 120 e 121: Moradias precárias em alvenaria no Morro Dona Edith	193
Figuras 122, 123, 124 e 125: Assentamento precário Morro da Pedreira, região leste de Blumenau	193
Figura 126: Assentamento precário Morro da Coripós,, região oeste.....	198
Figura 127: Assentamento precário Morro do Laguna, região norte.....	198
Figura 128: Assentamento precário Vila Bromberg, região oeste	199
Figuras 129, 130 e 131: Região central de Blumenau	208
Figuras 132, 133, 134, 135, 136 e 137: Assentamentos precário em Blumenau	209

LISTA DE QUADROS

Quadro 01: Distância entre equipamentos urbanos e conjuntos habitacionais do PMCMV Faixa 1 de Blumenau.....	159
--	-----

LISTA DE TABELAS

Tabela 01: População urbana e rural de Blumenau (1960-2022).....	224
Tabela 02: População de Blumenau e domicílios (1980).....	225
Tabela 03 Domicílios ocupados e não ocupados de Blumenau (1980-2022).....	225
Tabela 04 População de Blumenau e domicílios (1991).....	226
Tabela 05: População de Blumenau (2000).....	227
Tabela 06: Domicílios e rendimento nominal em Blumenau (2000).....	228
Tabela 07: Domicílios e rendimento nominal em Blumenau (2010).....	229
Tabela 08: População rural e domicílios em área rural (1980-1991).....	230
Tabela 09: Vias existentes e atingidas pelas enchentes de 1983 e 1984.....	231
Tabela 10: Desempenho das atividades econômicas por bairro e região em Blumenau (1980).....	232
Tabela 11: Desempenho das atividades econômicas por bairro e região em Blumenau (1991).....	233
Tabela 12: Ruas de placa amarela em Blumenau (2003).....	234
Tabela 13: Relação das Unidades Habitacionais do PMCMV Faixa 1 construídas e número de famílias atingidas pelos desastres de 2008.....	234
Tabela 14: Total de domicílios ocupados e não ocupados em Gaspar e Indaial (1991-2022).....	235
Tabela 15: Investimentos públicos no sistema viário de Blumenau pela SEMOB (2014-2023).....	235
Tabela 16: População de Blumenau (2010).....	239
Tabela 17: População de Blumenau e domicílios (2022).....	240
Tabela 18: Área total, útil e urbana livre (km ²) em Blumenau (2016).....	241
Tabela 19: Total de registros de cortes de abastecimento de água efetuados pela SAMAE, por motivo de falta de pagamento, nos anos 2016, 2021 e 2023.....	242
Tabela 20: Registros de cortes de energia elétrica falta de pagamento em Blumenau (2016- 2023).....	244
Tabela 21: Recorte de renda das famílias cadastradas no CadÚnico em Blumenau (2022).....	248

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BNH	Banco Nacional da Habitação
CDNU	Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano
CEMADEN	Centro Nacional de Monitoramento e Alertas de Desastres Naturais
ETA	Estação de Tratamento de Água
FURB	Fundação Universidade Regional de Blumenau
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IPPUB	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Blumenau
IPS	Instituto de Pesquisas Sociais
MPSC	Ministério Público do Estado de Santa Catarina
NPPU	Núcleo de Pesquisas em Planejamento Urbano
PAC	Plano de Aceleração do Crescimento
PH1	Plano Habitacional 1
PMB	Prefeitura Municipal de Blumenau
PMCMV	Programa Minha Casa Minha Vida
PMHIS	Plano Municipal de Habitação de Interesse Social
SEMOB	Secretaria Municipal de Obras
SEMUDES	Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social de Blumenau
SEPLAN	Secretaria Municipal de Planejamento Urbano de Blumenau
SFH	Sistema Financeiro da Habitação
ZEIS	Zona Especial de Interesse Social

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	20
1º CAPÍTULO: PRODUÇÃO CAPITALISTA DO ESPAÇO E SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL	38
1.1 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO.....	39
1.1.1 O ESPAÇO INTRAURBANO	41
1.1.2 AS LOCALIZAÇÕES INTRAURBANAS	43
1.1.3 OS AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO	45
1.1.4 CENTRALIDADES INTRAURBANAS.....	47
1.2 A SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL	50
1.2.1 ABORDAGENS DA SEGREGAÇÃO	51
1.2.2 O CONCEITO DE SEGREGAÇÃO	55
1.2.3 AVANÇOS E REFLEXÕES SOBRE O CONCEITO DE SEGREGAÇÃO	61
1.3 CONCLUSÃO DO CAPÍTULO	64
2º CAPÍTULO: O PROCESSO DE FORMAÇÃO E ESTRUTURAÇÃO INTRAURBANA DE BLUMENAU	66
2.1 O PROCESSO DE FORMAÇÃO E OCUPAÇÃO DE BLUMENAU	68
2.2 BURGUESIA INDUSTRIAL E PRODUÇÃO DO ESPAÇO	71
2.2.1 INVESTIMENTOS VIÁRIOS SIGNIFICATIVOS (1930-1970).....	73
2.2.2 AS REPERCUSSÕES DAS GRANDES PONTES	78
2.3 DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DA POPULAÇÃO E DESLOCAMENTOS INTRAURBANOS	81
2.3.1 A REMOÇÃO DA FAVELA FARROUPILHA	85
2.4 A QUESTÃO DA MORADIA: AS VILAS OPERÁRIAS	87
2.4.1 A OCUPAÇÃO DE ENCOSTAS: NOVOS ASSENTAMENTOS PRECÁRIOS NOS ANOS 1970	89
2.5 PLANO DIRETOR E ZONEAMENTO: ENCHENTES E VERTICALIZAÇÃO.....	93
2.6 CONCLUSÃO DO CAPÍTULO.....	96
3º CAPÍTULO: A AMPLIAÇÃO DAS DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS EM BLUMENAU (1980-1999)	99
3.1 AS GRANDES ENCHENTES DE 1983 E 1984.....	100
3.1.1 POLÍTICA HABITACIONAL E REPERCUSSÕES DAS GRANDES ENCHENTES NO SETOR DA MORADIA	102
3.1.2 REPERCUSSÕES DAS GRANDES ENCHENTES NO SETOR INDUSTRIAL.....	109
3.2 O PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA.....	112

3.2.1 AS REPERCUSSÕES SOCIOESPACIAIS DO PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA.....	116
3.2.2 A EXPANSÃO DA INDÚSTRIA NO ESPAÇO INTRAURBANO	117
3.3 AS REPERCUSSÕES DOS INVESTIMENTOS VIÁRIOS (1980-1999).....	124
3.3.1 O ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL.....	124
3.3.2 NOVAS FRENTES PARA O CAPITAL IMOBILIÁRIO.....	126
3.4 OS INVESTIMENTOS MITIGADORES.....	131
3.4.1 A BACIA HIDROGRÁFICA DO RIO ITAJAÍ-AÇU.....	131
3.4.2 A LOCALIZAÇÃO DOS INVESTIMENTOS MITIGADORES NO ESPAÇO INTRAURBANO.....	134
3.5 ASSOCIAÇÃO ENTRE RENDA, ESPAÇO E ACESSO A SERVIÇOS ESSENCIAIS	136
3.5.1 A DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS SERVIÇOS ESSENCIAIS EM BLUMENAU NOS ANOS 1980 E 1990	137
3.5.2 AS RUAS DE PLACA AMARELA.....	141
3.6 CONCLUSÃO DO CAPÍTULO.....	146
4º CAPÍTULO: SEGREGAÇÃO E DESIGUALDADES: BLUMENAU NO INÍCIO DO SÉCULO XXI (2000-2023)	151
4.1 O DESASTRE DE 2008	152
4.2 O PROGRAMA MINHA CASA, MINHA VIDA COMO RESPOSTA AOS DESABRIGADOS PELO DESASTRE	155
4.2.1 A LOCALIZAÇÃO DO PMCMV EM BLUMENAU	156
4.2.2 REPERCUSSÕES NA ÁREA CONURBADA.....	162
4.3 NOVAS ENCHENTES, NOVOS INVESTIMENTOS.....	166
4.4 OS GRANDES INVESTIMENTOS NO SISTEMA VIÁRIO	170
4.4.1 A LOCALIZAÇÃO DOS INVESTIMENTOS VIÁRIOS SIGNIFICATIVOS NOS ANOS 2010-2023.....	171
4.4.2 AS REPERCUSSÕES DOS GRANDES INVESTIMENTOS VIÁRIOS NOS ANOS 2010-2023.....	179
4.5 A CARÊNCIA DE INVESTIMENTOS PÚBLICOS	184
4.5.1 SANEAMENTO BÁSICO E ENERGIA ELÉTRICA.....	185
4.5.2 UM OLHAR SOBRE AS ÁREAS DE CONCENTRAÇÃO DE POBREZA	190
4.6 CONCLUSÃO DO CAPÍTULO	195
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	200
BIBLIOGRAFIA	210
TABELAS	224

INTRODUÇÃO

[...] o espaço é um instrumento político intencionalmente manipulado, mesmo se a intenção se dissimula sob as aparências coerentes da figura espacial. É um meio nas mãos de “alguém”, individual ou coletivo, isto é, de um poder (por exemplo, um Estado), de uma classe dominante (a burguesia) ou de um grupo que tanto pode representar a sociedade global, quanto ter seus próprios objetivos [...] (LEFEBVRE, 2019 [1972], p. 44).

As desigualdades sociais e econômicas representam um dos aspectos mais proeminentes da realidade brasileira, suscitando investigações em diversas áreas de estudo. Na América Latina, tais desigualdades sociais são fruto de mais de cinco séculos de influência externa, entrelaçando-se internamente com o patrimonialismo exercido pelas elites, caracterizado pela prevalência de relações de favor no exercício do poder, em que o âmbito público é frequentemente tratado como uma esfera privada e pessoal e a acumulação de capital está intimamente associado aos poderes políticos e econômicos (MARICATO, 2007). Segundo pesquisas elaboradas por Piketty (2014) e Souza (2018), o Brasil se encontra entre os países mais desiguais do mundo, com destaque para as desigualdades econômicas: em 2013, cerca de 23% da renda nacional era apropriada pelo 1% mais rico, e menos de uma década depois, em 2022, esse percentual saltou para 48,4%, evidenciando o Brasil como um dos países com a maior concentração de renda no mundo.¹

¹ Disponível em: <https://www.cut.org.br/noticias/brasil-teve-a-maior-concentracao-de-renda-do-mundo-em-2022-fc3b>. Acesso em 30 set. 2023.

Como já apontava Villaça (2012, p. 44), o “maior problema do Brasil não é a pobreza, mas a desigualdade e a injustiça a ela associadas”, sobretudo a “desigualdade econômica e a desigualdade de poder político”. No espaço urbano brasileiro, a mais importante manifestação dessa desigualdade é a segregação urbana, caracterizada pelo enorme desnível entre o espaço dos mais ricos e dos mais pobres (VILLAÇA, 1998). É essencial, portanto, quando da elaboração de estudos e investigações que busquem explicar e compreender as desigualdades socioespaciais, considerar as especificidades da segregação social e econômica. Mais importante ainda é articular a segregação, explicitamente, às desigualdades, tendo em vista que tal explicitação só se dará quando investigados e descobertos os vínculos específicos que articulam o espaço desigual e segregado com a economia (sobretudo a relacionada a atividade imobiliária), a política e a ideologia, pois tais vínculos permitirão a dominação do espaço por parte de determinada camada social (VILLAÇA, 1998).

Em relação à desigualdade de poder político, é importante refletir sobre o fato de que, se na maioria das democracias a renda de grande parte dos eleitores é inferior à renda média (CARVALHO, 2001), imagina-se que estes votariam por redistribuição, ou seja, por regra majoritária, a preferência da maioria levaria ao crescimento do papel redistributivo do Estado (ARRETCHÉ, 2015). No entanto, as evidências têm revelado não apenas a crescente concentração de renda, mas também uma significativa concentração espacial das ações do Estado no espaço intraurbano (VILLAÇA, 1998, 2012; SUGAI, 2015; FERRETTO, 2018), reflexo de uma democracia que corre na contramão daquela que seria uma das suas principais obrigações, a da “responsividade do governo às preferências de seus cidadãos, considerados como politicamente iguais” (DAHL, 1997, p. 25 apud ARRETCHÉ, 2015, p. 2).

São muitos e significativos os relatos e estudos sobre as desigualdades, que além de expor o cenário brasileiro, também contribuem para a compreensão histórica dessa dinâmica do capitalismo e das ações para a redução das desigualdades sociais, abordando sobretudo as desigualdades de renda, de concentração de riqueza e os instrumentos de redistribuição (PIKETTY, 2014; ARRETCHÉ, 2015) ou as correlações entre democracia e desigualdade, pelos efeitos redistributivos das políticas públicas (CARVALHO, 2001; ARRETCHÉ, 2015; SOUZA, 2018).

Apesar da expressiva expansão das coberturas em diversas políticas essenciais, como a distribuição espacial dos serviços urbanos ocorridas no Brasil entre 1980 e 2010, isso não significou a universalização do acesso às benesses promovidas pelo Estado. Em meio a isso, as desigualdades sobrevivem e “caracterizam a trajetória do acesso a serviços essenciais no Brasil nos últimos quarenta anos” (ARRETCHE, 2015, p. 195), assim como também determinam apropriação diferenciada dos rendimentos e dos impactos positivos dos investimentos do Estado no espaço intraurbano (VILLAÇA, 1998).

Durante o século XX, a cidadania havia sido concebida como o direito dos cidadãos a um mínimo de bem-estar econômico e segurança que “deveria incluir o acesso a bens essenciais” e estar “dissociado da renda dos indivíduos” (ARRETCHE, 2015, p. 195). Dessa forma, o acesso aos serviços sociais se constituiria numa “dimensão distinta e não redutível aos rendimentos” (ARRETCHE, 2015, p. 195), o que significaria que, mesmo algumas pessoas tendo o mesmo rendimento, teriam, entretanto, diferentes padrões de vida dependendo da localização onde residem, sobretudo quando consideramos que o consumo dos investimentos públicos não depende apenas da decisão de compra dos indivíduos, mas sim da **localização** onde residem (VILLAÇA, 1998). Dessa forma, entendemos que:

A acessibilidade à infraestrutura – embora seja importante num país onde ela é escassa – não é tão determinante como a acessibilidade dos seres humanos às localizações, ou seja, aquela que envolve deslocamentos espaciais. Em primeiro lugar, a acessibilidade à infra-estrutura não envolve desgaste de energia e perda de tempo; em segundo lugar, a infra-estrutura pode ser reproduzida pelo trabalho humano. As localizações, como vimos, não” (VILLAÇA, 1998, p. 342).

Conforme Sugai (2015, p. 36), “uma das características mais evidentes que definem as desigualdades dos espaços intraurbanos, e a presença ou ausência do Estado, diz respeito à distribuição e à localização diferenciadas dos investimentos públicos, em especial os relativos ao sistema viário”, pois estes aparecem “como fator decisivo na estruturação do espaço urbano” (VILLAÇA, 1998, p. 13). Sendo assim, as investigações sobre a distribuição e a localização dos investimentos públicos, sobretudo os do sistema viário, “são imprescindíveis para que se possa conhecer como são produzidas as localizações privilegiadas e os espaços urbanos desiguais” (SUGAI, 2015, p. 36).

Compreendemos, portanto, que “o estudo da estrutura intraurbana não será satisfatório se não der conta das localizações dos elementos da estrutura nem das correlações entre eles e outros elemento e/ ou partes” do espaço investigado (VILLAÇA, 1998, p. 35, grifo do autor). Essas localizações, cabe destacar, são determinadas por dois atributos: 1) a rede de infraestrutura e 2) o deslocamento do ser humano, sendo que este último predominará sobre a disponibilidade de infraestrutura, pois “mesmo não havendo infraestrutura, uma terra jamais poderá ser considerada urbana se não for acessível” (VILLAÇA, 1998, p. 23, grifo nosso).

Em geral, o enfrentamento das desigualdades tem como foco apenas a dimensão econômica ou de renda. Embora essas questões sejam importantes nesse processo de enfrentamento, é também necessário, e primordial, uma abrangência multidimensional, enfocando também outras dimensões – como saúde, educação moradia, mobilidade urbana, infraestrutura e serviços urbanos, etc. – onde “a dimensão territorial tem papel estratégico, pois é nela que pulsam as desigualdades e os conflitos de classe” (SUGAI, 2015, p. 195). Faz-se necessário, portanto, nas investigações que buscam compreender a produção das desigualdades socioespaciais, analisar a importância e o papel das cidades (ou seja, a dimensão territorial) nesse processo.

No Brasil, a maioria das investigações acadêmicas busca compreender como as desigualdades são produzidas nas grandes cidades e metrópoles. As cidades médias², por outro lado, são frequentemente negligenciadas (CARLOS, 1994; SPOSITO, 2013). Entende-se que se todas as cidades, sejam elas pequenas, médias ou grandes, vem sendo produzidas num mesmo país, pela mesma formação social,

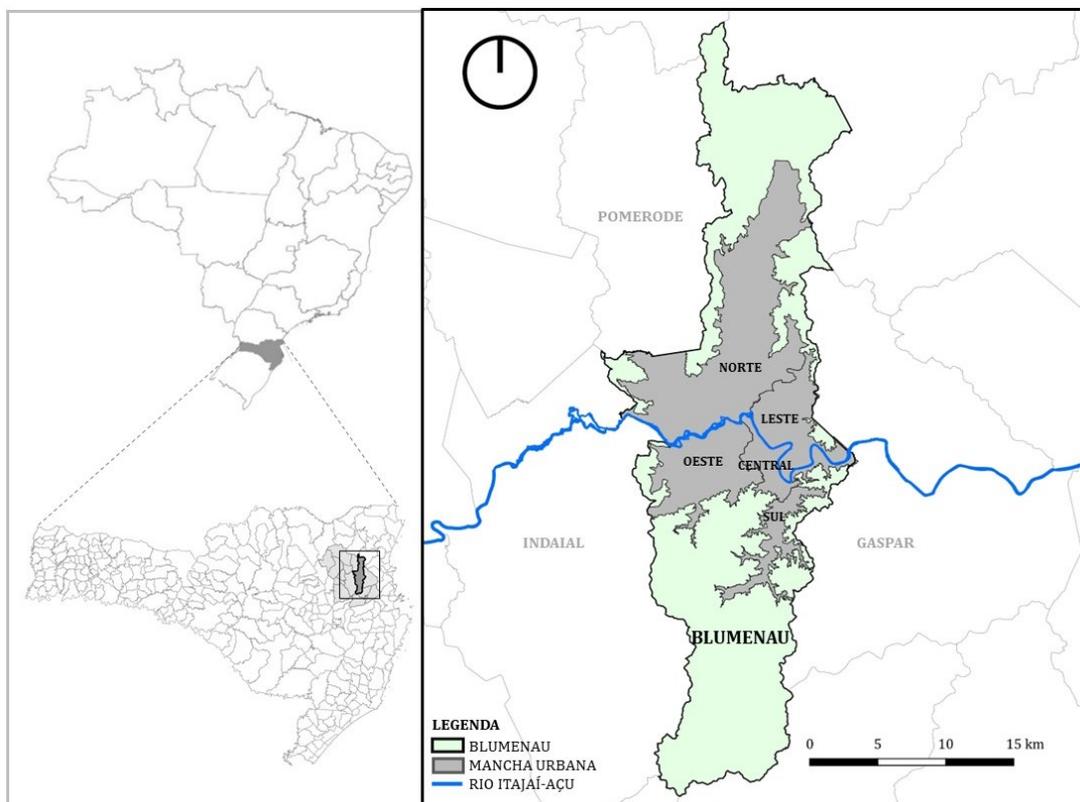
² Segundo a caracterização do IBGE, as cidades médias possuem população entre 100 mil e 500 mil habitantes e, em 2010, eram as cidades que apresentavam os maiores índices de crescimento no país, que atraíam mais imigrantes e, inclusive, cresciam mais que as capitais (IPEA, 2008; IBGE, 2010). Cabe ressaltar que a definição de cidade média extrapola os critérios demográficos, embora não os desconsidere (IPEA, 2008). O II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), que utilizou como base as diretrizes da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – PNDU de 1973, classificou as cidades médias como “áreas de dinamização”, potencialmente aptas a se tornarem polos de desenvolvimento. Para Sposito (2006), as cidades médias são aquelas que desempenham papéis regionais ou de intermediação no âmbito de uma rede urbana, considerando-se, no período atual, as relações internacionais e nacionais que têm influência na conformação de um sistema urbano. Em relação às cidades medias, o processo segregativo se constituiu num fenômeno bastante expressivo, pois nelas se observam “a reprodução do modelo de desenvolvimento urbano equivocado característico das metrópoles”, que tem como características “o déficit habitacional, os problemas ambientais, a violência, dentre outras mazelas” (FERRETO, 2018, p. 204).

num mesmo momento histórico, sob o mesmo modo de produção, através das mesmas relações sociais e sob o mesmo Estado, há, efetivamente, muito em comum entre seus espaços (VILLAÇA, 1998).

Buscando contribuir para a compreensão das desigualdades socioespaciais presentes nas cidades médias brasileiras, com ênfase no fator **localização** e nas disputas que envolvem a produção capitalista do espaço, este trabalho investigou como as desigualdades socioespaciais foram produzidas em Blumenau nas últimas quatro décadas.

A cidade de Blumenau, objeto empírico desta pesquisa, está localizada no Vale do Itajaí, em Santa Catarina, região Sul do Brasil e possui 361.261 habitantes, sendo a terceira cidade mais populosa do estado e a oitava da região sul (IBGE, 2022). A cidade é dividida em cinco grandes regiões intraurbanas: norte, sul, leste, oeste e central (PREFEITURA MUNICIPAL DE BLUMENAU, 2017). Em termos geomorfológicos, é “cortada” em sua metade pelo Rio Itajaí-Açu e composta por muitas montanhas, que delineiam sua paisagem (Figuras 02 e 03).

Figura 02: Localização da cidade de Blumenau



Fonte: elaborado pelo autor, a partir do banco de dados do Censo 2010 (IBGE, 2011) E Malhas Territoriais (IBGE, 2010).

Figura 03: Região Central de Blumenau, Rio Itajaí-Açu à esquerda e montanhas aos fundos



Fonte: Acervo Jornal de Santa Catarina (2022).

Em 1983 e 1984, pouco após ter ganho seu primeiro Plano Diretor, Blumenau enfrentou por dois anos seguidos duas das maiores enchentes da sua história. O fenômeno das cheias é lamentavelmente recorrente no município, visto que desde a sua fundação, em 1850, foram registrados ao menos 100 eventos deste tipo na cidade.³ A suscetibilidade do sítio de Blumenau às enchentes é tão grande, que “se descontarmos do perímetro urbano as áreas inundáveis e as encostas com declividade acentuada, a área remanescente, que pode ser considerada urbanizável, mal chega a 20% do total” (SIEBERT, 2000, p. 183), o que imediatamente nos faz deduzir a existência de uma acirrada disputa por essas localizações.

Segundo o Observatório FIESC (Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina), Blumenau figurava entre as 100 cidades mais industrializadas do Brasil em 2022, ocupando a 64^a posição no ranking nacional⁴. Blumenau já foi considerada um dos maiores polos da indústria têxtil brasileira, quando na década de 1990, das doze empresas têxteis do país com maior faturamento, cinco estavam localizadas em seu território: Teka, Artex, Karsten, Cremer e Cia. Hering (SIEBERT, 2006).

Entretanto, esse cenário passou por significativas transformações. Nas décadas de 1980 e 1990 a cidade enfrentou um significativo processo de reestruturação produtiva em seu parque industrial, tendo como uma das principais consequências

³ Disponível em: <https://alertablu.blumenau.sc.gov.br/p/enchentes> Acesso em: 29 dez. 2023.

⁴ Disponível em: <https://fiesc.com.br/pt-br/imprensa/sc-tem-quatro-das-100-maiores-cidades-industriais-do-brasil> Acesso em 11 dez. 2023.

a descentralização da indústria e o empobrecimento da população, sobretudo das camadas populares (SIMÃO, 2000; SIEBERT, 2006).

Anos depois, em novembro de 2008 e já afetada pela crise econômica internacional de 2007-2008, Blumenau enfrentou o maior desastre socioambiental de sua história e um dos maiores do país, que resultou em mortes e em milhares de famílias desalojadas e desabrigadas por conta dos diversos deslizamentos de encostas ocorridos devido às sucessivas chuvas que se derramaram sobre a cidade por meses consecutivos (MATTEI et al., 2020). Em 2010, apenas dois anos após o desastre, o Censo do IBGE apontava Blumenau como a cidade com o maior número de aglomerados subnormais de Santa Catarina, um total de 17 (IBGE, 2010), assim como o município de Gaspar, que compõe a área conurbada e apresentou o terceiro maior número de áreas de pobreza (IBGE, 2010). Em 2011, ao menos 11 mil famílias viviam nos 55 assentamentos precários⁵ existentes em Blumenau, cerca de 7,5% do total da população (PMHIS, 2011).

Essa realidade, entretanto, é ocultada pela topografia da cidade, pelo elevado IDHM, de 0,806; pelo alto PIB per capita⁶ e também pelo discurso ideológico que a classe dominante⁷ produziu e ainda produz sobre Blumenau: o discurso de uma “cidade jardim” e “sem favelas” (MOSER, 2010). Apesar dos elevados índices econômicos e de alguns indicadores sociais, o que se observa em Blumenau é que a “tendência dos representantes do governo local foi sempre de esconder esta pobreza, sendo tal processo facilitado pelo fato da cidade ter sido construída numa região de vales e o relevo ser bem acidentado” (SAMAGAIA, 2010, p. 108).

Embora os morros contribuam para o ocultamento da realidade socioespacial e econômica de Blumenau, algumas áreas de concentração de pobreza ficam

⁵ Conforme o Guia para o Mapeamento e Caracterização de Assentamentos Precários, elaborado pela Secretaria Nacional da Habitação – SNH em 2010, enquadram-se como precários os assentamentos caracterizados como: áreas predominantemente residenciais, habitadas por famílias de baixa renda; áreas com precárias condições de moradia, caracterizadas pela ausência de infraestrutura de saneamento ambiental de qualidade, pela localização em áreas mal servidas por sistema de transporte e equipamentos sociais; áreas de adensamento excessivo, insalubridade e deficiências construtivas da unidade habitacional (BRASIL, 2010).

⁶ Entre 2000 e 2020 Blumenau registrou um significativo aumento de 333,11% em seu PIB per capita, que passou de R\$ 12.366,11 para R\$ 53.609,18, o que, como veremos no decorrer deste trabalho, não significou a redução da pobreza, muito menos das desigualdades, mas sim o aumento da concentração de renda (IBGE, 2010; 2022).

⁷ É a classe que “comanda a estruturação do espaço” intraurbano nas cidades capitalistas e que detém o maior poder econômico e político (VILLAÇA, 1998).

significativamente próximas à região central, onde predominam as camadas de alta renda. É o caso do Morro da Coripós, um assentamento precário onde vivem pelo menos 1.178 famílias. Esse mesmo assentamento, assim como vários outros localizados em Blumenau, foi significativamente afetado pelo desastre de 2008 (PMHIS, 2011).

Recentemente, um estudo inédito, elaborado e divulgado pela Secretaria Especial de Articulação e Monitoramento da Casa Civil em 2023, apontou Blumenau como uma das 10 cidades com mais áreas de risco de deslizamento de encostas no Brasil. São 78.371 pessoas habitando em áreas vulneráveis na cidade, o que corresponde a 21,6% da população.⁸

Se, de um lado, os índices socioeconômicos de Blumenau apresentaram melhorias no decorrer do período 1980-2023, e como bem lembra Francisco de Oliveira (2003)⁹, não há mais excluídos no capitalismo contemporâneo, por outro, a concentração de renda e as desigualdades socioespaciais permaneceram ou até mesmo foram agravadas. Tais fenômenos, que evidenciam Blumenau como cidade do conflito, capitalista e estruturalmente industrializada, são o ponto de partida desta pesquisa. Parte-se, aqui, do princípio marxista de que o espaço urbano, como qualquer mercadoria, é uma produção social e envolve relações (VILLAÇA, 1998).

As investigações acerca da produção de espaços desiguais e segregados, tendo a cidade de Blumenau como objeto empírico, certamente geram importantes indagações, as quais consideramos pertinentes para o desenvolvimento desta pesquisa: Por que os bairros e o centro da cidade apresentam determinados arranjos territoriais e não outro qualquer? Qual a inter-relação entre eles? Como se formam

⁸ O mapa de risco elaborado por este estudo incluiu dados de fontes como o Centro Nacional de Monitoramento e Alerta de Desastres Naturais (Cemaden), o Serviço Geológico do Brasil e o Atlas de Vulnerabilidade a Inundações, produzido pela Agência Nacional de Águas (ANA). Assim, o detalhamento foi maior do que o levantamento anterior, elaborado em 2012. Também participaram do levantamento o Ministério do Desenvolvimento Regional, Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação, Ministério de Minas e Energia e Ministério do Meio Ambiente. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/brasil/noticia/2024/01/18/brasil-tem-1942-cidades-com-moradores-em-areas-de-risco-mais-do-que-o-dobro-do-que-ha-12-anos.ghtml> Acesso em 01. Acesso em fev. 2024.

⁹ Conforme Oliveira (2003), não há ninguém excluído do mundo da mercadoria no universo capitalista, pois o mundo da mercadoria inclui a todos. Há uma inclusão que exclui, onde o exército de reserva é funcional ao capitalismo e os assentamentos precários, sobretudo as favelas, são soluções encontradas pelos mais pobres para finalmente viver nas cidades (OLIVEIRA, 2003), a qual é ideológica e amplamente difundida como sinônimo de desenvolvimento e de melhoria nas condições de vida de quem quer que seja (MARICATO, 1996; CHAUI, 2006).

as localizações privilegiadas? Qual a dinâmica na correlação entre a localização dos investimentos públicos e a distribuição espacial das camadas sociais? Quão determinante foi a especificidade morfológica de Blumenau e os eventos socioambientais adversos para a sua estruturação intraurbana? Qual o papel da indústria no seu desenvolvimento urbano? Como a dinâmica da segregação opera e repercute em Blumenau? O processo de questionamento encontra na profundidade deste tema um terreno fértil. É importante destacar que esta dissertação não garante todas as respostas e não pretende esgotar o assunto, mas sim produzir novas reflexões sobre a produção capitalista e predatória do espaço intraurbano de uma cidade industrial de porte médio.

JUSTIFICATIVA E OBJETIVOS

Blumenau vem se constituindo como objeto de investigação de diversas pesquisas ao menos desde os anos 1960, muitas delas relacionadas à sua urbanização¹⁰ e industrialização¹¹. Ainda que o fenômeno da segregação tenha sido citado por alguns autores¹², muito pouco se explorou sobre como, historicamente, as desigualdades socioespaciais foram produzidas na cidade e sobre como se deu o seu processo de estruturação intraurbana. Trata-se de um tema negligenciado na história urbana de Blumenau e também um desafio frente à escassez de dados empíricos. Muito do que se conhece está restrito a pequenas menções em análises mais amplas sobre a urbanização da cidade ou em teorias sistematizadas e transplantadas das análises regionais. Essa dissertação, portanto, pretende trazer luz a esses processos. A necessidade de um olhar histórico sobre as desigualdades socioespaciais e seu contexto é o que justifica a necessidade dessa análise empírica, tendo como foco a cidade de Blumenau.

Para avançar o conhecimento sobre sua história, especialmente sobre a sua estruturação intraurbana, mas também para refletirmos sobre ela, este trabalho tem como **objetivo** compreender o processo de produção das desigualdades

¹⁰ MAMIGONIAN, 1965; VIDOR, 1995; FROTSCHER; VEDANA, 1999; SIEBERT, 1999; BACK, 2004; MORETTI, 2006; SAMAGAIA, 2010; POLICARPO, 2016; WENNING, 2017.

¹¹ MAMIGONIAN, 1965; SINGER, 1968; VIDOR, 1995; ANNUSECK, 2005; SIEBERT, 2006; BIELSCHOWSKY, 2009.

¹² SIEBERT, 1999; BACK, 2004; SAMAGAIA, 2010.

socioespaciais e como elas repercutiram na dinâmica intraurbana de Blumenau nas últimas décadas, concentrando-se no período 1980-2023.

Delineia-se como **objetivos específicos: 1)** compreender os aspectos significativos do processo histórico de ocupação e estruturação intraurbana de Blumenau; **2)** avaliar as repercussões socioespaciais das grandes enchentes e do desastre socioambiental de 2008 na ampliação das desigualdades socioespaciais; **3)** analisar as mudanças no setor produtivo, decorrentes do processo de reestruturação produtiva, e a repercussão desses fatores no processo de produção de desigualdades socioespaciais; e **4)** analisar e correlacionar a dinâmica de distribuição e repercussão das ações do Estado, em especial as relativas aos investimentos públicos viários, com a distribuição espacial das camadas sociais por níveis de renda.

A PERIODIZAÇÃO ADOTADA (RECORTE TEMPORAL)

As análises e investigações efetuadas neste trabalho, a respeito do processo de produção das desigualdades socioespaciais em Blumenau, compreendem o período entre 1980 e 2023. Entendemos que o processo de produção das desigualdades socioespaciais foi construído ao longo do tempo e que é durante a periodização adotada por essa pesquisa, entre 1980 e 2023, que esse processo se consolida, que as desigualdades se acirram espacialmente.

A **nível nacional**, o período entre 1980 e 2023 perpassa momentos de mudanças no papel do Estado brasileiro, com a transição de um Estado autoritário para um Estado democrático, onde o primeiro “sem dúvida piorou certos problemas, como a desigualdade social” (MOTTA, 2021, p. 308)¹³. Entretanto, algumas características do Estado repressivo permaneceram no Estado em transformação: disseminou-se o acesso aos serviços essenciais e equipamentos urbanos, mas manteve-se a situação de exclusão, de pobreza, de concentração de renda e de desigualdades sociais (ARRETCHE, 2015).

¹³ É resultado desta transição a Constituição de 1988, “a carta mais avançada que o Brasil já teve em termos tanto de direitos políticos como de direitos sociais”, produzida não apenas para assegurar os direitos da população a um Estado democrático como também para evitar que novos golpes de Estado ocorressem (MOTTA, 2021)

A **nível local**, a década de 1980, base da periodização adotada, foi aqui adotada por três motivos: **1)** por ter sido o momento em que o processo de reestruturação produtiva, um “projeto de reestabelecimento das condições da acumulação do capital e da restauração do poder das elites econômicas” (HARVEY, 2008, p. 27), começa a repercutir em Blumenau causando significativo empobrecimento e desemprego da população (SIMÃO, 2000; SIEBERT, 2006; SAMAGAIA, 2010); **2)** por ter sido o momento em que a cidade enfrentou duas das maiores enchentes da sua história, repercutindo significativamente no processo de produção e estruturação do espaço intraurbano de Blumenau; e **3)** por ter sido o momento a partir do qual os resultados dos Censos do IBGE, por setor censitário e na forma de agregados, passaram a ser disponibilizados publicamente. A disponibilidade desses dados estatísticos nos permitiu efetuar estudos comparativos, sobretudo entre os anos 1980, 1991 e 2010.

Embora as investigações empíricas centrem-se no período 1980-2023, a compreensão do processo de produção e estruturação intraurbana de Blumenau exige também análises do período histórico precedente. Considerando que “as políticas nacionais ou mesmo os processos gerais de desenvolvimento nem sempre têm repercussão imediata na estruturação do espaço intraurbano” (SUGAI, 2015, p. 39) e que as “transformações são incubadas por muito tempo em segredo antes de se fazerem sentir totalmente na superfície” (ENGELS, 1985 [1872], p. 8 apud DEÁK, 2015, p. 42), a amplitude da periodização aqui adotada nos permitiu significativa compreensão do processo histórico de produção das desigualdades socioespaciais de Blumenau, afinal foram analisadas mais de quatro décadas, tempo suficiente para observarmos significativas transformações ocorrendo em seu espaço intraurbano.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Consideramos neste trabalho que os estudos da estruturação intraurbana são essenciais para a compreensão histórico materialista das cidades capitalistas e que estes devem ser conduzidos em dois planos: **1)** através da “elaboração de instrumentos teóricos suscetíveis”, que possibilitem aprender a realidade socioespacial; e da **2)** utilização destes instrumentos em análises particulares

visando determinados “fenômenos históricos” (CASTELLS, 2020, p. 184). Entendemos assim que “narrar os eventos históricos é ato de conhecimento que tem valor em si mesmo” (MOTTA, 2021, p. 176), portanto partimos destes princípios para desenvolver análises que ofereçam explicações sobre o tema da histórica produção das desigualdades socioespaciais em Blumenau.

O **procedimento metodológico** utilizado para atingir os objetivos propostos baseou-se, inicialmente, na revisão teórica e conhecimento do objeto de estudo, para após, utilizar-se das informações levantadas para uma aproximação empírica e fundamentada, buscando testar a ocorrência dos fenômenos, assim como as relações dialéticas que estes estabelecem. A pesquisa é conduzida por uma sequência cronológica e foi estruturada a partir de uma revisão bibliográfica, objetivando-se desenvolver estudos teóricos acerca de conceitos da produção capitalista do espaço e da segregação socioespacial. Conforme Gil (2008, p. 50), a principal vantagem da pesquisa bibliográfica reside no fato de nos permitir uma “cobertura de uma gama de fenômenos muito mais ampla do que aquela que poderia pesquisar diretamente”, além de ser “indispensável nos estudos históricos”, uma vez que, em muitas situações, “não há outra maneira de conhecer os fatos passados senão com base em dados secundários”.

Dessa forma, as investigações e análises apresentadas neste trabalho foram elaboradas através de um extenso levantamento bibliográfico efetuado durante todo o percurso da pesquisa, visando compreender os conceitos teóricos que dizem respeito às desigualdades, à segregação socioespacial e à produção capitalista do espaço, além das produções científicas que contextualizam a formação urbana e o processo de produção do espaço intraurbano de Blumenau. Para a produção do conhecimento em bases científicas é necessário levar em conta as diferentes visões e interesses envolvidos, assim como as análises de diversos pesquisadores, inclusive aquelas de que discordamos (GIL, 2008; MOTTA, 2021). Trata-se aqui de analisar e entender as ações humanas no tempo – ações movidas por interesses, sejam eles políticos ou econômicos.

A pesquisa se deu com base no cotejamento de diversos dados. São eles: 1) dados secundários, relacionados principalmente à urbanização, economia e política de Blumenau, em sua maioria obtidos através de livros, artigos, dissertações e teses; 2)

dados estatísticos, com destaque para os dados censitários do IBGE, coletados através de plataformas virtuais, relatórios de pesquisas e análises socioeconômicas encontradas em acervos e bibliotecas; e 3) dados relacionados aos investimentos públicos, encontrados em plataformas virtuais disponibilizadas pelo Estado, em sua maioria correspondentes aos órgãos competentes da Prefeitura Municipal de Blumenau, como o Portal Transparência, por exemplo.

Sobre os dados censitários, cabe aqui uma observação. Com apenas os dados referentes aos censos de 2000 e 2010 disponíveis nas plataformas virtuais, encontramos dificuldades na obtenção de dados referentes aos censos de 1991 e 2022, o que poderia comprometer o estudo, uma vez que a periodização aqui adotada envolve desde os anos 1980 até o ano de 2023. Após pesquisas bibliográficas e contatos com a central estadual do IBGE em Florianópolis, os dados socioeconômicos de Blumenau, referentes ao Censo de 1991, foram obtidos. Com relação ao Censo de 2022, o atraso na sua realização e divulgação nos permitiu, por ora, acesso apenas ao quantitativo da população e domicílios. A indisponibilidade nos dados de renda da população nos fez buscar na Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social alguns dados referentes às famílias cadastradas no CadÚnico¹⁴ em Blumenau, para assim podermos identificar a predominância das famílias de baixa renda no espaço intraurbano de Blumenau nos anos recentes. Os dados coletados foram fundamentais para o desenvolvimento da pesquisa, embora, devemos enfatizar, sejam os processos socioespaciais a peça central da investigação.

Foram produzidos também, com base nas informações levantadas, diversos mapas que expressam e espacializam as desigualdades socioespaciais de Blumenau, evidenciando a sua trajetória nas últimas quatro décadas. Devido à extensa quantidade de dados coletados para as análises e comparações junto aos levantamentos bibliográficos, foi necessária a elaboração de tabelas. Para facilitar a visualização dos dados tabelados, uma vez que alguns deles foram utilizados em mais de uma análise, disponibilizamos os tabelamentos produzidos na sessão Tabelas deste trabalho. Diversas imagens foram incluídas neste trabalho, evidenciando a aparência dos bairros ou das habitações, se constituindo num

¹⁴ O Cadastro Único para Programas Sociais ou CadÚnico, é um instrumento do Governo Federal brasileiro de coleta de dados e informações que objetiva identificar todas as famílias de baixa renda existentes no país para fins de inclusão em programas de assistência social e redistribuição de renda.

importante indicador e instrumento de informação nos estudos espaciais, complementando os discursos apresentados e vinculando-os ao momento histórico descrito e apresentado.

Destaca-se a importância da base cartográfica para cotejar o processo de produção das desigualdades socioespaciais ao longo da periodização estudada. Os mapeamentos apresentam a espacialização dos levantamentos e resultados da pesquisa e as informações neles contidas (e nas tabelas e textos), contribuindo não apenas para as análises, mas também para a compreensão dos indicadores expressos pelas diversas imagens.

Como estamos tratando do estudo da estruturação intraurbana e da dinâmica entre os investimentos públicos viários e a distribuição espacial das classes sociais, alguns esclarecimentos são necessários. Conforme Corrêa (2013, p. 40), qualquer estudo que trate da segregação residencial deve considerar em suas análises as classes sociais, uma vez que a segregação residencial está “intrinsecamente vinculada às classes sociais em seus espaços de existência e reprodução”, pois diz respeito “à concentração no espaço urbano de classes sociais, gerando áreas com tendência à homogeneidade interna e à heterogeneidade entre elas”. No entanto, segundo Giddens (1973, apud SUGAI, 2015), qualquer análise das classes sociais é polêmica devido à vasta literatura disponível sobre o tema.

Entendemos então que, ao considerarmos que a produção de classe social envolve dimensão política, a compreensão das relações de classe se faz bastante significativa para a explicação de amplas áreas da dinâmica socioespacial (SUGAI, 2015). Embora a teoria das classes seja uma tarefa importante e necessária, é o papel das classes que traz “explicações potenciais” e nos direciona “para os resultados que de fato interessam” (SOUZA, 2018, p. 144), pois nos permite compreender os processos de produção e estruturação do espaço (VILLAÇA, 1998). Como bem destaca Villaça (1998, p. 15), “se há diferença entre as classes de renda e classes sociais, há bem menos diferença entre as regiões da cidade por ela ocupadas – que, aliás, nunca são totalmente homogêneas”.

Considerando que a dinâmica conflituosa entre a localização das ações do Estado e a distribuição espacial das classes sociais já se constituiu como parâmetro utilizado

por diversos autores que investigaram o processo de produção das desigualdades socioespaciais em cidades brasileiras (VILLAÇA, 1998; SUGAI, 2015; FERRETTO, 2018), esse mesmo parâmetro também será aqui utilizado para demonstrar como esse processo se deu em Blumenau.

As expressões “camadas de alta renda”, “elite”, “burguesia” e “classe dominante” foram aqui utilizadas como sinônimos e designadas às camadas sociais de mais alta renda. Conforme Villaça (1998, p. 14), é de extrema importância que na definição espacial seja enquadrada a classe dominante, pois é ela que “comanda a estruturação do espaço”. Ao examinar a atuação da classe dominante no ambiente urbano, é possível não apenas destacar seu poder decisório e opressivo, assim como seu papel essencial na configuração do espaço, e identificar os locais específicos que ela ocupa, auxiliados pelos indicadores de renda (SUGAI, 2015).

Em relação às camadas sociais mais pobres, que habitam as áreas mais carentes da cidade, designaram-se os termos “camadas populares” e “camadas de baixa renda” (SUGAI, 2015, p.43). Para as camadas com renda intermediária (entre 3 e 10 salários mínimos), designaram-se os termos “classes média”¹⁵ ou “camadas de média renda”.

ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

O **primeiro capítulo** tem por objetivo demonstrar a perspectiva teórica à qual o trabalho se filia e posteriormente avançar em uma abordagem pormenorizada da segregação. Evidencia-se a perspectiva da produção capitalista do espaço, explicitando as especificidades do espaço intraurbano como categoria de análise, delineando também os contornos teórico-conceituais da segregação.

Após a apresentação do primeiro capítulo, de cunho teórico metodológico, direcionamos o trabalho à análise empírica do nosso objeto de estudo, a cidade de Blumenau. Desse modo, prosseguimos com uma breve e necessária reconstituição histórica, que constitui o objetivo do **segundo capítulo** deste trabalho. Nele pretende-se contribuir para a compressão do período histórico precedente e do

¹⁵ Conforme Sugai (2015, p. 43), “as classes médias ocupam uma ampla faixa de renda, o que também reflete a sua diversidade, ambiguidade e as suas divergências internas”. Além disso, elas também não são homogêneas, apresentando diferenças quanto “aos padrões culturais e à origem, por ascensão social ou por decadência de parte das antigas elites” (CORRÊA, 2013, p. 42).

processo de formação e estruturação intraurbana de Blumenau, onde serão apresentados os fenômenos socioespaciais mais significativos desde a colonização da cidade até o final da década de 1970. Este capítulo apresenta as repercussões socioespaciais do processo de industrialização da cidade, analisando a relação entre burguesia e política e a distribuição e localização dos investimentos públicos viários, que, como vimos, é um fator decisivo na estruturação do espaço intraurbano. Cabe aqui destacar que as implicações espaciais das transformações identificadas no cenário econômico e socioespacial de Blumenau até o final nos anos 1970 não se limitaram a este momento histórico, servindo como pano de fundo e ponto de referência para as seguintes seções deste trabalho, que compreendem a questão central da pesquisa, qual seja, de estudar a produção das desigualdades socioespaciais em Blumenau no período 1980-2023.

No **terceiro capítulo**, são expostos e analisados os processos históricos, as ações do Estado e suas repercussões espaciais no período 1980-1999. Destacam-se as repercussões socioespaciais das grandes enchentes e do processo de reestruturação produtiva promovido pelo parque industrial de Blumenau nas duas últimas décadas do século XX. Também são analisadas as localizações tanto dos investimentos viários quanto dos mitigadores de enchentes, além da distribuição espacial da população por níveis de renda e de infraestrutura urbana.

No **quarto capítulo** realizamos uma análise da segregação e das desigualdades socioespaciais em Blumenau no início do século XXI, entre os anos 2000 e 2023, investigando as repercussões espaciais do desastre socioambiental de 2008 e a relação entre a localização dos grandes investimentos públicos viários e a distribuição espacial das camadas sociais por níveis de renda. Investigou-se também a estruturação de tendências que agregam ao processo de produção das desigualdades socioespaciais, como a distribuição espacial dos serviços urbanos essenciais, que reforçam o processo de segregação em Blumenau.

Nas **considerações finais**, com base nas pesquisas históricas e investigações empíricas apresentadas, foram analisadas como as desigualdades socioespaciais tomaram forma e se reproduziram com sucesso em Blumenau, tendo como retaguarda as análises produzidas referentes ao período 1980-2023, sem desprezar o período histórico precedente.

Este trabalho constitui-se em uma crítica ao modo de produção capitalista e desigual que conformou a cidade de Blumenau. Não se pretende apresentar uma visão catastrófica de Blumenau, até mesmo porque ela está longe disso, mas sim expor a sua realidade urbana, o que exige uma aproximação com o empírico. O propósito é destacar e explicar alguns aspectos que se julgam importantes na análise do assunto, sem a pretensão de esgotá-lo e atento ao conhecimento acumulado sobre o tema em estudo, dialogando com a historiografia preexistente. Não se intenta apenas compreender as causas das desigualdades em Blumenau, mas explicá-la e, principalmente, entender qual a sua direção no espaço intraurbano.



Figura 04: Vista do assentamento precário Morro da Coripós e Bairro Vila Nova, na região central, aos fundos **Fonte:** Acervo Magali Moser



Figura 05: Assentamento precário Rua Araranguá, bairro Garcia, região sul **Fonte:** Acervo do autor (2024).

1º CAPÍTULO

PRODUÇÃO CAPITALISTA DO ESPAÇO E SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL

A segregação socioespacial, definida como apartamento, diferenciação, separação ou afastamento de um grupo social relativamente homogêneo, embora representada pela sua forma espacial, é em sua essência um processo socialmente produzido e dialético, que, ao mesmo tempo, cria e condiciona as relações sociais. Para sua compreensão, se faz necessária uma concepção do espaço social e de como este é produzido.

Em uma abordagem marxista, Flávio Villaça (1998) adota a concepção do espaço intraurbano como ambiente socialmente produzido, o que lhe permitiu inserir seu trabalho sob a lógica do materialismo histórico, evidenciando a dominação e a luta de classes em contextos capitalistas. Essa produção capitalista do espaço assume uma perspectiva teórica, de forma pioneira, a partir de Henri Lefebvre. Apoiando-se neste autor, Carlos (2013) defende que o fundamento da produção capitalista do espaço está na contradição entre a produção social da cidade e sua apropriação privada, processo este que pavimenta a desigualdade na qual se assenta a sociedade brasileira.

Frente a esse debate, destaca-se, sobretudo, a necessidade de superação da simplificação da noção e articulação da segregação socioespacial, muitas vezes limitada e entendida apenas como um reflexo da estrutura social, e também a imprescindível compreensão da segregação a partir de uma perspectiva teórica mais ampla, associada à concepção do espaço como produto produzido, evidenciando as desigualdades socioespaciais como uma dimensão derivada da lógica capitalista da produção de cidade.

Nesse contexto, o presente capítulo traz luz à perspectiva teórica que embasa esta pesquisa, a da noção da produção capitalista do espaço, das especificidades do espaço intraurbano e avança na compreensão teórica e conceitual de segregação socioespacial.

1.1 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Dentre os estudos sobre a produção do espaço urbano, destacam-se (e de forma pioneira) os efetuados por Henri Lefebvre, a partir do qual o fenômeno se assume como uma perspectiva teórica. É a partir deste e de outros autores, como Harvey e Gottdiener, de vertente marxista, que Villaça (2011, p. 37) define o espaço urbano como “socialmente produzido”, ou seja, não é um fenômeno do acaso ou dado pela natureza, mas sim um produto do trabalho humano.

Apesar da economia política marxista apresentar avanços em relação às abordagens convencionais, apresentou consideráveis limitações no tocante à análise urbana, especialmente no que se refere a desconsideração do espaço como ambiente produzido, mas apenas como receptáculo de processos econômicos e políticos (GOTTDIENER, 2015). Análises do espaço, que superassem o pensamento marxista dogmático na compreensão da natureza da organização social, para além da esfera econômica, somente foram abordadas posteriormente por Castells (2020), a partir de uma leitura estruturalista¹⁶ do espaço, e por Lefebvre (2019), através de uma

¹⁶ Um dos movimentos sociais dominantes na França na metade do século XX, o Estruturalismo como seu maior representante Louis Althusser, e tinha como pressuposto um marxismo anti-humanista e anti-historicista que rejeita a ideia da dependência dos fenômenos sociais do comportamento dos indivíduos. O objetivo do movimento era alcançar o status de ciência, mediante a transformação do materialismo histórico numa teoria de organização social (GOTTDIENER, 2015).

abordagem da dialética socioespacial. Foram os primeiros teóricos a fornecerem uma conexão entre Estado, sociedade e o próprio espaço (GOTTDIENER, 2015).

Para Castells (2020, p. 183), o espaço não é organizado ao acaso, ele é “um produto material em relação com outros elementos materiais – entre outros, os homens, que entram também em relações sociais determinadas, que dão ao espaço uma forma, uma função, uma significação social”. Para o autor, o urbano é definido como uma unidade espacial da reprodução da força de trabalho, onde as relações sociais são determinadas pela estrutura econômica e os “problemas urbanos” estariam vinculados estreitamente aos processos de consumo coletivo, sendo estes socializados e dependentes da intervenção do Estado para sua produção, distribuição e gestão (CASTELLS, 2020).

Essa definição de sistema urbano como uma unidade espacial proposta por Castells é vista por Gottdiener (2015, p. 123) como reducionista, pois tenta “resgatar o termo ‘urbano’, definindo-o teoricamente como uma unidade espacial dentro do sistema estrutural que produz o ambiente construído” – o capitalismo, ou seja, ele se utiliza do elemento econômico para definir o urbano, pois precisa que tal definição se ajuste aos requisitos do estruturalismo. Castells (2020) vê o Estado mais como um apaziguador da luta de classes e não como um agente produtor do espaço urbano.

Na contramão da abordagem estruturalista proposta por Castells, Lefebvre (2019) avança em relação à economia política marxista, demonstrando não apenas uma perspectiva teórica da produção do espaço, mas também as relações dialéticas espaço-sociedade. As reflexões do autor vão ao encontro da filosofia clássica, na intenção de uma apreensão teórica do espaço em sua totalidade. Para Lefebvre (2019, p. 60), o espaço é político e estratégico, não um objeto científico descartado pela ideologia ou pela política, e se

esse espaço tem um aspecto neutro, indiferente em relação ao conteúdo [...] é precisamente porque ele já está ocupado, ordenado, já foi objeto de estratégias antigas, das quais nem sempre se encontram vestígios. O espaço foi formado, modelado, a partir de elementos históricos ou naturais, mas politicamente. O espaço é político e ideológico [...] porque esse espaço, que parece homogêneo, que parece dado de uma vez na sua subjetividade, na sua forma pura, [...] é um produto social.

Argumenta-se, ainda, que se partirmos do pressuposto de que o espaço é político, “ele depende de uma dupla crítica, sendo ela própria política: a crítica de direita e crítica de esquerda” (LEFEBVRE, 2019, p. 62). A primeira é, grosso modo, uma crítica à burocracia e às intervenções do Estado, na medida em que estas perturbam a iniciativa privada, ou seja, os capitais. Já a segunda, a de esquerda, também se faz, grosso modo, numa crítica da burocracia e das intervenções estatais, mas na medida em que essas intervenções desconsideram a prática urbana, ou quando o fazem, fazem pouco (LEFEBVRE, 2019). Essa distinção de classes implica e supõe que existam conflitos e contradições no espaço, colocando-o como um objeto de consumo, um instrumento político e, sobretudo, um elemento na luta de classes.

Numa abordagem marxista-lefebvriana, Carlos (2011), em uma perspectiva teórica da produção do espaço, reitera que este se produz produzindo os conflitos latentes de uma sociedade fundada na desigualdade, visto que a sociedade capitalista é legitimamente hierarquizada em classes. Portanto, o processo de produção do espaço implica o entendimento de várias relações sociais, políticas, ideológicas, jurídicas e culturais, e envolve um modo de produzir, pensar e sentir, enfim, um modo de vida.

Expostas as perspectivas teóricas da produção do espaço, avançamos em direção à compressão do espaço intraurbano.

1.1.1 O ESPAÇO INTRAURBANO

A diferença de espaço regional para espaço urbano/ intraurbano está, basicamente, na escala de estudos destes fenômenos. Para Villaça (1998, p. 18), o que a literatura progressista tem chamado de espaço urbano, refere-se, na verdade, “ou ao processo de urbanização genericamente abordado, ou a espaços regionais, nacionais, continentais e mesmo planetário”. Para ficar claro, como o próprio autor coloca, “ou se estuda o arranjo interno dos espaços urbanos, ou se estuda o arranjo interno dos espaços regionais, nacionais ou planetários”, assim, dessa forma, a expressão “espaço urbano” só pode referir-se ao espaço intraurbano, portanto estrutura

urbana/ espaço urbano = estrutura intraurbana/ espaço intraurbano; espaço regional = estrutura regional (VILLAÇA, 1998).

Para Villaça (1998), o principal ponto que diferencia o espaço regional do intraurbano está na forma como estes são estruturados. Ao passo que o primeiro se estrutura a partir dos deslocamentos de mercadorias, de capital, de energia e de informações, o segundo se estrutura a partir do deslocamento do ser humano, enquanto portador da mercadoria força de trabalho ou enquanto consumidor. Enquanto Harvey (1982, apud VILLAÇA, 1998), ao analisar o espaço em uma escala regional, aborda a circulação de pessoas apenas enquanto capital (variável e mercadoria), Villaça (1998, p. 42) argumenta que, no espaço intraurbano, as pessoas não se movem apenas enquanto capital, mas sim, e principalmente, enquanto consumidores, pois “não é o processo de produção e sim o de consumo que mais interessa ao espaço intraurbano”.

Para o entendimento da estruturação intraurbana, “é necessário relacionar os movimentos da estrutura territorial com os das estruturas sociais – e vice-versa”, considerando que “a estrutura, quando se refere ao espaço urbano, diz respeito à localização relativa dos elementos espaciais e suas relações, ou seja, dos centros de negócios, das áreas residenciais segregadas e, finalmente, das indústrias” (VILLAÇA, 1998, p. 12-33). A estrutura intraurbana deve ser vista como “um todo articulado de partes que se relacionam, no qual alterações em uma parte, ou em uma relação, acarretam alterações nas demais partes e relações” (VILLAÇA, 1998, p. 327). É apenas o homem – as classes sociais – quem detém o poder de estruturar as cidades. Além disso, deve-se destacar que a estruturação do espaço intraurbano se dá sob a ação do conflito de classes para a produção e consumo de localizações privilegiadas, em torno das vantagens e desvantagens do espaço urbano (VILLAÇA, 1998).

A seguir será apresentado uma das especificidades do espaço intraurbano, que são as localizações intraurbanas, pois o estudo da estrutura intraurbana não será satisfatório se não der conta das localizações dos elementos da estrutura nem da correlação entre eles e outros elementos e/ ou partes da cidade.

1.1.2 AS LOCALIZAÇÕES INTRAURBANAS

Marx, em suas interpretações sobre a renda da terra, expostas em *O Capital*, não considerou o espaço urbano como ambiente produzido, mas sim como “suporte passivo” de produção, ou seja, apenas como um receptáculo, como base para os instrumentos de produção (LOJKINE, 1981; GOTTDIENER, 2015; VILLAÇA, 1985). Com base nesse raciocínio, Marx (2017) criou os conceitos “terra-matéria” e “terra-capital”, admitindo a terra enquanto dom gratuito da natureza, como um produto não produzido. Para o autor, somente o trabalho era capaz de produzir, portanto, de criar valor. O fato de a terra/ espaço não ser produzido, significava, portanto, que não tinha valor, pois não incorporava trabalho (FARRET, 1985).

Lojkine (1981), por sua vez, entendendo o espaço não como produto dado ao acaso, mas sim produzido pelo trabalho humano, acrescentou a localização também como valor de uso da terra. Esse valor do uso da terra, no espaço urbano, segundo o autor, é potencializado pela capacidade de interação entre os diversos elementos da cidade e pode variar de um ponto para outro da cidade.

Baseando-se nas colocações de Marx, em *O Capital*, e também nas de Lojkine (1981), Villaça (1998, p. 74) acrescenta a expressão “terra-localização”, sobre a qual se enfatiza a terra urbana, dotada tanto de valor de uso como de troca, que “só interessa enquanto meio de acesso a todo o sistema urbano, a toda a cidade”. Para Villaça (1985), todo proprietário de uma terra-localização é, portanto, proprietário de um bem irreproduzível, pois as localizações são irreproduzíveis. Há, assim, em toda terra-localização, embora sejam únicas, um preço de monopólio, onde a terra periférica e a central, por exemplo, têm valores diferenciados e determinados pelo trabalho que a elas foi incorporado, sendo a primeira muito menos valorizada que a segunda. O preço da terra, portanto, variará de localização para localização dentro de uma mesma cidade.

Quanto ao preço da terra, Villaça (1985) entende que este é composto pela combinação de três fatores, que a depender da localização podem ter pesos variáveis, seriam eles: a renda absoluta (a terra enquanto matéria-prima, capitalizada e pouco variável); o valor da terra-localização (expressão monetária do tempo de trabalho socialmente necessário para produzi-la pela cidade como um

todo); e do componente do preço de monopólio; sendo os dois últimos os mais relevantes, pois têm maior peso no preço da terra.

Villaça (1986; 1998; 2012) é enfático quando diz que se faz indispensável considerar as localizações intraurbanas para explicar as formas urbanas. A localização intraurbana é aquela na qual as interações só podem existir caso haja o deslocamento dos seres humanos entre os locais de moradia e os de produção e consumo, sendo a localização determinada por dois atributos: pelas redes de infraestrutura e pelas possibilidades de locomoção e deslocamento, onde o deslocamento do ser humano (casa, emprego, compras, trabalho, ensino, etc.) se destaca como a mais importante delas, pois dominará a estruturação do espaço intraurbano.

Claramente, quando se fala de deslocamentos intraurbanos, estamos falando do tempo, e o controle desse tempo de deslocamento é a força mais poderosa atuando sobre a produção do espaço (VILLAÇA, 1998). “Não podendo atuar sobre o tempo, os homens atuam sobre o espaço como meio de atuar sobre o tempo” (VILLAÇA, 2011, p. 56). Desta forma, a distância se configura, sobretudo, como tempo dispendido para deslocamento. Portanto, quando o capital adquire um espaço, ele não adquire apenas o valor de uso da terra, adquire também o tempo de deslocamento às demais localizações, assim como seus custos e frequências. A localização é compreendida por Villaça enquanto acessibilidade: quanto melhor a localização, melhor a acessibilidade entre ela e outros pontos do espaço. Quanto à infraestrutura urbana, esta pode ser produzida e reproduzida pelo trabalho humano, ao passo que a localização não, pois estas “são como obras primas, que são produto do trabalho humano, mas não podem ser reproduzidas por ele” (VILLAÇA, 1986, p. 12). Portanto, muito mais do que a infraestrutura urbana, a acessibilidade dos seres humanos às localizações é o fator determinante na estruturação do espaço intraurbano (VILLAÇA, 1998). Segundo Villaça (1998, p. 355 - 359),

Da acessibilidade depende a possibilidade de viver na cidade, e para viver é necessário produzir e reproduzir a vida material, é necessário trabalhar; para isso, para fazer história, o homem urbano precisa se deslocar espacialmente e nisso despende energia e perde tempo. [...] há uma distinção importante entre os dois. A primeira pode ser recuperada, o segundo, porém, é irrecuperável. Este último então domina o primeiro e

determina a estruturação do espaço urbano. [...] Dialeticamente o homem atua sobre o tempo para reduzir o espaço, ao mesmo tempo e pelo mesmo processo que atua sobre o espaço para reduzir o tempo. [...] A produção e consumo do espaço urbano nada mais é, em última instância, do que a produção e consumo de acessibilidades, ou seja, de localizações.

O produto localização sempre se constituirá em um objeto de disputa. Haverá aqueles que serão sempre detentores das melhores localizações e aqueles que serão sempre detentores das piores localizações. Há uma disputa em torno das condições de consumo, uma luta de classes pela apropriação diferenciada das vantagens locacionais e também pelos elementos que participam da produção desse espaço, notadamente relacionados ao deslocamento, tais como sistema viário e transportes (VILLAÇA, 1998; SUGAI, 2015). Essa disputa pela localização é uma disputa pelos benefícios desse produto, necessária para o exercício da dominação através do espaço; a apropriação desigual desse espaço se faz muito presente em sociedades do capitalismo periférico onde as desigualdades sociais são muito severas, como é o caso das grandes e médias cidades brasileiras (VILLAÇA, 1998; MARICATO, 2011). Santos (2020, p. 107) esclarece como essa disputa conforma não apenas as cidades, mas também a vida cotidiana:

Cada homem vale pelo lugar onde está: o seu valor como produtor, consumidor, cidadão, depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando incessantemente, para melhor ou para pior em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço) independentes de sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação e até o mesmo salário têm valor diferente segundo o lugar onde vivem. As oportunidades não são as mesmas. Por isso a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está.

1.1.3 OS AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO

Em suas concepções sobre o espaço intraurbano, Corrêa (1989, p. 8) define-o como “um conjunto de diferentes usos justapostos entre si”, fragmentado e articulado, o que evidencia sua forma, além de se constituir como um “reflexo e condicionante social” e um “conjunto de símbolos e campos de luta”, ou seja, se resume em uma dialética socioespacial. Isso significa que cada fragmento mantém relação com os demais, mesmo que com intensidades diferentes. Seriam essas relações um reflexo da sociedade capitalista, portanto de uma estruturação social de classes? A resposta,

como já vimos anteriormente, é sim, pois conforme Corrêa (1989), no espaço urbano essas relações são manifestadas pelos deslocamentos, seja ele de capital, de veículos, de cargas, de pessoas, etc. Assim, o espaço intraurbano se conforma como um produto da sociedade, que produzido desigualmente, é, também, consumido da mesma forma, de modo desigual.

Refletimos anteriormente que o espaço urbano não é um produto do acaso, mas sim um produto social, produzido e consumido pelo homem, embora não de maneira equitativa. Mas, se esse produto é produzido, quem de fato o faz, o produz? Conforme Corrêa (1989, p. 12), o espaço é produzido por agentes sociais concretos, e não por um mercado invisível ou processos aleatórios. Como agentes produtores do espaço, destacam-se: 1) os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; 2) os proprietários fundiários; 3) os promotores imobiliários; 4) o Estado; e, inclusive, 5) os grupos sociais excluídos.

Esses agentes podem variar no tempo e no espaço, pois estão inseridos na temporalidade e espacialidade de cada formação socioespacial capitalista, e são eles quem materializam os processos sociais na forma de um ambiente construído (CORRÊA, 2011). Assim, podem ocorrer constantes processos de reorganização espacial, o que significa que não é fixo o estabelecimento de determinadas classes sociais no espaço urbano, ou seja, elas podem se movimentar de acordo com seus interesses.¹⁷ Inseridos na sociedade capitalista, a ação produtora destes agentes deriva de uma dinâmica de acumulação de capital, das relações de produção e das lutas de classes (VILLAÇA, 1998).

Dentre os agentes produtores, destaca-se o Estado, pois desempenha uma multiplicidade de papéis e estabelece relações com diversos outros agentes sociais, como bancos, empresas, indústrias, universidades e, principalmente, o mercado imobiliário (VILLAÇA, 1998; CORRÊA, 2011; SUGAI, 2015).

É importante destacar que a partir do final da década de 1980 ocorre uma fusão dos capitais financeiro, industrial e imobiliário, que passam a comprar, financiar,

¹⁷ Fenômeno investigado por Flávio Villaça em seu livro "O Espaço Intra-urbano no Brasil" e também por Maria Inês Sugai (2015), em seu livro Segregação Silenciosa: investimentos públicos e dinâmica socioespacial na área conurbada de Florianópolis (1970-2001), obras que inspiraram a produção deste trabalho.

especular, administrar e produzir o espaço urbano com mais intensidade (CORRÊA, 1989; FIX, 2001). Os proprietários fundiários, imobiliários e dos meios de produção, principais agentes modeladores do espaço urbano, passam a ter um propósito dominante em comum, o de domínio da posse e do controle do uso da terra urbana (LEFEBVRE, 2019).

Das ações combinadas entre os agentes sociais produtores do espaço urbano, surgem formas e processos espaciais que se inserem na lógica da acumulação do capital e da reprodução social em um sentido mais amplo (FIX, 2001). Não há criação de formas sociais e de relações sociais sem a criação de um espaço apropriado. Os espaços não se constituem meros objetos sobre os quais se distribuem os processos sociais. Existem forças atuantes ao longo do tempo, postas em ação pelos diversos agentes modeladores e que possibilitam a localização e realocação, tanto das atividades quanto da população da cidade (CORRÊA, 1989; VILLAÇA 1998; LEFEBVRE, 2019). Estes processos espaciais são complementares entre si e podem ocorrer no mesmo espaço e ao mesmo tempo. Tais processos e suas respectivas formas são as seguintes: centralização e a área central; descentralização e os núcleos secundários; coesão e áreas especializadas; segregação e as áreas sociais; dinâmica espacial e segregação; e inércia e áreas cristalizadas (CORRÊA, 1989). Como a centralização e a segregação se constituem como determinantes na dinâmica de estruturação do espaço intraurbano e recebem destaque nas investigações acerca da configuração e produção do espaço intraurbano (VILLAÇA, 1998; SUGAI, 2015), optou-se por destacá-los a seguir, uma vez que tais conceitos nortearam o desenvolvimento dessa pesquisa.

1.1.4 CENTRALIDADES INTRAURBANAS

Corrêa (1989, p. 38) entende a centralidade como um produto do capitalismo que “se destaca na paisagem da cidade pela sua verticalidade”, onde nela concentram as “principais atividades comerciais, de serviços, da gestão pública e privada, e os terminais de transportes inter-regionais e intra-urbanos”. Tal concentração, percebida como sinônimo de aproximação, torna-se “foco de transportes intra-

urbanos”, criando e concentrando um grande mercado de trabalho, tendo como um de seus principais objetivos a diminuição nos custos de deslocamento.

É preciso enfatizar que na periferia do capitalismo, o acesso à centralidade não é “uniforme”, pois “em razão de suas vantagens locacionais, o preço da terra e dos imóveis é aí o mais elevado”, o que evidencia a centralidade como “fator crucial na competição capitalista” (CORRÊA, 1989, p. 40). De acordo com Corrêa (1989), a dinâmica capitalista da Área Central é intensiva e caracterizada por: a) uso intensivo do solo, sobretudo do setor terciário; b) ampla escala vertical, facilmente distinguível na paisagem urbana; c) limitada escala horizontal, passível de ser percorrido a pé; d) limitado crescimento horizontal; e) concentração diurna, por ser pouco residencial; f) foco dos transportes intraurbanos, por ser ponto de convergência do tráfego urbano e; g) área de decisões, por ser o espaço onde o Estado concentra suas instituições e os escritórios das grandes empresas. A centralidade é, portanto, e desde que seja objeto de interesse da classe dominante, mais um (importante) produto na prateleira do mercado imobiliário, reforçando as assimetrias socioespaciais intraurbanas.

Para Lefebvre (2022) e Sposito (2013), a centralidade urbana é considerada a partir do movimento dialético que a constitui e destrói a si própria e que, ao mesmo tempo que cria, também extingue, pois remete a uma outra centralidade. A cidade não cria nada, mas “centraliza as criações” (LEFEBVRE, 2022, p. 132). Nada pode existir sem troca, sem aproximação, sem proximidade, sem relações. A centralidade, portanto, constitui o essencial do fenômeno urbano, uma vez que:

Não existe realidade urbana sem centro, quer se trate do centro comercial (que reúne produtos e coisas), do centro simbólico (que reúne significações e as torna simultâneas), do centro de informações e de decisão, etc. Mas todo centro destrói a si próprio. Ele se destrói por saturação; ele se destrói porque remete a uma outra centralidade; ele se destrói na medida em que suscita a ação daqueles que ele exclui e expulsa para as periferias (LEFEBVRE, 2019, p. 80).

Villaça (1998), a partir de suas análises empíricas, compreende a centralidade como parte do processo de produção do espaço urbano, feito e refeito por uma série de agentes sociais – os mesmos citados por Corrêa (1989) – com seus respectivos interesses. O autor argumenta que o princípio da centralidade urbana está na

necessidade de aglomeração como condição necessária às relações de produção e consumo no espaço urbano, tendo em vista a otimização dos custos, e principalmente do tempo, despendidos com deslocamentos (VILLAÇA, 1998).

Trazendo luz aos conceitos de Lefebvre (2019; 2022), Villaça (1998) enxerga na centralidade um processo contraditório e dialético, pois toda aglomeração, desenvolvida para gerar aproximação, gera também um afastamento. Dessa forma, “a aglomeração em um único ponto é impossível”, o que culmina na obrigatoriedade de alguém se afastar e esse alguém será determinado pelo mercado, mecanismo que regula a formação social no capitalismo contemporâneo (VILLAÇA, 1998, p. 238). Logo, essa aglomeração, essa centralidade, será estruturada seguindo a lógica do capital, que se faz contraditória. A centralidade surge então a partir da necessidade de afastamentos indesejados e obrigatório, em função de uma disputa pelo controle do tempo e energia despendidos nos deslocamentos (VILLAÇA, 1998). Trata-se, portanto, de uma disputa pelo “perto” e pelo “longe”, e

nos casos mais simples e elementares de aglomeração, essa disputa se dá pela minimização dos tempos de deslocamento. À medida que a aglomeração e a sociedade se tornam complexas, é possível que famílias, grupos ou classes optem por aumentar os tempos de deslocamento – as classes que podem optar se deslocam para a periferia, por exemplo –, mas isso ocorre trocando-se aumento de tempo de deslocamento por alguma vantagem (um lote grande, por exemplo). O que as classes sociais procuram – e do que a classe dominante não abre mão – é a possibilidade de controle do tempo de deslocamento (VILLAÇA, 1998, p. 239).

No contexto capitalista sob o qual vivemos, as classes sociais escolhem suas localizações em razão dos seus variados interesses, mas a classe dominante não quer apenas minimizar o tempo de deslocamento, ela quer controlá-lo. Quando se adquire um espaço, adquire-se um emprego de tempo. Assim, o controle do tempo de deslocamento ou mesmo sua possibilidade de escolha é um privilégio que a classe dominante não abre mão. Numa sociedade de classes, é a classe dominante quem detém maior poder político e econômico para disputar pelas localizações. Trata-se, evidentemente, de uma disputa bastante acirrada, pois as localizações, produzidas pelo trabalho humano, são irreproduzíveis. Dominar o controle do espaço urbano, sujeitando-o aos seus interesses, é o objetivo dessa classe e tal controle só será concretizado por meio da segregação (VILLAÇA, 1998; 2011; SUGAI, 2015).

A seguir avançaremos em direção à compreensão teórico-metodológica da segregação socioespacial, que, assim como a centralidade, é uma das principais determinantes na dinâmica de estruturação do espaço intraurbano.

1.2 A SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL

O espaço urbano, em qualquer sociedade capitalista, é fragmentado, constituído por áreas distintas entre si no que diz respeito ao seu conteúdo econômico, social e espacial. Essa fragmentação é representada pelos diferentes grupos sociais que vivem na cidade ou fora dela, “gerando uma necessária e complexa articulação entre as distintas áreas da cidade” (CORRÊA, 2013, p. 40). Conforme Corrêa (2013), essa fragmentação é gerada por um dos mais expressivos processos espaciais: **a segregação residencial**. Inúmeras atividades econômicas, espacialmente diferenciadas, são geradas pela segregação e pelas áreas sociais, tais como os centros comerciais e as indústrias. O inverso também ocorre, uma vez que bairros podem se formar a partir da concentração de indústrias na cidade (MAMIGONIAN, 1965; CORRÊA, 1989; 2013).

A segregação residencial está na base de muitos movimentos sociais, com foco no espaço urbano, e vem sendo muito estudada na academia brasileira há décadas (VILLAÇA, 1998). Cabe destacar que, conforme argumenta Sposito (2013), o conceito de segregação é polissêmico e, por isso, corre o risco de perder força explicativa. Portanto, deve ser tratado com cuidado e esforço, de modo a se reconhecer suas especificidades à luz da realidade latino-americana e segundo diferentes formações socioespaciais, tamanho e importância das cidades na composição do sistema urbano brasileiro. Consideraremos, portanto, para o desenvolvimento deste trabalho, os seguintes temas: uma análise histórica das abordagens da segregação e os avanços e reflexões acerca dos conceitos de segregação.

1.2.1 ABORDAGENS DA SEGREGAÇÃO

A segregação socioespacial tem sido objeto de preocupação crescente por parte dos estudiosos dos chamados *problemas sociais urbanos* desde o início do século XX. Historicamente, foi abundantemente explicada através de três escolas de pensamento, em ordem cronológica: 1) a ecológica (Escola de Chicago); 2) a neoclássica; e 3) economia política marxista (VIEIRA e MELAZZO, 2003). Conforme Farret (1985), existem padrões distintos na forma como estas três escolas percebem a estruturação urbana e a segregação. Esses padrões são denominados pelo autor como Paradigma do Equilíbrio, correspondente às escolas ecológica e neoclássica, e Paradigma do Conflito, correspondente à escola marxista.

O **Paradigma do Equilíbrio** vê a segregação como resultado da ação de unidades decisórias individuais, pessoas ou empresas, interagindo dentro de um quadro institucional definido pelo funcionamento de um mercado imobiliário livre, neutro e perfeito e pela ação equidistante do Estado em relação aos agentes envolvidos (FARRET, 1985). A estruturação do espaço intraurbano é, então, compreendida como uma questão de eficiência e competência individual, não há, portanto, uma disputa, uma luta de classes.

O **enfoque ecológico** foi fundado nos princípios do darwinismo social e é essencialmente descritivo, vinculado ao contexto das cidades estadunidenses do início do século XX e adepto a uma visão simplista da sociedade (FARRET, 1985; SPOSITO, 2013). A falta de empiria e a visão simplista que esse enfoque tinha da sociedade resultou em severas limitações na identificação detalhada das variáveis explanatórias dos fenômenos da segregação e da estrutura intraurbana (FARRET, 1985; VILLAÇA, 1998). A constatação da segregação urbana se dava somente a partir da observação da paisagem, dos diferentes grupos e classes sociais em seus respectivos, separados e distintos lugares no espaço. Compreendia-se a segregação como um processo resultante de preferências individuais (VIEIRA e MELAZZO, 2003). Esses interesses individuais “levam a processos de aproximação, segundo interesses, valores e condições dos moradores da cidade, o que explica que cada uma das áreas seria marcada por grau forte de homogeneidade social, econômica e/ou

cultural” (SPOSITO, 2013, p. 64). Esses modelos ecológicos de análise do espaço urbano, simplistas e limitados, ao naturalizar o processo de segregação,

ênfaticamente o processo de competição entre os vários segmentos da população urbana, a dominação de cada segmento em suas respectivas áreas “naturais” dentro da cidade e a invasão destas áreas por grupos concorrentes, culminando com a sucessão de um novo grupo em posição de dominância, reiniciando, portanto, o processo geral (FARRET, 1985, p. 76),

O conhecido “modelo de Burgess” foi amplamente difundido nas academias mundo afora durante a primeira metade do século XX (VILLAÇA, 1998). Não foram apenas os estudiosos norte-americanos e europeus que se apropriaram deste modelo de naturalização do processo de produção do espaço em suas análises, mas alguns autores sul-americanos também se apropriaram de tais métodos, inclusive utilizando Blumenau como área de estudo. A geógrafa Maria José Pompilio (1982), em sua dissertação de mestrado, argumenta que Blumenau passou por um significativo processo de segregação étnica entre os anos 1930 e 1980, sem considerar o contexto capitalista, econômico e político nas escalas local e nacional deste período, quando se ampliou o processo de periferização e diversos novos assentamentos precários surgiram no município. Para Pompilio (1982, p. 118), o intenso fluxo migratório em Blumenau das décadas de 1960 e 1970 provocaram “sucessivas ondas de invasão” e conseqüentemente “o processo de expulsão da etnia teuta”, que “não desejando permanecer em estreita convivência com membros integrantes dos grupos étnicos diferentes do seu próprio, mudavam-se, eventualmente, para vizinhanças habitadas por elementos pertencentes à sua etnia”. Fica, assim, evidente a naturalização do processo de segregação como principal fundamento do enfoque ecológico, excessivamente descritivo e caracterizado pela sua “ingenuidade etnocêntrica” (CASTELLS, 2020, p. 184), de modo que o indivíduo não teria outra opção locacional a não ser se adaptar a uma determinada parte do espaço urbano.

O **enfoque neoclássico**, por outro lado, não procura apenas descrever, mas também identificar os processos determinantes da estruturação e segregação do espaço intraurbano (VETTER e MASSENA, 1981). Nesse modelo, a acessibilidade, portanto a localização, é vista como um bem inferior, onde “os ricos se orientam pelo preço,

enquanto os pobres se orientam pela localização” (FARRET, 1985, p. 78), pois se entende que os ricos têm condições de arcar com os custos de deslocamento, enquanto os pobres não. Segundo os princípios neoclássicos, quanto mais elevada for a renda da família, maior a procura por espaços nas redes suburbanas, pois o que interessa às famílias é o tamanho do lote e não sua localização (FARRET, 1985). Dessa forma, o enfoque neoclássico desconsidera a disputa pelas melhores localizações no espaço intraurbano.

Com isso percebemos que o comportamento econômico dos indivíduos é posto numa posição secundária no modelo neoclássico, desconsiderando a sociedade de classes – principalmente a luta de classes – e focalizando o processo locacional como uma escolha, que emerge das necessidades e desejos pessoais (FARRET, 1985). As preferências locacionais dos indivíduos são vistas como decisões secundárias, consequência das decisões primárias, tomadas por instituições governamentais e empresas privadas. “Assim, as decisões locacionais dos indivíduos são vistas como *adaptativas* às alternativas disponíveis” (FARRET, 1985, p. 80, grifo do original).

Em contraposição ao enfoque neoclássico, Vetter e Massena (1981) correlacionam a segregação com o poder político e econômico e o papel desses poderes na pressão sobre o Estado, de modo a promover uma distribuição desigual dos investimentos do Estado em infraestrutura. Para isso, desenvolvem a “**teoria de causação circular**”, que “focaliza, como sendo a principal força atuante na estruturação do espaço urbano, as tentativas dos diferentes agentes de internalizar os benefícios gerados pela atuação do Estado” (VETTER e MASSENA, 1981, p. 70). Esse processo – a concorrência e não a luta de classes em torno dos benefícios do espaço produzido – determinaria a estrutura interna das cidades. A ausência do caráter de disputa socioespacial e de luta de classes fica explícita quando os autores sugerem que “os grupos mais privilegiados escolhem onde querem morar, ao passo que os menos privilegiados aceitam o espaço que restou” (VETTER e MASSENA, 1981, p. 70). Desconsidera-se, mais uma vez, as relações entre a classe dominante e o Estado, colocando a localização como um objeto de escolha e não de disputa.

Em ambos os enfoques, ecológico e neoclássico, o processo de estruturação do espaço (a produção da localização) desconsidera o contexto capitalista e desigual da

dinâmica de disputas pela localização. A estruturação intraurbana é vista como uma simples questão de competência, no caso do enfoque ecológico, ou como uma otimização do comportamento dos indivíduos, no caso do neoclássico. Estas duas abordagens despolitizaram o processo de produção e estruturação do espaço intraurbano, e apesar de ricamente descritivas, foram incapazes de identificar, muito menos compreender, os reais processos que estão por trás das aparências formais e da paisagem urbana (FARRET, 1985, VILLAÇA, 1998)

O segundo paradigma, o **Paradigma do Conflito**, se difunde a partir da década de 1960 e se apoia nos modelos weberiano e marxista para explicar a estruturação do espaço intraurbano. Esse paradigma vê tal estruturação como uma questão de poder, explicada pelo lado da oferta, enfatizando as noções de “*desequilíbrio, funcionamento imperfeito do mercado, interesses e conflitos sociais*”, questionando até mesmo a suposta equidistância do Estado em relação aos agentes envolvidos no processo” (FARRET, 1985, p. 75, grifos do original). Assume-se, portanto, e finalmente, as classes sociais como conteúdo essencial da segregação. Para Farret (1985), duas vertentes teóricas emergem do Paradigma do Conflito: a institucionalista e a marxista. A vertente **institucionalista**, como o próprio nome deduz, enfatiza o papel das instituições sociais na determinação dos padrões locacionais. Assim como no enfoque ecológico, a vertente institucionalista do Paradigma do Conflito vê as instituições do Estado como mediadoras dos possíveis conflitos entre as classes sociais. Já a vertente **marxista** vai além e vê o Estado não apenas como mediador, mas também como uma organização que domina o mercado do solo urbano, como “um agente importante, na medida em que, diretamente, altera padrões de uso do solo, dada a competência para legislar em matéria urbanística e, indiretamente, pelos investimentos em infraestrutura e serviços urbanos” (FARRET, 1985, p. 83).

No enfoque marxista da escola da economia política (que representa um dos princípios teóricos norteadores deste trabalho), o espaço (a localização) perde finalmente o caráter passivo diante dos processos sociais, o mercado é dominado pelos interesses de grupos e classes (e não pelos consumidores individuais) e o Estado não tem papel de um árbitro neutro e passivo, mas pelo contrário, é um agente ativo que participa, direta ou indiretamente, do processo de estruturação do espaço intraurbano. Pressupõe-se então que as transformações sociais e espaciais

são produzidas através do esforço da acumulação do capital e pela luta de casses (FARRET, 1985; CORRÊA, 1989; VILLAÇA, 1998; SPOSITO, 2013).

É sob o viés marxista da Escola de Sociologia Urbana Francesa que esse modelo de pensamento e análise da produção do espaço intraurbano é estruturado, de onde se destacam autores já citados neste trabalho, como Henri Lefebvre, Manuel Castells, Jean Lojkine, David Harvey e Flávio Villaça. Para esses pensadores, com destaque para Villaça (1998), a segregação deixa de ser um fator natural da paisagem urbana e começa a ser compreendida como objeto fundamental nas análises da produção do espaço urbano. O interesse desses teóricos pelas questões espaciais urbanas resultou, de um lado,

da construção empírica do papel determinante do preço dos imóveis (principalmente da parte correspondente à terra) no preço de alocação e localização residencial urbana e, de outro, da necessidade de encontrar uma explicação mais convincente para a formação deste preço, do que aquela elaborada pelos neoclássicos [...] (FARRET, 1985, p. 83).

Conforme Vieira e Melazzo (2003), foi somente a partir da abordagem marxista que o conceito de segregação socioespacial foi incorporado às discussões em torno da produção do espaço. Fato é que são várias as dimensões teórico-metodológicas que envolvem a segregação socioespacial, portanto, dedicamos a seguinte sessão para uma melhor compreensão sobre o conceito de segregação, abordado por diversos estudiosos sobre o comportamento de tal fenômeno em contextos capitalistas.

1.2.2 O CONCEITO DE SEGREGAÇÃO

Pelo exposto na seção anterior, já é possível prever que não estamos diante de um fenômeno simples. A segregação, no plano conceitual, tem de ser compreendida em sua complexidade.

Henri Lefebvre foi o primeiro autor de origem marxista a abordar o conceito de segregação socioespacial, entendendo-a como um modo de organização e de apropriação subjetiva do espaço urbano pelos diferentes indivíduos e classes sociais (VIEIRA e MELAZZO, 2003; LEFEBVRE, 2019). O autor destaca a confusão existente entre os termos diferenciação/ distinção e separação/ segregação. A diferenciação

pressupõe relações, proximidade e contradições, ao passo que a segregação e a separação rompem as relações (LEFEBVRE, 2019). Para Lefebvre (2019, p. 136), a segregação é resultado da produção capitalista do espaço que deteriora a vida urbana, se constituindo numa contradição do espaço, onde “de um lado, a classe dominante e o Estado reforçam a cidade como centro de poder e de decisão política; do outro, a dominação dessa classe e de seu Estado faz a cidade explodir”.

A segregação urbana é definida Manuel Castells como uma “tendência à organização do espaço em zonas de forte homogeneidade social interna e com intensa disparidade social entre elas, sendo esta disparidade compreendida não só em termos de diferença, como também de hierarquia” (CASTELLS, 2019, p. 51). O autor argumenta que a distribuição dos locais residenciais na sociedade capitalista é organizada de modo desigual, com base na capacidade social dos indivíduos e de acordo com a renda, classe, raça, etnia, ocupação socioprofissional, entre outras variáveis. Desse modo, a distância social constitui forte expressão espacial e as características físicas e funcionais das moradias são, também, uma forte expressão socioespacial da segregação urbana (CASTELLS, 2019). A ideia de homogeneidade em Castells (2019), no entanto, pode ser limitada, pois remete a segregação como resultado de uma busca por status e de posição social, da segregação por bairros e não por região geral da cidade, da segregação como um fenômeno estático e não um processo que precisa ser historicizado (VILLAÇA, 1998).

Lojkine (1981) percebe a segregação urbana como um mecanismo do Estado para garantir a adequada reprodução do capital e da força de trabalho, onde o Estado atua como agente central na configuração do espaço urbano. O autor indica a possibilidade de existência de três tipos de segregação: 1) uma oposição entre *centro x periferia*, onde no primeiro o preço do solo é mais alto, e no segundo é mais baixo; 2) uma separação entre zonas de moradias reservadas às camadas sociais mais privilegiadas e zonas de moradia popular; e 3) um esfacelamento generalizado das funções urbanas, disseminadas em zonas geograficamente distintas e cada vez mais especializadas, como, por exemplo, as zonas de serviços, industrial, de moradia, etc. (VIEIRA e MELAZZO, 2003). Segundo Lojkine (1981) há uma estreita relação entre renda fundiária e segregação, pois são os proprietários fundiários urbanos e o Estado que controlam a ocupação e a formulação do preço da terra urbana, limitando

a segregação como um produto do “mecanismo de formação de preços do solo”, como consequência direta dos preços do solo (LOJKINE, 1981 apud VILLAÇA, 1998, p. 150).

David Harvey, embora não tenha feito análises específicas sobre a segregação, deixa implícito que a diferenciação residencial segundo grupos significa acesso diferenciado a recursos escassos, como infraestrutura e serviços urbanos de qualidade, necessários para se adquirir oportunidades e se ascender socialmente (HARVEY, 1980 apud NEGRI, 2008). Dessa diferenciação residencial poderá emergir um prejuízo cultural aos menos favorecidos, uma vez que as áreas residenciais oferecem diferentes meios para a interação social, que influenciam nos valores, expectativas e hábitos de consumo dos indivíduos (HARVEY, 1980). As colocações de Harvey (1980) concebem a renda como comando sobre os recursos sociais escassos, apresentando a segregação como um mecanismo de extorsão, e como toda extorsão, tem um fim de bem-estar e de natureza econômica, deixando, portanto, implícita a dominação social através do espaço.

Para Sabatini (1999) e Ribeiro (2003), a segregação no contexto latino-americano se caracteriza por ser de grande escala, mas muitos dos estudos sobre o tema acabam seguindo uma lógica estruturalista (rejeitando a ideia da dependência dos fenômenos sociais do comportamento dos indivíduos), sem considerar o materialismo histórico, se revelando reducionistas e padecendo de pesquisa empírica. Outro ponto levantado por Sabatini (2003, p. 3, tradução nossa) é referente às particularidades geográficas latino-americanas, que diferem do modelo do hemisfério norte e devem ser levadas em conta no momento da mensuração da segregação, pois “a maioria das cidades da América Latina é costeira ou ribeirinha” e a formação dos sistemas urbanos que guardam características da colonização europeia “introduziu fatores geográficos aleatórios que influenciaram na forma urbana, distanciando as cidades reais daquilo que deveria ser um modelo”.¹⁸

¹⁸ “La mayoría de las ciudades de América Latina son costeras o ribereñas, debido a la importancia de la colonización europea en la formación de los sistemas urbanos, lo que introduce factores geográficos aleatorios que influyen en la forma urbana, alejando las ciudades reales del modelo” (SABATINI, 2003, p. 3).

Ana Fani Carlos (2013, p. 95), por sua vez, propõe em suas análises a tese de que a segregação, em seus fundamentos, é o “negativo da cidade” e da vida urbana, sendo seu pressuposto a produção capitalista do espaço urbano que, sob a lógica da acumulação, tem seus objetivos elevados e impostos à vida e aos modos de uso do espaço, ou seja, “o espaço urbano produzido sob a égide do valor de troca se impõe ao uso social da cidade”. Essa contradição entre a produção social da cidade e sua apropriação privada é o fundamento da produção capitalista do espaço urbano, processo este que realiza a desigualdade na qual se assenta a sociedade de classes (VILLAÇA, 1998).

Para Carlos (2013), a segregação se apresenta como diferença de acesso tanto à moradia (que seria a expressão da mercantilização do espaço urbano), quanto em relação ao transporte urbano como limitação de acesso à vida urbana (que seria a expressão da separação do cidadão da centralidade). Essa diferenciação toma forma com a separação/ apartamento, que condiciona não apenas as relações sociais, mas também a forma como cada cidadão se apropria desse espaço. Assim, os fundamentos da segregação surgem como “forma das desigualdades (desdobrada na contradição do espaço entre valor de uso e valor de troca) e como especificidade da cidade contemporânea” (CARLOS, 2013, p. 97). Portanto, sob o capitalismo, no plano da produção do espaço, a segregação surge como forma lógica da separação dos elementos constitutivos da cidadania ligados ao capital, que hierarquiza e separa as camadas sociais no espaço urbano. Assim, a segregação, como separação e apartamento socioespacial, implica uma prática social apartada como ato de negação da cidade, e que a sua superação encontraria seu caminho na construção do direito à cidade como projeto social.

Maria Encarnação Sposito (2013), estudando a segregação em cidades médias, argumenta que o fenômeno da segregação se apresenta como um processo de acesso desigual entre as diferentes classes à cidade, e conseqüentemente com um diferenciado consumo e utilização dos meios e bens de consumo coletivo, como também com relação à sua localização espacial, tendo ricos de um lado e pobres de outro. A autora alerta que os conceitos de segregação podem mudar de conteúdo e devem ser atualizados no espaço-tempo, de acordo com as realidades específicas em

que se inserem, mas sem representar negações ou rupturas com os princípios que a fundamentam em seu plano teórico (SPOSITO, 2013, p. 64).

Sposito (2013, p. 63) utiliza como exemplo as definições de segregação da Escola de Chicago e da Escola de sociologia urbana Francesa para exemplificar que os conceitos de segregação devem ser atualizados de modo a “superar o conceito original, tanto em termos teóricos como em termos da realidade em que ele se apoia e procura explicar”. Para a autora, as especificidades da segregação devem ser tratadas conforme as características de cada realidade socioespacial e devem ser periodizadas e historicizadas, pois pode sofrer alterações no tempo e no espaço. Argumenta-se que a aplicação do conceito de segregação só é cabível quando as formas de diferenciação espacial levam à “separação radical e implicam rompimento, sempre relativo, entre a parte segregada e o conjunto do espaço urbano”, de modo a dificultar as relações e articulações que movem a vida urbana (SPOSITO, 2013, p. 65).

Para Sposito (2013), a segregação é, de fato e sempre, de natureza espacial. Dentre todos os conceitos e noções que tratam das dinâmicas de segmentação social no espaço urbano, a segregação é o que tem maior grau de determinação no plano espacial, pois sem ele ela não se constitui e somente nele pode se revelar. Assim, a segregação se distingue da discriminação, da estigmatização, da marginalização, da exclusão, da espoliação¹⁹ ou da pobreza urbana, pois estas, que apesar de apresentarem expressão espacial, são constituídas, estruturalmente, em outros planos, como o social, o econômico, o político, o cultural, etc. (SPOSITO, 2013). Para compreender o processo de segregação, é necessário:

sempre perguntar quem segrega para realizar seus interesses; quem a possibilita ou a favorece, com normas e ações que a legalizam ou a legitimam; quem a reconhece, porque a confirma ou parece ser indiferente a ela; quem a sente, porque cotidianamente vive essa condição; quem contra ela se posiciona, lutando ou oferecendo instrumentos para sua superação; quem sequer supõe que ela possa ser superada e, desse modo, também é parte do movimento de sua reafirmação (SPOSITO, 2013, p. 67).

¹⁹ A espoliação urbana, segundo Lúcio Kowarick (1983, p. 59), “é o somatório de extorsões que se opera através da inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo que se apresentam como socialmente necessários em relação aos níveis de subsistência e que agudizam ainda mais a dilapidação que se realiza no âmbito das relações de trabalho”.

No Brasil, desde a década de 1970, mas com maior evidência na década seguinte, as cidades conheceram a ampliação da produção de espaços residenciais murados ou cercados, servidos ou não por sistemas de segurança e controle, mais conhecidos como “condomínios fechados”. Conforme Sposito e Góes (2013), esses ambientes produziram novas formas de segregação, tornando ainda mais complexos os processos de estruturação do espaço intraurbano. Essa forma peculiar de segregação é uma inversão da tendência que vigorou durante boa parte do século XX (MARICATO, 2011). Se antes a classe dominante “engendrava ações, práticas e representações sociais, colocando em ação o processo de segregar, procurando isolar os de menor poder”, segregando-se geralmente por região geral da cidade, hoje ela também tende, com mais força, a se autossegregar em enclaves residenciais (SPOSITO, 2013, p. 68). Os conjuntos residenciais fechados, consumidos em regime condominial, são muito presentes nas cidades médias brasileiras do século XXI. Essa dinâmica de afastamento social tem contemplado também as camadas de média e baixa renda, revelando em seus discursos o prestígio social que julgam alcançar ao se aproximarem das formas de moradia da elite e da classe média (SPOSITO; GÓES, 2013).

Para além dos conceitos de segregação apresentados até então, os diversos estudos e análises empíricas sobre o fenômeno da segregação elaborados por Flávio Villaça destacam-se frente aos propósitos deste trabalho, pois além de denunciar, descrever e medir a segregação no espaço intraurbano, o autor enfatiza a necessidade de se compreender e explicar o seu processo, destacando em seus estudos a produção de desigualdades socioespaciais por meio da desigual distribuição dos investimentos públicos em infraestrutura urbana, sobretudo aqueles efetuados no setor viário.

Levando em conta os objetivos deste trabalho e dada a relevância de Villaça (1986; 1998; 2011; 2012; 2015) em estudos sobre a segregação urbana, a seção seguinte será dedicada aos conceitos elaborados pelo autor, que guiaram o desenvolvimento das análises empíricas aqui efetuadas e que serão apresentadas nos próximos capítulos.

1.2.3 AVANÇOS E REFLEXÕES SOBRE O CONCEITO DE SEGREGAÇÃO

Em seus diversos estudos empíricos, Villaça (1986; 1998; 2011; 2012) identifica fragilidades na conceituação de segregação, em suas possíveis abordagens, nas formas de verificação ou possibilidades de medição do fenômeno, assim como, e talvez mais importante, na inexistência de uma perspectiva teórica clara de subsídio às análises do fenômeno no espaço urbano. Dentre as fragilidades, destaca-se a noção empobrecida da segregação restrita a um reflexo da estrutura social e as análises pontuais do fenômeno, desconsiderando o contexto em que se inserem.

Considerando que a segregação deriva de uma luta ou disputa por localizações, Villaça (1998) ressalta que estas se dão entre grupos sociais ou entre classes sociais. No caso da segregação por grupos sociais (por nacionalidades e etnias, por exemplo), a dimensão de luta só aparecerá quando se introduzir a segregação por classe. Já na segregação entre classes, a etnia ou a nacionalidade são irrelevantes. Daí a relevância de se preocupar com a segregação por classes, pois esta é a que tem “implicações mais profundas sobre a estrutura urbana” (VILLAÇA, 1998, p. 148).

Por fim, Villaça (1998, p. 142, grifo nosso) define a segregação como “um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais *tendem* a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairros”, mas ela não impede a presença nem o crescimento de outras classes no mesmo espaço. Como o próprio autor afirma, existe uma tendência, o que significa que a concentração de determinada classe no espaço intraurbano não significa que tal classe seja ali exclusiva, mas sim que ali ela predomina.

O fenômeno da segregação deve ser visto como “um mecanismo espacial de controle dos tempos de deslocamento”, “um processo necessário à dominação social, econômica e política do espaço”, dominação esta que, no que se refere ao espaço intraurbano, “visa principalmente a apropriação diferenciada de suas vantagens locais” (VILLAÇA, 2011, p. 56). O que cabe registrar nessas considerações é o caráter de luta da segregação espacial que resulta destes processos. Trata-se de uma luta de classes que é dinâmica e envolve espaço e tempo, tendo como resultado um processo de classe, de segregação imposta (involuntária) e autosegregação (voluntária). Isso não significa que existem dois tipos de segregação, mas sim um

processo dialético, onde “a segregação de uns provoca a segregação de outros” (VILLAÇA, 1998, p. 148).

Contraopondo interpretações que tratam do padrão de segregação através de uma divisão ampla, limitada e insuficiente de *centro x periferia*²⁰, sem conseguir explicar nem articular o fenômeno ao restante da estrutura urbana e a totalidade social, as reflexões de Villaça (2011) sugerem novas abordagens para uma análise satisfatória da segregação urbana, que avançam no sentido de:

1) ... **negar a forma clássica de segregação** que se apresentaria sob a forma de círculos concêntricos, com os mais ricos no centro e os mais pobres na periferia. 2) ... **historicizar a segregação**. A falta de inserção histórica é uma das responsáveis por várias das limitações nas análises atuais sobre segregação urbana. 3) ... **mostrar como se dá a relação entre a segregação e a totalidade das estruturas social e urbana**. Sem isso, os estudos sobre segregação ficam incompletos e por isso inaceitáveis. 4) ... **mostrar a relação entre a dominação e a segregação**, esclarecendo as especificidades da dominação através do espaço urbano, ou seja, mostrar o papel do espaço urbano no processo de dominação. 5) ... **abordar a segregação, não mais por bairro, mas por região geral da cidade** (macrossegregação); essa abordagem traz um enorme potencial explicativo muito maior que o da segregação por bairro, e só ela é capaz de explicar as relações aqui indicadas. 6) Finalmente, e em síntese, avançam no sentido de **explicar a segregação, e não apenas no de denunciá-la, descrevê-la ou medi-la** (VILLAÇA, 2011, p. 38 grifos nossos).

Negar a forma clássica de segregação seria negar as generalizações das tradicionais análises da segregação limitadas à abordagem *centro x periferia*, apresentada sobre a forma de círculos concêntricos, com os pobres residindo única e exclusivamente nas periferias e os ricos no centro. Esse tipo de abordagem tem sua validade questionada, uma vez que diversos estudos brasileiros já comprovaram a existência de áreas mais ricas não apenas fora do centro, como também em suas periferias, assim como áreas pobres no centro, inclusive inseridas em áreas onde predominam as camadas de mais alta renda (VILLAÇA, 2011; MARICATO, 2011; SPOSITO e GÓES, 2013; SUGAI, 2015; ROLNIK, 2022).

²⁰ A periferia a que Villaça (1998; 2011) se refere é aquela, em seu sentido geográfico, que diz respeito às franjas da cidade, as áreas afastadas do centro urbano. A crítica do autor é quanto ao discurso de que apenas os pobres vivem nestes espaços, o que não é verdade, pois a produção em massa dos “condomínios fechados”, por exemplo, a partir dos anos 1980, refuta tal afirmativa, assim como a existência de cortiços nas áreas centrais.

Historicizar a segregação é essencial, uma vez que não se trata de um fenômeno estático. Os diferentes conceitos e o ambiente em que eles foram construídos são suficientes para entendermos que a segregação deve ser analisada no tempo e no espaço em que ocorre. Trata-se de um processo, uma tendência e, portanto, deve ser compreendida como tal, não como exclusividade.

São pouco consideradas as relações entre a segregação e a totalidade das estruturas social e urbana, mas elas existem e precisam ser apresentadas. Muitos estudos limitam-se a articular a segregação apenas com as desigualdades e questões culturais (VILLAÇA, 2011). A descrição *centro x periferia*, por exemplo, é bastante utilizada e igualmente limitada,

pois não permite, por exemplo, que se articule a segregação com a estrutura urbana e social, [...] não explica, por exemplo, porque o centro tradicional de nossas cidades cresce mais numa determinada direção do que em outras, [...] não explica a articulação da segregação com as esferas econômicas, que se dá por meio da atividade econômica que maior interesse tem no espaço urbano: a atividade imobiliária, [...] e não explica e muito menos considera as articulações entre, de um lado, a segregação e, de outro, o poder político e a ideologia (VILLAÇA, 2011, p. 40).

Sobre a relação entre a dominação e a segregação, a mesma só será compreendida após investigações acerca dos aspectos ideológicos, econômicos e políticos dessa dominação. É preciso, antes de tudo, entender, e aqui reiterar, que a segregação é um processo necessário à dominação social, econômica e política e que tal dominação se dará por meio do espaço (VILLAÇA, 1998). Trata-se, portanto, de uma análise dos efeitos do espaço sobre o social, onde “uma certa geografia, uma certa configuração espacial (a segregação) se faz necessária para viabilizar aquela dominação e aquela produção ideológica” (VILLAÇA, 1998, p. 46).

Abordar a macrossegregação, ou seja, a segregação não mais por bairro, mas por região geral da cidade é questão fundamental para qualquer trabalho que busque investigar o processo de produção das desigualdades socioespaciais, pois “*nela está a chave para a compreensão do processo de segregação*” (VILLAÇA, 1998, p. 150, grifo nosso). É importante ressaltarmos que as camadas de mais alta renda tendem a se organizar no espaço urbano conforme setores de círculo, ou seja, a se segregar numa mesma região geral da cidade e não de modo aleatório, em círculos concêntricos (VILLAÇA, 1998).

O poder explicativo da segregação será maior quanto mais simplificado e profundo ele for, por isso, recomenda-se a simplificação do “lado social” e do “lado espacial”. O primeiro divide a sociedade civil²¹ por níveis de renda, enquanto o segundo divide o espaço por região geral da cidade e não apenas por bairros. Se levarmos em conta apenas o fato de que cidades médias, grandes e metrópoles são constituídas por dezenas de bairros,

“a segregação por bairro acaba perdendo seu poder explicativo, pois essa quantidade leva a análise para o lado abstrato, já que conduz o estudo a bairros ideais e tipologias de bairros. Estes poderiam, então, ser agrupados em regiões homogêneas. Isso, entretanto, não tem sido feito. Foi esse o caminho que exploramos ao analisar conjuntos de bairros ou regiões urbanas” (VILLAÇA, 2011, p. 41).

Dessas considerações, fica explícito que não basta medir, descrever ou denunciar a segregação. Ela precisa ser explicada. Essa foi, como se pôde observar, uma lacuna deixada por diversos autores que investigaram o fenômeno da segregação, mas que foi preenchida pelos diversos estudos elaborados por autores como Villaça (1998; 2011; 2012; 2015), Sugai (2015), Sposito (2013) e Carlos (2013). Explicá-la requer articulá-la à totalidade social, ou seja, aos aspectos econômicos, políticos e ideológicos da sociedade, e aos seus movimentos.

1.3 CONCLUSÃO DO CAPÍTULO

Através dos autores reunidos nesse capítulo, foram abordados temas como a produção capitalista do espaço e a segregação socioespacial. Destacou-se que as desigualdades sociais inerentes às cidades brasileiras e latino-americanas se manifestam no espaço intraurbano através da segregação e que as localizações intraurbanas são produzidas por diferentes agentes sociais com diferentes interesses. No estágio atual do capitalismo, vimos que os grandes capitais industrial, financeiro e imobiliário podem operar de forma integrada, direta ou indiretamente,

²¹ De acordo com Chauí (2006, p. 70), a sociedade civil é “produzida pela divisão social do trabalho, que a cinde em classes contraditórias” e “realiza-se como luta de classes”. A luta de classes não é apenas o confronto armado das classes ou na disputa pelas melhores localizações, mas está também “presente em todos os procedimentos institucionais, políticos, policiais, legais, ilegais de que a classe dominante lança mão para manter sua dominação, indo desde o modo de organizar o processo de trabalho [...] e o modo de apropriar-se dos produtos [...], até as normas do Direito e o funcionamento do Estado”.

comprando, especulando, financiando, administrando e produzindo o espaço urbano. Essa integração permite que muitos dos conflitos que antes existiam entre a classe dominante desapareçam.

Observamos, ao longo do capítulo, a constante superação do conceito de segregação. A vertente marxista, através de análises empíricas significativamente fundamentadas, refutou as análises ecológicas que afirmavam que a segregação era um processo natural. Evidenciou-se, a partir do processo histórico de construção teórica e crítica da produção capitalista do espaço, que a segregação é uma resultante das desigualdades socioespaciais e que o espaço urbano, no contexto capitalista, não pode ser visto como um dado do acaso, mas sim como um produto socialmente produzido. Numa sociedade (capitalista) de classes, aquela que detém maior poder econômico é também aquela que detém maior poder econômico e político, portanto, sobre a produção do espaço.

As investigações teóricas do capítulo também evidenciam que a estruturação do espaço intraurbano, sobretudo das cidades do capitalismo periférico, ocorre sob a ação do conflito de classes em torno das melhores localizações, das vantagens e desvantagens do espaço, ou seja, pela apropriação diferenciada, ou desigual, do espaço urbano enquanto produto do trabalho humano.

Discutiram-se também as disputas territoriais pelo domínio das condições de deslocamento espacial, que se revela como força determinante para a estruturação do espaço intraurbano. Nas análises sobre a segregação, especialmente aquelas elaboradas através de uma abordagem marxista, fica evidente que nessa disputa, que se dá pelas condições de produção (das localizações) e consumo do espaço urbano, quem ganha é a classe dominante, que comanda a apropriação diferenciada dos frutos, das vantagens e dos recursos do espaço urbano. Em suma, pretendeu-se evidenciar que as desigualdades socioespaciais não são um dado do acaso, mas sim produzidas de acordo com os interesses da classe dominante, que para efetivar a sua dominação por meio do espaço também conta com o apoio de outros agentes, sobretudo do Estado.

2° CAPÍTULO

O PROCESSO DE FORMAÇÃO E ESTRUTURAÇÃO INTRAURBANA DE BLUMENAU

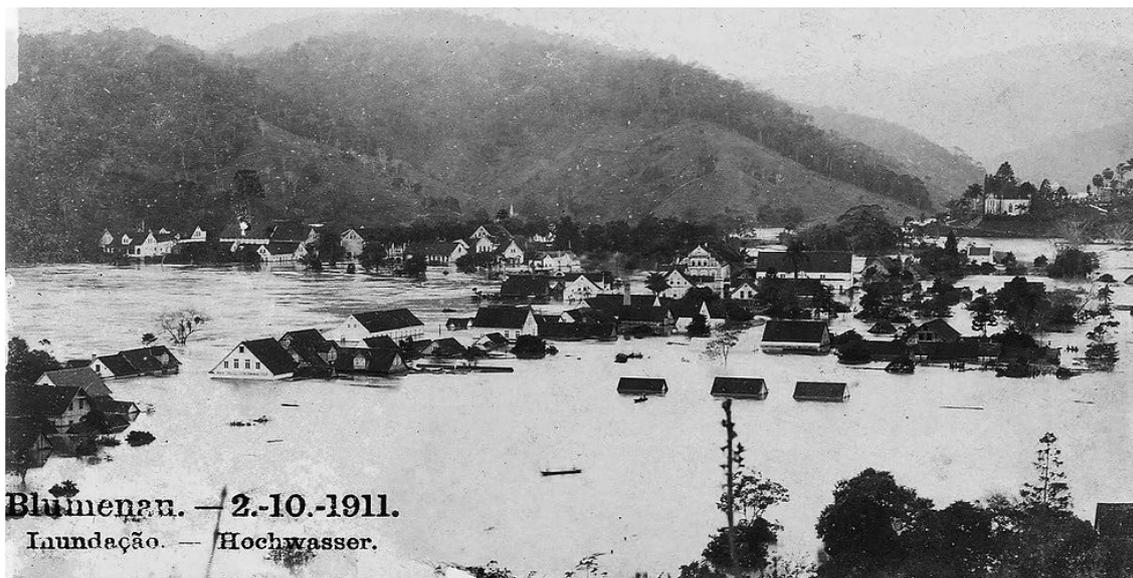
Blumenau atualmente possui uma área total de 518,619 km² e uma densidade demográfica bastante expressiva, de 696,58 hab./km², a terceira maior de Santa Catarina e uma das cem maiores do país, muito superior aos municípios conurbados de Indaial (166,08 hab./km²) e Gaspar (187,71 hab./km²)(IBGE, 2022). É composta por 35 bairros, 13 localizados ao norte do Rio Itajaí-Açu e 22 ao sul, sendo esta última a primeira região consolidada no município (SIEBERT, 1999).

Do ponto de vista físico-territorial, Blumenau apresenta duas particularidades significativas: é cortada em sua “metade” pelo Rio Itajaí-Açu e possui uma topografia bastante acidentada, repleta de morros e Áreas de Preservação Permanente (APP). Além disso, a cidade é historicamente atingida pelas cheias do Itajaí-Açu. Foram ao menos 100 eventos desde a sua fundação, em 1850.²²

²² Disponível em: <https://alertablu.blumenau.sc.gov.br/p/enchentes>. Acesso em 16 mar. 2023.

Uma das maiores enchentes já registradas aconteceu em 1911, quando o nível do rio Itajaí-Açu atingiu a marca de 16,90m acima de seu nível normal, afetando principalmente a região central de Blumenau. Além do rio, os morros também eram percebidos como limitantes ao processo de ocupação de Blumenau, uma vez que estavam e ainda estão presentes em todas as regiões da cidade (Figura 06) (VIDOR, 1995; SIEBERT, 1999).

Figura 06: Enchente na região central de Blumenau e morros aos fundos (1911)



Fonte: Acervo Antigamente em Blumenau.

A integração entre Blumenau e outros municípios, sobretudo os conurbados, como Indaial e Gaspar, tem como obstáculo os diversos morros que circundam os limites legais de seu território (VIDOR, 1995). Tal integração ocorreu por determinado período através do transporte ferroviário e fluvial. No entanto, durante o século XX, sobretudo a sua segunda metade, diversos fatores determinaram o declínio das atividades portuárias e o abandono progressivo dos transportes fluvial e ferroviário até chegar à atual situação: a hegemonia absoluta do transporte rodoviário (MAMIGONIAN, 1965; SIEBERT, 1999).

Nesse processo de definições e de estruturação intraurbana, as intervenções do Estado desempenharam um papel determinante, sobretudo através da construção de pontes, rodovias e vias rápidas, assim como o setor imobiliário, alavancado a partir dos anos 1980. Paralelamente a esse processo, as análises de investimentos públicos, dos fatores ambientais e da localização das camadas sociais no espaço

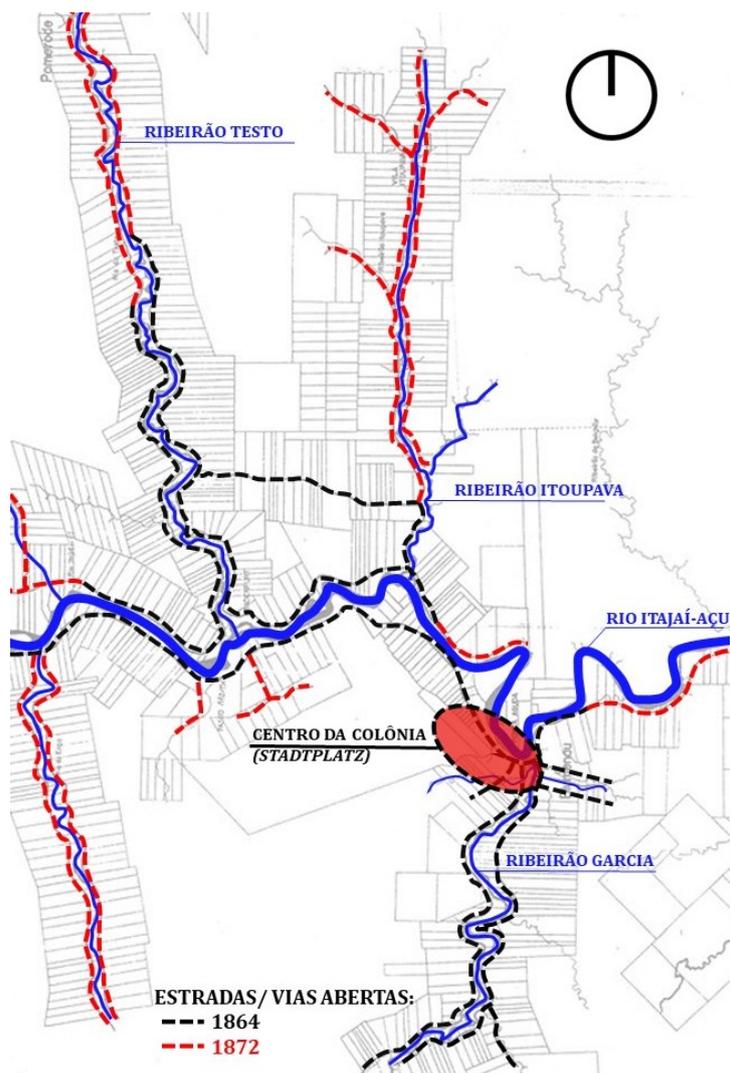
intraurbano apresentaram evidências esclarecedoras. A análise da distribuição espacial da população nos forneceu indicadores importantes a respeito de diversos processos, tais quais: do papel da burguesia industrial na produção do espaço; da concentração das camadas de alta renda e dos investimentos públicos na região central; da ocupação de encostas de morros e do surgimento de diversos assentamentos precários (alguns deles, inclusive, muito próximos à região central); e do processo de segregação socioespacial.

2.1 O PROCESSO DE FORMAÇÃO E OCUPAÇÃO DE BLUMENAU

Blumenau foi fundada em 1850, mesmo ano em que a Lei de Terras foi promulgada no país, e a partir de então a terra passou a ser explicitamente compreendida como mercadoria (ROLNIK, 1997). A colônia Blumenau foi inicialmente concebida como um empreendimento particular de colonização em 1850, fruto de uma política nacional que visava a obtenção de mão-de-obra livre e assalariada para substituir o trabalho escravo, teoricamente abolido com o fim do tráfico negreiro em 1850 (VIDOR, 1995). Visando a distribuição da produção local e o processo de imigração, o local escolhido para a implantação de Blumenau foi determinado pelo último ponto navegável do rio Itajaí-Açu, onde seria possível estabelecer um porto para conectá-la ao litoral e ao restante do país e do mundo (MAMIGONIAN, 1965).

A demarcação inicial da ocupação consistia em estreitos lotes coloniais perpendiculares aos fundos de vale, o que resultou em um crescimento linear e radial dos assentamentos e em uma malha urbana bastante segmentada (SIEBERT, 1999). A delimitação dos lotes coloniais resultou da adaptação ao relevo local e a sua distribuição se deu de acordo com o estado civil, a educação e a quantia de bens que o imigrante possuía (KIEFER, 1997).

Conforme Frotscher e Vedana (1999, p. 16), as terras disponíveis nas proximidades do centro da colônia (atual bairro Centro, na foz do ribeirão Garcia) eram destinadas aos artesãos, comerciantes e burocratas, enquanto “os demais imigrantes eram assentados na periferia”. Essas periferias se referem às demais regiões norte, oeste e extremo sul, acessadas por meio de “picadas” abertas entre 1864 e 1872 (Figura 07) (SIEBERT, 2000).

Figura 07: Planta da Colônia Blumenau (1892)

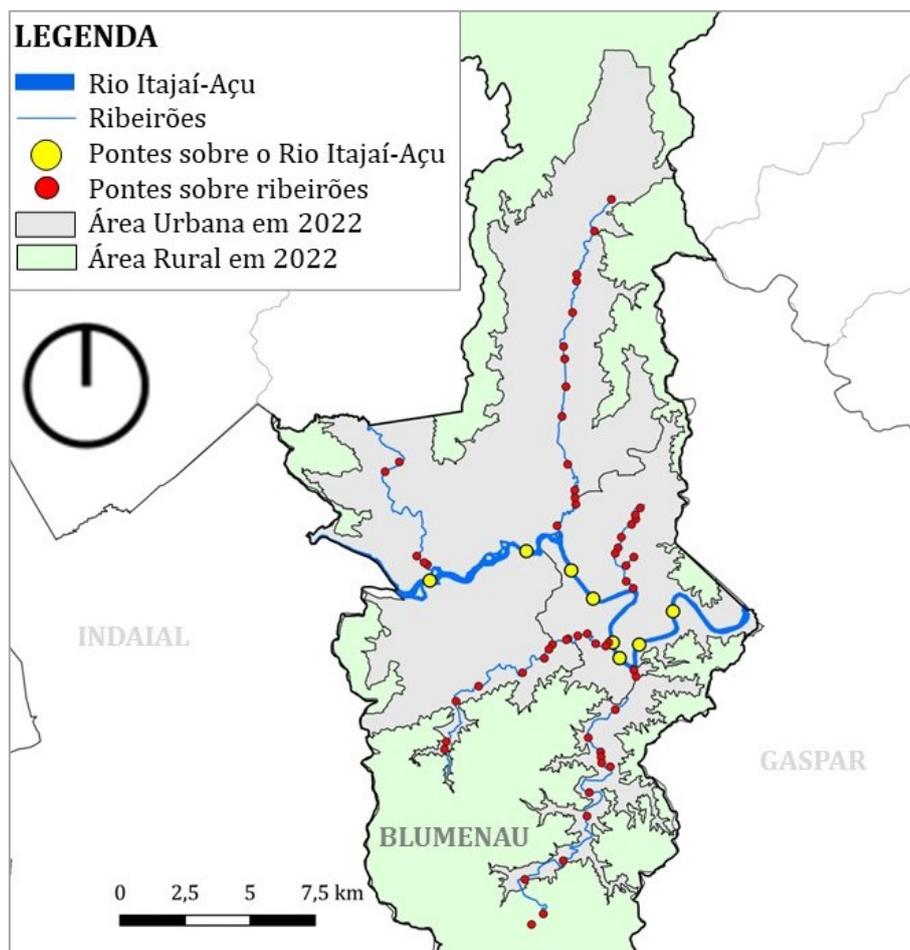
Fonte: Adaptado pelo autor (2024) a partir de Siebert (2000).

Aos assentados na periferia, como método de pagamento pela terra ocupada, “eram obrigados a participar nos serviços gerais de abertura de estradas, construção de pontes e outras obras de interesse coletivo” (VIDOR, 1995, p. 27). Até o final do século XIX, boa parte do orçamento da colônia era destinada à abertura de vias e pontes, que muitas vezes eram destruídas pelas recorrentes enchentes e precisavam de reformas ou ser construídas novamente (BLUMENAU, 1959).

Em 1859, apenas nove anos após a fundação da colônia, Blumenau já contava 35 pontes, todas elas sobre ribeirões (BLUMENAU, 1959). As maiores pontes, que cruzariam o rio Itajaí-Açu ligando as porções sul e norte do rio, só seriam construídas após 1913, sobretudo durante a década de 1950. Atualmente o

município conta com mais 200 pontes de concreto e 132 de madeira²³. Sobre os principais ribeirões da cidade, existem ao menos 57 pontes, utilizadas tanto para transporte de automóveis quanto de pedestres, enquanto cruzando o Rio Itajaí-Açu existem 8 grandes pontes (Figura 08). As pontes foram fundamentais para o desenvolvimento de Blumenau, e suas repercussões intraurbanas serão exploradas com maior profundidade nos capítulos seguintes.

Figura 08: Localização das pontes de médio e grande porte (2023)



Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Em relação aos meios de transporte, tanto o fluvial quanto o ferroviário foram determinantes para o desenvolvimento de Blumenau até o início do século XX, pois transportavam imigrantes e escoavam a produção local em direção ao litoral (KROETZ, 1975). Deeke (1995) considera os rios e os ribeirões como as primeiras “ruas” de Blumenau. Portanto, a produção de diversas pontes de pequeno porte,

²³ Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/colunistas/evandro-de-assis/blumenau-ainda-mantem-132-pinguelas-pontes-de-madeira> Acesso em 14 dez. 2023.

devido ao elevado número de ribeirões e córregos que existiam em Blumenau, era necessária para a efetivação do processo de ocupação (MORETTI, 2006).

A instalação das indústrias têxteis Hering (1880) e Garcia (1885), na porção sul do território, teve um impacto significativo no padrão de ocupação do município. De acordo com Mamigonian (1965, p. 145), essas indústrias foram os "motores da urbanização local", fenômeno também observado na região norte com a indústria têxtil Karsten (1882). A partir dessas indústrias, novos bairros e vias foram desenvolvidos em Blumenau, além de vilas operárias que tinham como objetivo reduzir os tempos de deslocamento para o trabalhador, frente à precariedade dos meios de locomoção, além de aumentar a produtividade nas indústrias (BONDUKI, 1998).

A partir de 1930, durante o período de Nacionalização, e como resultado dessa política, o município de Blumenau sofre significativa redução em seu território com o desmembramento dos municípios que foram então emancipados: Rio do Sul, em 1930, e Ibirama, Timbó, Indaial e Gaspar, em 1934. Esse processo emancipatório reduziu significativamente o poder político de Blumenau e "tornou o município mais homogêneo em seu espaço socioeconômico" (TOMIO, 2000, p. 82).

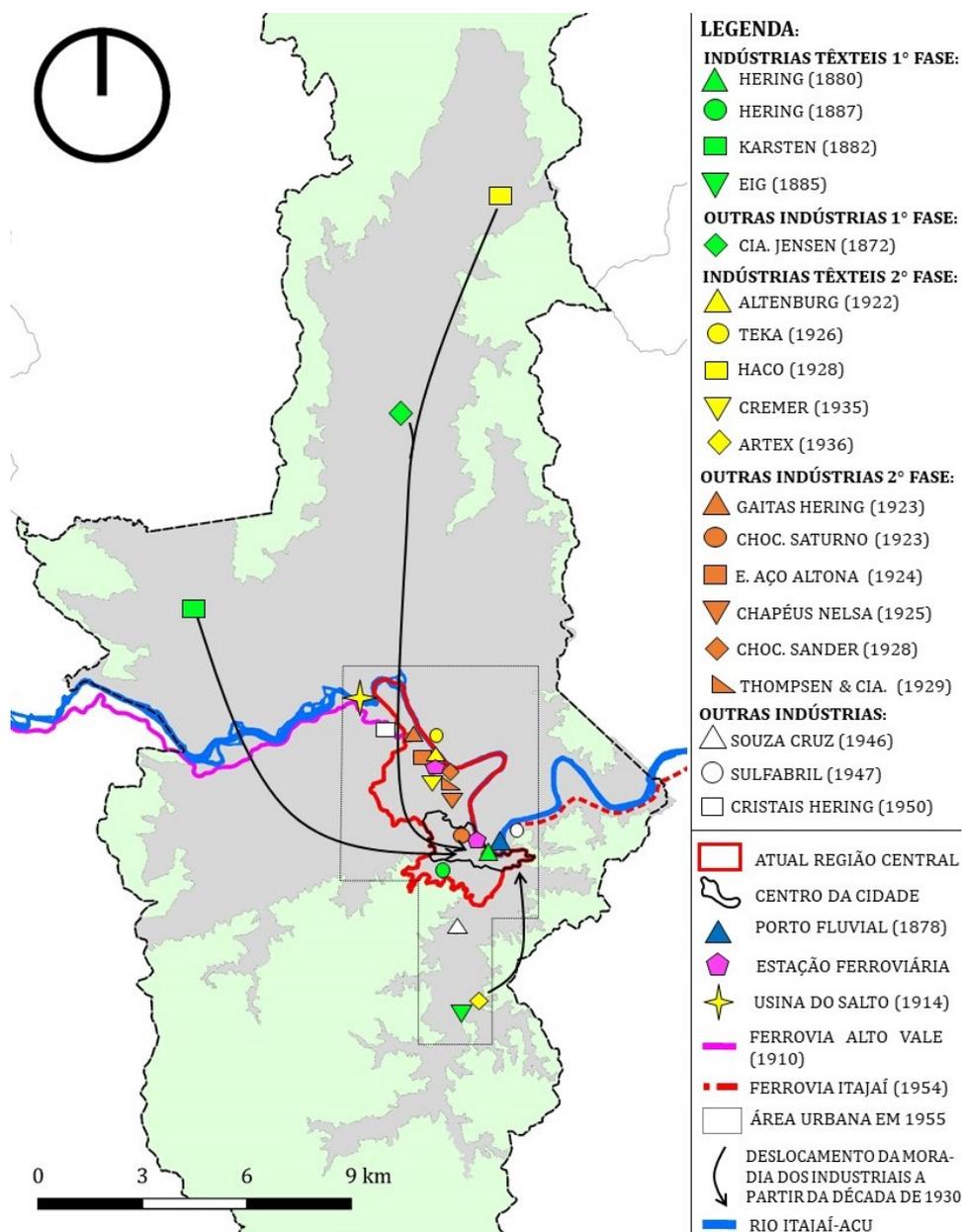
2.2 BURGUESIA INDUSTRIAL E PRODUÇÃO DO ESPAÇO

A maioria das indústrias de Blumenau, tanto em sua primeira (1880-1915) quanto em sua segunda fase (1915-1945), concentrou sua estrutura produtiva na região central do município. Além das indústrias, a residência da burguesia também se localizava na região central, embora algumas delas ainda vivessem nas proximidades do seu parque fabril o que mudou após o advento do automóvel, que facilitou o deslocamento das camadas de mais alta renda em direção ao Centro principal (MAMIGONIAN, 1965).

Alguns fatores favoreceram não apenas o desenvolvimento urbano de Blumenau, mas também a concentração industrial na região central no início do século XX, como: 1) a força motriz que o rio Itajaí-Açu e os ribeirões forneciam; 2) a existência de outros equipamentos, como usina hidrelétrica, estações ferroviárias e portos

fluviais – que foram, inclusive, produzidos pela própria burguesia, que dominava o corpo político da época; e 3) a existência de vias que conectavam Blumenau aos municípios vizinhos, em especial Indaial (pela Rua Bahia e Ferrovia Alto Vale) e Gaspar (pela Rua Itajaí e Ferrovia Itajaí). Nem mesmo o aumento da produção provocou o deslocamento dessas indústrias, com exceção da Cia. Hering, que em 1887 transferiu sua unidade de produção para o bairro Bom Retiro, de modo que ainda permaneceu alocada na região central da cidade (Figura 09) (MAMIGONIAN, 1965; TOMIO, 2000).

Figura 09: Distribuição espacial das indústrias em Blumenau (1880-1950)



Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados de Mamigonian (1965) e Siebert (2006).

O parque industrial de Blumenau é também peculiar pela produção de infraestruturas que realizou na cidade durante boa parte do século XX (ANNUSECK, 2005), o que aconteceu principalmente pela falta de incentivos econômicos por parte dos governos estadual e federal (HERING, 1987)²⁴. O fato de a burguesia têxtil ter composto diretamente o corpo político de Blumenau por quase um século, entre 1890 e 1970, ocupando diversos cargos públicos de natureza eletiva, permitiu que se produzisse diversas infraestruturas que atendessem aos seus interesses políticos e econômicos.

Antes, durante e após o Estado Novo, um número significativo de investimentos públicos foram efetuados em Blumenau, que no final dos anos 1940 já se encontrava modificada economicamente, apresentando um perfil predominantemente urbano-industrial. Muitos desses investimentos, como veremos a seguir, foram voltados ao setor viário e tiveram significativas repercussões intraurbanas.

2.2.1 INVESTIMENTOS VIÁRIOS SIGNIFICATIVOS (1930-1970)

A burguesia de Blumenau historicamente produziu diversas infraestruturas na cidade, especialmente no setor viário, visando principalmente a acumulação do capital, o escoamento da produção industrial e a expansão das suas áreas residenciais. De acordo com Tomio (2000, p. 78, grifo do autor), o envolvimento direto da burguesia industrial no governo local se mostrou ser uma “empreitada de sucesso”, que atribuiu “a este grupo, ou fração hegemônica, uma situação privilegiada no processo de reprodução social”, “permitindo a manutenção de seu *status* e de sua posição política e econômica”

Em 1928, durante o governo municipal do industrial Curt Hering (1923-1930), a Superintendência Municipal resolveu calçar a Rua XV de novembro, onde havia um

²⁴ No conjunto representado pela economia nacional, os estabelecimentos fabris de Blumenau pertenciam ao quadro do sistema econômico da pequena propriedade, em oposição a economia de grande propriedade que se desenvolvia principalmente nos estados do sudeste. Isso significou, para a nascente indústria blumenauense, a inexistência de grandes capitais e de matéria prima e significativa falta de infraestrutura que permitisse melhores conexões intra e interurbana para o escoamento da produção, diferente do que aconteceu em cidade grandes, como São Paulo por exemplo, onde a grande produção agrícola já havia requerido significativas infraestruturas, o que facilitou os transportes quando da industrialização da cidade (HERING, 1987).

grande estabelecimento comercial do então prefeito, se tornando a primeira via pública de Santa Catarina a ser pavimentada por paralelepípedo, o que coincidiu com o aumento no número de veículos na cidade, uma vez que a burguesia estava adotando o automóvel como seu principal meio de transporte. Nesse período, o número de famílias de alta renda residindo nas proximidades do Centro já era bastante significativo (STANGE, 1961; MAMIGONIAN, 1965).

Recursos substanciais também foram destinados pelo Estado para canalização do Ribeirão Bom Retiro (BARRETO, 1961), obra iniciada nos anos 1930, mas finalizada apenas em 1965 e que cortava alguns dos bairros centrais, como o Centro, o Bom Retiro e o Jardim Blumenau. Segundo jornais da época, essa era uma obra que traria maior qualidade de vida para aqueles que viviam nas redondezas e modernizaria a região central da cidade (BARRETO, 1961; MULLER, 1976).

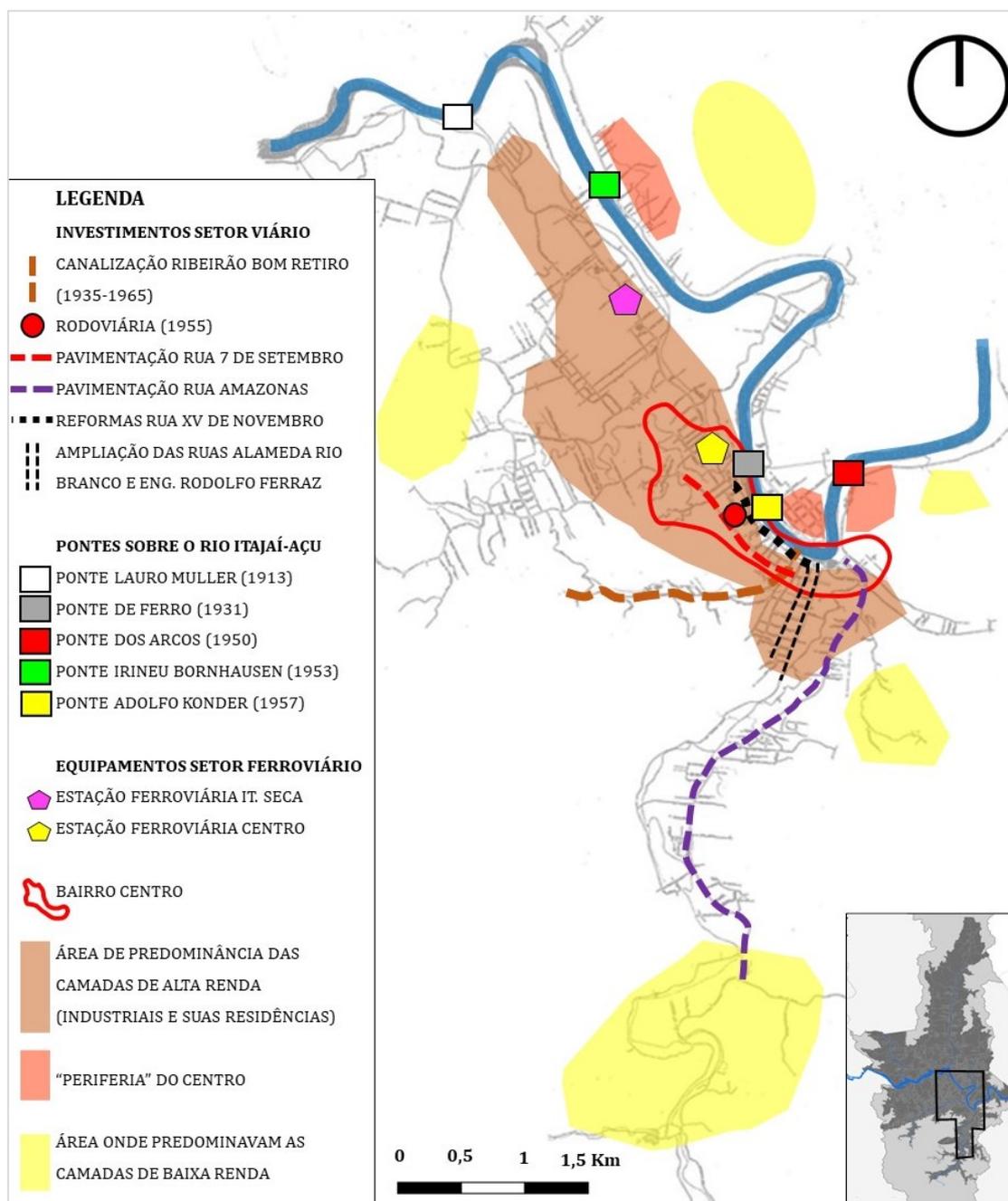
A partir do final da década de 1940, quando a ocupação horizontal da região central começava a dar sinais de saturação e a verticalização dava seus primeiros sinais como alternativa de permanência nestes bairros (SIEBERT, 1999; BACK, 2004), a canalização do Ribeirão Bom Retiro permitiu a abertura de novas vias e também o prolongamento de outras já existentes, como as ruas Engenheiro Rodolfo Ferraz e Nereu Ramos, ambas no bairro Jardim Blumenau, que transformaram “completamente a fisionomia do centro urbano” de Blumenau (EMMENDOERFER, 1961, p. 12).

Ainda na região central, outros investimentos ocorriam na década de 1940: abertura da Rua Presidente Getúlio Vargas no Centro – e que só foi possível após a desapropriação de alguns terrenos; a reforma da iluminação da Rua XV de Novembro; a continuidade da canalização do Ribeirão Bom Retiro; a reforma na arborização da Rua Alameda Rio Branco, no bairro Jardim Blumenau e as primeiras instalações dos serviços de abastecimento de água potável (EMMENDOERFER, 1961).

Significativos investimentos viários também se voltaram para acelerar o processo de escoamento da produção industrial, sobretudo durante o governo de Busch Júnior, herdeiro da Empresa Industrial Garcia, que investiu pesadamente na pavimentação da Rua Amazonas, ligando a sua indústria com a região central e com a rodovia Jorge

Lacerda, cuja pavimentação foi uma das prioridades do governo do estadual nos anos 1950 (Figura 10) (KILIAN, 1958; BRANDÃO, 1961; BARRETO; 1961). As obras efetuadas em seu governo tinham “em vista a comemoração do centenário de sua fundação, que ocorreria durante o mandato” (BARRETO, 1961, p. 197).

Em 1955, no governo do banqueiro Hercílio Deeke (1951-1955 e 1961-1966), foram efetuados diversos investimentos públicos, dentre os quais se destacam a construção da primeira rodoviária e a Avenida Beira Rio. A primeira rodoviária de Blumenau foi construída no Centro, na rua Sete de Setembro, e tinha como objetivo atender a demanda do transporte rodoviário – que já superava o ferroviário e o fluvial – e concentrar em único ponto as paradas de ônibus, antes dispersas pela cidade (FROETSCHER; VEDANA, 1999). A mesma rua onde ficava localizada a rodoviária e onde também estava a residência do prefeito foi retificada e recebeu calçamento durante o seu governo (STANGE, 1961). Tais investimentos certamente iam ao encontro dos interesses da classe dominante, visto que o primeiro efeito que “uma via regional ou terminal de transporte urbano provoca nos terrenos adjacentes é a melhoria de sua acessibilidade e, daí, a sua valorização” (VILLAÇA, 1998, p. 80). Nesse momento, a região central e alguns bairros vizinhos a ela concentravam não apenas as moradias dos industriais e as suas indústrias, como também a melhor infraestrutura da cidade (MAMIGONIAN, 1965), a exemplo das estações de todos os tipos de transporte: fluvial, ferroviário e rodoviário (Figura 10).

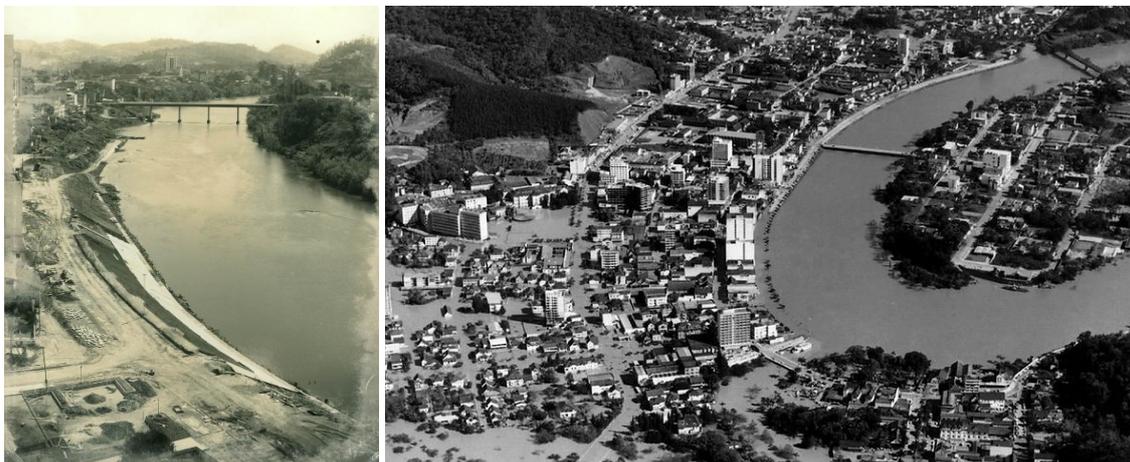
Figura 10: Localização de investimentos viários significativos (1935-1960)

Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de Kilian(1958), Brandão (1961) e Barreto (1961).

Uma das mais significativas e emblemáticas obras viárias da história de Blumenau foi a construção da Avenida Beira Rio, inaugurada em 1972 e que teve significativa participação da Associação Empresarial de Blumenau (ACIB), que “em vários momentos articulou a liberação de recursos junto a autoridades” (SANTIAGO, 2001, p. 141), o que demonstra o interesse da classe empresarial na produção dessa infraestrutura e evidencia o espaço urbano de Blumenau como "um instrumento

político intencionalmente manipulado" (LEFEBVRE, 2019, p. 44). Cabe ainda destacar que a estrutura da Avenida Beira Rio avançou em direção à margem direita do rio Itajaí-Açu e reduziu significativamente a sua seção, agravando os efeitos da enchente de 1973 (Figuras 11 e 12).

Figuras 11 e 12: Construção da Avenida Beira Rio (anos 1960) e enchente em Blumenau (1973)



Fonte: Arquivo Histórico de Blumenau.

O fato de a burguesia ter produzido significativa infraestrutura viária, com destaque para as diversas pontes na região central, evidencia que tais investimentos priorizavam o automóvel. Priorizando os deslocamentos das camadas de mais alta renda, esses investimentos corroboram a tese de Maricato (2011, p. 171), de que o automóvel foi “o mais forte elemento a influenciar o modo de vida urbano na era da industrialização” (MARICATO, 2011, p. 171).

Nas regiões sul, oeste e leste, os investimentos públicos também aconteciam, mas em ritmo muito mais lento e com recursos significativamente menores daqueles destinados à região central (EMMENDOERFER, 1961). Nas áreas onde predominavam as camadas de mais baixa renda os investimentos públicos significativos ocorreram somente a partir dos anos 1970, como a inauguração do sistema de abastecimento de água na Rua Araranguá, região sul, e a inauguração da Ponte Afonso Manoel Tobias na Rua Pedro Krauss Sênior (KILIAN, 1979; MULLER, 1979).

Como já representado na Figura 10, Blumenau ganhou três novas pontes sobre o rio Itajaí-Açu durante a década de 1950, todas elas localizadas na região central, onde predominavam diversas indústrias e também a moradia das burguesias. O discurso

do Estado e da classe dominante era de que a construção dessas pontes viabilizaria e promoveria a expansão urbana para a região norte (SIEBERT, 1999; BACK, 2004), visto que na década de 1950 o fluxo migratório influenciado pela crescente industrialização de Blumenau resultou em um aumento populacional bastante significativo, passando de cerca de 48 mil habitantes para mais de 67 mil em 1960 (Tabela 01). No entanto, ainda que as pontes pudessem de fato promover o desenvolvimento da região norte, suas repercussões mais significativas foram outras.

2.2.2 AS REPERCUSSÕES DAS GRANDES PONTES

Em 1950 foi inaugurada na região central a Ponte dos Arcos, ligando os bairros Ponta Aguda e Vorstadt, sendo a primeira ponte ferroviária e também rodoviária do município, tendo como principal objetivo acelerar o escoamento da produção industrial, visto que conectava a região norte e leste de Blumenau à Rua Itajaí e à Rodovia Jorge Lacerda (SIEBERT, 1999).

Em 1953 foi inaugurada a Ponte Irineu Bornhausen, divulgada pelo Poder Público local como “um dos grandes melhoramentos com que Blumenau foi dotado” (KILIAN, 1961, p. 146). A ponte conecta o bairro Itoupava Norte ao bairro central Itoupava Seca, o que permitiu a expansão urbana em direção ao norte do município, principalmente por parte de operários que buscavam viver nas proximidades dos seus empregos (BARRETO, 1961). Além disso, assim como a Ponte Lauro Muller (1913), a Irineu Bornhausen também permitia e facilitava o escoamento da produção industrial, visto que muitas indústrias se localizavam em suas proximidades.

Quatro anos mais tarde, em 1957, a PMB inaugurou a Ponte Adolfo Konder, conectando e aproximando os bairros Centro e Ponta Aguda. Com a porção sul do Itajaí-Açu já bastante consolidada na década de 1950 (SIEBERT, 1999), essa ponte permitiu a permanência e expansão territorial das camadas de alta renda na região central de Blumenau, como foi o caso do loteamento de alto padrão Portal da Saxônia, na Ponta Aguda, que acabou “fazendo parte do centro urbano com essa

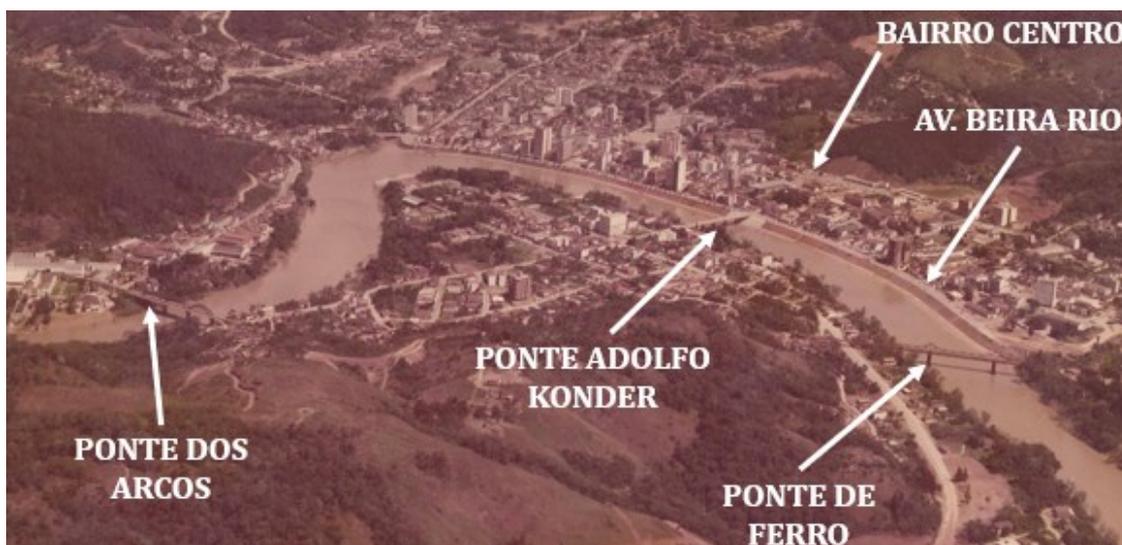
ponte” (BRANDÃO, 1961, p. 46). A ponte então aproximou e permitiu a expansão das camadas de alta renda para a (imediate) margem esquerda do rio Itajaí-Açu no bairro Ponta Aguda, permitindo a sua permanência nas proximidades das melhores infraestruturas e serviços urbanos que a cidade oferecia na época, pois era só cruzar a ponte para acessá-los no Centro.

Figura 13: Construção da Ponte Adolfo Konder (década de 1950)



Fonte: Arquivo Histórico de Blumenau

Esses grandes investimentos viários efetuados na metade do século passado causam surpresa não apenas pela dimensão de Blumenau, mas também em função dos poucos automóveis – que eram de posse apenas das elites –, das estradas precárias e das poucas conexões rodoviárias com outros municípios (MAMIGONIAN, 1965). As investigações também nos permitem observar que, entre 1949 e 1957, o aumento no número de pontes que cruzam o rio Itajaí-Açu foi de 150%, passando de 2 para 5. Das cinco pontes existentes na cidade até o final dos anos 1970, três delas estavam localizadas no bairro Ponta Aguda: Ponte de Ferro, Ponte dos Arcos e Ponte Adolfo Konder, o que evidencia uma concentração de investimentos públicos viários na região central de Blumenau (Figura 14).

Figura 14: Localização das pontes sobre o Itajaí-Açu na Ponta Aguda (década de 1970)

Fonte: Adaptado pelo autor (2024) a partir de Acervo de Marek Neuwiem.

Essas pontes representavam significativas transformações urbanas, que inclusive eram percebidas pela própria população em seus deslocamentos, que considerava a região central como sendo a “cidade oficial” por conta da farta infraestrutura e serviços urbanos que nela se concentravam em detrimento das demais. O discurso sobre a divisão entre a “cidade” e a “não cidade” (MARICATO, 2000) era reforçado pela existência de placas informando a divisão entre as áreas urbanas e suburbanas da cidade:

O centro de Blumenau a gente chamava de “cidade”, embora eu lembre perfeitamente onde havia a placa que dizia que dali em diante era zona suburbana, lá na entrada da Rua da Glória, muito longe do que a gente chamava de cidade e [...] sempre havia uma porção de mudanças que podíamos observar (KLUEGER, 2016, p. 33, grifos nossos).

De acordo com Vidor (1995, p. 184), “uma transformação radical” aconteceu na região central de Blumenau logo após a construção da Ponte Adolfo Konder. Os bairros no entorno do Centro sofreram poucas mudanças, pois permaneceram como área residencial das camadas de média e alta renda. Já o bairro Centro, antes lugar de moradia, convivência e lazer, torna-se o lugar de trabalho das camadas de mais alta renda e toda a região central começa a se verticalizar com maior intensidade e o automóvel passa a ser a prioridade da agenda pública. Conforme o autor, o comércio varejista, que se concentrava sobretudo na Rua XV de novembro, era

composto por bares, cafés, pequenos bancos, agências de prestação de serviços, etc., era o lugar de troca, de exteriorização e de encontro da população. Entretanto, com o desenvolvimento acelerado do fator econômico da cidade, este comércio multifacetado foi obrigado a ceder lugar às agências bancárias de maior porte, aos escritórios de empresas e de profissionais liberais, aos magazines de médio e grande porte e aos serviços especializados.

Esta transformação, ocorrida num lapso de tempo restrito, tendo como suporte a lógica característica do desenvolvimento do capital, cujas atividades buscam realizar sempre o lucro, induziu à elevação dos preços fundiários e consequente **especulação imobiliária**. Além disto, essa **concentração**, que beneficia não só a economia urbana, mas todo o seu conjunto, coloca uma série de problemas: a degradação da função lazer e, como exemplo, a substituição dos cafés (ponto de encontro informal) pelos bancos, o **aumento do fluxo viário** e, em consequência, a lentidão do transporte coletivo, ausência de sinalização eficiente diretora do fluxo viário, ausência de áreas para estacionamento, ocasionando a ocupação dos espaços próprios à circulação tanto de veículos quanto de pedestres, a angústia e a insegurança do pedestre em face à precariedade dos espaços para circular, destruição da memória construída da cidade – a arquitetura antiga – **para dar lugar a prédios em altura**, degradação visual, por dificultar a orientação aos cidadãos, constituindo-se em zona morta no período noturno, pois as atividades culturais e de lazer estão praticamente ausentes deste espaço (VIDOR, 1995, p. 184, grifos nossos).

2.3 DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DA POPULAÇÃO E DESLOCAMENTOS INTRAURBANOS

Embora as análises do espaço intraurbano devam se deter no deslocamento humano enquanto consumidores (VILLAÇA, 1998), o fato de Blumenau ser historicamente industrial, inclusive com significativo número de indústrias em sua região central, exige que também nos debruçemos sobre os deslocamentos enquanto força de trabalho, sobretudo quando consideramos que “a industrialização foi um fator indutor, condicionador e estruturador” do seu espaço urbano (MORETTI, 2006, p. 36).

Até 1930, cerca 70% da burguesia industrial vivia nas proximidades das suas fábricas, mas tudo mudou com o desenvolvimento do automóvel (FROTSCHER, VEDANA, 1999). Artigo de luxo na época, quando “o litro da gasolina já custava mais que metro quadrado de pasto” (KLUEGER, 2016), a burguesia blumenauense rapidamente adquiriu automóveis, o que facilitou seu deslocamento e lhes permitiu

migrar para os bairros centrais²⁵. A família Hering, por exemplo, que residia em anexo à sua fábrica no Bom Retiro, mudou suas doze residências para mais próximo do Centro (MAMIGONIAN, 1965).

Esse movimento também ocorreu em direção a outros bairros da região central ou vizinhos a ela, como a Itoupava Seca, Vila Nova, Vorstadt e parte do Garcia e da Itoupava Norte (Figura 15). Esses bairros, considerados como “bairros-polo”, apresentavam considerável autonomia em relação ao centro da cidade quando comparados com os demais, embora os serviços públicos e infraestruturas não fossem “tão desenvolvidos como no centro, mas pelo menos suas ruas principais eram pavimentadas, e equipadas em serviços de água, luz e esgoto” (MAMIGONIAN, 1965, p. 146).

A concentração de indústrias de grande porte na região central de Blumenau certamente demandava maiores custos e tempo de deslocamento dos operários que habitavam em áreas distantes. Conforme Mamigonian (1965), havia uma hierarquia entre os deslocamentos da população de Blumenau até a década de 1960: as pessoas com maiores níveis de renda, como os industriais, comerciantes e burocratas, utilizavam o automóvel; a população terciária e os trabalhadores que residiam em municípios vizinhos utilizavam o ônibus (que só circulava na região central) e os operários fabris que moravam em Blumenau utilizavam a bicicleta (MAMIGONIAN, 1965).

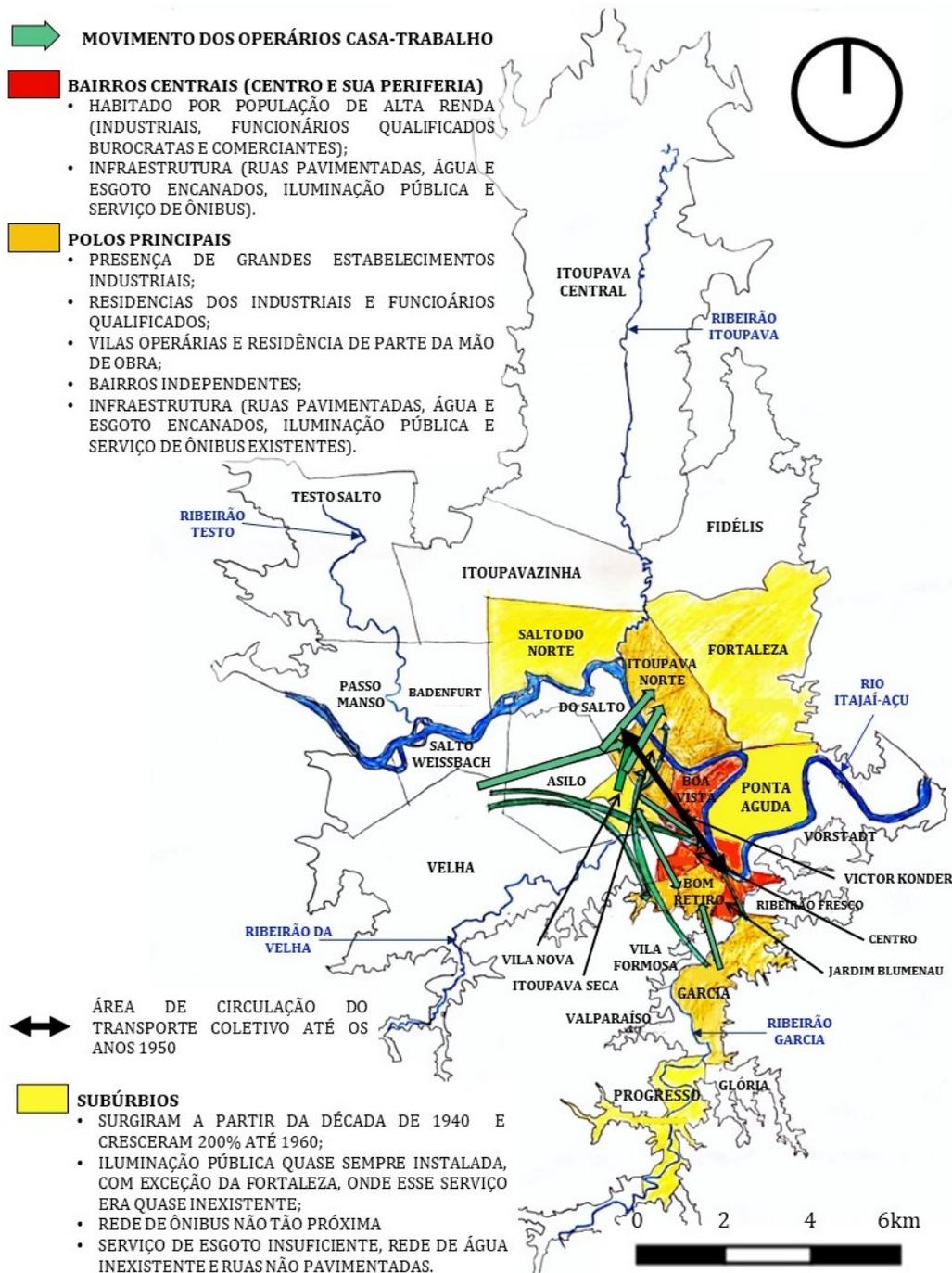
A maioria dos deslocamentos intraurbanos do operariado de Blumenau se dava em direção às grandes indústrias que mais empregavam na época: Hering, Empresa Industrial Garcia, Cremer e Eletro-Aço Altona. A Karsten e a Haco, ambas na região norte e devido às grandes distâncias e precarização das vias, procuravam contratar funcionários que viviam nas proximidades da fábrica (MAMIGONIAN, 1965; ANNUSECK, 2005).

Conforme Mamigonian (1965, p. 148), até a década de 1960 a maioria dos operários da indústria têxtil de Blumenau habitavam os “subúrbios”, correspondentes às regiões leste, oeste e sul, especialmente os bairros Velha, Fortaleza e Progresso

²⁵ O termo “bairros centrais” será constantemente utilizado nesse trabalho e corresponde aos atuais bairros: Itoupava Seca, Ponta Aguda, Vila Nova, Jardim Blumenau, Centro, Bom Retiro e Victor Konder.

(Figura 15). Esses “subúrbios” foram as regiões da cidade que mais cresceram no período 1940-1960, cerca de 200%, e ainda que apresentassem “forte grau de integração interna”, por conta do equipamento escolar, religioso e do comércio local, eles eram, com relação aos serviços e infraestruturas urbanas, “muito inferiores” aos existentes na região central (MAMIGONIAN, 1965, p. 148).

Figura 15: Distribuição da população por rendimento e deslocamentos intraurbanos em Blumenau (1940-1960)



Fonte: Adaptado pelo autor (2024) a partir de Acervo de Cláudia Siebert e Mamigonian (1965).

De acordo com Mamigonian (1965, p. 148), a região central, onde grandes estabelecimentos industriais se localizavam, embora frequentemente atingidos por enchentes, era predominantemente habitada pelas camadas de média e alta renda, sobretudo pelos industriais e “funcionários qualificados”. A infraestrutura existente nessa região nos anos 1950 era bastante significativa quando comparada com as demais regiões da cidade, pois além de concentrar estabelecimentos comerciais, diversas ruas eram pavimentadas e arborizadas, possuíam iluminação pública, transporte coletivo e água encanada (Figuras 16 e 17) (MAMIGONIAN, 1965).

Figura 16: Bairro Jardim Blumenau (anos 1960)



Fonte: Arquivo Histórico de Blumenau.

Figura 17: Bairro Jardim Blumenau, enchente de 1953



Fonte: Arquivo Histórico de Blumenau.

A predominância das camadas de alta renda da região central de Blumenau não significava que camadas de mais baixa renda não habitassem esse espaço. Por duas

décadas, entre 1929 e 1949, a Favela Farroupilha fez parte da paisagem urbana da região central de Blumenau. No entanto, políticas higienistas e os interesses da classe dominante promoveram a sua remoção.

2.3.1 A REMOÇÃO DA FAVELA FARROUPILHA

A efetividade da política sanitaria de Blumenau se mostrou bem-sucedida no período 1930-1950 (SIEBERT, 1999). Contudo, os projetos não se limitaram a investimentos no setor viário e em equipamentos urbanos na região central, pois o Poder Público Municipal de Blumenau, por meio de uma violenta política higienista, praticou o que apenas se imaginava acontecer, por questões ideológicas, nas grandes cidades: a remoção de uma favela, a Farroupilha.

Em 1948, o Poder Público Municipal de Blumenau fortaleceu o processo de higienização urbana quando a Câmara de Vereadores constituiu uma comissão especial para estudar o “problema da Favela Farroupilha”, localizada às margens do Rio Itajaí-Açu, no Centro de Blumenau (MOSER, 2010). A Farroupilha surgiu logo no início da construção da Ponte de Ferro, em 1929, e a maioria dos moradores eram os construtores da ponte e suas famílias (POLICARPO, 2016). Os baixos salários da época e o desejo de habitar próximo aos seus locais de trabalho levaram diversas outras famílias, de diversas partes da cidade, a ocuparem a favela, aumentando significativamente a população da favela em um curto período (MOSER, 2010).

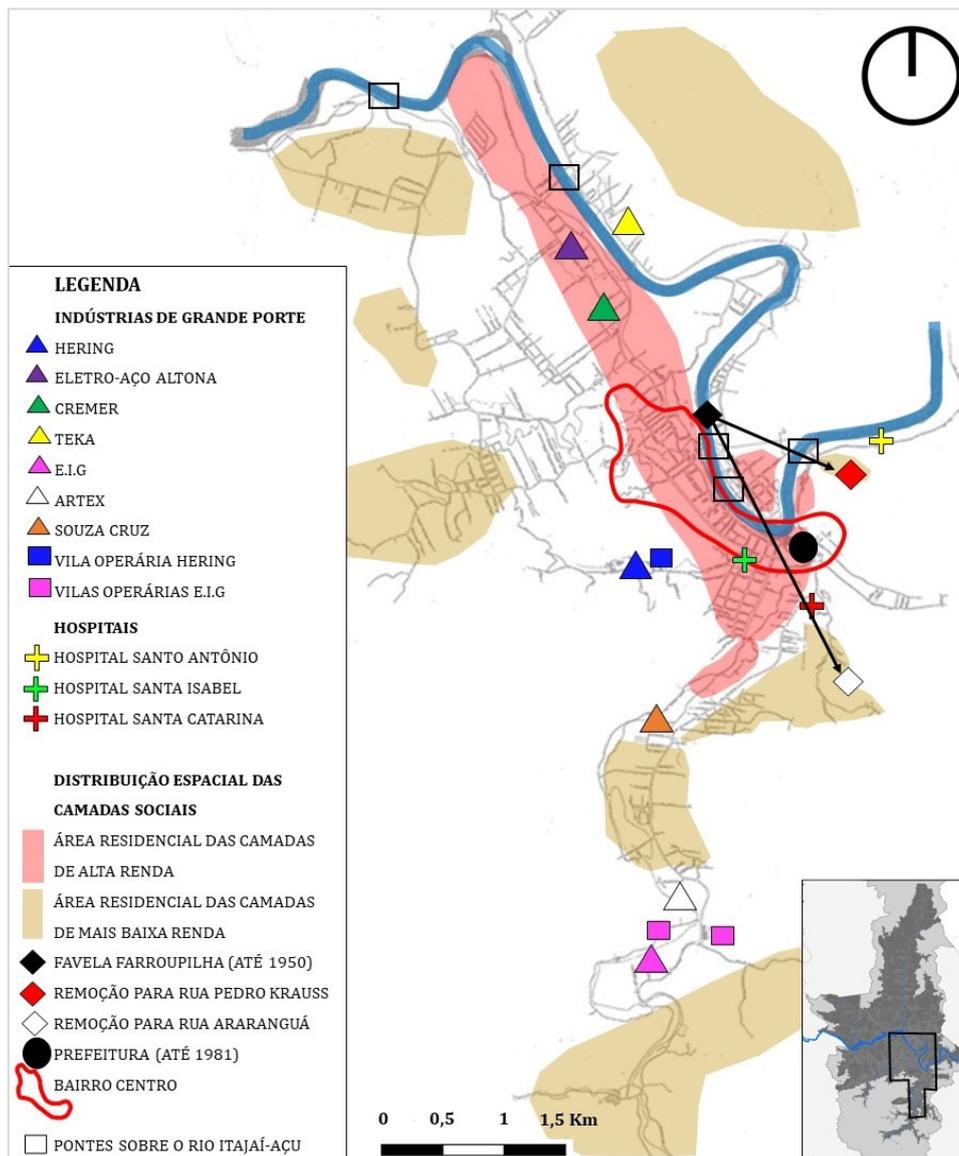
Figura 18: Favela Farroupilha e Ponte de Ferro (1947)



Fonte: Acervo Schmurr.

Em 1949, a Farroupilha já contava com cerca de 600 moradores, o que preocupava a prefeitura, que alegava gerar desconforto pela má impressão que causava a quem chegasse à cidade (MOSER, 2010). A localização da favela era privilegiada, pois estava muito próxima aos principais hospitais da cidade, da prefeitura e de grandes indústrias, como a Cremer, Eletro-Aço Altona, Teka e Hering (Figura 19).

Figura 19: Localização da Favela Farroupilha



Fonte: Elaborado pelo autor (2024) com base em Siebert (1999).

Embora a Favela existisse há mais de duas décadas, em 1950 o Poder Público local saiu como vitorioso na disputa pela terra, quando às vésperas do centenário de Blumenau removeu os moradores da Farroupilha para duas outras áreas: a Rua Araranguá, no bairro Garcia, também conhecido como Beco Araranguá, e a Rua

Pedro Krauss Sênior, no bairro Vorstadt, também conhecido como Beco das Cabras, ambas localizadas em áreas de risco (SIEBERT, 1999). Ainda que estes locais para onde foram transferidos os moradores da Farroupilha não estejam tão distantes do Centro – apenas dois quilômetros de distância –, eles são ocultos pela topografia e ficam longe do alcance dos olhos daqueles que frequentam os bairros centrais, como se torná-las invisíveis resolvesse o problema.

2.4 A QUESTÃO DA MORADIA: AS VILAS OPERÁRIAS

O acelerado processo de industrialização teve grande impacto na produção do espaço urbano de Blumenau, principalmente entre as décadas de 1940 e 1970, pois além do crescimento populacional²⁶, as distâncias entre moradia e trabalho fizeram com que algumas indústrias da cidade adotassem a política paternalista²⁷ de produção de vilas operárias (MORETTI, 2006; LIMA, 2021).

O objetivo das indústrias na promoção desta infraestrutura para seus funcionários era reter a mão de obra necessária ao seu funcionamento (KOWARICK, 1983). Inicialmente, essa solução proposta pela burguesia industrial de Blumenau tinha caráter filantrópico, porém passou a ser utilizada como estratégia para garantir um suprimento de força de trabalho, controlar níveis salariais e dominar movimentos políticos (ANNUSECK, 2005).²⁸

A política de produção de vilas operárias, em caráter nacional, reduziu consideravelmente as despesas de alguns operários em sua sobrevivência, permitindo aos industriais significativos rebaixamentos salariais (KOWARICK, 1983). Em Blumenau, indústrias têxteis como a Empresa Industrial Garcia, Cia.

²⁶ Em Blumenau, o aumento da população urbana ultrapassava o percentual de 4% ao ano: passou de 50,8% em 1950, para 71,5% em 1960, e para 86,5% em 1970 (FIBGE, 1950; 1960; 1970).

²⁷ O paternalismo industrial foi inicialmente adotado por indústrias europeias no século XIX, com o advento da Revolução Industrial e compreende iniciativas dos industriários em promover acomodações individuais ou coletivas para os seus operários, além de estruturas de suporte como cooperativas de consumo, creches, escolas, atendimento médico e odontológico e até mesmo espaços de lazer. Estes conjuntos de vivência ficaram conhecidos como vilas operárias (BONDUKI, 1998).

²⁸ As vilas eram utilizadas como um meio de regular a vida dos operários (BONDUKI, 1998), um vínculo sólido do operário com a fábrica, sem a qual eles não teriam mais uma casa e isso poderia calar eventuais movimentos grevistas (BLAY, 1985), o que frequentemente acontecia em Blumenau (ANNUSECK, 2005).

Hering e Karsten, adotaram essa política de acumulação do capital no início dos anos 1940, porém nem todos os funcionários eram contemplados com moradia nas vilas de Blumenau, havia um padrão estabelecido: a maioria dos residentes em vilas operárias eram ligados aos trabalhos de escritórios, pois o fato de não trabalharem próximo aos operários impedia que pudesse haver uma aliança entre eles, evitando possíveis reivindicações trabalhistas (OLIVEIRA, SCHORNER, 200; MORETTI, 2006; LIMA, 2021).²⁹

As vilas operárias contavam com significativa infraestrutura de suporte aos operários, como mercearias, ambulatórios, dentistas, creches e quadras de esporte (Figura 20). Entretanto, alguns fatores, como a limitação no número de moradias, a impossibilidade de pagamento do aluguel desses espaços e o padrão de funcionários a elas destinados, contribuíram diretamente para a formação de diversos bairros a partir dessas indústrias (ANNUSECK, 2005; MORETTI, 2006).

Figura 20: Núcleo fabril e Vila Operária da Empresa Industrial Garcia (década de 1960)



Fonte: Adaptado pelo autor a partir do Arquivo Histórico de Blumenau.

Durante a década de 1970, a modernização da indústria têxtil, alavancada com o apoio do Estado, permitiu às indústrias a demissão em massa da mão de obra que passou a ser vista como pouco qualificada (SANTOS e SILVEIRA, 2001; MOTTA, 2021). Torna-se, então, do ponto de vista dos industriais, antieconômica a

²⁹ Na Vila Operária da Empresa Industrial Garcia, por exemplo, “quem primeiro possuía o direito à casa era o contramestre”, o que, aos olhos de muitos outros operários era “uma discriminação, pois além dele já ter um salário melhor, ainda usufruía deste benefício” (OLIVEIRA, SCHORNER, 2002, p. 52), ainda mais se considerarmos que se tratava de um baixo valor, “um aluguel simbólico que vinha descontado na folha de pagamento” (OLIVEIRA, SCHORNER, 2002, p. 51).

manutenção e construção de vilas operárias e as indústrias então transferem o custo de moradia – sem incorporar seus custos ao salário, impedindo seus trabalhadores de acessarem a moradia enquanto mercadoria – e os gastos com transporte para o próprio trabalhador, enquanto os custos com infraestrutura foram transferidos para o Estado (KOWARICK, 1983; MAUTNER, 2015).

Nesse contexto, as vilas operárias começaram a desaparecer do cenário urbano de Blumenau e a questão da moradia passou a ser resolvida, em parte (aos que podiam pagar) pelas relações econômicas no mercado imobiliário, uma vez que o Estado e também a burguesia se eximiram dessa responsabilidade (OLIVEIRA, SCHORNER, 2002; SIEBERT; BACK; TENFEN, 2012).

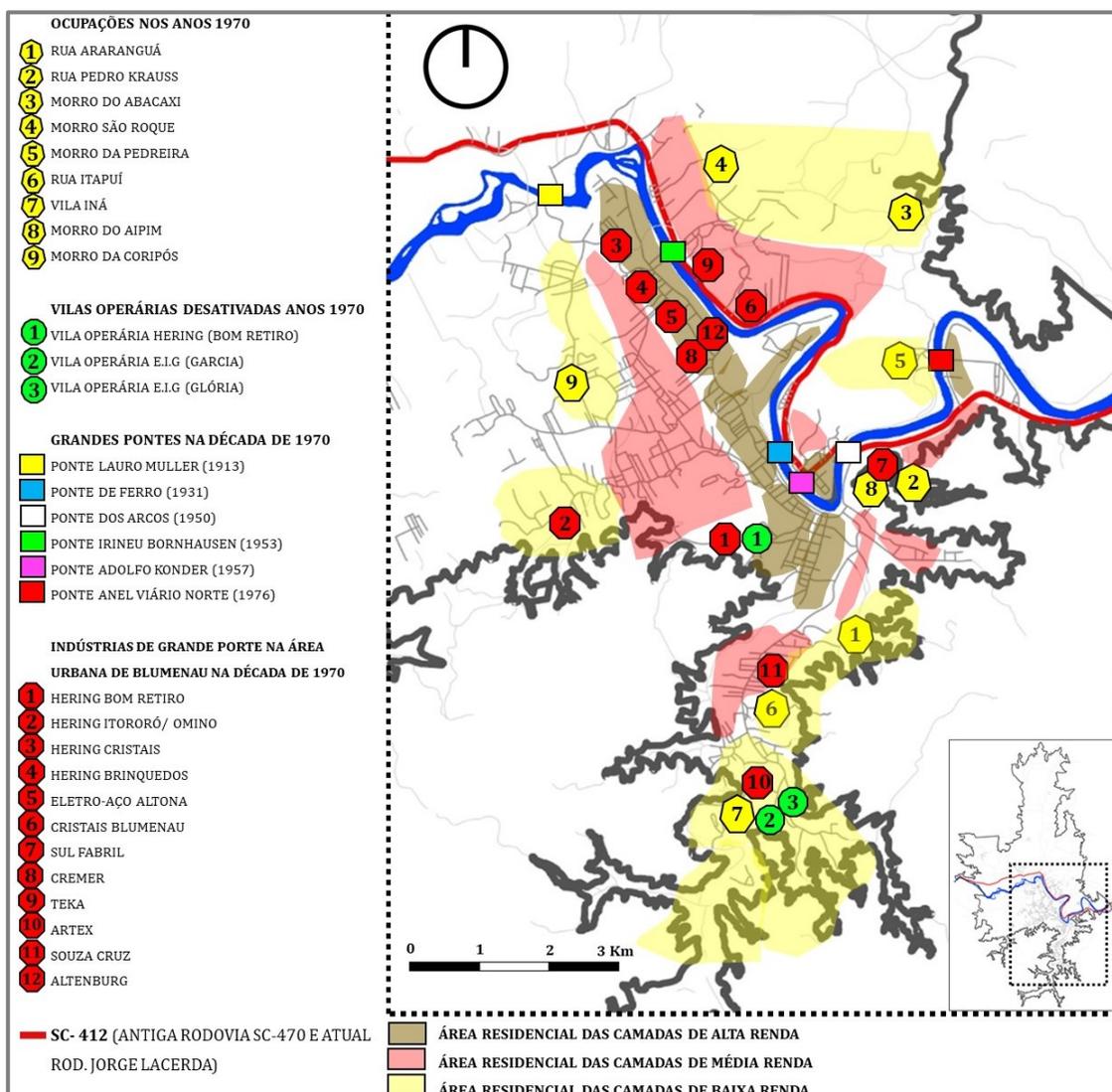
É a partir desse momento que surgem em Blumenau diversas ocupações clandestinas, que se formaram através da autoconstrução em assentamentos precários, onde “o Estado omitiu-se e a iniciativa privada ausentou-se” e “a população de baixa renda teve que assumir a produção de sua moradia” (SIEBERT; BACK; TENFEN, 2012, p. 5). Conforme Maricato (2011, p. 20), essa estratégia de “jogar para os ombros dos trabalhadores o custo de sua própria reprodução na cidade por meio da autoconstrução das casas e ocupações irregulares do solo é parte intrínseca da condição capitalista periférica de barateamento da força de trabalho” e também da “manutenção de um mercado residencial restrito ao produto de luxo”.

2.4.1 A OCUPAÇÃO DE ENCOSTAS: NOVOS ASSENTAMENTOS PRECÁRIOS NOS ANOS 1970

O desmantelamento das vilas operárias, somado ao desemprego e ao acentuado fluxo migratório nos anos 1970, fez com que parte significativa da classe operária de Blumenau buscasse residir na região sul do município. Essa população acabou utilizando, na maioria das vezes “as encostas dos morros para se instalar, aproveitando-se de preços fundiários mais ou menos acessíveis em relação a seus salários, enquanto os terrenos em áreas planas, não ocupados” ficaram “reservados pelos seus proprietários à especulação” (VIDOR, 1995, p. 186).

A proximidade ao emprego industrial, a infraestrutura disponível e as facilidades de deslocamento certamente induziram as ocupações nos anos 1970 em Blumenau. As primeiras ocupações foram: Morro São Roque, Morro do Abacaxi, Morro da Pedreira, Morro do Aipim, Rua Itapuú, ou Morro do Quartel, e Vila Iná (SIEBERT, 1999). As ocupações da Rua Pedro Krauss (Beco das Cabras) e Rua Araranguá (Beco Araranguá) já existiam desde a década de 1950 – para onde foram transferidos os moradores da Farroupilha –, mas registraram significativo crescimento a partir da segunda metade da década de 1970 (Figura 21) (SAMAGAIA, 2010).

Figura 21: Localização dos assentamentos precários produzidos nos anos 1970



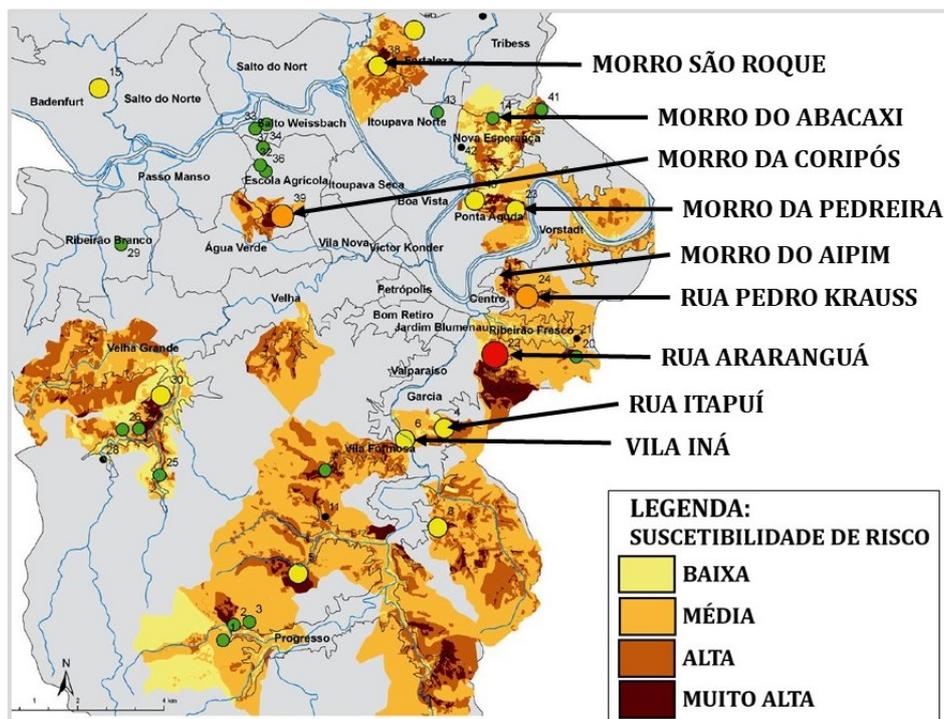
Fonte: Elaboração do autor (2024) a partir de Siebert (1999) e Samagaia (2010).

A proximidade dessas ocupações com a região central e conseqüentemente das diversas indústrias de grande porte é apresentada na Figura 21. Algumas delas,

como o Morro do Aipim, Morro da Pedreira, Morro São Roque e a Rua Pedro Krauss ficavam muito próximas às pontes de conexão com o Centro e da antiga rodovia SC-470, o que as aproximava ainda mais da região central, pois diminuía significativamente o tempo de deslocamento casa-trabalho. Outras ocupações, como a Rua Itapuí e Vila Iná, na região sul, também se localizavam muito próximas de grandes indústrias. Esse tipo de ocupação, conforme Corrêa (1989, p. 30), pode ser vista como uma estratégia de sobrevivência e de resistência frente às adversidades impostas pela classe dominante. Resistência e sobrevivência “que se traduzem na apropriação de terrenos usualmente inadequados para outros agentes da produção do espaço, encostas íngremes e áreas alagadiças” (CORRÊA, 1989, p. 30).

As terras dessas ocupações em Blumenau eram, em sua maioria, argilosas e de alta suscetibilidade a risco de deslizamentos (Figura 22), enquanto a implantação de infraestrutura e de serviços públicos nos “morros” era bastante defasada (VIDOR, 1995). Conforme Siebert (1999, p. 129), havia uma tolerância do Estado com relação a essas ocupações, assim como “não havia fiscalização e nem mesmo base cartográfica para cadastrá-las!”

Figura 22: Suscetibilidade de risco de deslizamento nos assentamentos precários dos anos 1970



Fonte: Adaptado pelo autor (2024) a partir de Samagaia (2010).

Em 1979, a PMB traçou um perfil da cidade para o Programa de Investimentos Urbanos que identificou a região sul de Blumenau como detentora dos “bairros problema”, com destaque para os bairros Progresso e Glória, assim classificados por conta da concentração de assentamentos precários em seu território (VIDOR, 1995). Esses bairros foram diagnosticados como “demograficamente muito densos”, onde se observava a “existência de conjuntos residenciais à semelhança de favelas” (VIDOR, 1995, p. 188). As sugestões dos técnicos da prefeitura, embora nunca tenham saído do papel, deixam claro que a indústria teve importante papel no processo de expansão das ocupações urbanas na porção sul de Blumenau. As sugestões eram:

Impedir a especulação fundiária através da interdição de novos loteamentos; proibir a expansão para atenuar o fluxo de mão de obra; classificar as encostas de morros com declividade superior a 25% e decretá-las como reservas ecológicas, proibindo, em consequência, a especulação; proibir a expansão do perímetro urbano; e favorecer a descentralização de algumas unidades industriais (VIDOR, 1995, p. 188).

Esses mesmos técnicos orientaram a população dessas áreas precárias a se instalarem nas regiões leste ou oeste, onde também estavam alocadas “a população menos favorecida, os operários, e, nas direções do limite urbano, alguns agricultores” (VIDOR, 1995, p. 191). Observa-se que os bairros centrais não foram sequer sugeridos, pois eram espaços destinados às camadas de mais alta renda e as terras ociosas serviam à especulação imobiliária (VIDOR, 1995).

Os dados e informações apresentados evidenciam um crescente aumento no número de ocupações e assentamentos precários durante a década de 1970 e que “o Estado, no caso a Administração Municipal de Blumenau, estava despreparada para exercer controle sobre as ocupações irregulares de áreas de preservação”, pois não cadastrava e nem fiscalizava esses espaços (SIEBERT, 1999, p. 129). De acordo com Villaça (2015, p. 226), quando não se consegue dar resposta a esse tipo de “problema”, “a classe dominante responde com o Plano Diretor” (VILLAÇA, 2015, p. 226).

2.5 PLANO DIRETOR E ZONEAMENTO: ENCHENTES E VERTICALIZAÇÃO

Iniciado em 1973 e produzido de modo bastante tecnocrático, o primeiro Plano Diretor de Blumenau foi elaborado por uma equipe externa, em consórcio com o escritório paulista do engenheiro sanitarista Saturnino de Brito, com o objetivo principal “disciplinar” o crescimento urbano de Blumenau (VIDOR, 1995; SIEBERT, 1999).

A participação da equipe técnica da Prefeitura de Blumenau em sua elaboração foi praticamente inexistente, assim como a popular, pois a população foi consultada através de segmentos sociais muito restritos (VIDOR, 1995), o que deixa claro o “descolamento” do plano e do discurso dominante da realidade representada pelos interesses das camadas populares (VILLAÇA, 2015). Essa prática de planejamento, onde os planos são elaborados fora das administrações municipais e que resultam numa “enxurrada de recomendações” excessivamente abrangentes, diminui significativamente a possibilidade deste instrumento se tornar adequado (VILLAÇA, 2015, p. 212), uma vez que tais “ideias” são produzidas “fora do lugar” (MARICATO, 2000).³⁰

Um dos principais pontos do Plano de 1977 era o estabelecimento dos Centros de Bairros, com a intenção de reduzir a dependência da região central, que acomodava quase a totalidade dos principais equipamentos urbanos. No entanto, esses centros não foram viabilizados, mas “apenas esboçados, sem maiores detalhamentos ou investimentos públicos” (SIEBERT, 1999, p. 88). Embora centralidades intraurbanas tenham sido produzidas em período posterior, a relevância do Centro é ainda bastante significativa em Blumenau (WENNING, 2017).

³⁰ A expressão “ideias fora do lugar” foi cunhada por Roberto Schwartz, que se refere à colonização da reflexão sobre o Brasil, ou à tradição de pensar o Brasil a partir da reflexão desenvolvida no exterior (SCHWARZ, 2021). Baseando-se nesse estudo, Oliveria (2003) versa sobre o descolamento entre a produção do conhecimento e a realidade do local onde tal conhecimento é reproduzido, como, por exemplo, o descolamento entre as matrizes que fundamentam o planejamento e legislação urbanos no Brasil, e a realidade socioambiental de nossas cidades. Como coloca Maricato (2000, p. 122), “o urbanismo brasileiro (entendido aqui como planejamento e regulação urbanística) não tem comprometimento com a realidade concreta, mas com uma ordem que diz ter respeito a uma parte da cidade, apenas. Podemos dizer que se trata de ideias fora do lugar porque, pretensamente, a ordem se refere a todos os indivíduos, de acordo com os princípios do modernismo ou da racionalidade burguesa. Mas também podemos dizer que as ideias estão no lugar por isso mesmo: porque ela se aplica a uma parcela da sociedade, reafirmando e reproduzindo desigualdades e privilégios. Trata-se de um lugar fora das ideias”.

Construído durante o regime militar, o Plano de 1977 ignorou totalmente a produção habitacional para as camadas de baixa renda. Mesmo com o aumento no número de assentamentos precários nos anos 1970, a administração municipal optou por não receber recursos do Banco Nacional da Habitação (BNH) e não promoveu nenhuma política habitacional até 1981 (VIDOR, 1995).

Pouco depois da promulgação do Plano, foi apresentado o Código de Zoneamento do município, a Lei Municipal nº 2242/77. Enquanto nos demais bairros as proposições do Plano não surtiam efeito, a Lei de Zoneamento, “único aspecto do planejamento urbano que tem sido vivo e consequente, embora sabidamente elitista” (VILLAÇA, 2015, p. 222), permitia significativa verticalização da região central de Blumenau, uma das mais atingidas pela enchente de 1973 e pelas grandes enchentes de 1983 e 1984, como veremos no próximo capítulo.

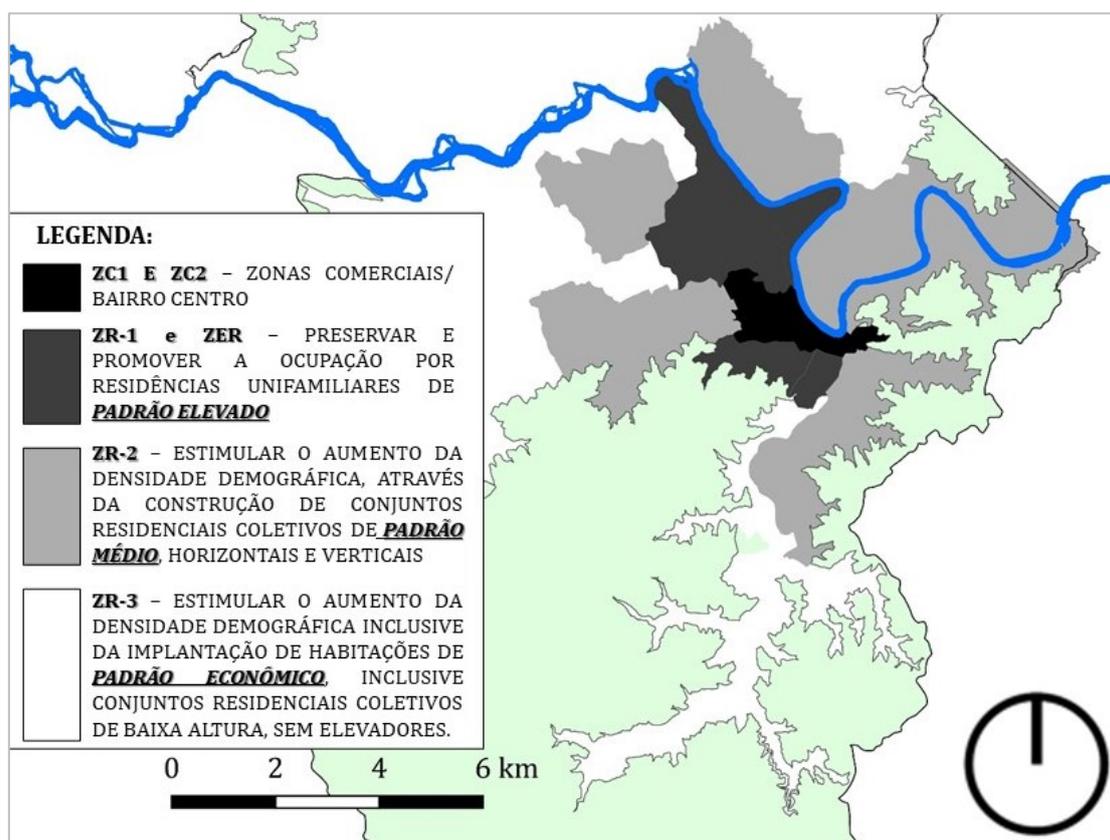
Como o conflito entre usos do solo é “uma questão central nos zoneamentos convencionais” (VILLAÇA, 1998, p. 338), Blumenau não fugiu à regra e o Art. 7 da referida Lei de Zoneamento estabeleceu que as Zonas Centrais deveriam proporcionar a maior variedade possível na oferta de serviços, comércio, recreação e pontos de encontro e convívio social. Além da concentração de serviços e infraestruturas na região central e do apelo turístico³¹, a sua verticalização também era incentivada através dos índices urbanísticos. Nas Ruas XV de novembro e Avenida Beira Rio, por exemplo, incentivava-se a verticalização, oferecendo como bônus a área equivalente aos três primeiros pavimentos, desde que o térreo fosse direcionado ao uso comercial e funcionasse como galeria conectando as duas ruas, como aconteceu com os edifícios Brasília e Edelweiss (SIEBERT, 1999).

Já o Art. 8º da mesma Lei deixou bastante claro a divisão espacial entre os espaços residenciais dos mais ricos e dos mais pobres, estabelecendo quatro zonas na cidade: 1) Zonas Especiais Residenciais (ZER) e Zonas Residenciais 1 (ZR-1), correspondentes aos bairros da região central e a parte sul da Ponta Aguda, onde se devia preservar a conservação da paisagem, promovendo sua ocupação, por residências unifamiliares de padrão elevado; 2) Zonas Residenciais 2 (ZR-2),

³¹ Com os índices urbanísticos mais altos no centro, a proposta do Plano era contraditória, pois incentivava mais a centralização do que a descentralização (BACK, 2004).

correspondentes aos bairros vizinhos à região central, onde se previa estimular o aumento da densidade demográfica, através da construção de conjuntos residenciais coletivos de padrão médio, horizontais e verticais; e por fim, 3) as Zonas Residenciais 3 (ZR-3), correspondentes aos demais bairros, onde se previa estimular o aumento da densidade demográfica, a implantação de habitações de padrão econômico (Figura 23). Conforme Villaça (1998, p. 338), essas práticas de ordenamento do solo são, no tocante ao zoneamento, “voltadas para solucionar problemas de aparência e cumprir os requisitos das burguesias” (VILLAÇA, 1998, p. 338).

Figura 23: Mapa de Zoneamento de Blumenau (1977)



Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de PREFEITURA MUNICIPAL DE BLUMENAU (1977).

O mapa da Figura 23 nos permite observar que a região central e alguns bairros vizinhos a ela foram determinados pelo Código de Zoneamento de 1977 como áreas onde deveriam predominar a residência das camadas de alta renda, tais áreas que, como vimos anteriormente, haviam recebidos em décadas precedentes significativos investimentos públicos, sobretudo voltados ao sistema viário, com destaque para a construção de pontes. Esses bairros residenciais de alta renda circundam o Centro, definido como zona comercial e que teve sua verticalização

significativamente estimulada através da promulgação do Art. 7 do Código de Zoneamento. Os bairros populares, por outro lado, onde se previa estimular o adensamento populacional e a criação de moradias de padrão econômico, estavam distantes do Centro e receberam poucos investimentos nos períodos precedentes à Lei. Não há, em momento algum, seja no Plano Diretor de 1977 ou na Lei de Zoneamento nº 2242/77, nenhuma menção sobre a possibilidade de moradias populares serem construídas na região central.

2.6 CONCLUSÃO DO CAPÍTULO

O capítulo evidenciou como se deu o processo de estruturação intraurbana de Blumenau no período precedente à década de 1980. Os dados, análises e mapeamentos apresentados neste capítulo revelaram que a conformação espacial de Blumenau, ao menos até a década de 1970, deu-se sobretudo com base no capital industrial. Além da indústria, o automóvel foi um elemento bastante significativo e que também influenciou na estruturação do espaço intraurbano de Blumenau no período da sua industrialização, sobretudo quando verificamos os diversos e grandes investimentos viários efetuados entre os anos 1950 e 1970, com destaque para a pavimentação de ruas e construção de pontes na região central, onde já se encontrava segregada a burguesia. Constatou-se, também, que as desigualdades socioespaciais já eram bastante significativas em Blumenau nesse período, explicitadas por diversos fatores, como a desigual distribuição dos investimentos públicos mais significativos, a expulsão de famílias mais pobres da região central no início dos anos 1950 e o desmantelamento das vilas operárias. A segregação urbana, portanto, já era uma realidade em Blumenau antes mesmo da década de 1980.

O capítulo revelou que até o final dos anos 1970 as camadas de mais alta renda pouco se deslocaram no espaço intraurbano de Blumenau e os movimentos que ocorreram, como foi o caso da família Hering, se deram após o advento do automóvel e em direção à região central, nas proximidades do Centro principal. Evidenciou-se que os aspectos geomorfológicos limitaram a expansão das camadas de alta renda. Os deslocamentos das camadas populares, por outro lado, foram mais intensos e induzidos pela classe dominante, como foi o caso dos moradores da Farroupilha,

promovido pelas políticas higienistas, e da classe operária, que se deu após a derrocada das políticas paternalistas.

Verificamos que o Rio Itajaí-Açu já não se constituía uma barreira para a expansão das elites. A hegemonia da burguesia industrial, que por quase um século esteve diretamente ligada ao corpo político de Blumenau, permitiu que diversos investimentos públicos viários significativos fossem direcionados às suas áreas de interesse, seja para moradia, com destaque para a construção da Ponte Adolfo Konder e para a canalização do Ribeirão Bom Retiro, ou para facilitar o processo de acumulação do capital industrial através do escoamento da produção, como a construção das estações fluviais e ferroviárias e também a pavimentação de diversas vias, como a Rua Amazonas e Sete de setembro, por exemplo. Tais investimentos favoreceram o processo de autossegregação das elites na região central e em suas imediações. Essas evidências nos permitem apropriarmo-nos da definição de Área Central de Corrêa (1989, p. 40) para nos referirmos à região central de Blumenau: “um produto da ação dos proprietários dos meios de produção, ainda que o Estado fosse chamado a intervir”.

Alguns fatores certamente fizeram com que as elites se “apegassem” com incrível obstinação à região central de Blumenau, e nem mesmo obstáculos como as sucessivas enchentes foram o suficiente para que elas abandonassem sua direção de expansão, como a Ponte Adolfo Konder, cuja construção permitiu às elites a sua expansão para o bairro Ponta Aguda. Além disso, outros fatores também influenciaram nessa permanência, como: 1) as transformações do Centro, de uma área de lazer para uma área de concentração de edifícios de escritórios; 2) a concentração de infraestrutura e equipamentos urbanos, como os aparelhos do Estado e hospitais; 3) a proximidade da moradia da burguesia industrial com suas indústrias; e 4) a verticalização promovida pela Lei de Zoneamento de 1977. Entendemos que abandonar essa direção de crescimento seria piorar a acessibilidade a essa região, já dominada pela burguesia na década de 1970. Quando uma camada social com menor poder político e econômico se colocava no caminho desse trajeto de dominação, como aconteceu com a Farroupilha, ela era removida pela classe dominante, que contava com significativo apoio do Estado para isso.



Figura 24: Favela Farroupilha (1948) **Fonte:** Arquivo Histórico de Blumenau



Figura 25: Bairro Ponta Aguda, e Centro e Jardim Blumenau aos fundos (1960) **Fonte:** Arquivo Histórico de Blumenau

3º CAPÍTULO

A AMPLIAÇÃO DAS DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS EM BLUMENAU (1980-1999)

As duas últimas décadas do século XX foram marcadas por uma série de eventos tanto em nível nacional quanto local. A nível local, as grandes enchentes de 1983 e 1984 e a enxurrada de 1990 afetaram boa parte da população de Blumenau, com efeitos significativos nos setores habitacional e industrial. Nesse mesmo período, o cenário político e econômico brasileiro passava por diversas transformações. Passou-se de um estado autoritário para um democrático, caracterizado pela imposição global dos princípios do sistema normativo, político e econômico neoliberal. O neoliberalismo, entendido como um “projeto político de reestabelecimento das condições de acumulação do capital e da restauração do poder das elites econômicas” (HARVEY, 2008, p. 27), visava reestruturar a produção econômica. As transformações pelas quais a esfera produtiva passou, sobretudo nas cidades industriais, como no caso de Blumenau, “criaram mecanismos para aumentar o grau de exploração e reverter a tendência à queda nas taxas de lucro revelada na crise dos 1970” (TONELO, 2021, p. 86). Esses processos, como veremos a seguir, aconteceram quase que simultaneamente e juntos repercutiram significativamente no espaço intraurbano de Blumenau.

3.1 AS GRANDES ENCHENTES DE 1983 E 1984

A história das enchentes em Blumenau remonta aos primórdios da própria cidade. A primeira grande inundação registrada ocorreu em 1852, apenas dois anos após a fundação da cidade, quando o nível do rio Itajaí-Açu atingiu a marca de 16,30 metros. Desde então, Blumenau enfrentou mais de cem inundações, e embora o sítio geográfico de Blumenau seja propenso a enchentes, fatores como a urbanização, movimentos de terra, impermeabilização do solo e desmatamento certamente contribuíram para o agravamento desses fenômenos (SIEBERT, 1999; 2018; BARRETO, 2001; MATTEDI et al, 2009).

Em julho de 1983 e agosto de 1984, Blumenau enfrentou duas das maiores enchentes de sua história, quando o nível do rio Itajaí-Açu ultrapassou a marca de 15 metros acima de seu nível normal. A repercussão socioespacial da enchente de 1983 foi bastante significativa, sobretudo a de 1983, que afetou mais de 70% da população e provocou “uma modificação profunda no modelo de urbanização de Blumenau” (SIEBERT, 1999, p. 95). Nesse mesmo período, correspondente ao primeiro quinquênio da década de 1980, o Estado brasileiro passava por um importante período de transição em seu cenário político-administrativo. A política habitacional em vigor na época, promovida pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) e pelo Banco Nacional da Habitação (BNH), tinha como principal foco a produção de moradia para as famílias de média e alta renda, reservando pouco espaço para as camadas de mais baixa renda em sua agenda (MARICATO, 1982).

De acordo com Siebert (1999, p. 95), as grandes enchentes da década de 1980 “induziram uma verticalização acelerada” na região central de Blumenau, sobretudo nos bairros Ponta Aguda e Jardim Blumenau, onde predominavam as camadas de mais alta renda do município. Ainda segundo a autora, as encostas dos morros que permeiam e contornam a malha urbana também foram ocupadas, mas em sua maioria pelas camadas populares (SIEBERT, 1999). Outro fenômeno socioambiental que também repercutiu no espaço intraurbano de Blumenau foi a grande enxurrada de 1990, que devastou a região sul de Blumenau e, diferente das grandes enchentes, veio acompanhada de dezenas de deslizamentos de encostas.

Figuras 26, 27, 28, 29 e 30: Enchente de 1983 em Blumenau



Fonte: Arquivo Histórico de Blumenau e Jornal de Santa Catarina.

Parte significativa da população de Blumenau teve suas casas total ou parcialmente destruídas pelas enchentes, o que levou a PMB a improvisar diversos abrigos temporários para comportar os milhares de desabrigados e desalojados. Além da moradia, outros setores também foram significativamente afetados pelas grandes enchentes: 41% das indústrias, 49% do comércio e 60% da prestação de serviços

(SIEBERT, 1999). Observou-se também, entre as décadas de 1980 e 1990, um significativo processo de descentralização das indústrias promovido pelo processo de reestruturação produtiva na cidade, que já afetadas pela crise econômica, sofreram também com o impacto das enchentes em sua estrutura e conseqüentemente em seu processo de produção (SIEBERT, 1999; BARRETO, 2001). Frente ao exposto, analisamos a seguir quais foram as repercussões socioespaciais mais significativas que as grandes enchentes, a enxurrada de 1990 e o processo de reestruturação produtiva tiveram na estruturação intraurbana de Blumenau a partir das duas últimas décadas do século XX.

3.1.1 POLÍTICA HABITACIONAL E REPERCUSSÕES DAS GRANDES ENCHENTES NO SETOR DA MORADIA

Entre 1964 e o início dos anos 1980, o Banco Nacional da Habitação (BNH) e o Sistema Financeiro de Habitação (SFH) efetivaram um vigoroso processo de produção de moradias como resposta ao “(falso) problema”³² da habitação no país, que privilegiou a classe média na distribuição dos investimentos habitacionais e transformou o patamar da produção do espaço urbano no Brasil (BOLAFFI, 1982).

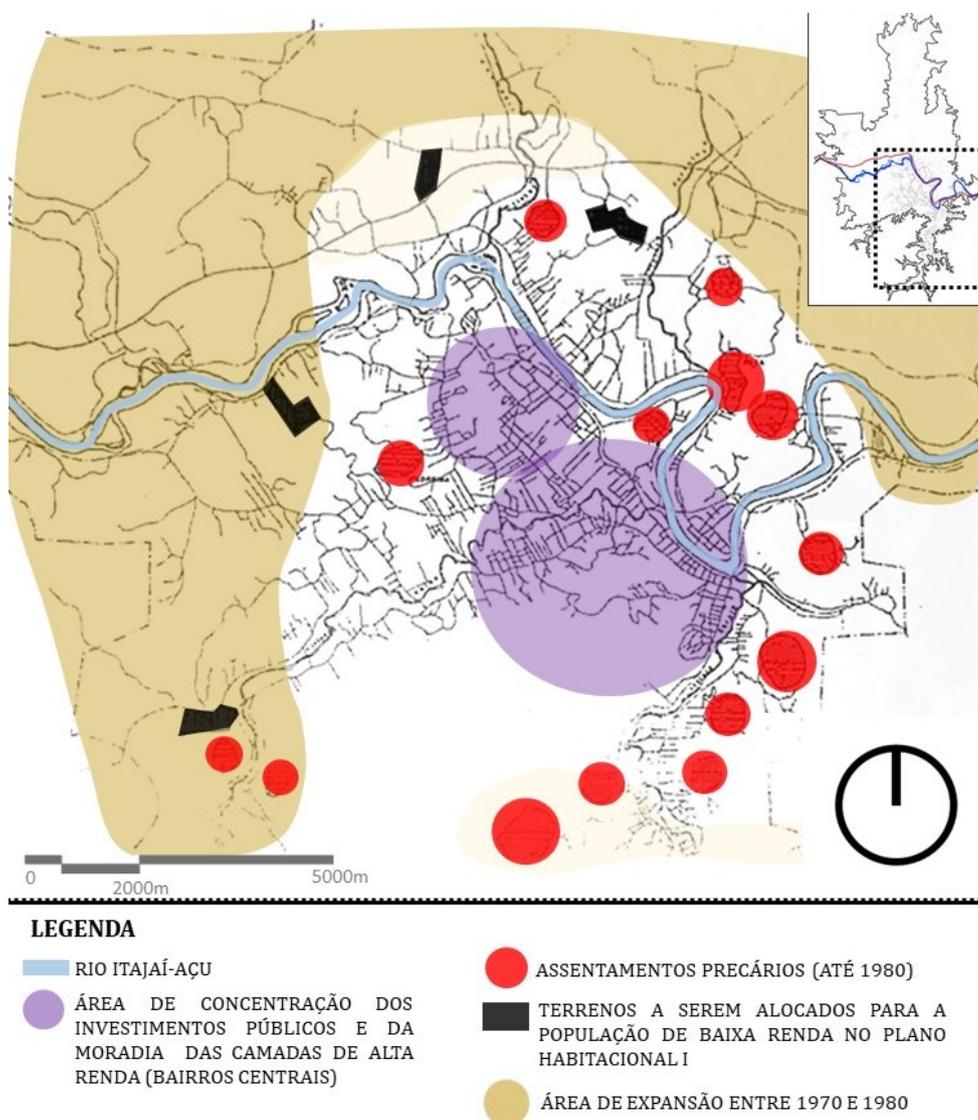
Em 1981, quatro anos após a divulgação do primeiro Plano Diretor, a PMB divulgou seu primeiro plano de produção de habitação social em Blumenau, o Plano Habitacional I (PH1). O PH1 revelava um déficit habitacional de 5.343 domicílios, o que significava que mais de 14,65% da população estava sem moradia ou vivia em moradia precária³³. Apesar do déficit, em 1980 Blumenau registrava ao menos 2.240 imóveis ociosos (Tabelas 02 e 03).

³² Os investimentos em infraestrutura viária predominaram em detrimento da moradia popular, que jamais recebeu qualquer prioridade além daquelas que lhe pareciam dar os discursos eleitorais. Isso é o que Bolaffi (1982) define em seus estudos como o “falso problema” da habitação no Brasil na segunda metade do século XX, uma vez que a necessidade de oferecer e melhorar as condições habitacionais das camadas populares se mostrou ser um problema do qual, apesar de conhecido pelo Estado e seus instrumentos, como o BNH e o SFH, sua resolução foi, poucas vezes, de interesse de tais agentes, e quando era se fazia a partir do falso problema de que não havia recursos financeiros ou estes eram limitados, o que não lhes permitia, ao menos no discurso, acabar com o “problema”, mantendo a demanda sempre alta para poder mover todo o mecanismo da produção capitalista, exploratória e predatória da cidade.

³³ Considerando a média de quatro pessoas por habitação naquele período (VIDOR, 1995).

O PH1 tinha como finalidade oferecer às camadas populares 757 moradias, produzidas em terrenos baratos e dotados de infraestrutura, próximos às indústrias e que fossem servidos de transporte coletivo (PREFEITURA MUNICIPAL DE BLUMENAU, 1981; VIDOR, 1995). No entanto, os terrenos propostos pelo PH1 para serem ocupados pela população de baixa renda estavam todos distantes da região central, onde se concentravam as melhores infraestruturas e serviços urbanos (Figura 31), indo na contramão do seu principal objetivo: construir habitação social em “terrenos em consonância com a estrutura urbana, de maneira que contribuísse para o processo de ordenamento da ocupação do solo” (PREFEITURA MUNICIPAL DE BLUMENAU, 1981).

Figura 31: Localização dos assentamentos precários até 1980 e dos terrenos previstos no PH1



Fonte: Elaborado pelo autor (2024), a partir de dados de Vidor (1995).

Ainda que fora da região central, os terrenos escolhidos pelo PH1 ao menos estavam localizados em áreas planas e livre dos riscos de enchente e deslizamento de encostas (VIDOR, 1995). Em 1982, o Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano (CDNU) liberou verba para a execução do primeiro loteamento previsto pelo PH1, “mas nem este, nem os outros foram jamais executados!” (VIDOR, 1995, p. 195).

Sem política habitacional que atendesse às suas necessidades, as camadas de mais baixa renda se viram sem – ou com poucas – alternativas frente às adversidades impostas pelas enchentes de 1983 e 1984 (PESCHKE, 1992). A precariedade e lotação dos abrigos destinados aos atingidos pelas cheias, combinada com a ausência de poder político e econômico dessas camadas sociais para a aquisição de moradia por meio do mercado imobiliário “regular”, obrigou muitas famílias de baixa renda a ocuparem áreas ociosas e livres de enchente, sobretudo em direção ao norte do município. Algumas dessas áreas, como o assentamento Horto Florestal (Figuras 32 e 33), foram destinadas à parte dessa população pelo próprio Poder Público Municipal, ainda que por meio de práticas claramente clientelistas³⁴.

Figuras 32 e 33: Assentamento precário Horto Florestal (1980 e 1993)



Fonte: Peschke (1992) e Acervo Angelina Wittmann.

Enquanto as famílias afetadas enfrentavam dificuldades para obter apoio do Estado e superar os prejuízos das enchentes, o mercado imobiliário aproveitava a oportunidade para aumentar os preços dos terrenos em áreas não alagáveis. Conforme Barreto (2001, p. 50), até mesmo os topos de morro, antes ocupados predominantemente pelas camadas populares, passaram a ser valorizados e “os aluguéis de apartamentos e residências localizados nas regiões mais altas da cidade

³⁴ Relato de moradora do Horto Florestal: “Ele (prefeito) me disse que, se fizesse campanha para ele e se ele ganhasse, me daria um terreno” (PESCHKE, 1992, p. 28).

sofreram uma elevação assustadora”. Além disso, muitas pessoas, mesmo possuindo casa própria, começam a se desfazer do imóvel em busca de um local seguro (BARRETO, 2001). Isso, no entanto, não significou a desvalorização dos terrenos na área central de Blumenau, onde a verticalização já vinha sendo incentivada pela Lei de Zoneamento desde 1977.

Além das grandes enchentes, a enxurrada de outubro 1990 devastou parte da região sul de Blumenau, especialmente os assentamentos precários em encostas de morros nos bairros Garcia, Glória e Progresso (Figuras 34, 35 e 36). Mais de seis mil pessoas foram diretamente afetadas, 22 morreram e 67 deslizamentos de encostas foram registrados. As moradias atingidas, “em sua absoluta maioria, constituíam ocupações ilegais em áreas de preservação permanente” (SIEBERT, 1999, p. 103).

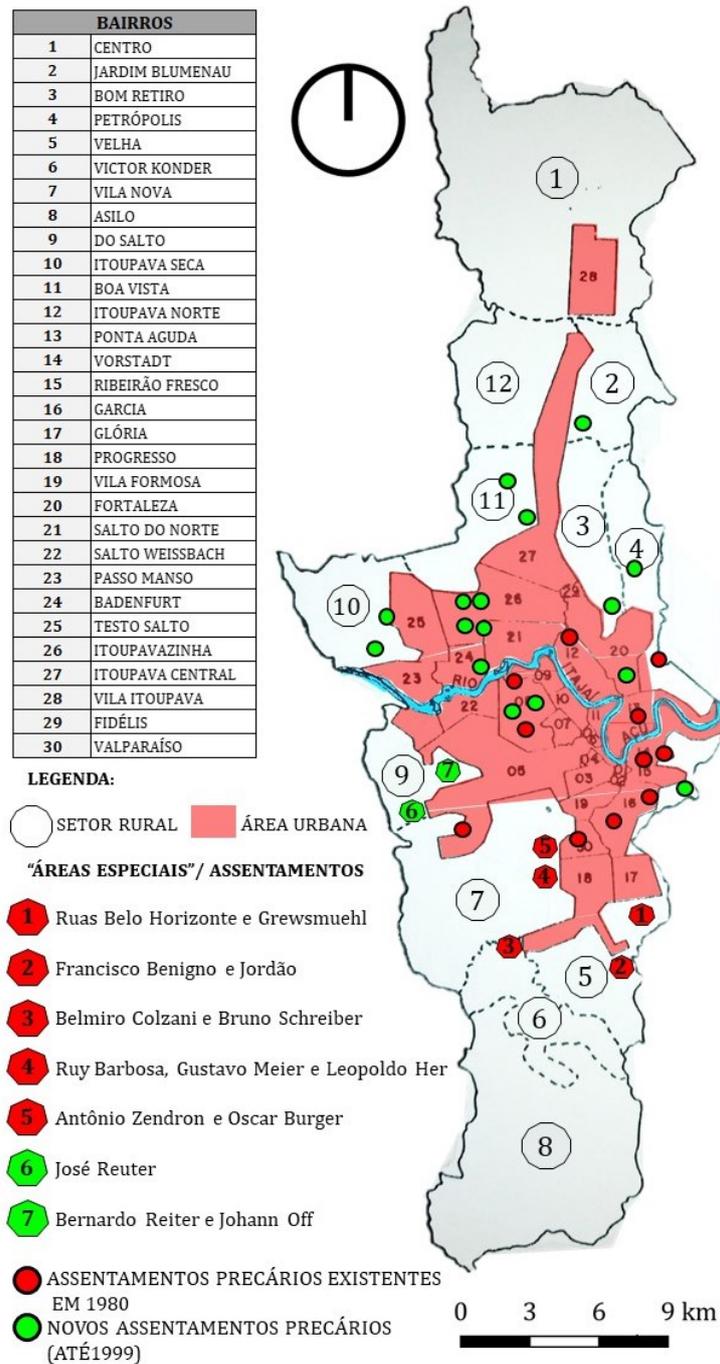
Figuras 34, 35 e 36: Enxurrada na região sul de Blumenau (1990)



Fonte: Acervo Jornal de Santa Catarina.

A ocupação na região norte do município, até então relativamente pouco habitada e composta por amplas terras ociosas, planas e livres de enchente (BACK, 2004), foi a alternativa encontrada pela maioria da população de baixa renda atingida pelas grandes enchentes e pela enxurrada de 1990. Após essas sucessivas ocorrências socioambientais, a população da região sul sofreu significativa queda, em relação ao total do município, entre 1980 e 2000: reduziu de 25,55% em 1980 para 21,03% em 1991 e para 16,56% em 2000. A população da região norte, por outro lado, aumentou significativamente, passando de 12,26% em 1980, para 24,88% do total do município em 2000, o que se refletiu também no número de domicílios, que passou de 11,86% do total para 23,84% (Tabelas 02, 04 05 e 06).

Para se ter um panorama desse processo, entre 1980 e 1999, o número de assentamentos precários subiu de 14 para 31, 17 a mais do que havia em 1980, um aumento de 121% (SIEBERT, 1999). Desses novos assentamentos, 13 deles estavam na porção norte do rio Itajaí-Açu, ou seja, 76,47% do total. Assim, o número de assentamentos precários, que já era expressivo na porção sul do rio Itajaí-Açu, se repetiu e se reproduziu em direção ao norte. O estabelecimento de boa parte desses novos assentamentos precários, sobretudo nas regiões norte e oeste, predominantemente rurais até a década de 1980, resultou em um significativo aumento de 7,8% da população rural entre 1980 e 1991, que vinha sendo reduzida desde a década de 1950. Esse processo culminou na necessidade de ampliação do perímetro urbano da região norte (ver Figuras 44 e 45 na sessão 3.2.2). Entre 1980 e 1991, a população rural de alguns setores da região norte ultrapassou a marca de 200%, enquanto em alguns setores da região oeste esse crescimento foi significativamente maior, atingindo a marca de 859,18% no setor 9, que corresponde ao atual bairro Velha Grande, detentor do menor rendimento nominal médio do município em 2000 e 2010 (Tabelas 06, 07 e 08 e Figura 37).

Figura 37: Assentamentos precários em Blumenau (até 1999)

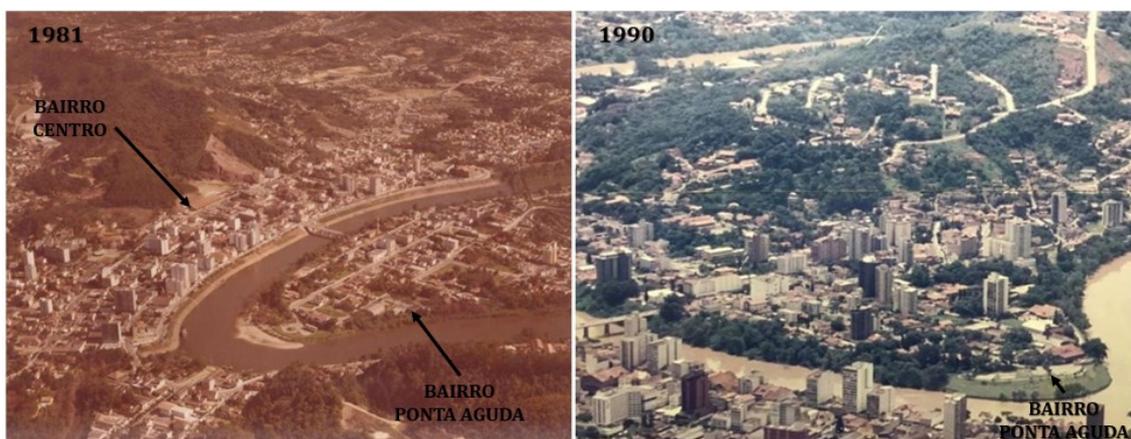
Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados do IBGE (1980; 1991) e Siebert (1999).

Embora a região central de Blumenau tenha sido significativamente atingida pelas grandes enchentes – mas não pela enxurrada de 1990 –, a verticalização promovida e intensificada pela Lei de Zoneamento de 1977 de certo modo amenizou os efeitos das cheias para as camadas sociais que nela residiam. Algumas intervenções na região central aconteceram imediatamente após a enchente de 1983: mesmo sem a aprovação do legislativo (que permitia o limite máximo de 6 pavimentos), os bairros

centrais, principalmente a Ponta Aguda, Jardim Blumenau, Vila Nova e Victor Konder, tiveram seus índices urbanísticos alterados devido à pressão imobiliária e rapidamente se verticalizaram, como mostram as Figuras 38 e 39 (TAPIA, 1993; SIEBERT, 1999). Alguns bairros de alta renda, como o Jardim Blumenau, tiveram redução na sua população entre 1980 e 1991. Entretanto, a verticalização permitiu que nos anos 2000, 2010 e 2022 a população desse bairro crescesse significativamente (Tabelas 02, 04, 05, 16 e 17).

Contrário ao que aconteceu com as camadas de mais baixa renda, que tiveram que se deslocar para outras regiões da cidade para fugir de futuras enchentes e deslizamentos de encostas, as camadas de alta renda puderam permanecer onde historicamente predominaram: na região central.

Figuras 38 e 39: Evolução da verticalização no bairro Ponta Aguda (1981-1990)



Fonte: Adaptado pelo autor a partir de *cervo Antigamente em Blumenau*.

Na contramão do que se observava na região central, os assentamentos precários dos anos 1980 e 1990 moldaram uma Blumenau horizontal e descentralizada, sobretudo na região norte. Há, portanto, em vigor nas duas últimas décadas do século XX, um padrão de crescimento em Blumenau que afasta as camadas populares da região central mais bem equipada. Essa dispersão urbana dos assentamentos periféricos gera uma “cidade desconcentrada” e que se estende em “um padrão de crescimento que não atende aos interesses do morador de baixa renda”, pois eleva o custo unitário de instalação de equipamentos e infraestrutura urbana, aumenta o custo e o tempo no deslocamento cotidiano casa-trabalho, “consequências que só podem piorar o nível de vida dos trabalhadores” (BONDUKI e BONDUKI, 1982, p. 153).

3.1.2 REPERCUSSÕES DAS GRANDES ENCHENTES NO SETOR INDUSTRIAL

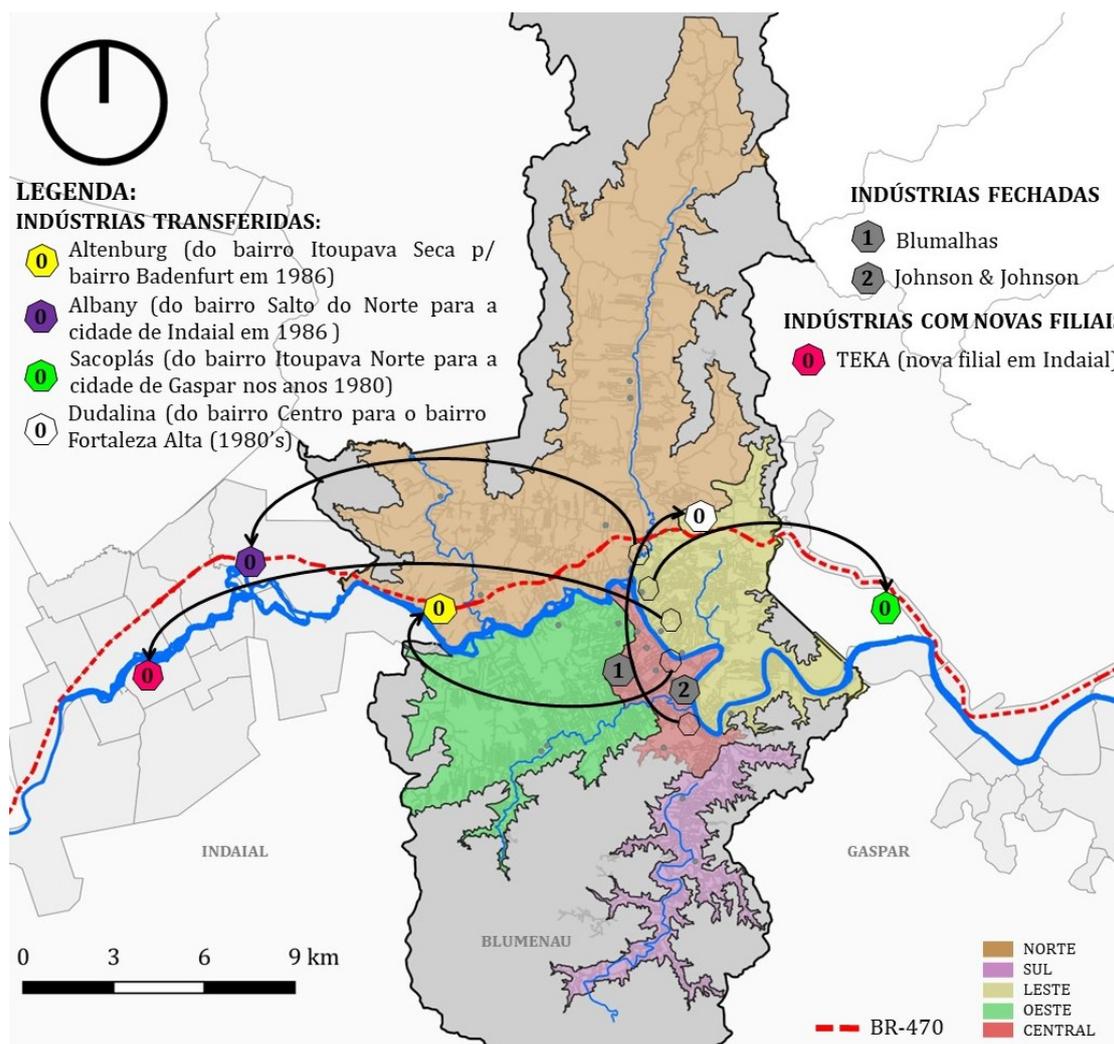
Algumas indústrias, cansadas dos recorrentes danos por conta das sucessivas enchentes, transferiram suas unidades de produção para outros locais, a maioria para municípios vizinhos e conurbados, como Gaspar e Indaial, que foram menos atingidos pelas grandes cheias de 1983 e 1984. Outras indústrias, como a Johnson & Johnson e a Blumalhas, optaram por encerrar permanentemente suas atividades fabris em Blumenau (SIEBERT, 2006).

De acordo com Siebert (1999), as indústrias atingidas pelas enchentes se utilizaram de duas estratégias para enfrentá-las: 1) a relocação, como foi o caso das indústrias Sacoplás, Altenburg, Dudalina e Albany, que transferiram suas unidades de produção para outras regiões da cidade ou municípios vizinhos, buscando não apenas acessibilidade mas também fugir das recorrentes cheias que ainda atingem o município, sobretudo a região central (Figuras 40 e 41); e 2) a construção de diques e comportas, como foi o caso da Teka e da Companhia Catarinense de Transportes, que construíram grandes muros e diques de concreto para proteger suas instalações.

Figura 40: Enchente atinge indústria Albany, região norte de Blumenau (1983)



Fonte: Arquivo Histórico de Blumenau.

Figura 41: Deslocamento das indústrias em Blumenau e área conurbada (1980-1990)

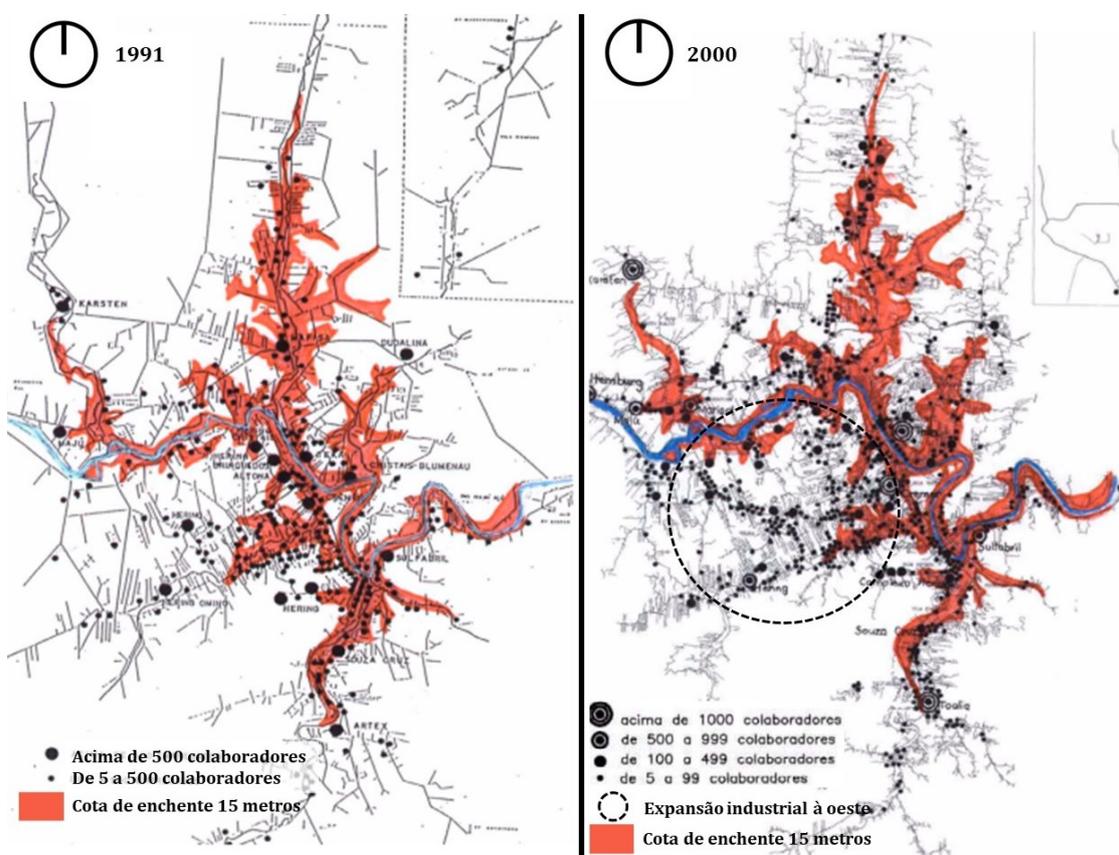
Fonte: Elaborado pelo autor (2024), a partir de dados de Siebert (1999; 2006)

Alguns terrenos e estruturas de indústrias que se deslocaram ou fecharam as portas nesse período ainda permanecem ociosos, como o caso da Altenburg, que assim como a Cremer também estava localizada no bairro Itoupava Seca. De acordo com Bielschowsky (2009, p. 173), as terras que antes do processo de reestruturação abrigavam a produção das indústrias, sobretudo aquelas localizadas na região central, estão “à disposição da especulação imobiliária, que aguarda maior valorização dos terrenos com a retirada das últimas unidades industriais deste espaço urbano e a liberação para a construção de torres residenciais ou comerciais com maiores gabaritos por parte do poder público local”.

As novas indústrias, como forma de prevenção às enchentes, buscaram localizar-se em áreas mais altas, em especial na região oeste, cujas vias alagadas pelas grandes

enchentes representavam apenas 13,72% do total do município, o segundo menor índice, atrás apenas da região norte (Tabela 09 e Figuras 42 e 43). Em 1980, as indústrias localizadas na região oeste correspondiam a 24,73% do total do município e saltou para 32,45% em 1991, ocupando o posto de região mais industrializada do município, que até então pertencia à região central, que teve sua representação do setor industrial reduzida de 27,84%, em 1980, para 17,40% em 1991 (Tabelas 10 e 11).

Figuras 42 e 43: Expansão das indústrias em Blumenau, com destaque para a região oeste (1991-2000)



Fonte: Adaptado pelo autor (2024) a partir de Siebert e Otte (2002).

A queda no percentual de indústrias na região central pode ser explicada não apenas pelo estrangulamento da malha viária, que dificultava a circulação de caminhões, mas também pela dimensão da enchente na região, que mesmo possuindo o menor número de vias do município, representou 26,45% do total de vias alagadas na cidade, atrás apenas da região leste (30,27%), cujo alto percentual se dá por conta do elevado índice de alagamento do bairro Itoupava Norte, onde está localizada a indústria Teka. A região norte, por outro lado, mesmo sendo a menos suscetível,

correspondendo a apenas 10,89% do total de vias alagadas em 1983 e 1984, permaneceu sendo a menos industrializada de Blumenau, inclusive registrando uma pequena redução em sua representação industrial em relação ao total do município, de 16,80% em 1980 para 16,34% em 1991 (Tabelas 09, 10 e 11).

A região sul, que como vimos anteriormente foi assolada pela enxurrada de 1990 e cujas ruas alagadas pelas enchentes representavam 18,67% do total do município, surpreendentemente apresentou significativo aumento no número de indústrias em seu território, passando de 92 estabelecimentos em 1980 para 260 em 1991. A região, que até então abrigava grandes indústrias como a Artex/ Coteminas (antiga E.I.G) e a Souza Cruz, permaneceu como a segunda menos industrializada do município, atrás apenas da região norte (Tabelas 09, 10 e 11).

As análises nos permitem observar que a descentralização do setor industrial de Blumenau nos anos 1980 e 1990 não aconteceu apenas em âmbito regional, mas também em nível intraurbano (SIEBERT e OTTE, 2002). De acordo com Siebert (2006, p. 202), esse processo de descentralização, que pode ser interpretado como crise, pode também ser considerado como “transformação quando ampliamos o recorte espacial da análise para a região” do Vale do Itajaí, uma vez que as cidades de menor porte, inclusive conurbadas à Blumenau, como Indaial e Gaspar, passaram a alocar indústrias que antes eram instaladas na cidade polo.

Essas transformações no setor produtivo, entretanto, não se deram apenas em decorrência das enchentes e da enxurrada de 1990. O processo de reestruturação produtiva, junto dos cenários político e econômico do país do final do século XX, coincidiu com um período de sucessivos eventos socioambientais adversos e contribuíram significativamente para agravar ainda mais a situação calamitosa da população, sobretudo a de mais baixa renda.

3.2 O PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA

A estabilidade econômica percebida na década de 1960 nos países centrais industrializados se desfez com o impacto do embargo nos cartéis de petróleo, sucedendo-se numa inevitável crise financeira, que rompeu com o ritmo econômico

até então ascendente, trazendo com ela o desemprego, desindustrialização, descentralização industrial, austeridade fiscal, inflação, neoconservadorismo e um apelo muito mais forte à racionalidade da liberdade de mercado e da privatização por conta da insegurança em relação à atuação e intervenção públicas (HARVEY, 2008; BRENNER, PECK e THEODORE, 2012).

Essa recessão mundial teve um impacto significativo no Brasil durante a década de 1980. Isso se deveu, em parte, ao aumento do endividamento externo durante o período do regime militar, o que aumentou a vulnerabilidade do país a influências externas, como as diretrizes do Consenso de Washington e os acordos com o Fundo Monetário Internacional (FMI) (MOTTA, 2021; TONELO, 2021).

Durante o regime militar, foi implementado o II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), que teve uma abordagem diferente do plano anterior. Em vez de focar no desenvolvimento industrial, o objetivo principal era reequilibrar as contas cambiais e o balanço de pagamentos, além de controlar a inflação. No entanto, apesar desses esforços, a década de 1980 é muitas vezes referida como uma "década perdida" para o Brasil, caracterizada por estagnação econômica, um desempenho industrial medíocre, uma inflação descontrolada e um agravamento das disparidades sociais (DINIZ, 2000).

Neste período, o aprofundamento da globalização impôs o esgotamento da industrialização por substituição de importações, ou seja, protegida e voltada para o mercado interno. Em busca de novas formas de inserção na divisão internacional do trabalho, o país adotou uma agenda neoliberal de ajuste, que promoveu a redução do papel do Estado e deu prioridade ao mercado (FERREIRA, 2007). Essa desregulamentação do Estado, apoiada na lógica neoliberal, inerente ao desenvolvimento tecnológico, abriu brechas para a influência dos meios comerciais, financeiros e especulativos, em substituição do predomínio da economia produtiva associada ao setor secundário (MARICATO, 2000; SANTOS e SILVEIRA, 2001).

Essa política deixou a economia brasileira vulnerável às flutuações do cenário internacional, com uma inserção externa desvantajosa que gerou um ciclo negativo de efeitos prejudiciais. Muitos órgãos públicos foram extintos, incluindo o BNH, resultando em um verdadeiro desmantelamento do Estado (MARICATO, 2000). O

poder executivo, usando de maneira indiscriminada as medidas provisórias criadas pela Constituição Federal de 1988 para situações emergenciais, assumiu o papel do legislativo, aumentando assim a instabilidade do ordenamento normativo do Estado brasileiro (DINIZ, 2000).

No espaço social produzido por estas oscilações e incertezas, novas formas de experiência e domínios de organização industrial e social começam a tomar forma, configurando a transição de um sistema de acumulação para outro. Uma dessas formas é o que Harvey (1996, p. 140) denominou como “acumulação flexível”, que representa “a flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e dos padrões de consumo”, resultando no desenvolvimento rápido e desigual de diversas indústrias, incluindo regiões geográficas e emprego, a partir dos quais é criado o chamado “setor dos serviços”, cuja ascensão se deu em decorrência do processo de reestruturação produtiva (HARVEY, 1996).

Em Blumenau os investimentos de capital estrangeiro tiveram início já em 1975, com a instalação da empresa multinacional Albany Internacional, que na época tinha sede em Nova Iorque. Como vimos na sessão anterior, essa indústria transferiu suas instalações para Indaial devido às grandes enchentes (Figura 41). Outra grande mudança foi a entrada de investimentos externos em indústrias já existentes, que passaram de caráter familiar para sociedade anônima, como aconteceu com a Artex, antiga Empresa Industrial Garcia, que por décadas pertenceu à família Zadrozny e foi adquirida pela mineira Coteminas em 1997 (SIEBERT, 2006).

Embora as grandes enchentes tenham exercido papel significativo na descentralização industrial de Blumenau, foi o processo de reestruturação produtiva o fator que mais repercutiu nesse processo. Indústrias como a Cia. Hering, que manteve seu parque fabril na cidade mesmo após as grandes enchentes, buscou ampliar seu processo de produção nesse período e abriu filiais em cidades da região nordeste do país (SIEBERT, 2006). Esse processo de abertura de novas indústrias a partir dos anos 1980, sobretudo na região nordeste do país, deu-se em função da busca por mão de obra e matéria-prima mais baratas, promovendo uma “instrumentalização do território” que permitiu aos industriais maiores lucros, ou seja, acumulação de capital (SANTOS e SILVEIRA, 2000).

De acordo com Siebert (2006, p. 202), em Blumenau “nenhuma empresa passou incólume pelo processo de reestruturação produtiva”. O município, assim como toda a região do Vale do Itajaí, “não sucumbiu – não se desindustrializou ou desnacionalizou. Ela conseguiu, a duras penas, adaptar-se ao novo modo de produção flexível, e emergiu mais forte, menos vulnerável, deste processo” (SIEBERT, 2006, p. 202). Entretanto, o processo de reestruturação produtiva foi doloroso em Blumenau, sobretudo para a classe operária, pois foi

“movido a falências, demissões, automação e subcontratação, com o consequente ônus social da precarização das relações de trabalho. As empresas buscaram competitividade, terceirizando não apenas partes do processo produtivo e setores administrativos, mas também terceirizando, para o trabalhador, o risco inerente à atividade empresarial. Na informalidade, ou subcontratado, o trabalhador deixa de ser uma despesa fixa e pode ser descartado quando o mercado se retrai, sendo chamado novamente quando surgem novos pedidos”. (SIEBERT, 2006, p. 202).

Assim, frente a estes fenômenos, se “o ato de produzir é igualmente o ato de produzir espaço” e se o “espaço social não pode ser explicado sem o tempo social” (SANTOS, 1980, p. 206), as dinâmicas socioespaciais também ficam sujeitas a modificações. Ou seja, há uma dinâmica que o processo de reestruturação produtiva impõe à produção do espaço. No campo da pesquisa nacional, esse entendimento é corroborado por Ferreira (2007, p. 112), quando afirma que para as cidades brasileiras, com “a chegada das possibilidades econômicas neoliberais associadas à chamada ‘globalização’ no Brasil, não há inflexão, mas apenas a continuidade da desigualdade já existente”. Isso nos coloca diante da reposição da armadilha clássica do subdesenvolvimento, a da modernização baseada nos baixos salários e sem desenvolvimento (ARANTES, 2000; MARICATO, 2000).

Embora este trabalho desenvolva estudos que investigam os efeitos do espaço sobre o social, faz-se aqui a necessidade de investigarmos o inverso: os efeitos do social sobre o espaço. Considerando a representatividade industrial de Blumenau no contexto regional e até mesmo nacional, é importante verificarmos, para a compreensão do processo de produção capitalista do espaço urbano em um contexto urbano industrial, quais foram as repercussões mais significativas do processo de reestruturação produtiva no seu espaço intraurbano.

3.2.1 AS REPERCUSSÕES SOCIOESPACIAIS DO PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA

Em Blumenau, o intenso fluxo migratório em sua direção nas décadas de 1960-1970 e 1970-1980, quando o crescimento anual da sua população era de 6,1% e 5,4%, respectivamente, foi impulsionado pela busca de emprego diante do vigoroso processo de industrialização pelo qual a cidade passou nesse período. Além disso, as políticas discursivas e desenvolvimentistas promovidas e praticadas pela administração pública também contribuíram para atrair força de trabalho (MORETTI, 2006).

A partir dos anos 1980, os efeitos da crise de 1973 e da globalização intensificaram a pobreza e acentuaram as desigualdades nas cidades brasileiras, inclusive em Blumenau (SAMAGAIA, 2010; ARRETCHE, 2015). A automação assumiu o controle do processo de produção industrial, resultando em níveis alarmantes de desemprego: entre 1980 e 2000, a cada 100 pessoas que ingressavam no mercado de trabalho brasileiro, 31 ficavam desempregadas, e a taxa de formalização do emprego assalariado, que era de 70% em 1980, caiu para 54% em 2000 (POCHMAN, 2008). Foi nesse mesmo período – impulsionado também pelas enchentes – que começaram a surgir com maior frequência os numerosos assentamentos precários em Blumenau.

Singer (1968) havia advertido que a excessiva dependência do setor têxtil representava uma vulnerabilidade que, em algum ponto da história política e econômica, poderia ter repercussões socioespaciais significativas em Blumenau. Nas últimas décadas do século XX, diante da necessidade de se adaptar ao novo paradigma de acumulação flexível, à abertura do mercado nacional e à desvalorização da moeda, a economia de Blumenau, especialmente o seu setor secundário, enfrentou um período tumultuado caracterizado por fases de crescimento, estagnação, declínio, reestruturação e, por fim, retomada do desenvolvimento no início dos anos 2000 (SIEBERT, 2006).

A partir dos anos 1980, sobretudo na década seguinte, Blumenau apresentou um “crescimento mais lento do número de emprego e mais acelerado do número de empresas industriais, causado pelo processo de terceirização do processo

produtivo” (SIEBERT, 2006, p. 110). Conforme as Tabelas 08 e 09, o número de estabelecimentos industriais subiu de 643 para 1.695 entre 1980 e 1991 em Blumenau, um aumento de 163,61%. Esse número expressivo de indústrias no município, entretanto, deve ser observado com cautela, pois 75,95% do total contava com até 4 funcionários e absorviam apenas 5,2% da mão de obra industrial. O número de indústrias têxteis com menos de cem funcionários também aumentou, de 15 unidades em 1958, para 1.428 em 2000, o que representava 97,9% do total (SIEBERT e OTTE, 2002).

As transformações ocorridas na indústria de Blumenau, especialmente no setor têxtil e sobretudo em decorrência da imposição global dos princípios do sistema normativo político e econômico neoliberal, resultaram na expansão e aumento no número de pequenas indústrias já nos anos 1980, a maioria delas formada por funcionários demitidos das grandes indústrias, que passaram a prestar serviços – agora sem os direitos trabalhistas, com os salários reduzidos e precárias condições de trabalho – para os seus antigos empregadores (SIEBERT, 2006). Além disso, a má remuneração e as condições de exploração permaneceram (SAMAGAIA, 2010), corroborando a visão dualista do desenvolvimento brasileiro caracterizado pela “modernização conservadora”, onde o arcaico e o moderno coexistem em “perfeita harmonia” (OLIVEIRA, 2003).

3.2.2 A EXPANSÃO DA INDÚSTRIA NO ESPAÇO INTRAURBANO

Embora Blumenau não tenha desindustrializado ou desnacionalizado com a imposição global dos princípios do sistema normativo político e econômico neoliberal, e inclusive conseguido “se manter competitiva às custas de um doloroso processo de reestruturação produtiva, movido a falências, demissões, automação e subcontratações” (SIEBERT, 2006, p. 202), as consequências socioespaciais foram bastante significativas. Muitas indústrias procuraram transferir suas unidades para terrenos localizados nos principais eixos de escoamento da produção da cidade, o norte-sul na SC-474 e, principalmente, o leste-oeste na BR-470, não apenas por conta das enchentes, mas também em função do direcionamento que o município vinha dando para o crescimento para a região norte em sua legislação urbanística.

Com terrenos mais baratos no norte, o que possibilitaria maior lucro³⁵, muitos industriais transferiram suas unidades para as proximidades da rodovia BR-470 (como mostrou a Figura 41). Além disso, a escolha da rodovia como localização das indústrias no período de reestruturação produtiva se dava por diversos outros fatores:

A acessibilidade, essencial para a logística das empresas em termos de escoamento da produção e recebimento de insumos; a segurança de uma área não inundável; a garantia do zoneamento do Plano Diretor para futuras expansões; a disponibilidade de terrenos a preço razoável; e a liberação das restrições de interferência com a vizinhança, por não se tratar de uma área residencial (SIEBERT, 2006, p. 180).

O setor têxtil, que empregava cerca de 40 mil trabalhadores no município no final dos anos 1980, reduziu para 25 mil postos no ano 2000, o que representa uma queda significativa de 37,5% (SIMÃO, 2000). Não bastasse a redução dos postos de trabalho e a terceirização dos serviços, as novas exigências nos níveis de escolaridade e o rebaixamento dos salários fragilizaram ainda mais a situação da classe trabalhadora. Em 1992, a indústria têxtil de Blumenau pagava em média 6,5 salários mínimos para os funcionários, tendo como exigência 6 anos de estudo. Em 2001, a média de remuneração caiu para 3,2 salários mínimos e o tempo de estudo exigido aumentou para 7,5 anos (SAMAGAIA, 2010). Este aumento da pobreza³⁶ se deve, sobretudo, ao aumento na concentração de renda no município (SIMÃO, 2000). Entre 1991 e 2010, Blumenau mais do que dobrou a geração de riqueza, entretanto a distância entre ricos e pobres aumentou. Os 20% mais pobres, que continham 5% da renda gerada na cidade em 1991, detinham apenas 4,5% em 2000. Já os 10% mais ricos, que detinham 35% da renda em 1991, avançaram para 39% em 2000 (SIGAD, 2010).

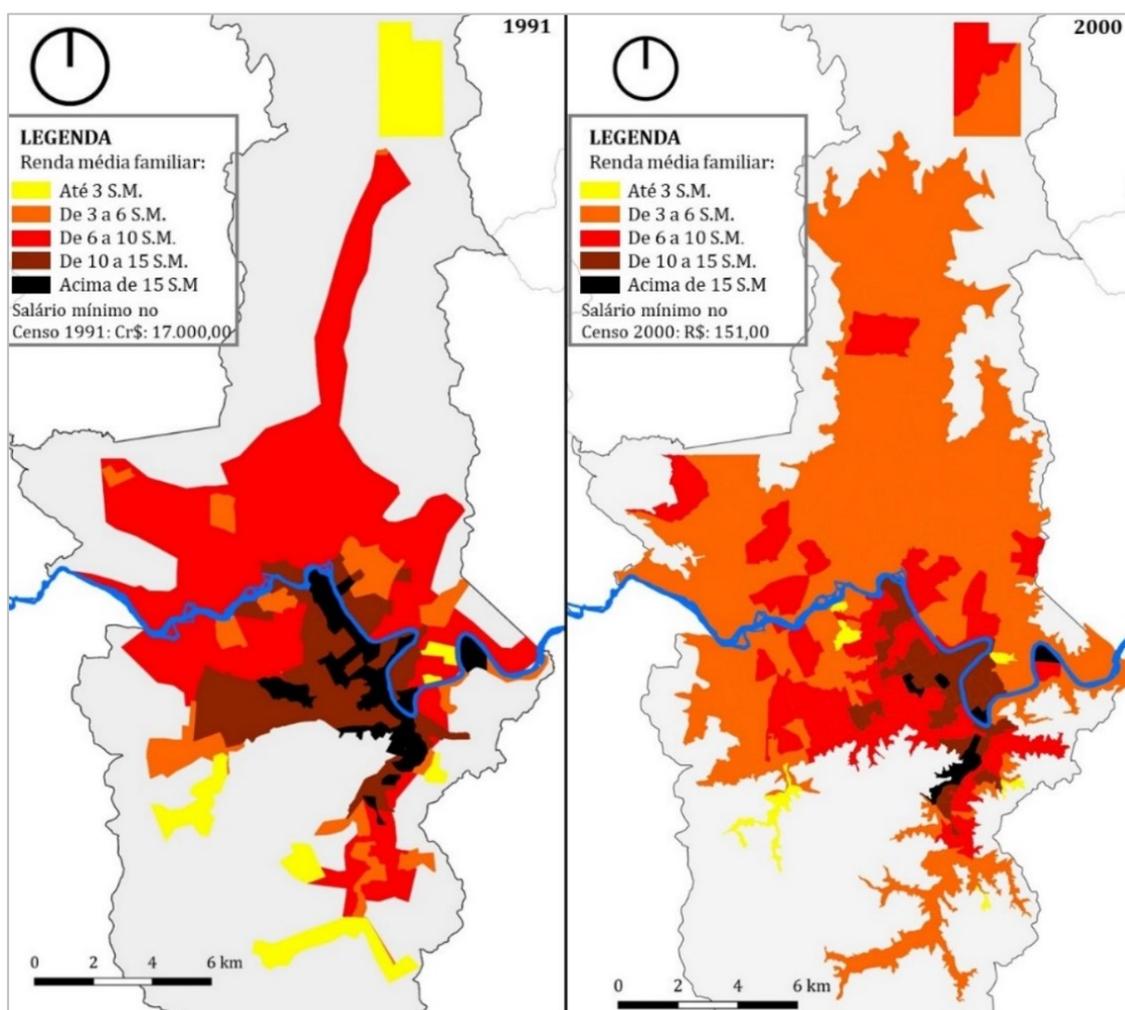
O empobrecimento da população, que já vinha ocorrendo de modo significativo desde o início da década de 1980, continuou a ocorrer na década seguinte. Entre

³⁵ Em seus estudos, Rodrigo Lefebvre (1982, p. 104) conclui que em muitos casos, no que concerne a produção industrial, o terreno entra como meio de produção, como matéria-prima, participando do custo e dos preços, mas que sempre as taxas de lucro serão significativamente maiores, ou melhor, “extraordinários” nos terrenos mais baratos.

³⁶ Embora não seja objetivo deste trabalho, é importante destacar que diversos estudos tentam explicar o empobrecimento da população a partir da ótica de que a economia urbana, em períodos de crise, por exemplo, como nos anos 1980 e 1990, não estava em condições de acolher a grande quantidade de migrantes, responsabilizando-os assim não somente por seu próprio empobrecimento como também pelo dos centros urbanos (SANTOS, 2013). Assim, “a pobreza não é apenas o fato do modelo socioeconômico vigente, mas, também, do modelo espacial” (SANTOS, 2023, p. 10).

1984 e 1991, o número de pessoas com renda de até um salário mínimo aumentou em três das cinco regiões da cidade: de 18,30% para 24,19% na região norte; de 19,60% para 30,88% na região leste, e de 13,57% para 21,80% na região central (VIDOR, 1993). O aumento na região central, conforme Tapia (1991), pode ser explicado pelo crescimento no número de estabelecimentos comerciais e de serviços e pela expansão do assentamento precário Morro da Pedreira. As regiões que mais se industrializaram, por outro lado, apresentaram decréscimo, ou seja, o número de pessoas ganhando baixos salários diminuiu: a região sul passou de 17% para 16,49%, enquanto na região oeste a redução foi bastante significativa, de 33,40% para 21,49% (VIDOR, 1993).

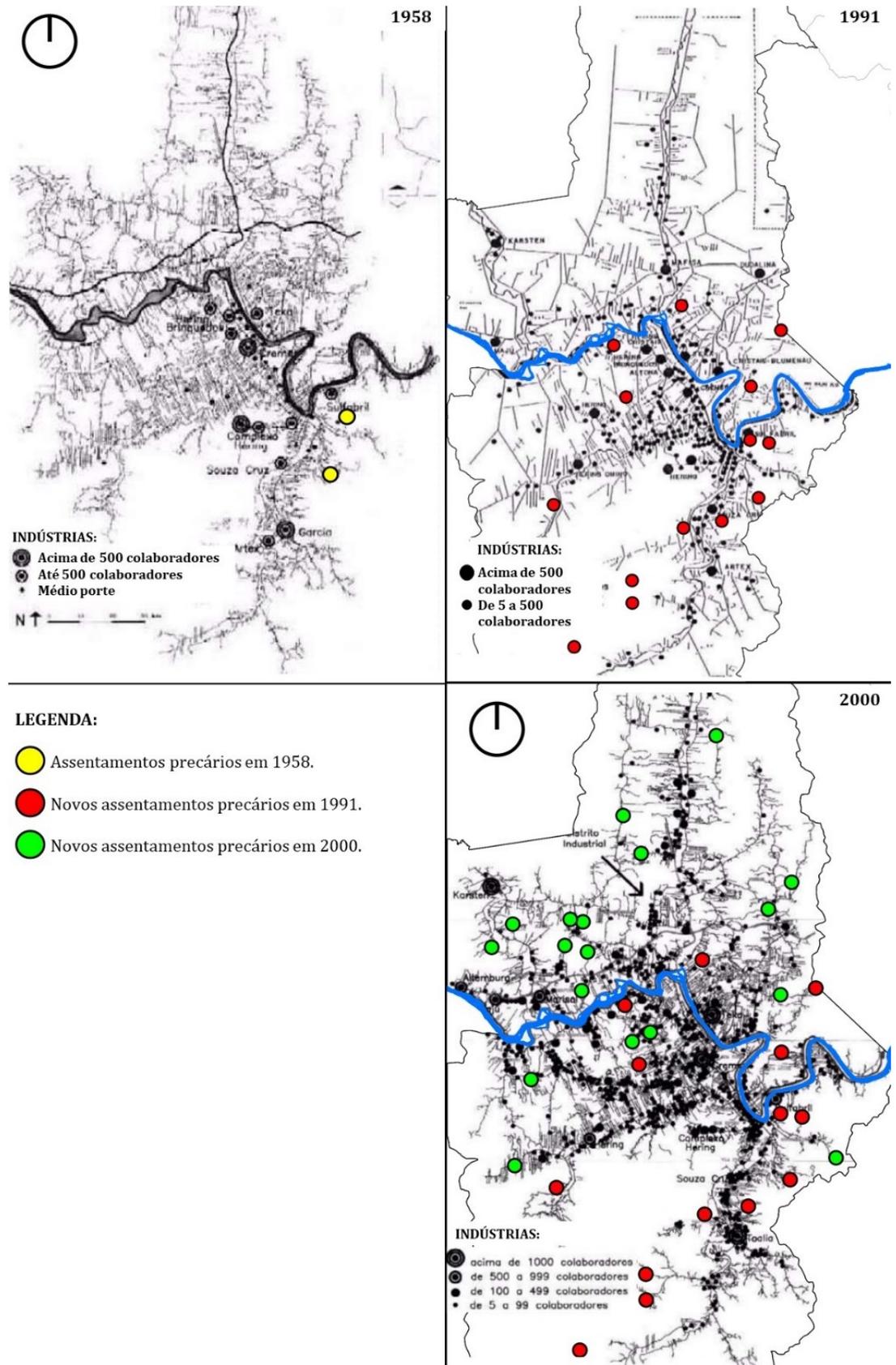
Os mapas das Figuras 44 e 45 mostram que o empobrecimento e a concentração de renda, promovidos pela imposição global dos princípios do sistema normativo político e econômico neoliberal e pelo processo de reestruturação produtiva nos anos 1980 e 1990, aumentaram significativamente o desnível de renda da população de Blumenau entre 1991 e 2000. Se em 1991 mais de 50% da população recebia até 3 salários mínimos e 40% recebiam entre 6 e 10, em 2000 esses números reduzem significativamente, e quase 70% da população passa a receber em média 3 salários mínimos (Tabela 06). A concentração de renda, por outro lado, se manteve na região central, especialmente nos bairros Jardim Blumenau, Victor Konder, Vila Nova e também na porção sul da Ponta Aguda.

Figuras 44 e 45: Distribuição da população por rendimento (1991 e 2000)

Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados do IBGE (1991; 2000).

Além da concentração de renda, a região central de Blumenau foi a única que não apresentou significativo aumento no número de assentamentos precários entre 1980 e 1999 (Figuras 46, 47 e 48). As regiões que estagnaram ou tiveram redução no percentual de indústrias em seu território foram as que apresentaram maior aumento nas áreas de pobreza: enquanto o percentual representativo do número de indústrias na região norte reduziu de 16,80% em 1980, para 16,34% em 1991, o número de assentamentos precários aumentou em 300% durante o mesmo período. Na região oeste o cenário foi inverso, pois tornou-se a mais industrializada da cidade: registrou um aumento significativo de 409% no número de indústrias em seu território enquanto o número de assentamentos precários cresceu 166%, que embora seja um número significativo, representa menos da metade do aumento registrado no número de indústrias (Tabelas 10 e 11 e Figuras 46, 47 e 48).

Figuras 46, 47 e 48: Localização dos assentamentos precários e expansão das indústrias (entre 1958 e 2000)



Fonte: Adaptado pelo autor (2024) a partir de dados de Siebert (1999; 2006).

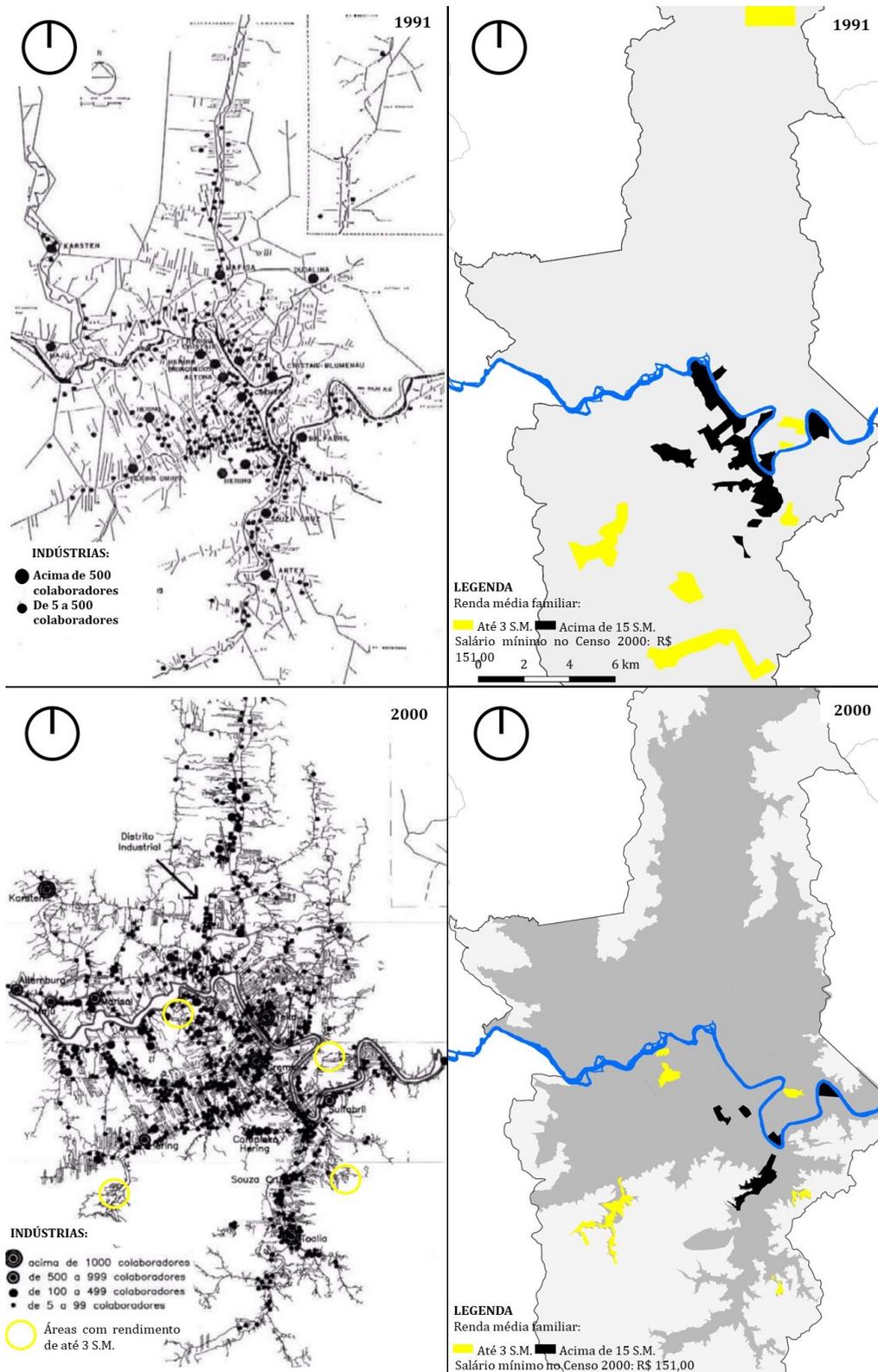
De acordo com o professor de Sociologia Urbana da FURB, Jorge Barbosa Gustavo de Oliveira, em entrevista concedida à Magali Moser para o Jornal de Santa Catarina em fevereiro de 2007, o empobrecimento da população de Blumenau, assim como o surgimento de “favelas” em seu território têm relação direta com o processo de terceirização da indústria a partir dos anos 1980. Para Oliveira, muitos moradores “se mudaram para as favelas ao perder poder aquisitivo, na década de 1980, com o processo de reestruturação da indústria têxtil, que adotou a terceirização dos serviços” (JORNAL DE SANTA CATARINA, 2007, p. 17).

Conforme Siebert (2006, p. 195), a estratégia de terceirização adotada pelo parque industrial de Blumenau resultou em alterações no espaço urbano residencial, com centenas de microempresas e facções têxteis, formais ou informais, funcionando em áreas residenciais na situação conhecida como “fundo de quintal”, o que explica, conforme mostram as Figuras 49, 50, 51 e 52, a proximidade de indústrias de pequeno porte com as áreas residenciais de baixa renda, algumas delas inclusive localizadas dentro dessas áreas. Essa interação entre as áreas de moradia e as áreas industriais é histórica no processo de estruturação intraurbana de Blumenau e já havia sido observada por Mamigonian (1965, p. 467), quando o autor dizia que “a relação residência-trabalho é a mais racional possível” e que “80 a 90% dos operários moram num raio inferior a 3km”. E ainda que a revisão do Plano Diretor de 1989, frente à crise econômica e ao enfrentamento das enchentes, tenha buscado “não criar impedimentos para a atividade industrial” e tentado adotar “medidas minimizadoras do conflito com o uso residencial” (SIEBERT, 2006, p. 183), os dados e mapeamentos evidenciam e reforçam o que Mamigonian (1965, p. 462) enfatizava sobre Blumenau na década de 1960: um espaço intraurbano onde “somos surpreendidos pela dispersão das indústrias, de tal modo que é quase impossível fazer uma distinção entre as zonas industriais e residenciais”.

Outra observação que os mapas da Figura 49, 50, 51 e 52 nos permitem fazer é a marcante presença de grandes, médias e pequenas indústrias na região central de Blumenau, onde também predominam as camadas de maior renda. Um exemplo é a localização da indústria Cremer e Eletro-Aço Altona, no bairro Itoupava Seca. Essa proximidade, como vimos no capítulo 02, é histórica e favoreceu as elites, pois

investir nas áreas do entorno da indústria significava investir também nas suas áreas residenciais.

Figuras 49, 50, 51 e 52: Localização industrial e extremos de renda em Blumenau (1991-2000)



Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados de Siebert (2006) e IBGE (1991; 2000).

Embora os deslocamentos entre moradia e trabalho industrial sejam relativamente facilitados em Blumenau para diversas camadas sociais, devido à proximidade das indústrias com as residências em todas as regiões da cidade, o mesmo não se aplica ao setor terciário. Em 1980, cerca de 45,30% do total dos estabelecimentos de serviços do município estava localizado na região central, assim como 40,25% do comércio. Mesmo com o setor terciário em ascensão a partir dos anos 1980, o número de estabelecimentos comerciais e de serviço cresceu pouco em todas as regiões de Blumenau, com exceção da região central, que em 1991 detinha em seu território 39,52% dos estabelecimentos de serviço do município e 31,19% do comércio (Tabelas 10 e 11).

A significativa ausência de serviços e comércios nas demais regiões do município nos anos 1980 e 1990, sobretudo nas regiões norte e sul, certamente demandava maiores custos e tempo de deslocamento moradia-trabalho dos moradores dessas regiões em direção à região central, que concentrava não apenas empregos do setor secundário, mas principalmente do setor terciário (Tabelas 10 e 11).

3.3 AS REPERCUSSÕES DOS INVESTIMENTOS VIÁRIOS (1980-1999)

3.3.1 O ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL

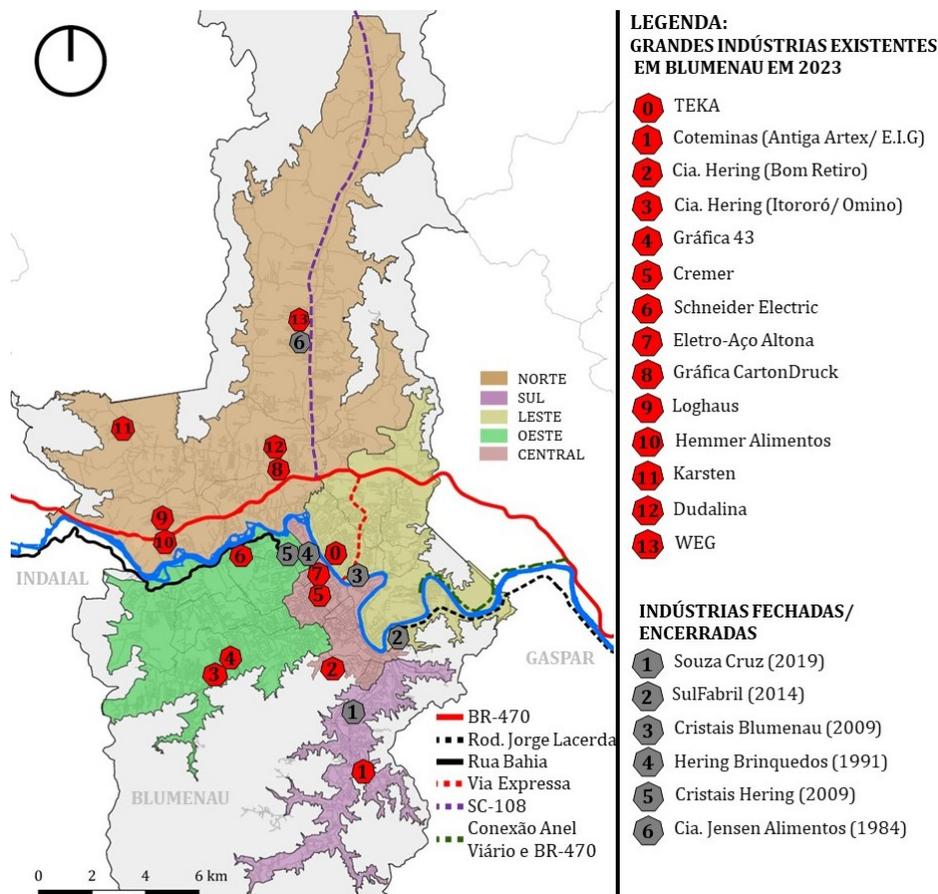
Desde 1975, quando da elaboração do primeiro Plano Diretor de Blumenau, previa-se a construção de uma Via Expressa que permitisse não apenas a expansão do município ao norte, mas que também conectasse a região central da cidade à BR-470 e acelerasse o escoamento da produção industrial. Durante o período da idealização da Via Expressa, os efeitos da emergência do neoliberalismo no Brasil ainda não eram tão significativos em Blumenau e havia uma grande concentração de indústrias na região central, que foram transferidas ou fecharam as portas após a combinação do período das grandes cheias com a reestruturação produtiva (Ver sessões 3.1 e 3.2).

O fato de Blumenau e toda a região do Médio Vale do Itajaí ter resistido fortemente ao processo de reestruturação produtiva (SIEBERT, 2006) pode ser representado não apenas pela expansão das indústrias, mas também pela permanência de indústrias de grande porte na região central, como a Cia. Hering, a Cremer e a Eletro-

Aço Altona. A dispersão industrial de Blumenau exigiu investimentos públicos voltados ao setor viário para a otimização da distribuição/ escoamento da produção industrial, sobretudo em direção a leste e oeste. Ainda que os diversos investimentos em pontes efetuados pelo Estado entre 1950 e 1970 tenham permitido maior escoamento intraurbano da produção, a inserção de Blumenau no mercado global exigia novos e significativos investimentos.

Em direção ao oeste e ligando Blumenau à Indaial, a Rua Bahia foi pavimentada entre o final dos anos 1980 e início dos anos 1990 através de convênio da PMB com o Governo do Estado (PESCHKE, 1992). A prefeitura estudava, inclusive, a remoção do assentamento precário Horto Florestal, que estava localizado às margens da Rua Bahia, no bairro Do Salto, pois considerava o entorno da via uma área bastante privilegiada, visto que muitas novas indústrias estavam se instalando na região oeste, além de outras de grande porte que nela já se encontravam (Figura 53) (PESCHKE, 1992).

Figura 53: Localização das grandes indústrias e principais vias de escoamento da produção



Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados de Mamigonian (1965) e Siebert (2006).

Já em direção à região leste, a saturação da rodovia Jorge Lacerda (até os anos 1980 nomeada como SC-470 e atual SC-412) dificultava o escoamento da produção industrial de Blumenau para o litoral (VIDOR, 1995). Em 1976, com o objetivo de acelerar esse processo, a PMB inaugurou o Anel Viário Norte e a Ponte José Ferreira Silva, que conectavam toda a região leste e sul de Blumenau à rodovia BR-470 (VIDOR, 1995; SIEBERT, 1999). A ponte foi implantada num momento em que a cidade apresentava expressiva expansão em direção ao norte do Itajaí -Açu, sendo fixada como “obra prioritária” do Plano de 1977, tendo como objetivo, ao menos em seu discurso, “desafogar a trama viária existente, já sobrecarregada”, conectando os bairros Vorstadt e Ponta Aguda e acelerando o acesso entre a BR-470 a SC-412 (Rodovia Jorge Lacerda), se estabelecendo como uma “via de escoamento rápido do tráfego urbano e intermunicipal”. (MUELLER, 1976, p. 440). Ainda nesse período, a BR-470 enfrentava diversas paralisações em sua obra de pavimentação e apenas em 1995 o asfaltamento do trecho entre Gaspar e Navegantes foi concluído, o que permitiu maior velocidade no escoamento da produção em direção à BR-101 e aos portos de Navegantes e de Itajaí.

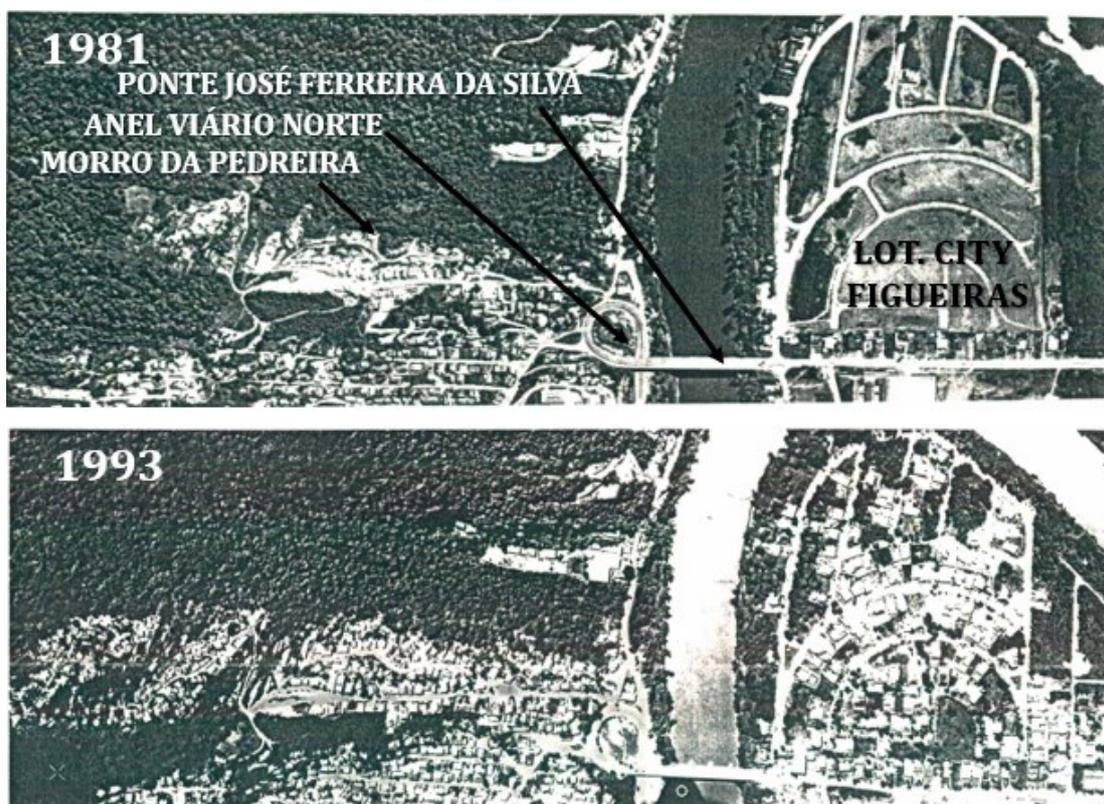
Esses significativos investimentos públicos foram necessários para adaptar Blumenau ao novo modo de produção baseado no processo de acumulação flexível, que inseriu o município na divisão internacional do trabalho e também ao mercado globalizado. Como veremos na próxima sessão, algumas dessas obras viárias não atenderam apenas aos interesses do capital industrial, mas também do mercado imobiliário.

3.3.2 NOVAS FRENTES PARA O CAPITAL IMOBILIÁRIO

Tanto o Anel Viário Norte quanto a ponte José Ferreira da Silva, concluídos em 1976, representaram significativas infraestruturas que serviram aos interesses do capital industrial, facilitando o processo de escoamento e distribuição da produção industrial de Blumenau. A acessibilidade proporcionada por essas infraestruturas em direção à região central despertou rapidamente o interesse do mercado imobiliário.

Pouco tempo após a inauguração dessas duas obras, a Cia. City de São Paulo³⁷ adquiriu terras em suas proximidades e, em 1981, lançou o elitista loteamento City Figueiras (o projeto do loteamento já havia sido aprovado em 1978). Tais investimentos impulsionaram um evidente processo de segregação socioespacial nessa região, destacado pela divisão física imposta pelo rio Itajaí-Açu. Ao norte do rio, próximo ao Anel Viário, observa-se a ocupação clandestina do Morro da Pedreira, em constante expansão nos anos 1980, enquanto ao sul surge o elitista loteamento City Figueiras (Figuras 54 e 55).

Figuras 54 e 55: Ocupação Morro da Pedreira e Loteamento City Figueiras, separados fisicamente pelo Rio Itajaí-Açu



Fonte: Adaptado pelo autor (2024) a partir de Siebert (1999).

O processo segregativo pode também ser observado quando se evidencia que, após a conclusão da ponte José Ferreira da Silva, em 1976, quatro das seis pontes da

³⁷ A Cia. City foi uma das principais incorporadoras imobiliárias de São Paulo nos anos 1970, produzindo espaços destinados às elites paulistas e também para outras regiões do país. Alguns dos loteamentos implantados pela Cia. City, são: os loteamentos Nova Piracicaba na cidade de Piracicaba, Parque do Martim Cererê na cidade de São José dos Campos, Campos Elísios na cidade de Taubaté, City Ribeirão na cidade de Ribeirão Preto, City Barretos na cidade de Barretos, City Figueiras na cidade de Blumenau, e Parque das Nações Unidas, City América I, City América II e Jardim dos Pinheiros, todos na zona norte da capital de São Paulo.

cidade que cruzavam o rio Itajaí-Açu estavam localizadas no bairro Ponta Aguda, ou seja, 66,67% do total³⁸. Sobre o City Figueiras, Sugai, et al (2022, p. 812) afirma se tratar de um “caso capaz de exemplificar a influência do capital fundiário no processo de desenvolvimento da segregação socioespacial”.

Outro significativo investimento voltado ao setor viário no final do século XX foi a Via Expressa, idealizada em 1975 com o objetivo de acelerar o escoamento da produção industrial da região central de Blumenau até a BR-470 e otimizar a tríade marxista no que concerne ao capital: os processos de produção, distribuição e consumo (GRESPEAN, 2021). No entanto, diversas paralisações atrasaram a obra, que foi inaugurada oficialmente apenas em 2008, quando a região central de Blumenau já não se encontrava mais tão industrializada como nos anos 1970.

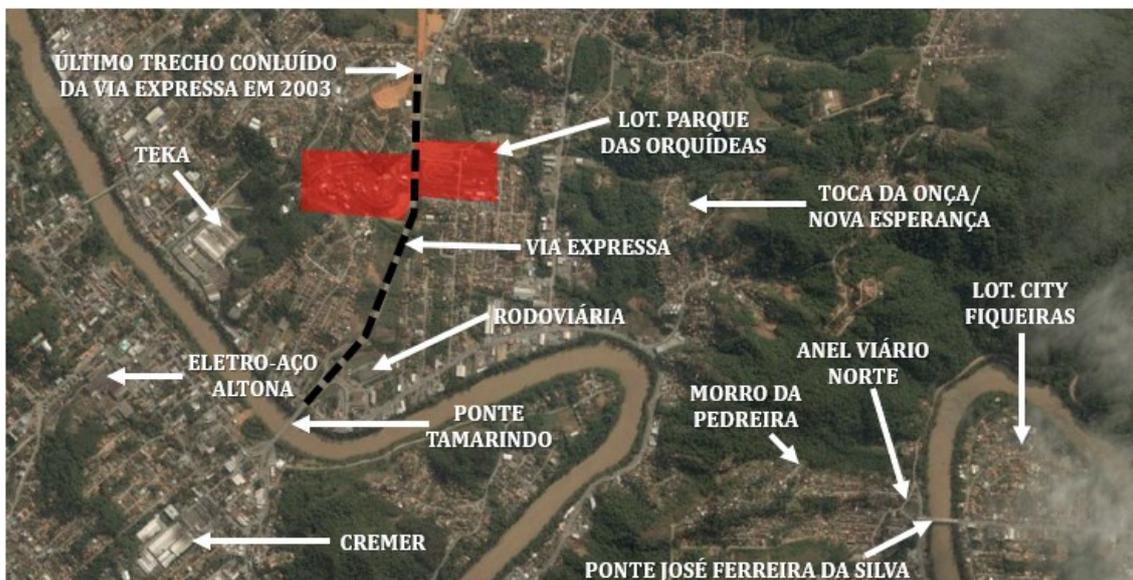
O primeiro trecho da Via Expressa foi inaugurado apenas em 1999 e contava também com a construção de uma nova ponte, a Ponte Tamarindo, que embora distante da BR-470, estava muito próxima ao Centro, conectando os bairros Itoupava Norte e Itoupava Seca. Antes mesmo da inauguração da Ponte Tamarindo, diversos loteamentos foram aprovados em suas imediações, dentre eles o elitista Parque das Orquídeas, que ocuparia as duas margens da Via Expressa, muito próximo à ponte. No mesmo terreno onde se instalou o Park das Orquídeas, uma área remanescente foi reservada, onde posteriormente foi construído o Shopping Park Europeu. Há também, nas proximidades do Parque das Orquídeas, a existência de um assentamento precário, que surgiu no início dos anos 1980, conhecido como Toca da Onça, localizado no bairro Nova Esperança. O contraste entre essas duas áreas é somente percebido quando vistos de cima, e diferente do que ocorre entre o Morro da Pedreira e o City Figueiras, onde a segregação é marcada pela divisão física do rio Itajaí-Açu, aqui ela é marcada pela presença do morro, que oculta essa área daqueles que transitam pela Via Expressa (Figura 56).

Cabe também destacar que a melhoria da acessibilidade da Itoupava Norte já vinha acontecendo, ainda que em ritmo lento, antes mesmo da construção da ponte Tamarindo e da Via Expressa, devido à transferência da rodoviária para o bairro, em

³⁸ Das pontes que cruzavam o Itajaí-Açu em 1976, quatro delas estavam no bairro Ponta Aguda: Ponte de Ferro (até então exclusiva para transporte ferroviário), Ponte dos Arcos (rodoviário e ferroviário), Ponte Adolfo Konder (rodoviário) e Ponte José Ferreira da Silva (rodoviário).

1980, que promoveu, ao menos inicialmente, a valorização dos terrenos adjacentes ao que hoje corresponde ao primeiro trecho da via (Figura 56) (WENNING 2017).

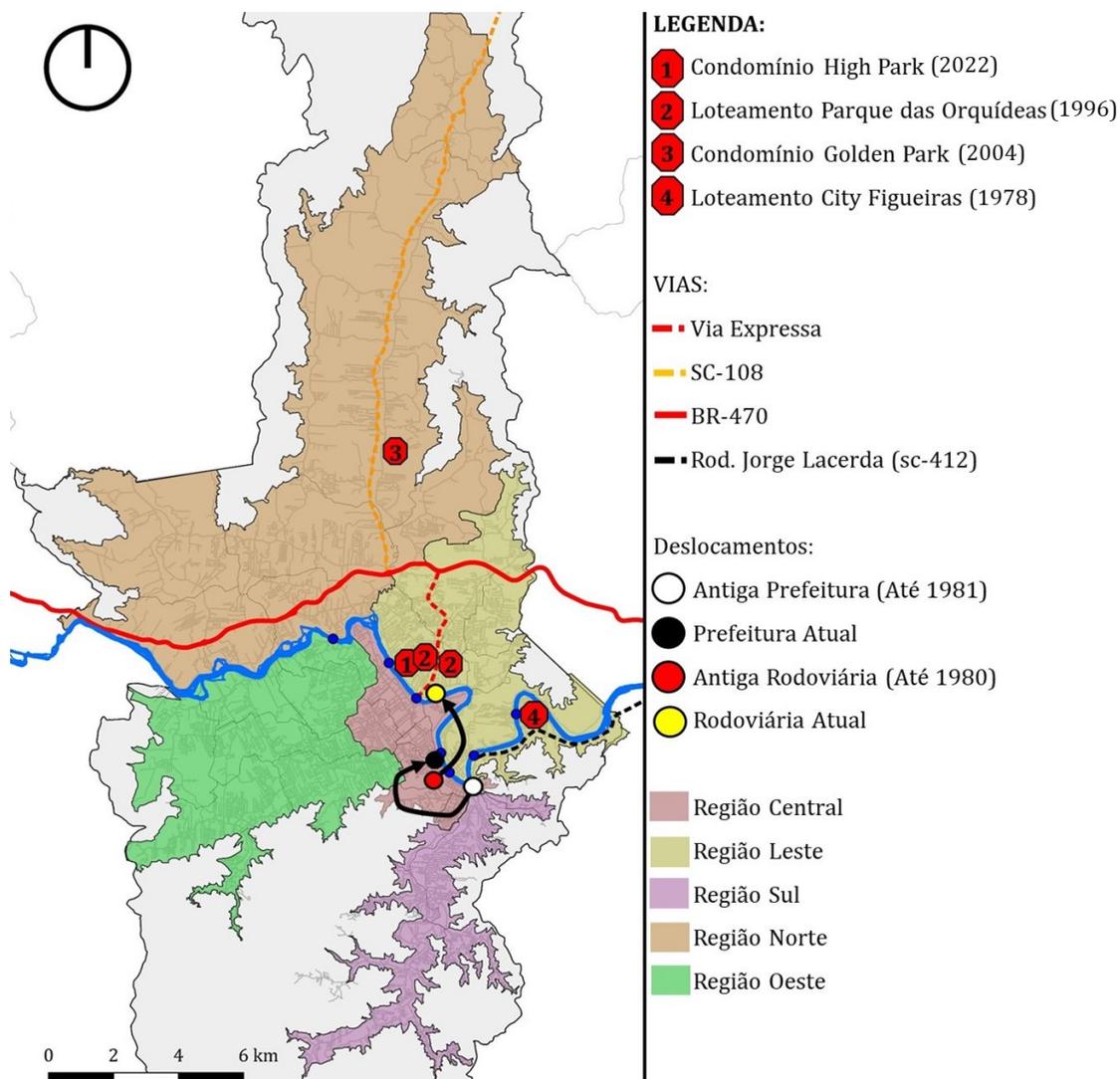
Figura 56: Localização da Via Expressa (2003)



Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir do Google Earth

A produção desses loteamentos, alguns deles muito próximos da região central e de assentamentos precários, é a prova real de que o padrão de segregação *centro x periferia* não retrata uma realidade imutável, pois como destaca Villaça (1998, p. 143), o que realmente determina a segregação de uma camada social em uma região da cidade "é a concentração significativa dessa classe mais do que em qualquer outra região geral" da cidade, ou seja, diferentes camadas sociais podem estar presentes numa mesma região geral, o que não altera a tendência de concentração de determinada classe nesse espaço.

Outro edifício público que teve sua instalação transferida na direção norte, mas que ainda se manteve na região central, assim como os demais edifícios públicos, foi a sede da Prefeitura Municipal em 1983. Concomitante a essas repercussões socioespaciais, promovidas inicialmente pelo deslocamento da rodoviária e da prefeitura e posteriormente pela construção da Ponte Tamarindo e da Via Expressa, surge no bairro Itoupava Central, no início dos anos 2000, o elitista condomínio residencial Golden Park (em 2022, muito próximo ao Parque das Orquídeas, surge outro loteamento elitista, o High Park) (Figura 57).

Figura 57: Deslocamento de infraestruturas ao norte e localização de loteamentos de alto padrão e condomínios fechados

Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de malhas territoriais do IBGE (2010).

Os dados, imagens e mapeamentos apresentados nessa sessão nos revelam que investimentos viários, inicialmente produzidos para alavancar o processo de acumulação e acelerar o escoamento da produção industrial foram, de certa forma, apropriados pela classe dominante, sobretudo pelo mercado imobiliário. No entanto, algumas dessas áreas captadas pelo capital imobiliário historicamente sofrem com as constantes enchentes que atingem Blumenau. Portanto, veremos a seguir quais foram os investimentos mitigadores efetuados e quais os agentes produtores dessas infraestruturas.

3.4 OS INVESTIMENTOS MITIGADORES

3.4.1 A BACIA HIDROGRÁFICA DO RIO ITAJAÍ-AÇU

Frequentemente, a bacia do rio Itajaí é atingida por chuvas intensas. Esses eventos, associados aos padrões de uso e ocupação do solo ao longo dos anos, têm exigido significativos investimentos públicos, como as obras hidráulicas de contenção (barragens) e melhoramentos fluviais, que visam reduzir ou retardar os efeitos das enchentes no Vale do Itajaí. Esses investimentos ocorrem desde a década de 1960: em 1963 foi retificado o Rio Itajaí-Mirim, em Timbó; em 1973 foi inaugurada a Barragem Oeste, na cidade de Taió e em 1975 a Barragem Sul, em Ituporanga; e em 1992 a barragem norte começou a funcionar, em José Boiteux (Figura 58). As constantes enchentes requerem sucessivos investimentos na manutenção das barragens citadas, e todas elas, com exceção da retificação do Itajaí-Mirim, exercem influência direta sobre o nível do rio Itajaí-Açu em Blumenau (FRANK e BOHN, 2018).

Figura 58: Localização das barragens e bacia hidrográfica do rio Itajaí-Açu



Fonte: CEOPS (2010).

Dentre as barragens de contenção de enchentes no Vale do Itajaí e sua influência sobre Blumenau destaca-se a barragem norte, a maior do estado de Santa Catarina,

localizada na cidade de José Boiteux, cuja construção foi iniciada no regime militar (década de 1970) e concluída no regime democrático (década de 1990).

Conforme o Projeto Crise³⁹, a operação da referida barragem está diretamente “associada ao decréscimo das inundações ditas pequenas em Blumenau” (PINHEIRO; FRANK, 2003 apud FRANK; BOHN, 2018, p. 118). Entretanto, se por um lado a frequência de inundações em Blumenau baixou no final dos anos 90 em relação às décadas anteriores devido à construção das barragens, por outro os eventos parecem ter se intensificado em outras cidades da bacia hidrográfica, sobretudo nas menores, “que são economicamente mais fracas, e que em geral empobrecem em consequência dos desastres” (FRANK; BOHN, 2018, p. 123).

É preciso também destacar que a barragem norte foi construída sobre território do povo indígena Laklanõ Xokleng, delegando-os “o ônus de uma obra que tinha na sua intencionalidade a proteção da população do Vale do Itajaí, historicamente atingida por enchentes de grande porte” (DAGNONI et al, 2018, p. 199). Desde então, a barragem trouxe somente impactos negativos para a terra indígena Ibirama. De acordo com Tchucambang (2017, p. 04 apud DAGNONI et al, 2018, p. 208):

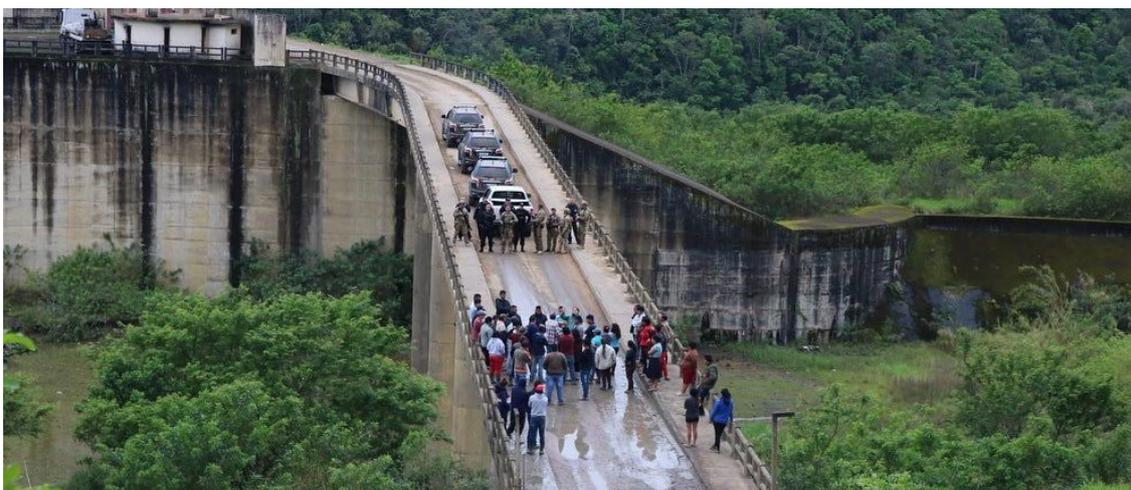
“[...] a gente sabe que para o outro lado, para as outras pessoas, tem um ponto positivo, mas para a comunidade indígena não tem ponto positivo. Isso é uma coisa que não tem mais volta. Sempre vai estar interferindo no modo de vida da comunidade indígena. As perdas sociais, territoriais e culturais impingidas à população da Terra Indígena Ibirama não se encerram com a busca de reparação dos danos materiais causados pela Barragem Norte”

Um exemplo recente, onde se privilegiou a economia de Blumenau em detrimento da população a oeste, sobretudo do povo Laklanõ Xokleng, ocorreu em outubro de 2023, quando acontecia em Blumenau a Oktoberfest e chuvas torrenciais caíam sobre o Vale do Itajaí. Quando o rio Itajaí-Açu deu sinais de que iria inundar Blumenau, o Governo de Santa Catarina, mesmo sob protestos e resistência da

³⁹ O Projeto Crise teve por objetivo desenvolver medidas não estruturais para proteção de enchentes, englobando monitoramento do tempo e do nível dos rios e desenvolvimento de cartas de risco de inundação. O Projeto Crise foi construído pela FURB, em 1983, foi transformado em Instituto de Pesquisas Ambientais (IPA), em 1995, e extinto em 2010. Do Projeto Crise subsiste até hoje o CEOPS, o Centro de Operações do Sistema de Alerta da Bacia do Itajaí, criado em 1984 (FRANK; BOHN, 2018).

comunidade⁴⁰, ordenou imediatamente o fechamento das comportas da barragem norte, numa tentativa de evitar com que a festa fosse cancelada, mesmo que isso significasse comprometer não apenas as terras indígenas, mas também outros municípios a oeste de Blumenau (Figura 59). De acordo com a reportagem do Jornal NSC, a operação da barragem de José Boiteux foi essencial para impedir uma enchente de proporção ainda maior em Blumenau e estima-se que o fechamento da barragem diminuiu a enchente na cidade em dois metros⁴¹.

Figura 59: Indígenas da terra Laklanõ Xokleng confrontados por força policial, outubro de 2023



Fonte: Acervo Jornal MZL 10.

Evidencia-se, portanto, que os investimentos públicos significativos, que impactam diretamente em Blumenau, não são necessariamente produzidos em escala municipal, mas são também efetuados em escala regional. Os investimentos mitigadores, sobretudo aqueles efetuados na construção de barragens, foram e ainda são fundamentais para a redução dos efeitos e prejuízos decorrentes das enchentes em Blumenau, sobretudo os econômicos, mesmo que isso signifique comprometer a segurança da população dos municípios menores, localizados nas proximidades das barragens.

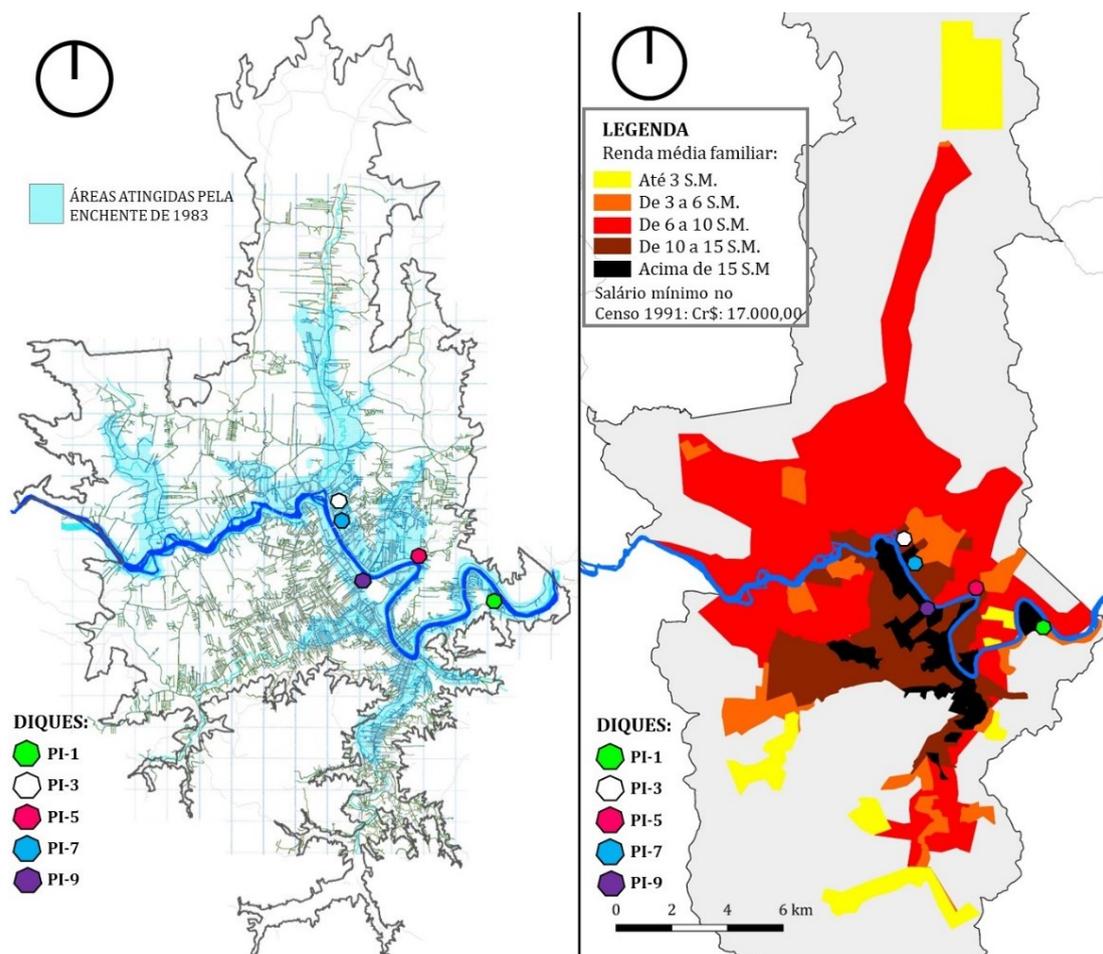
⁴⁰ Segundo denúncias da comunidade Xokleng, várias vezes o governo comandado por Jorginho Mello (PL) descumpriu acordos e enviou a Polícia Militar em peso – incluindo helicóptero –, para “intimidar a aldeia”, especialmente no momento das enchentes, em que a etnia se encontrava com comunicação limitada devido ao mal funcionamento das redes de energia elétrica e cobertura telefônica. Disponível em: <https://www.mzl10.com.br/2023/10/avanco-da-pm-sobre-terra-indigena-gera-novo-foco-de-tensao-na-barragem-de-jose-boiteux/> Acesso em 12 dez 2023.

⁴¹ Disponível em: https://www.nscototal.com.br//colunistas/pedro-machado/barragem-diminuiu-enchente-de-blumenau-em-dois-metros-estima-hidrologo?_gl=undefined Acesso em 12 dez. 2023.

3.4.2 A LOCALIZAÇÃO DOS INVESTIMENTOS MITIGADORES NO ESPAÇO INTRAURBANO

No contexto intraurbano, os investimentos públicos mitigadores de enchentes e enxurradas em Blumenau podem ser traduzidos pela construção de taludes, muros de contenção, drenagens, obras de revitalização urbana e especialmente de diques de contenção, construídos após as grandes enchentes dos anos 1980. Blumenau dispõe de cinco diques, sendo dois deles na região central e três deles no bairro Itoupava Norte, vizinho à região central e conectada a ela pela Via Expressa. Os diques são: Dique da Rua Antônio Treis (PI-1), no bairro Vorstadt; Dique da Rua Santa Efigênia (PI-3), no bairro Itoupava Norte; Dique da Rua 25 de Julho (PI-7) no bairro Itoupava Norte; Dique da Santa Clara (PI-9) no bairro Itoupava Seca, e o Dique Fortaleza (PI-5), na Rua Dois de Setembro, na Itoupava Norte.

Figuras 60 e 61: Áreas atingidas pela enchente de 1983 e localização dos diques no espaço intraurbano de Blumenau



Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados do IBGE (1991) e Frank e Bohn (2018).

Como mostram os mapas das Figuras 60 e 61, todos os diques foram construídos próximos aos setores onde predominavam e ainda predominam as camadas de mais alta renda. Dentre os diques citados, destacam-se o da Fortaleza e o da Rua Antônio Treis. O Dique da Fortaleza (PI-5) teve sua construção iniciada em 1995, mas foi inaugurado apenas em 2014 e tinha como objetivo “enxugar” a água do ribeirão Fortaleza em direção ao rio Itajaí-Açu. A infraestrutura fica localizada na foz do Ribeirão Fortaleza, na rua 2 de Setembro, no bairro Itoupava Norte, a poucos metros do Parque das Orquídeas. Embora seu projeto tenha sido contratado pelos próprios moradores do entorno, a maioria deles moradores do loteamento, a obra foi executada e finalizada por meio de uma parceria entre os governos municipal e estadual (OURIQUES, SACCO e BUENO, 2018).

O Dique da Rua Antônio Treis (PI-1), o único na cidade com capacidade de conter enchentes (os demais são voltados apenas para prevenir enxurradas), está situado no bairro Vorstadt e foi inaugurado em 1992. Assim como o Dique da Fortaleza (PI-5), também foi contratado por iniciativa privada, pelos moradores do City Figueiras, mas as suas manutenções ficaram a cargo do Estado. O principal objetivo do PI-1 era conter as frequentes inundações que assolavam o loteamento, uma vez que está localizado nas margens do rio Itajaí-Açu. No entanto, esse dique possui pouca potência e atende apenas parte da população, cerca de 246 famílias, em sua maioria moradores do City Figueiras⁴².

Os mapas das Figuras 60 e 61 também nos permitem observar a ausência de diques de contenção em áreas onde predominavam as camadas de baixa renda, sobretudo nas regiões norte, leste e sul, que também foram atingidas pelas grandes enchentes (Tabela 07). Além da ausência de investimentos mitigadores, veremos a seguir que essas áreas também eram as mais precárias em relação à infraestrutura urbana.

⁴² Disponível em: <https://digital.camarablu.sc.gov.br/documento/ata-comissao-ordinaria-88-2021-412405> Acesso em 29 fev. 2024.

3.5 ASSOCIAÇÃO ENTRE RENDA, ESPAÇO E ACESSO A SERVIÇOS ESSENCIAIS

Na década de 1980, quando o investimento em habitação social no Brasil foi quase nulo, a taxa de crescimento da população moradora de assentamentos precários triplicou em relação à população urbana em seu conjunto (MARICATO, 1996), fenômeno que, como vimos, se agudizou em Blumenau por conta das grandes enchentes e do processo de reestruturação produtiva.

A relação entre obras urbanas e financiamento de campanha eleitoral feito por empreiteiras vencedoras de licitações tornou-se uma prática cada vez mais comum entre as décadas de 1980 e 1990 (FIX, 2001). O fim da ditadura e o retorno da eleição direta para presidência da república deu início a um novo período na política brasileira: pela primeira vez no Brasil a Constituição Federal passou a contar com um capítulo dedicado ao tema das cidades e incorporar a função social da cidade além da função social da propriedade. Especificamente no campo da política urbana, a Constituição de 1988 reconheceu aos ocupantes da cidade autoconstruída e autourbanizada, como favelas, ocupações e loteamentos das periferias, o direito de acesso pleno aos serviços e equipamentos públicos (ROLNIK, 2015; 2022). Presumia-se, assim, que a distribuição dos investimentos públicos e dos serviços urbanos essenciais passariam a se dar de forma democrática e igualitária.

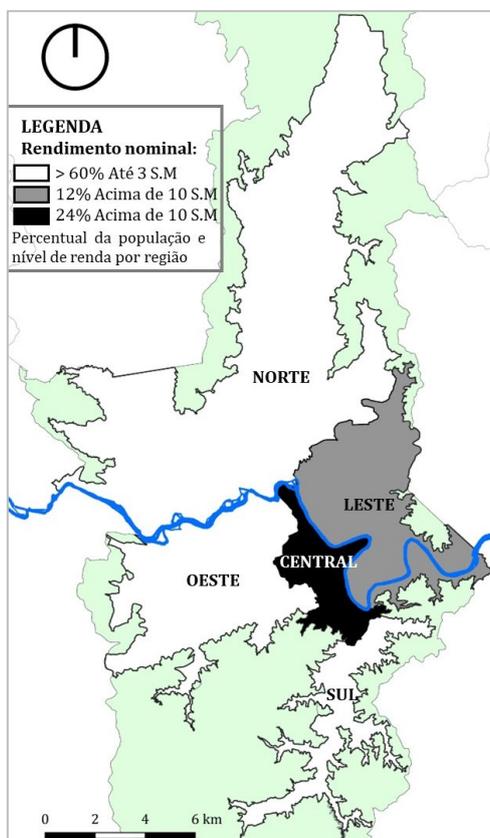
O consumo de bens coletivos, como energia elétrica, água, esgoto e coleta de lixo, diferentemente dos bens privados, não depende apenas da decisão de compra por parte dos indivíduos. O que importa, para se ter esse acesso, é o lugar onde moram, ou seja, a localização, pois “a distribuição espacial das ofertas tem um efeito independente sobre as condições de acesso dos indivíduos” (ARRETCHE, 2015, p. 194). Saneamento, coleta e destinação de lixo, transporte urbano, controle sobre uso e ocupação do solo (quando não há implicação ambiental) são competências municipais no Brasil e a distribuição territorial da provisão desses serviços essenciais tem estreita relação com os recursos da população das áreas por eles servidas ou não (ARRETCHE, 2015). Há, portanto, uma relação entre o rendimento da população e a qualidade do serviço urbano existente na região onde ela vive. Embora o acesso à infraestrutura urbana não envolva desgaste de energia, perda de tempo e possa ser reproduzida pelo trabalho humano, ou seja, não é tão

determinante na estruturação intraurbana quanto a produção das localizações (VILLAÇA, 1998), veremos a seguir quais as regiões pior atendidas por tais infraestruturas em Blumenau, pois se presume que tais regiões são as mais pobres e também aquelas que receberam o menor contingente de investimentos no setor viário.

3.5.1 A DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS SERVIÇOS ESSENCIAIS EM BLUMENAU NOS ANOS 1980 E 1990

Em Blumenau, durante boa parte da década de 1980, cerca de 24,72% da população da região central recebia acima de 10 salários mínimos, o maior índice da cidade, seguida da região leste, com 12,02%. Já nas demais regiões, norte, oeste e sul, o percentual da população que ganhava abaixo de 3 salários mínimos era bastante expressiva: 74,40% na região oeste, especialmente em seu extremo, atual bairro Velha Grande; 61,80% no norte e 61,08% no sul (Figura 62) (VIDOR, 1993).

Figura 62: Distribuição da população por nível de renda (1984-1993)



Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados de Vidor (1993; 1996).

Em relação aos serviços essenciais, e conforme relatório produzido pelo Núcleo de Pesquisas de Planejamento Urbano (NPPU), do Instituto de Pesquisas Sociais (IPS) da FURB, embora a maioria da população considerasse o serviço de abastecimento de água como “bom”, com taxas de aprovação de 64,06% em 1984, e 72,06% em 1996, os percentuais com opinião “ruim” não eram desprezíveis e eram maiores nas regiões norte (20,29%) e sul (34,72%) (VIDOR, 1996).

Foi somente na primeira metade dos anos 1990 que o Serviço Autônomo de Água e Esgoto (SAMAE) iniciou a construção da primeira estação de tratamento de esgotos de Blumenau, inaugurada em 1996, um ano após a conclusão do assentamento dos primeiros 25 quilômetros de rede coletora, em sua totalidade localizada nos bairros da região central (FROTSCHER, 2000). Cabe ainda destacar que Blumenau chegou ao final do século XX com apenas 4% da população atendida pela rede de tratamento de esgoto. Até esse período a cidade era contemplada apenas com esgotamento pluvial, e em relação a esse serviço, cerca de 37,48% da população considerava-o como “ruim” e 62,01% como “bom”. Entretanto, devemos considerar que em alguns locais nem mesmo o esgotamento pluvial existia. As maiores taxas onde não existia esgotamento pluvial também compreendia as áreas periféricas: sul (15,27%), oeste (22,49%) e norte (45,18%) (VIDOR, 1996; FROTSCHER, 2000).

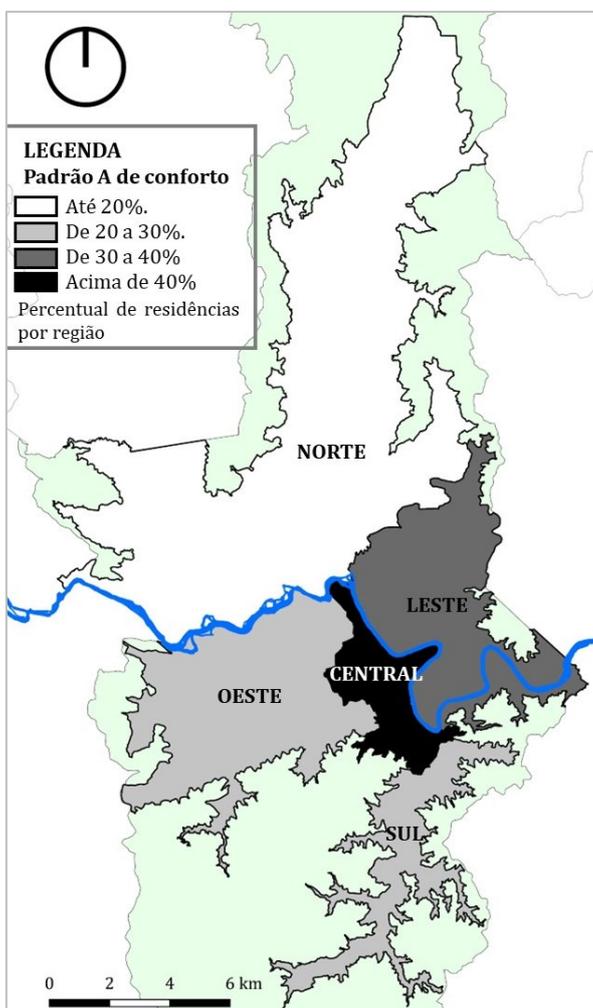
Dentre todos os serviços públicos, a energia elétrica foi o que apresentou maiores índices de queda em relação à qualidade de oferta. A média de 88,47% no conceito “bom” identificada em 1984 baixou para 59,80% em 1996. A região norte apresentou a maior queda na qualidade do serviço, de 95,06% em 1984 para 62,18% em 1993, seguida da região sul, que caiu de 85,04% para 55,12% (VIDOR, 1996).

Significativas transformações também ocorreram no padrão de conforto familiar em Blumenau, quando melhorias foram percebidas, entre 1984 e 1996, com base na disponibilidade de mobiliário, eletrodomésticos e automóveis nas residências. O padrão A⁴³ foi o que teve os maiores acréscimos, em todas as regiões da cidade: a região oeste aumentou de 6,01% para 22,37%; norte de 5,30% para 18,67% e leste

⁴³ O padrão de conforto familiar era definido com base na tabela de “Itens e respectivas pontuações para avaliação do padrão de conforto familiar” elaborada pelo NPPU da FURB. As classificações eram: A= Padrão alto (acima de 90 pontos); B= Padrão médio alto (de 70 a 89 pontos); C= Padrão médio (de 35 a 69 pontos); D= Padrão médio baixo (de 20 a 34 pontos) e E= Padrão baixo (de 0 a 19 pontos).

de 6,97% para 32,47%. A região sul apresentava um total de 22,44% de moradias na faixa A em 1996, enquanto na região central, como mostra a Figura 63, era a que abrigava a maior taxa, de 42,76% (VIDOR, 1996). Conforme Maricato (2011), essas melhorias são reflexo de uma industrialização calcada principalmente nas demandas da expansão capitalista internacional e não nas necessidades básicas do mercado interno, que culminou num quadro onde serviços básicos como saneamento estão ausentes, enquanto bens industriais e modernos, como eletrodomésticos e até mesmo automóveis estão presentes (MARICATO, 2011). Afinal, “sem o automóvel não há como abastecer uma casa na cidade marcada pela urbanização dispersa” (MARICATO, 2011, p. 172).

Figura 63: Localização das residências com padrão de conforto A em Blumenau (1993)

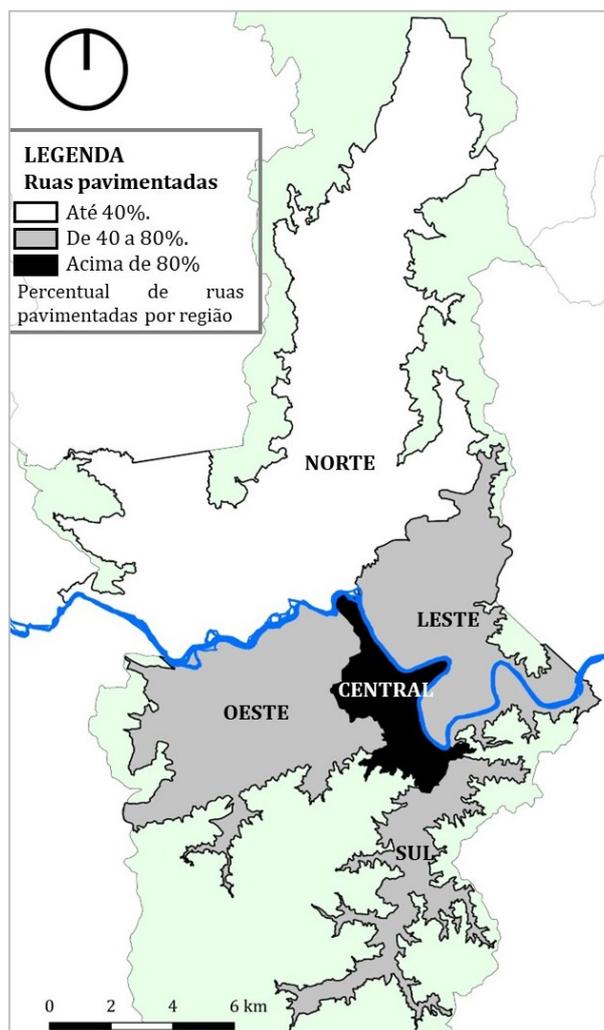


Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados de Vidor (1993).

Destaca-se, ainda, dentre os investimentos em infraestrutura intraurbana ou a ausência deles, o baixo número de ruas pavimentadas em Blumenau em 1993: leste

(49,47%), oeste (47,73%), sul (43,15%) e norte (37,24%). A região central, por outro lado, tinha 80,14% das suas ruas pavimentadas, cuja pavimentação contava com 11,86% de asfalto e 68,28% de paralelepípedo, enquanto as demais regiões da cidade apresentavam menos de 5% de asfalto e em média 40% de paralelepípedo (Figura 64). A urgência na pavimentação era mais sentida pela população das regiões sul (41,35%), norte (51,38%) e leste (46,56%) (VIDOR, 1996).

Figura 64: Localização das ruas pavimentadas em Blumenau (1993)



Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados de Vidor (1993).

Ao confrontarmos os dados e mapas das Figuras 62, 63 e 64, observamos que a distribuição espacial da população por níveis de renda refletiu diretamente na distribuição dos serviços urbanos essenciais entre os anos 1980 e 1990: os bairros mais ricos possuíam melhor infraestrutura. Nesse mesmo período, a PMB expandiu o abastecimento de água e de energia elétrica, mas essa expansão foi concentrada

nas áreas em que já havia alguma cobertura de serviços urbanos nos anos 1970, onde também predominavam as camadas de alta renda, como pudemos observar no capítulo anterior.

O coeficiente de Gini, indicador universal aprovado pela Organização das Nações Unidas (ONU), que mede a desigualdade social, apresentou aumento nesse período: passou de 0,4776 em 1991 para 0,5058 em 2000. Ou seja, ainda que investimentos em serviços públicos essenciais tenham contemplado parte das camadas populares, a desigualdade aumentou em Blumenau.

Os dados apresentados também evidenciam que a década de 1980 de fato não foi uma “década perdida” na área social, como afirmou Vilmar Faria (1992). Houve avanços significativos na cobertura dos serviços urbanos nas duas últimas décadas do século XX, que beneficiaram, em parte, a população mais pobre, sobretudo quando comparados a década de 1970, quando “a ausência de serviços básicos – água, esgoto, energia elétrica – assim como baixos níveis de escolaridade eram generalizados em quase todo o território nacional” (ARRETCHE, 2015, p. 194).

Ainda que abrangentes, os dados também nos permitiram uma análise da localização espacial das vias pavimentadas, fator que se constitui num “significativo indicador para avaliar a distribuição dos investimentos urbanos” e nos permite “avaliar a priorização e privilégios de determinadas áreas urbanas em detrimento de outras” e a “hierarquia na execução dos serviços” (SUGAI, 2015, p. 109), que em Blumenau, como vimos, priorizou a região central em detrimento das demais regiões da cidade. Além da falta de pavimentação, centenas de ruas foram abertas de modo “irregular” em Blumenau entre as décadas de 1980 e 1990, mas identificadas e mapeadas apenas no início dos anos 2000. Essas ruas foram identificadas como “ruas de placa amarela”.

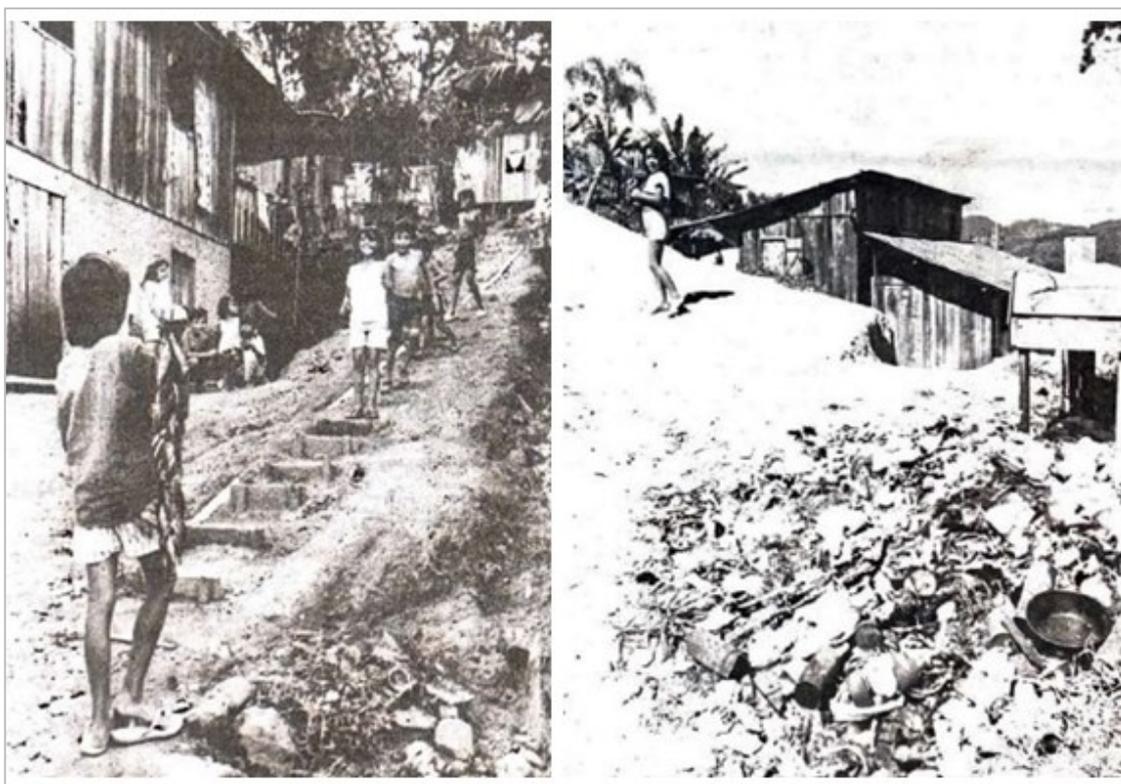
3.5.2 AS RUAS DE PLACA AMARELA

Frente ao acelerado aumento no número de assentamentos precários e de loteamento irregulares identificados pela PMB nas duas últimas décadas do século XX e da necessidade daqueles que habitavam esses locais em deter um endereço

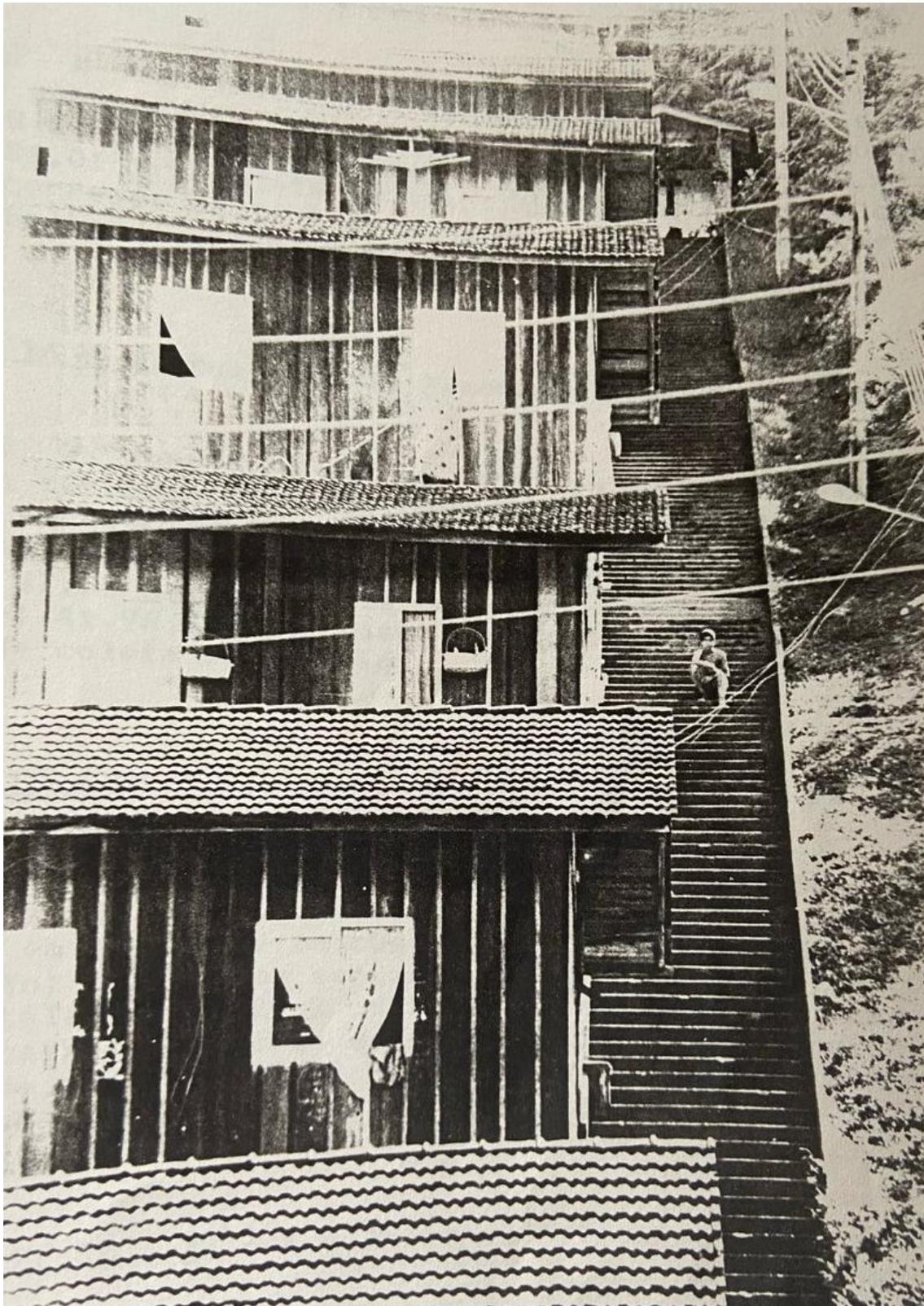
regular, o prefeito Décio Lima (1997-2007), coligado ao Partido dos Trabalhadores (PT), promulgou a Lei Complementar nº 272/2000, que autorizava a colocação de placas amarelas (diferenciando das verdes, que identificavam ruas regulares, e das brancas, que representavam os prolongamentos de vias não oficiais), nominando provisoriamente essas ruas.

Muitas dessas ruas já tinham recebido algum tipo de infraestrutura, como a instalação de rede de energia elétrica e de abastecimento de água antes mesmo da oficialização das políticas implantadas pelo governo de Décio Lima, como aconteceu nos assentamentos Horto Florestal, Morro da Pedreira, Coripós e Rua Araranguá. Outros, no entanto, não contavam nem mesmo com ruas e sim com longas escadarias e com ligações “clandestinas” de infraestrutura, como na Rua Pedro Krauss Sênior e Morro Dona Edith (Figuras 65, 66 e 67).

Figuras 65 e 66: Assentamento na Rua Pedro Krauss (à esquerda) e Morro Dona Edith (à direita), regiões sul e oeste de Blumenau (década de 1980)



Fonte: Acervo Jornal da FURB (1989).

Figura 67: Assentamento precário na Rua Araranguá, região sul de Blumenau (1990)

Fonte: Vidor (1993).

A PMB também previu, através da Lei Municipal nº. 5.751/2001, a manutenção, pavimentação e implantação de rede de esgoto, água e energia elétrica nesses locais.

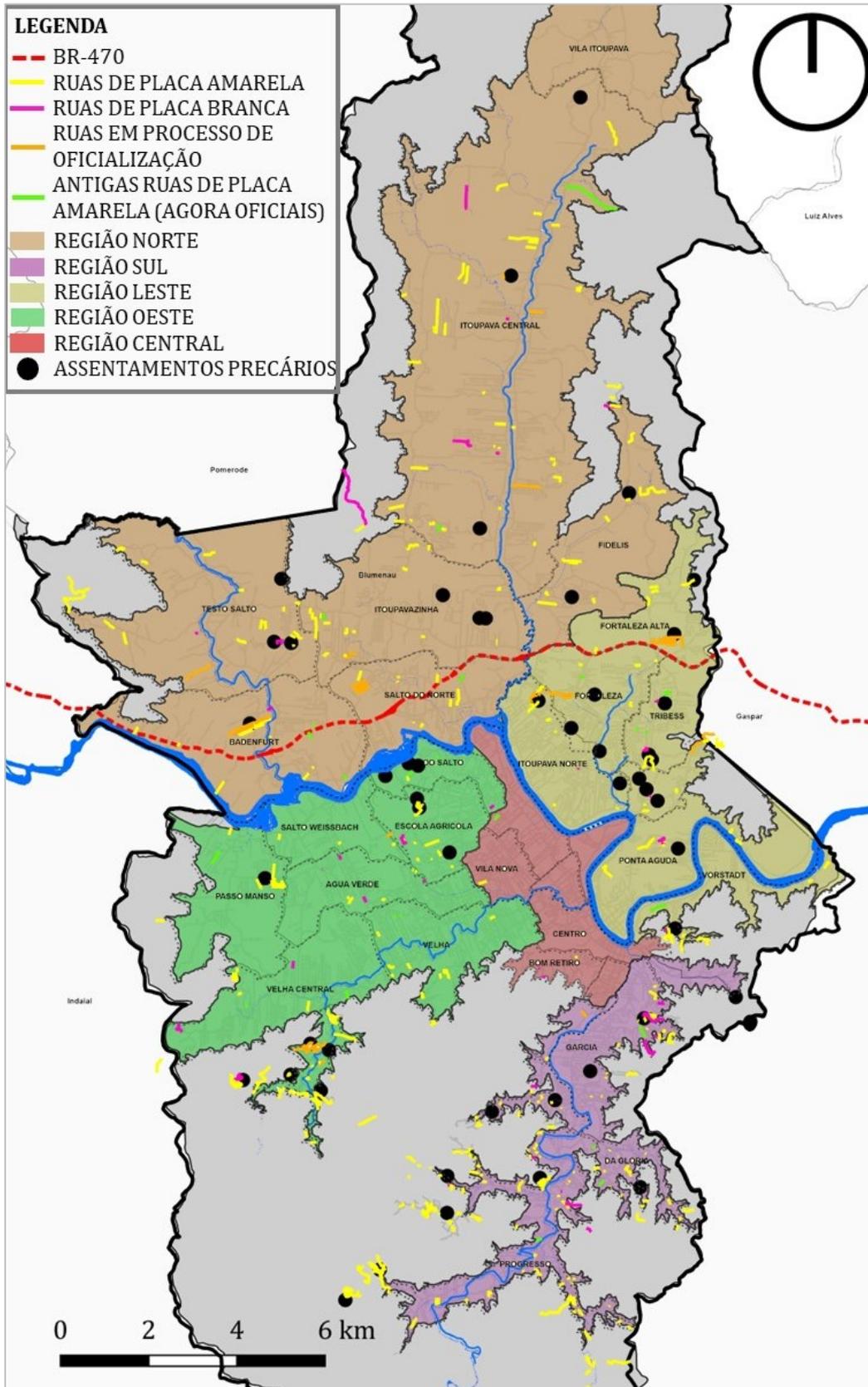
Das 532 ruas de placa amarela existentes em 2003, apenas 2 delas estavam localizadas na região central, ou seja, 0,38% do total, enquanto 179 delas, cerca de 33,65% do total, se concentravam na região sul; 26,32% na região norte, 20,11% na região leste e 19,55% na região oeste (Tabela 12). Previa-se, durante o primeiro governo petista da história política do município, que as referidas legislações promoveriam dignidade de acesso a infraestrutura e serviços básicos à população de baixa renda que nelas residiam. No entanto, em 2005, o Ministério Público do Estado de Santa Catarina (MPSC) entrou com ação contra o prefeito Décio Lima, alegando que a regularização destes espaços promoveria uma “orgia de loteamentos” na cidade.⁴⁴ Assim, a PMB se viu obrigada a recuar e desde então as melhorias na infraestrutura de muitas dessas ruas aconteceram – e ainda acontecem – em ritmo demasiadamente lento.⁴⁵

Conforme o mapa da Figura 68, praticamente todas as ruas de placa amarela, identificadas em 2003 – a maioria delas já existentes desde as décadas de 1980 e 1990 – estavam localizadas dentro dos assentamentos precários do município, onde o rendimento nominal médio da maioria das famílias era de menos de 3 salários mínimos em 1991 e 2000. Apesar de a regularização de algumas dessas vias ter acontecido entre 2003 e 2016 e outras estarem em processo de regularização, a maioria delas ainda se encontra em caráter irregular e predominam nos assentamentos precários (Figuras 68 e 69) (PREFEITURA MUNICIPAL DE BLUMENAU, 2017).

⁴⁴ O Ministério Público do Estado de Santa Catarina (MPSC) entrou com ação contra a Prefeitura de Blumenau, alegando a inconstitucionalidade das Leis Municipais nº 272/2000 e nº 5.751/2001, o que foi acatado pelo Tribunal Estadual de Justiça, que julgou como inconstitucionais as referidas leis, cessando sua efetividade. Em sua defesa, o então prefeito de Blumenau, Décio Lima, afirmou que “a Lei Complementar nº 273/2000 não possui o condão de provocar a regularização de vias abertas sem aprovação do Poder Público Municipal, objetivando apenas proporcionar aos moradores um endereço certo e determinado” e “as providências nela previstas não regularizam os loteamentos e os desmembramentos realizados ilegalmente”. Em sua defesa, o MPSC afirmava que a PMB, em seus ordenamentos, estaria confrontando a Constituição Estadual e Federal, uma vez que estaria “regularizando vias públicas sem a mínima condição de possuírem tal status”, bem como por não demonstrar “qualquer obediência às normas ou ao planejamento urbanístico”. Além disso, o MPSC alegou que, apesar de tais emendas denotarem sensibilidade social, caso não fossem obstaculizadas, estariam suscetíveis a promover uma “orgia de loteamentos” (PREFEITURA MUNICIPAL DE BLUMENAU, 2016aa, p. 24).

⁴⁵ Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/noticias/ruas-de-placas-amarelas-voltam-ao-centro-de-discussao-em-blumenau> Acesso em 19 mar. 2024.

Figura 68: Localização das ruas de placa amarela em Blumenau (2003)



Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados de PREFEITURA MUNICIPAL DE BLUMENAU (2017).

Figura 69: Rua de placa amarela no Morro da Figueira, região oeste

Fonte: Acervo Jornal Mesorregional (2020).

3.6 CONCLUSÃO DO CAPÍTULO

Se no capítulo 02 vimos que a classe dominante produziu para si as melhores localizações da cidade – a região central – com o apoio de grandes investimentos no setor viário, neste capítulo pudemos observar a sua permanência nesse espaço. Nem mesmo as grandes enchentes e o processo de reestruturação produtiva foram suficientes para promover o seu deslocamento para outras regiões da cidade.

O capítulo evidenciou que os impactos ambientais não interferiram tanto na indústria quanto interferiram no setor da moradia. Vimos que, frente às enchentes e à crise econômica, o capital industrial conseguiu recuperar-se da crise através do processo de reestruturação produtiva. As camadas de alta renda, frente às grandes enchentes e mantendo o controle do Estado, conseguiram permanecer na sua área de interesse, a região central, fato que se deu sobretudo por conta da verticalização. A expansão horizontal das elites teria certamente acontecido se não fossem as barreiras constituídas pelos morros, que limitaram essa manifestação espacial.

As camadas populares, por outro lado, não tiveram a mesma chance. Enquanto o capital industrial se reerguia, se descentralizava e também terceirizava sua produção – o que culminou no surgimento de centenas de indústrias de pequeno porte em Blumenau –, as camadas de baixa renda se viraram como puderam: tiveram que buscar moradia em terras mais seguras e que não fossem do interesse do capital imobiliário, pois não tinham condições econômicas e políticas de disputar as melhores localizações com a classe dominante. Essas novas moradias estavam localizadas, em sua maioria, nas regiões norte e oeste. Não podemos culpabilizar as camadas populares pela localização onde residem em Blumenau, afinal, como vimos, não se trata de uma escolha e sim de uma imposição, uma consequência (também) da falta de políticas públicas efetivas e democráticas. A necessária e vital busca por essas localizações, ignoradas pelo mercado, aconteceram sem o apoio do Estado, pois não havia uma política habitacional que saísse dos papéis e se efetivasse no município, o que resultou na produção de diversos assentamentos precários, transformando a paisagem urbana de áreas até então pouco adensadas em Blumenau.

Essas regiões para onde as camadas de mais baixa renda se deslocaram, sobretudo a norte e oeste, eram também as regiões com as piores infraestruturas urbanas e que historicamente recebiam poucos investimentos públicos viários. A baixa qualidade não se dava apenas na infraestrutura, mas também na própria moradia, muitas vezes autoconstruída por meio de materiais doados ou recolhidos. O grande contingente populacional e a necessidade de novas moradias exigiram a abertura de diversas novas ruas, muitas das quais ainda permanecem sendo consideradas como irregulares. Sobre essas ruas irregulares, entendemos aqui que ao oficializá-las, o Estado também estaria oficializando a sua responsabilidade sobre elas, o que justifica, em parte, o fato de sua regularização acontecer a passos (muito) lentos. As desigualdades socioespaciais, que já eram significativas muito antes dos anos 1980 em Blumenau, ampliaram-se nas duas últimas décadas do século XX. No entanto, como apresentamos neste capítulo, a explicitação dessas desigualdades é impedida pela morfologia da cidade.

Embora diversas indústrias tenham surgido no período de reestruturação produtiva, às vezes perto dos setores urbanos mais pobres, a maioria delas era de pequeno

porte e certamente não dava conta da demanda de mão de obra disponível nesses locais, ainda mais se considerarmos o grande exército de reserva que o processo de reestruturação produtiva criou em Blumenau. Havia, portanto, uma necessidade de deslocamento das camadas de mais baixa renda até a área que concentrava mais empregos, ou seja, até a região central, o que aprofundou ainda mais as desigualdades socioespaciais no período 1980-1999.

Não há como negar que, entre arriscar sofrer com novas enchentes e não ter um lugar para morar, a alternativa de se produzir moradias em áreas distantes da região central não poderia ser todo ruim, afinal, haveria um teto para se abrigar e, principalmente, localizado em uma área considerada mais segura, livre de enchentes e deslizamento de encostas. Entretanto, o fato de se localizar distante da região onde predominavam os empregos dos setores secundário e terciário, das melhores condições de deslocamento, do centro administrativo, dos grandes hospitais e da área onde se concentravam os investimentos públicos viários mais significativos, denotam mais uma vez a derrota das camadas populares pela classe dominante na disputa pelas melhores localizações. Essa disputa se torna ainda mais difícil para os mais pobres, pois em Blumenau não se disputa pelas melhores localizações apenas com a residência da burguesia, mas também com as suas indústrias.



Figuras 70, 71, 72, 73, 74 e 75: Destruição causada pela grande enchente de 1983 em Blumenau **Fonte:** Acervo Jornal de Santa Catarina.



Figura 76: Indústria Cremer, no bairro Itoupava Seca, região central (década de 1990) **Fonte:** Acervo Antigamente em Blumenau.



Figura 77: Assentamento Horto Florestal, região oeste de Blumenau (1994) **Fonte:** Acervo Angelina Wittmann.

4º CAPÍTULO

SEGREGAÇÃO E DESIGUALDADES: BLUMENAU NO INÍCIO DO SÉCULO XXI (2000-2023)

Com a promulgação da Constituição Federal de 1988, os artigos 182 e 183 introduziram uma série de ferramentas inovadoras destinadas a assegurar, em cada município brasileiro, o direito à cidade e a defender a função social da cidade e da propriedade. Conforme essa disposição constitucional, os municípios passaram a desempenhar um papel crucial na responsabilidade pela implementação dessa política urbana. No entanto, para que esses instrumentos, delineados nos artigos 182 e 183, pudessem ser efetivamente aplicados, era necessária uma regulamentação federal. Essa regulamentação só foi estabelecida em 2001, com a promulgação da Lei nº 10.257, conhecida como Estatuto da Cidade (MARICATO, 2011).

A aprovação do Estatuto da Cidade proporcionou aos municípios a oportunidade de utilizar adequadamente os novos instrumentos urbanísticos, contribuindo para uma cidade mais justa e sustentável. É importante ressaltar que a Lei nº 10.257/01 por si só não resolve os problemas urbanos históricos e crônicos. No entanto, com essa

nova legislação, os municípios têm a chance de desempenhar de maneira mais eficiente e ativa seu papel como agentes responsáveis pela formulação, implementação e avaliação da política urbana. Isso possibilita que todos os residentes de nossas cidades participem efetivamente desse processo e sejam beneficiados por suas iniciativas justas. Essa chance, entretanto, não foi aproveitada pelo Poder Público Municipal de Blumenau, ao menos não de modo a beneficiar as camadas de alta renda. Conforme Back (2004, p. 236), o uso dos instrumentos de política urbana do Estatuto da Cidade em Blumenau “não está assegurando o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade, mas sim contribuindo ainda mais, para o aumento da segregação social e espacial do município”. Como bem destaca Maricato (2011, p. 189), é comum que a aplicação do Estatuto da cidade ocorra de forma inversa ao motivo que o inspirou, “isto é, na prática, afirma-se a concentração da propriedade e a exclusão ou despejo dos pobres”.

Embora não se constitua objetivo deste trabalho, é importante destacarmos que a segregação socioespacial em Blumenau também é promovida por meio de políticas públicas (ou a ausência delas) e pela má aplicabilidade dos instrumentos urbanísticos (BACK, 2004). Concomitante a esse cenário, o início do século XXI em Blumenau também foi marcado pela ocorrência do desastre socioambiental de 2008, que, como veremos a seguir, reforçou um processo de segregação espacial já em curso no município.

4.1 O DESASTRE DE 2008

Em novembro de 2008, ano marcado por um intenso “processo de transformação da dinâmica do capitalismo” no mundo todo (TONELO, 2021, p. 4), Blumenau foi atingida pelo maior desastre socioambiental de sua história, que impactou diversas regiões da cidade. De acordo com Siebert (2018), o desastre de 2008⁴⁶ trouxe à tona

⁴⁶ “O evento foi alvo de atenção da imprensa nacional e internacional durante semanas e recebeu diferentes denominações, tais como calamidade, tragédia, hecatombe, catástrofe e desastre”. Com exceção da expressão hecatombe, que não parece adequada para definir o evento de novembro, as demais expressam bem o ocorrido, sendo que o termo “desastre” sintetiza os demais, pois contempla a ideia de calamidade, tragédia e catástrofe (MATTEDI et al, 2009, p. 14).

a histórica e grave questão da ocupação das encostas de morros e áreas de preservação ambiental em Blumenau.

O desastre foi noticiado como um evento natural, calamitoso e trágico, “diante do qual o ser humano nada, ou muito pouco, pode fazer”, onde “prevaleceu a sensação de impotência ante as forças da natureza” (MATTEDI et al, 2009, p. 15). Desconsiderou-se, nos discursos da administração pública e dos meios de comunicação, que o modelo de ocupação urbana de Blumenau sempre buscou adaptar a natureza às suas necessidades, sem aceitar limitações ao crescimento urbano (FRANK; SEVEGNANI, 2009). As recorrentes inundações e enxurradas se incorporaram ao cotidiano de Blumenau, ao passo que a comunidade adquiriu familiaridade em conviver com elas. Conforme Siebert (2018, p. 330), assim como as grandes enchentes de 1983 e 1984, o desastre de 2008 também foi enfrentado como um “inimigo conhecido”.

A dimensão do desastre socioambiental⁴⁷ de 2008, entretanto, impôs novos aprendizados para a sobrevivência: foram aproximadamente 500mm de chuva em um período de menos de 48 horas, que somados a outros dias de intensas chuvas, saturou o solo e diminuiu sua resistência, resultando em dezenas de deslizamentos de encostas no município (SIEBERT, 2018). O resultado foi um desastre de dimensão jamais vista em Blumenau: 1/3 da população foi afetada (cerca de 103 mil pessoas), 5.209 ficaram desabrigadas (perderam suas casas e foram para abrigos), 25 mil foram desalojados (alojaram-se em casas de vizinhos, parentes ou amigos), 2.383 ficaram feridas e 24 perderam a vida. Mais de 18 mil casas, 38 unidades de saúde, 61 unidades de ensino e centenas de quilômetros de rodovias foram danificadas pelos deslizamentos e inundações (FRANK; SEVEGNANI, 2009).

Embora o desastre tenha afetado praticamente todo o município, inclusive áreas onde predominam as elites, como o bairro Jardim Blumenau (Figura 78), as famílias mais atingidas foram, em sua maioria, as mais pobres e que residiam em assentamentos precários do município (Figuras 79, 80, 81 e 82), acolhidas

⁴⁷ “Desastres socioambientais são ocasionados por inundações e escorregamentos, ou pelo seu efeito combinado, são fenômenos socioambientais. São os fenômenos que se estabelecem nos pontos de intersecção entre a sociedade e a natureza. Para caracterizar fenômenos socioambientais, precisamos considerar tanto os fatores naturais quanto os fatores sociais” (MATTEDI et al, 2009, p. 16).

emergencialmente em abrigos temporários (escolas, creches, ginásios de esporte, etc.) organizados pela Defesa Civil, que procurou naquele momento manter as famílias próximo de suas antigas casas (ZANLUCA, 2010).

Figura 78: Deslizamento de encostas no bairro Jardim Blumenau, região central da cidade (2008)



Fonte: Jornal O Município Blumenau

Figuras 79, 80, 81 e 82: Deslizamento de encostas em assentamentos precários de Blumenau (2008)



Morro da Coripós – bairro Escola Agrícola – Região Oeste



Rua Araranguá – bairro Garcia – Região Sul



Rua Pedro Krauss – bairro Vorstadt – Região Leste



Morro da Garuva – bairro Ribeirão Fresco – Região Sul

Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Blumenau e Samagaia (2010).

4.2 O PROGRAMA MINHA CASA, MINHA VIDA COMO RESPOSTA AOS DESABRIGADOS PELO DESASTRE

Diante da crise de 2007-2008⁴⁸, o governo brasileiro adotou medidas de enfrentamento visando diminuir o seu efeito em território nacional. Uma das alternativas foi a criação do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV). Surgido num período em que se tentava abandonar as políticas neoliberais e aumentar os investimentos públicos em infraestrutura social e urbana (MARICATO, 2011), foi a partir do PMCMV que a administração pública municipal de Blumenau decidiu que se daria a oferta de moradias para as famílias atingidas (PEIXER, 2014).

Conforme Melazzo (2013), o PMCMV se tornou um grande impulsionador da produção imobiliária no Brasil que, inicialmente lançado como uma política anticrise, acabou ampliando o volume de crédito e subsídios para aquisição e produção de moradias. Para Royer (2014, p. 26), o PMCMV, ao invés de resolver os problemas de déficit habitacional, ampliou o espaço urbano enquanto mercadoria, fazendo da habitação e do crédito habitacional serviços de acumulação de capital, de modo que os instrumentos de crédito se transformassem no “objetivo principal da política habitacional, independentemente de sua adequação para atacar o problema”.

Para Rolnik (2015), trata-se da transformação da economia política de habitação em componente pela qual se ordena o capitalismo contemporâneo, marcado pela predominância das finanças e do capital fictício, bem como pelo controle progressivo da extração de renda sobre o capital produtivo, ou seja, a financeirização. A tomada das políticas habitacionais pelo mercado financeiro causou mudanças nas dinâmicas territoriais. A financeirização da produção da moradia é um processo em que há um

⁴⁸ Cabe aqui algumas palavras sobre os efeitos da crise econômica internacional de 2007-2008. Conforme Harvey (2024, p. 38, grifo do autor), a crise de 2007-2008 promoveu “um *crash* nos mercados imobiliários” e milhares de famílias perderam suas casas em todo o mundo. Foi a partir desse colapso financeiro – os ultrarricos estavam enriquecendo cada vez mais e havia um abismo entres o poder de compra dos mais ricos e dos mais pobres –, “quando o governo socorreu os bancos” e “entregou tudo a eles” que “todo mundo começou ver que quem estava se beneficiando eram os ultrarricos”. Embora a crise tenha contribuído para a perda da legitimidade política do projeto neoliberal, que por sinal vinha e ainda vem sendo bem-sucedido desde os anos 1970, “o favorecimento continuado dos ultrarricos nas políticas do governo” ainda se faz (muito) presente na economia e na política internacional, sendo essencial para o processo de acumulação da classe dominante (TONELO, 2021).

“domínio crescente de atores, mercados, práticas, narrativas e subjetividades financeiros em várias escalas, o que resulta na transformação estrutural de economias, empresas, Estados e grupos familiares” (ROLNIK, 2015, p.27).

Esse movimento de financeirização da política habitacional teve diversos efeitos na economia, na política e também no espaço urbano (ROYER, 2014), dentre eles o aumento das discontinuidades no tecido urbano, que se configurou em uma dispersão urbana, resultante de um processo amplo de urbanização difusa, caracterizado pelo elevado crescimento territorial e pela discontinuidade territorial, que contribuiu na ampliação da segmentação social (SPOSITO e GÓES, 2013). Por um lado, se apresentam os “condomínios fechados”, baseados nos preceitos de sustentabilidade, exclusividade e segurança, tidos como objetos de consumo das camadas de mais alta renda, que se revelam como uma das representações da autosegregação daqueles que detém poder econômico para adquiri-la (PÁDUA, 2015). Por outro, se produz de forma dispersa no espaço urbano a moradia das camadas populares, como, por exemplo, as produzidas através do PMCMV Faixa 1, distante da região central e mais bem equipada. Esse distanciamento acarreta necessidade de se onerar os cofres públicos, uma vez que haverá a necessidade de produção de toda uma infraestrutura para atender os moradores, como abastecimento de água, saneamento, energia, transporte público, equipamentos de saúde, educação, entre outros. Assim, são representadas as novas facetas das grandes e médias cidades brasileiras (SPOSITO, 2004; ROYER, 2014).

4.2.1 A LOCALIZAÇÃO DO PMCMV EM BLUMENAU

O Plano Habitacional de Interesse Social de 2007, em seu Art. 5 da Lei Municipal 7.208/07, delimitava algumas áreas da região central de Blumenau como Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS)⁴⁹ e discursava sobre “induzir o repovoamento

⁴⁹ As Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) são instrumentos da política urbana previstos pelo Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001) e adotados por diversos municípios brasileiros através de seus Planos Diretores. Essas zonas têm o objetivo de demarcar áreas onde as populações mais pobres devem residir, podendo receber denominações variadas, como Áreas de Especial Interesse Social (AEIS) conforme legislação municipal. Os tipos de ZEIS incluem as de regularização, que buscam legalizar assentamentos populares precários, e as de vazios, destinadas à construção de habitações para famílias de baixa renda em áreas subutilizadas. Originadas no movimento pela Reforma Urbana,

das áreas centrais ociosas e vazias para produção de habitação popular, otimizando a infraestrutura urbana existente”. No entanto, as regiões norte e oeste de Blumenau, até então dispostas de significativos vazios urbanos, foram os locais escolhidos pelo Estado para a construção das novas moradias dos desabrigados pelo desastre. A opção de viver na região central de Blumenau sequer existiu e todos os dez terrenos destinados à produção de conjuntos habitacionais para os atingidos pelo desastre, através do PMCMV Faixa 1, estavam em áreas livres de enchente e deslizamento de encostas, mas significativamente distantes da região central (Figura 83), o que nos revela que o PMCMV aconteceu “sem obedecer a uma orientação pública, mas a lógica do mercado” (MARICATO, 2011, p. 63-69).

Figura 83: Localização dos Conjuntos do PMCMV Faixa 1 em Blumenau



Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de Peixer (2014).

as ZEIS representam uma conquista social das lutas populares pelo acesso à terra e à cidade, embora sua aplicação e resultados práticos tenham evoluído ao longo dos anos em diferentes cidades do Brasil. Sobre as ZEIS, devemos destacar os diversos estudos elaborados pela FAUUSP que apontam que este instrumento nada mais pretende do que a “produção capitalista da moradia social”, e que o mesmo não tem se revelado uma ferramenta bem-sucedida, seja porque o mercado não responde nem mesmo às necessidades de moradia da classe média, seja porque o déficit é gigantesco e predominante nas faixas de renda extremamente baixas, seja ainda por puro e simples preconceito social e econômico, uma vez que a proximidade da moradia pobre desvaloriza qualquer empreendimento imobiliário (MARICATO, 2011, p. 157).

A ausência de preocupação do Estado sobre como as famílias poderiam ou não recuperar suas vidas através do PMCMV fica clara quando observamos que 13,10% do total das famílias atingidas pelo desastre de 2008 residiam na região central e que nela não foi construída nenhuma moradia pelo programa (Tabela 13). Por outro lado, a região norte, desprovida de equipamentos urbanos significativos, foi a que recebeu o maior número de unidades habitacionais, um total de 836 apartamentos, o que correspondia a 45,83% do total produzido no município (PEIXER, 2014). Esses dados evidenciam que o programa se lançava na contracorrente da legislação e indicava um caminho contrário àquele apontado por Rolnik (2010), de que “é possível produzir habitação de interesse social em zonas consolidadas e centrais da cidade” (ROLNIK, 2010, p. 12). Além disso, o fato de as famílias desabrigadas terem que deixar de morar nos seus bairros – mesmo havendo terras urbanizáveis nesses locais – e se verem obrigadas a morar em determinado setor, distante das melhores localizações, evidencia um processo de “segregação involuntária”, inclusive produzida pelo próprio Estado. Nas palavras de Harvey (1980, p. 146), “o rico pode dominar o espaço enquanto o pobre está aprisionado nele”.

O tratamento dos desabrigados apenas como vítimas e não como interlocutores das políticas públicas levou à criação do Movimento dos Atingidos pelo Desastre (MAD), que se recusando a permanecer nos abrigos provisórios, ocupou uma área pública localizada no bairro Ribeirão Fresco, há poucos quilômetros do Centro, e que já consta no mapa dos 55 assentamentos precários existentes no município (PMHIS, 2011; SIEBERT, 2018). Para Samagaia (2010, p. 229), o MAD colocou em questão a situação em que se encontravam os vitimados pelo desastre, pela pobreza local e “pela omissão histórica dos governantes no que se refere à provisão de moradias ou, mais especificamente, à política habitacional”.

De acordo com Peixer (2014), mais de 70% dos moradores do residencial Parque da Lagoa, produzido na região norte de Blumenau, residiam em outras áreas da cidade antes do desastre, enquanto no Residencial Parque Paraíso, localizado no bairro Passo Manso, região oeste, essa taxa é de 41%. Esses números confirmam, ao menos no que diz respeito à definição da localização dos conjuntos habitacionais, que não houve participação das famílias atingidas nesse processo – se houve, foram

ignorados –, revelando a ignorância do poder público frente àqueles que seriam os futuros usuários desses espaços.

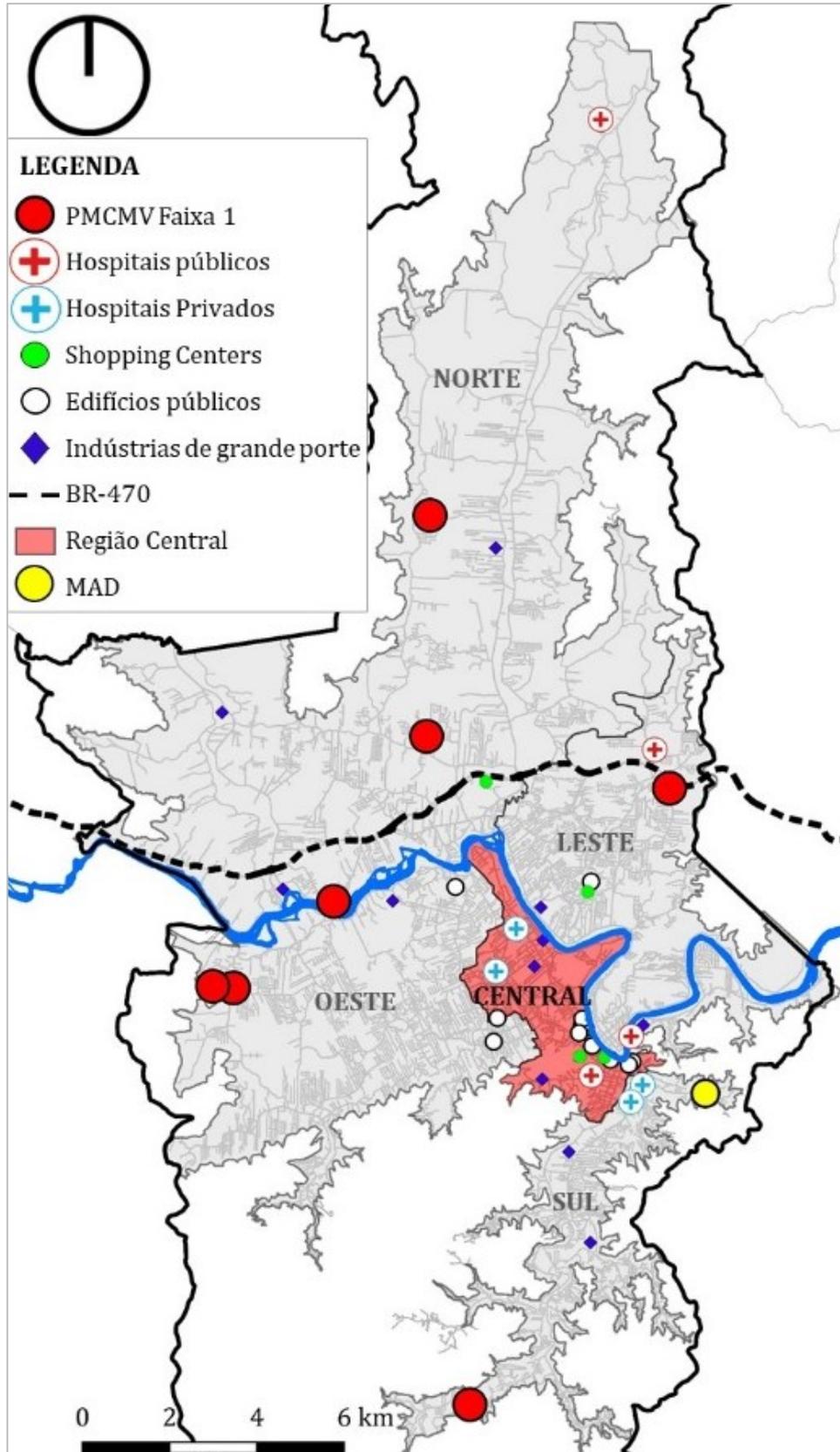
Cabe destacar que, mesmo distantes da região central, alguns equipamentos de suporte, como unidades de saúde, centros de educação infantil e escolas de ensino fundamental, se fazem presentes nas proximidades desses conjuntos habitacionais. No entanto, a região central permanecia (e ainda permanece) abrigando a maior variedade de funções fundamentais, como hospitais, aparelhos do Estado, serviços, comércios e até mesmo empregos no setor secundário (Quadro 01 e Figura 84).

Quadro 01: Distância entre equipamentos urbanos e conjuntos habitacionais do PMCMV Faixa 1 de Blumenau

EQUIPAMENTO	RESIDENCIAIS DO PMCMV FAIXA 1 EM BLUMENAU							
	PARQUE DA LAGOA	PARQUE PARAÍSO	NOVO HAMBURGO	NOVA CASA	NOVO LAR	MORADA DAS PAINEIRAS	MORADA DAS NASCENTES	
	DISTÂNCIA APROXIMADA							
Distância dos residenciais ao centro administrativo da cidade	12,00 km	10,00 km	11,10 km	16,70 km	7,90 km	11,50 km	13,40 km	
Terminal Municipal de Ônibus (mais próximo)	4,50 km	6,30 km	4,80 km	3,60 km	3,10 km	3,40 km	6,50 km	
Hospitais	Hosp. Santa Isabel	12,00 km	10,00 km	14,00 km	19,40 km	9,20 km	12,80 km	13,10 km
	Hosp. Santo Antônio	16,00 km	16,80 km	12,70 km	18,40 km	8,80 km	15,70 km	12,30 km
	Hosp. Santa Catarina	14,00 km	12,80 km	12,80 km	18,50 km	10,10 km	15,80 km	11,10 km
	Hosp. Misericórdia	18,00 km	26,30 km	22,50 km	12,10 km	19,80 km	27,20 km	38,60 km
Unidade de Saúde (mais próxima)	5,90 km	0,60 km	2,60 km	2,90 km	0,80 km	0,75 km	1,40 km	
Centro de Educação Infantil (mais próximo)	0,094 km	1,00 km	1,90 km	1,00 km	0,75 km	0,40 km	1,50 km	
Escola Municipal de Ensino Fundamental (mais próxima)	1,50 km	1,40 km	1,60 km	2,20 km	1,10 km	2,40 km	2,00 km	
Escola Estadual de Ensino Médio (mais próxima)	5,50 km	1,70 km	5,50 km	3,90 km	2,80 km	1,20 km	3,90 km	

Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados de Peixer (2014) e Google Maps (2023).

Figura 84: Localização dos hospitais, shoppings, indústrias de grande porte e edificações públicas de Blumenau



Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

As vantagens dessas localizações – a região central de Blumenau – não se estendem aos moradores dos residenciais do PMCMV Faixa 1 e acessá-las demanda maiores custos e tempo de deslocamento por parte das camadas de mais baixa renda, evidenciando uma grande desvantagem locacional das famílias que vivem nesses espaços. Convém reiterar que:

"As condições de transportes se referem principalmente a tempo e custo despendidos no deslocamento. Este último, por seu lado, nunca deve ser reduzido ao preço de combustível, gastos com veículo ou à tarifa, no caso dos transportes públicos. O custo deve ser, ainda, sempre relativo, principalmente à renda familiar. Por outro lado, o tempo de deslocamento é crucial. Tempos gastos em deslocamento, tempos de espera, opções e alternativas de transporte, etc. pesam muito sobre o tempo e as condições de deslocamento" (VILLAÇA, 1998, p. 181).

Dentre os equipamentos urbanos citados e mapeados na Figura 84, destaca-se, sobretudo, a localização dos hospitais, que “também contribui para revelar os desequilíbrios na sua distribuição espacial e a desigualdade no acesso aos serviços hospitalares pelas camadas populares” (SUGAI, 2015, p. 119). A investigação sobre a localização dos edifícios hospitalares de Blumenau evidencia o histórico privilégio concedido à região central em relação às demais áreas do município.⁵⁰ Dos quatro hospitais públicos existentes no município, dois deles, ou seja, 50% do total, estão localizados na região central: Hospital Santo Antonio (1874) e Santa Isabel (1909). Os outros dois, o Hospital Misericórdia (1940) e o Universitário (2012), ambos de menor porte, estão localizados nas regiões norte e leste, respectivamente, sendo o primeiro na Vila Itoupava e o segundo na Fortaleza Alta. Há também o Hospital Santa Catarina (1920), pertencente à rede privada, localizado também na região central (Figura 84).

Outro ponto a ser destacado é a metragem dos apartamentos entregues pelo PMCMV Faixa 1 em Blumenau, de no máximo 42m², que não considerou o tamanho das famílias nem mesmo a possibilidade de aumento futuro no número de habitantes

⁵⁰ Conforme Sugai (2015, p. 120), a partir das décadas de 1980 e 1990, “a localização dos hospitais públicos adquire ainda maior importância para as classes populares devido às políticas de incentivo à privatização da assistência médico-hospitalar e à redução dos investimentos em políticas sociais”. Em Blumenau apenas o Hospital Universitário foi construído após esse período, o que evidencia que essas instituições, sobretudo as de grande porte, vêm sendo historicamente localizadas e concentradas próximo às áreas residenciais das camadas de alta renda, apesar de gerarem repercussões espaciais e sociais teoricamente negativas – intenso trânsito de carros, ambulâncias, caminhões de carga e de serviço –, na lógica do mercado imobiliário que rege essas áreas residenciais.

por moradia. Além disso, a baixa qualidade do material utilizado contribuiu para a rápida degradação dos conjuntos habitacionais (PEIXER, 2014).

Se, conforme Lefebvre (2001, p. 23), habitar significa “participar de uma vida social, de uma comunidade, aldeia ou cidade”, fica claro que o PMCMV acentuou as desigualdades socioespaciais em Blumenau, pois a localização dos conjuntos habitacionais, escolhida pelo Estado, afastou ainda mais as camadas populares da região central, a com maior e melhor infraestrutura da cidade. Esse distanciamento implica diretamente em maiores custos para essa população participar da vida urbana, sobretudo em relação aos deslocamentos para trabalhar, estudar e recrear, ou seja, habitar a cidade. Conforme Lefebvre (2001), não basta a disponibilidade da habitação em seu sentido bruto, é preciso criar condições para o exercício do direito à cidade, compreendido como direito à vida urbana, ao habitat e ao habitar.

4.2.2 REPERCUSSÕES NA ÁREA CONURBADA

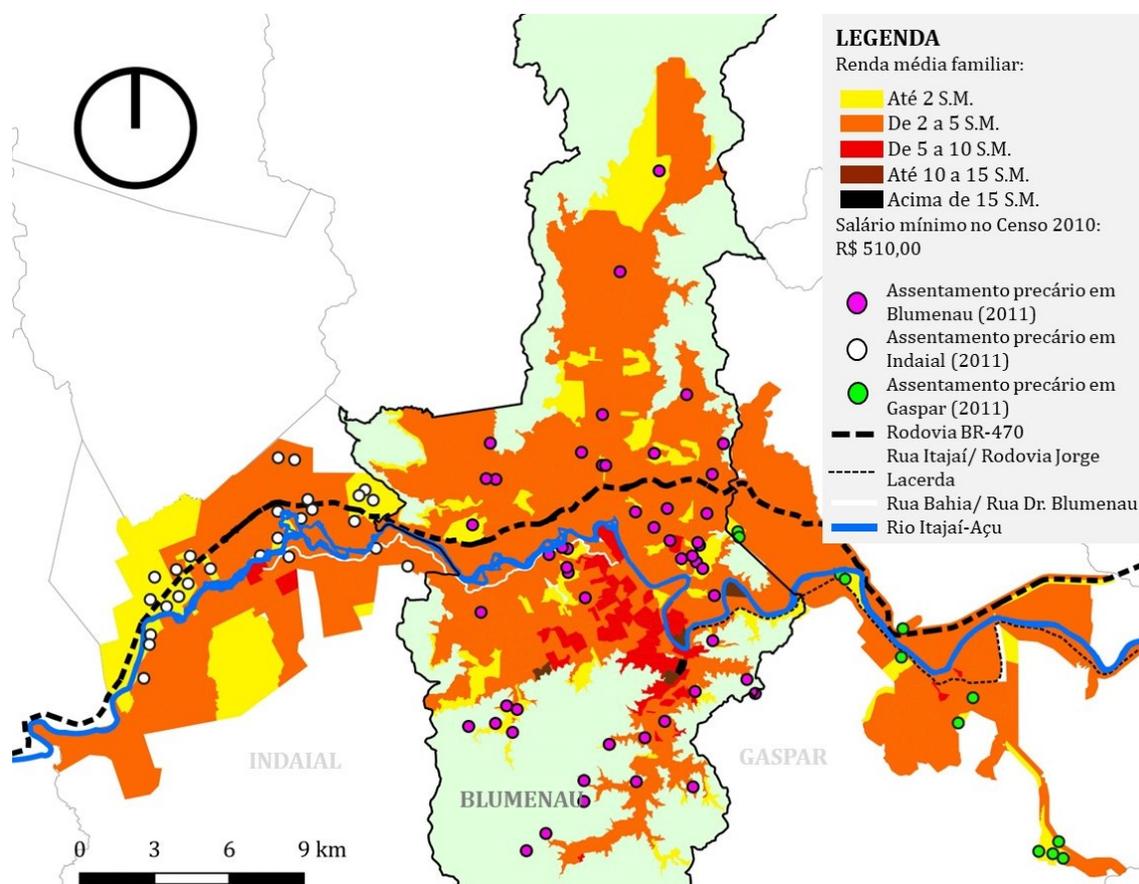
Para além do PMCMV e frente à especulação imobiliária em Blumenau no período pós-desastre, uma parte significativa da população de baixa renda de Blumenau procurou em municípios vizinhos, como Gaspar e Indaial, “alternativas mais módicas de terrenos e imóveis” (POLICARPO, 2016, p. 160), o que certamente contribuiu para fazer de Gaspar a terceira cidade com o maior número de aglomerados subnormais de Santa Catarina, ficando atrás apenas de Blumenau (IBGE, 2010).⁵¹ Essa procura por imóveis, tanto em Blumenau como na área conurbada, foi alavancada pela liberação dos saldos do FGTS para a população de todo o Vale do Itajaí por conta do desastre de 2008, assim como também ocorreu após a enchente de 2011 (PEIXER, 2014; POLICARPO, 2016).

Entre os anos de 2007 e 2011, houve um aumento significativo no número de assentamentos precários em toda a área conurbada. Em Indaial, o número de assentamentos passou de 4 para 26 e dos 555 domicílios localizados nesses

⁵¹ O termo “aglomerados subnormais” foi alterado pelo IBGE em 2023, após décadas de protestos de movimentos sociais e acadêmicos. O termo a ser utilizado passa a ser favelas, comunidades urbanas ou territórios populares. Disponível em: <https://www.labcidade.fau.usp.br/a-abolicao-do-termo-aglomerados-subnormais-e-passo-importante-para-o-rompimento-de-uma-economia-politica-das-cidades-cimentada-na-exclusao/> Acesso em 15 out. 2023.

assentamentos, cerca de 300 deles, ou seja, 54,05% do total, estavam localizados nos bairros Encano e Encano Norte, que fazem divisa com Blumenau (PREFEITURA MUNICIPAL DE INDAIAL, 2019). Em Blumenau, o aumento foi de 175%, passando de 20 assentamentos em 2007 para 55 em 2011 (PMHIS, 2011). Essa tendência se repetiu em Gaspar, onde aumentou de 4 para 12 o número de assentamentos, a maioria localizados próximos à divisa com Blumenau ou às margens da Rodovia Jorge Lacerda (Figura 85) (PLHIS, 2014). Embora Blumenau tenha recebido recursos do PAC para a urbanização de favelas em 2007, poucos foram os investimentos efetuados nos assentamentos precários do município.⁵²

Figura 85: Distribuição da população por nível de renda e localização dos assentamentos precários na área conurbada de Blumenau (2010)



Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados de IBGE (2010), PMHIS (2011), PLHIS (2014) e Prefeitura Municipal de Indaial (2019).

⁵² Em 2007, Balneário Camboriú, Blumenau, Camboriú, Chapecó, Florianópolis, Itajaí, Joinville, Palhoça, Rio Negrinho, São Bento do Sul e São José foram contemplados com R\$ 378,70 milhões pelo PAC Favela em Santa Catarina. Em Blumenau apenas dois investimentos saíram do papel: esgotamento sanitário na sub-bacia do Ribeirão Garcia, região sul de Blumenau, e Produção Habitacional na Rua Emil Wehmuth, bairro Velha Grande, região oeste (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2010).

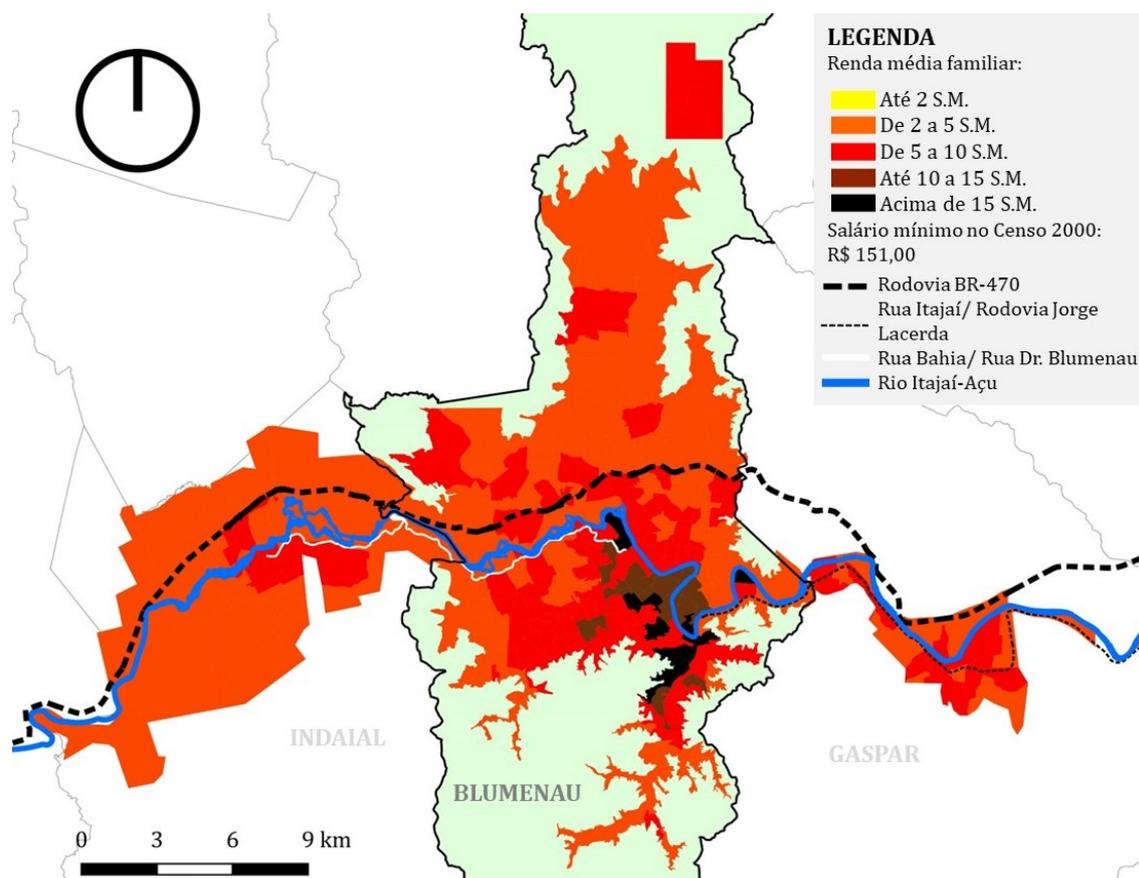
A terra mais barata, ou mesmo a disponibilidade de terra mais segura frente a possíveis desastres, aumentou significativamente a migração pendular entre os municípios conurbados e Blumenau (POLICARPO, 2016). Entre Gaspar e Blumenau, esses movimentos ocorrem principalmente pela Rodovia Jorge Lacerda e pela Rua Itajaí, enquanto entre Indaial e Blumenau eles acontecem pela Rua Bahia e pela BR-470 (Figura 85). Relaciona-se diretamente a esse processo o aumento no número de domicílios nesses municípios no período 2000-2010, que em Blumenau foi de 28,43%, enquanto na área conurbada os números foram significativamente maiores, de 35,25% em Gaspar e 53,38% em Indaial (Tabelas 03 e 14).

O desastre de 2008 certamente contribuiu para a intensificação do processo de conurbação entre Blumenau e Indaial e Blumenau e Gaspar, sobretudo a partir do momento em que vias interurbanas, como a Rua Itajaí e Rua Bahia transformaram-se em vias intraurbanas, a partir das quais se concretizou a acessibilidade ao Centro de Blumenau. Os pontos de ônibus antes servidos por transporte interurbano passaram, nos últimos anos, a ser servidos por transporte intraurbano. Esse sistema interurbano de transporte, quando apresenta a possibilidade de oferecer transporte urbano, como ocorre com as empresas Rainha (Blumenau-Indaial) e Verde Vale (Blumenau-Gaspar), "atrai a ocupação urbana nos pontos acessíveis ou potencialmente acessíveis", pois "altera o valor de uso da terra, gerando uma oferta de novas localizações que são ocupadas por uma parte do excedente de população e atividades geradas a partir da cidade central em expansão" (VILLAÇA, 1998, p. 82). Temos então Blumenau como uma cidade central em expansão. Expansão que foi promovida pelo processo de reestruturação produtiva, pelos eventos socioambientais adversos e pela busca por terra mais barata frente à especulação imobiliária.

Se compararmos os mapas das Figuras 85 e 86, analisando a distribuição socioespacial por nível de renda na área conurbada de Blumenau, é possível verificar transformações bastante significativas. Os setores onde predominavam as camadas de mais alta renda da área conurbada, com rendimento acima de 10 salários mínimos, embora tenham diminuído significativamente entre 2000 e 2010, ainda permaneciam concentrados apenas na região central de Blumenau ou nos bairros vizinhos a ela. Em relação às camadas de média renda, que recebiam entre 5 e 10

salários mínimos, as transformações foram muito maiores, pois estas praticamente desapareceram dos municípios de Indaial e Gaspar, predominando em quase sua totalidade na região central de Blumenau. Por outro lado, foi grande o crescimento no número de setores onde predominavam as camadas que recebiam entre 2 e 5 salários mínimos. Outra transformação de grande relevância foi o aparecimento de setores com renda inferior a 2 salários mínimos no Censo de 2010, os quais não estavam presentes nem em Blumenau, nem na área conurbada em 2000 (Figura 86).

Figura 86: Distribuição da população por nível de renda na área conurbada de Blumenau (2000)



Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados de IBGE (2000).

Em 2000 e 2010, as cidades de Indaial e Gaspar apresentaram significativa homogeneidade social, predominando, em seus territórios, as camadas sociais com renda entre 3 e 6 salários mínimos (Figuras 85 e 86). Essas duas cidades, que aqui podemos classificar como “cidades-subúrbios”, tendem “a perder as características de cidade (diversidade) e adquirir as de bairro (homogeneidade)”, tornando-se cada vez mais “elementos da estrutura maior” (VILLAÇA, 1998, p. 335). Fica evidente, a existência de um forte vínculo entre os municípios de Indaial e Gaspar com

Blumenau. Esse vínculo é fortalecido pela saturação de (parte de) Blumenau e pela busca por moradia, por parte das camadas populares, nos municípios conurbados.

A homogeneidade percebida em Gaspar e Indaial nos faz entender que estes são menos desiguais quando comparados com Blumenau, sobretudo se considerarmos a queda no índice de desigualdade, representado pelo coeficiente de Gini, percebida nesses municípios no período 2000-2010: em Blumenau o índice caiu de 0,5058 para 0,4710; em Gaspar de 0,4660 para 0,4053; e Indaial de 0,4651 para 0,3912 (IBGE, 2000; 2010). Percebemos que Blumenau, sendo a menos homogênea, é também a mais desigual. Essa mudança referida sobre a diminuição da pobreza, que também foi evidenciada em todo o país (MARICATO, 2011; ARRETCHE, 2015), não se refletiu na distribuição de renda, que permanece desigual em toda a área conurbada de Blumenau, com as camadas de mais alta renda predominando, em sua totalidade, na região central de Blumenau (Tabelas 06 e 07 e Figuras 85 e 86).

4.3 NOVAS ENCHENTES, NOVOS INVESTIMENTOS

Em setembro de 2011, Blumenau enfrentou outra grande enchente, quando o nível do rio Itajaí-Açu superou a marca dos 12 metros acima do seu nível. A região central foi, mais uma vez, uma das mais atingidas pela enchente (Figura 87).

Figura 87: Enchente na região central de Blumenau (2011)



Fonte: Acervo Adalberto Day.

A margem esquerda do rio, no bairro Ponta Aguda, onde predominam residências de alta renda, foi bastante afetada pela cheia, que colocou em risco de deslizamento diversos edifícios residenciais. Como forma de mitigação de futuros prejuízos, “a resposta do poder público, apesar dos protestos dos ambientalistas, foi estabilizar o talude com obra de engenharia, que mais uma vez estrangulou a seção do rio”, o que demandou significativos investimentos públicos (SIEBERT, 2018, p. 333). Essa obra de revitalização da margem esquerda, cabe destacar, era prevista desde o desastre de 2008, quando o nível do rio atingiu 11,52 metros, mas foi somente após cheia de 2011, que comprometeu a estrutura de edifícios residenciais de alto padrão, que a prefeitura atualizou o projeto e o Comitê do Itajaí aprovou a obra (Figuras 88, 89 e 90). Novamente o Poder Público Municipal coloca Blumenau na contramão da tendência mundial de renaturalização de cursos d’água, pois assim como a construção da Avenida Beira Rio na margem direita do rio Itajaí-Açu nos anos 1970, o talude e outras obras complementares de revitalização da margem esquerda promovidas entre os anos 2011 e 2015, reduziram significativamente a sua capacidade de vazão (SIEBERT, 2018).

Figuras 88, 89 e 90: Obra de recuperação da margem esquerda do rio Itajaí-Açu (2011-2015)



Fonte: Acervo Jornal de Santa Catarina.

Após o desastre de 2008, Blumenau se tornou “um laboratório para estudos na área de gestão de riscos de desastres” (OURIQUES; SACCO; BUENO, 2018, p. 188). A PMB criou diversas comissões, planos e produziu inúmeros mapeamentos de áreas de risco (VIEIRA; JANSEN; POZZOBOM, 2016). Embora mais de 1.500 imóveis tenham

sido interditados pela Defesa Civil por estarem em situação de risco e o Ministério Público tenha exigido o cumprimento do Código Florestal em área urbana, ampliando a Área de Preservação Permanente (APP) do rio Itajaí-Açu dos 45 metros previstos no Plano Diretor para 100 metros, essas medidas foram abandonadas nos anos seguintes (SIEBERT, 2018). Menos de 10 anos após o desastre, em 2017, “todos os imóveis que haviam sido interditados em 2008 foram liberados para ocupação, com a exigência da execução de obras de contenção e drenagem, sendo retomada assim a cobrança de IPTU que havia sido suspensa para esses imóveis” (SIEBERT, 2018, p. 334). Percebe-se, assim, que a rigidez no controle de uso e ocupação do solo durou pouco. O que houve foi um relaxamento desse controle ao longo do tempo, quando o foco deixa de ser a segurança e volta a ser a arrecadação e o crescimento urbano.

Além de investimentos em infraestrutura, como a obra de recuperação da margem esquerda do rio, na região central, o Estado também direcionou investimentos significativos em tecnologia para monitoramento de chuvas, com destaque para o Sistema de Monitoramento e Alerta de Eventos Extremos de Blumenau, mais conhecido como Alertablu, inaugurado em 2014.

O Alertablu disponibiliza um aplicativo para telefones celulares que permite o acesso à informação sobre o nível do rio Itajaí-Açu, a cota de enchente de cada rua e o risco de deslizamento de encostas. Além disso, foi implantado, em parceria com o Centro Nacional de Monitoramento e Alerta de Desastres Naturais (CEMADEN), o projeto-piloto de um sofisticado sistema eletrônico de monitoramento de deslizamentos no Morro Coripós, que permitiria detectar pequenas movimentações de terra no morro (PREFEITURA MUNICIPAL DE BLUMENAU, 2016b). Lamentavelmente, mesmo com toda a tecnologia aplicada no mapeamento, monitoramento e alerta, as áreas mapeadas como inadequadas à urbanização continuaram sendo ocupadas e não há esforço nem interesse do poder público em promover alternativas frente a essa realidade urbana (SIEBERT, 2018).

A omissão do Estado e da classe dominante como agentes com papéis significativos na produção destas tragédias afeta diretamente as condições de vida das camadas populares em Blumenau. Obras como a recuperação da margem esquerda do rio,

onde predominam as residências das camadas de alta renda, e a contínua ocupação de encostas pelas camadas de mais baixa renda evidenciam que há, nas cidades da periferia do capitalismo, uma forte “aliança entre o executivo municipal, o legislativo e o capital imobiliário” (MARICATO, 2011, p. 166), ou seja, as leis urbanísticas se aplicam apenas a uma parte do território, aquela que interessa à classe dominante, onde a burocratização e a legislação são de fato aplicadas, dificultando ainda mais o acesso à terra (MARICATO, 1996). O Estado omissivo obriga os mais pobres a reconstruírem suas armadilhas, uma vez que a reconstrução dos atingidos se dá quase sempre por conta própria e no mesmo lugar ou em espaços com as mesmas características: encostas íngremes e com solo frágil, APP's, margem de ribeirões, etc. Nesse círculo vicioso,

“serão removidas as barreiras de terra que caíram sobre ruas construídas penduradas entre rios e morros, tornando a desestabilizar a base das encostas e voltando a dar acesso a áreas que nunca deveriam ter sido ocupadas. A terra removida destas barreiras será depositada em terrenos baixos, que serviam de espaço para os rios extravasarem nas suas cheias. Assim, confinados, os rios ganharão velocidade e transbordarão com mais violência nas próximas chuvas. As árvores serão declaradas culpadas e executadas sumariamente pelas moto-serras, deixando de contribuir com seu sistema radicular para a contenção das encostas. A reconstrução das pontes será feita estrangulando os cursos d'água. A contenção de encostas será feita de maneira tecnicamente incorreta, aumentando o peso nas partes altas com gabiões. Veremos obras de drenagem subdimensionadas, muros de arrimo sem fundação, dinheiro público e privado mal aplicado. Veremos, mais uma vez, a insistência em dominar a natureza, em inventar impossíveis terrenos planos escavando encostas, em reforçar construções que foram destruídas pelas águas, em vez de aceitarmos que há locais inadequados à urbanização que devem ser deixados em paz, liberando a passagem das águas. Conjuntos habitacionais serão edificados nas periferias, desperdiçando a oportunidade de inclusão social oferecida pelos vazios urbanos e edificações subutilizadas em áreas centrais. Com isto, os deslocamentos casa-trabalho consumirão o tempo e a renda dos trabalhadores, contribuindo para sobrecarregar o sistema de circulação urbana. Além disto, estes conjuntos habitacionais atenderão apenas às famílias que perderam suas casas, deixando para o próximo desastre as famílias que continuarão morando em área de risco” (SIEBERT, 2011, p. 7).

Conforme Siebert (2018, p. 336), os avanços tecnológicos nos permitem “saber de onde correr, e quando correr, mas ainda não temos a tranquilidade de não precisar correr quando chove”. Frente a isso, não há como negar os benefícios que os significativos investimentos em tecnologia trouxeram para uma cidade que enfrenta em média uma enchente a cada dois anos. No entanto, tais investimentos não

melhoram as condições de moradia das camadas de baixa renda que ainda ocupam as áreas que não interessam ao mercado imobiliário, sobretudo as encostas de morro.

É interessante observar que o Poder Público Municipal de Blumenau possui conhecimento significativo e consistente sobre os fatores meteorológicos, hidrológicos e ecológicos do município. No entanto, esses conhecimentos têm sido negligenciados na formulação e na implementação de políticas públicas. As evidências mostram que os interesses contemplados nas respostas governamentais, como a execução da infraestrutura de recuperação da margem esquerda do rio Itajaí-Açu na região central, atendem preferencialmente as necessidades de reprodução das camadas de alta renda, enquanto as camadas populares são relegadas ao descaso.

4.4 OS GRANDES INVESTIMENTOS NO SISTEMA VIÁRIO

A atração exercida pela região central por parte do setor hegemônico das elites de Blumenau historicamente influenciou no direcionamento dos investimentos públicos viários para esse setor, sobretudo entre as décadas de 1950 e 1970, o que permitiu à classe dominante a sua autossegregação na região central e em suas imediações. Esse processo de dominação social a partir do espaço é contínuo e também se fez presente nas duas primeiras décadas do século XXI.

A revisão do Plano Diretor de 2006 tinha como justificativa a ausência de conexões no sistema viário, sobretudo em direção às regiões norte e oeste, e assim como a de 1989, definia que investimentos viários deveriam ser efetuados para que tal objetivo fosse atingido. Entretanto, o plano raramente citava obras e muito menos as suas possíveis localizações, apenas a sua necessidade (PREFEITURA MUNICIPAL DE BLUMENAU, 2005).

Dentre as maiores e mais significativas obras viárias efetuadas em Blumenau nos últimos anos, destacam-se: 1) a construção do Complexo Viário Bernardo Wolfgang Werner; 2) a ampliação e duplicação da Rua Humberto de Campos; 3) a reforma da Rua General Osório; 4) a construção do binário das ruas Chile e República Argentina

e; 5) a ampliação e duplicação da Ponte Adolfo Konder. Juntas (com exceção da primeira)⁵³, e dentre um total de 141 obras, essas infraestruturas somam mais de R\$ 118 milhões, cerca de 42,69% do total investido pela Secretaria Municipal de Obras de Blumenau (SEMOB) em um período de menos de 10 anos, entre 2014 e 2023 (Tabela 15).

4.4.1 A LOCALIZAÇÃO DOS INVESTIMENTOS VIÁRIOS SIGNIFICATIVOS NOS ANOS 2010-2023

O Complexo Viário Bernardo Wolfgang Werner, também conhecido como complexo Viário do Badenfurt, ou Ponte do Badenfurt, teve sua obra iniciada em 2011 e foi concluída em 2014. A obra, cujo objetivo era promover a “agilidade no trânsito da região norte” (JORNAL MUTIRÃO, 2012, p. 1), fica localizada próxima à divisa entre Blumenau e Indaial, entre os bairros Passo Manso (região este) e Badenfurt (região norte) (Figuras 91 e 92).

Figuras 91 e 92: Localização do Complexo Viário do Badenfurt



Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de Google Maps.

O investimento foi de R\$ 44 milhões, dos quais R\$ 30 milhões foram captados em forma de financiamento junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e

⁵³ No período em que essa pesquisa foi realizada, os dados da obra do Complexo Viário Bernardo Wolfgang Werner já não constavam mais no Portal de Transparência de Obras Públicas de Blumenau. Disponível em: <https://engegov.blumenau.sc.gov.br/portal-engegov/dashboard.xhtml?cidade=4898> Acesso em 27 dez. 2023.

Social (BNDES), outros R\$ 10 milhões junto ao Governo do Estado e R\$ 4 milhões do próprio município.⁵⁴

A construção do Complexo do Badenfurt dividiu o fluxo e a frota de automóveis que entravam em Blumenau pelos bairros ao norte (através da BR-470) e ao leste (pela Via Expressa). Parte dessa frota passou então a trafegar pela região oeste, sobretudo pelo bairro Velha, que até então não havia recebido ajustes e adequações para conviver com essa nova realidade de congestionamentos e conflitos em suas vias, uma vez que mais de 20 mil automóveis passaram a trafegar diariamente pelo complexo, a maioria deles em direção à região central de Blumenau (JORNAL MUTIRÃO, 2012; 2014).

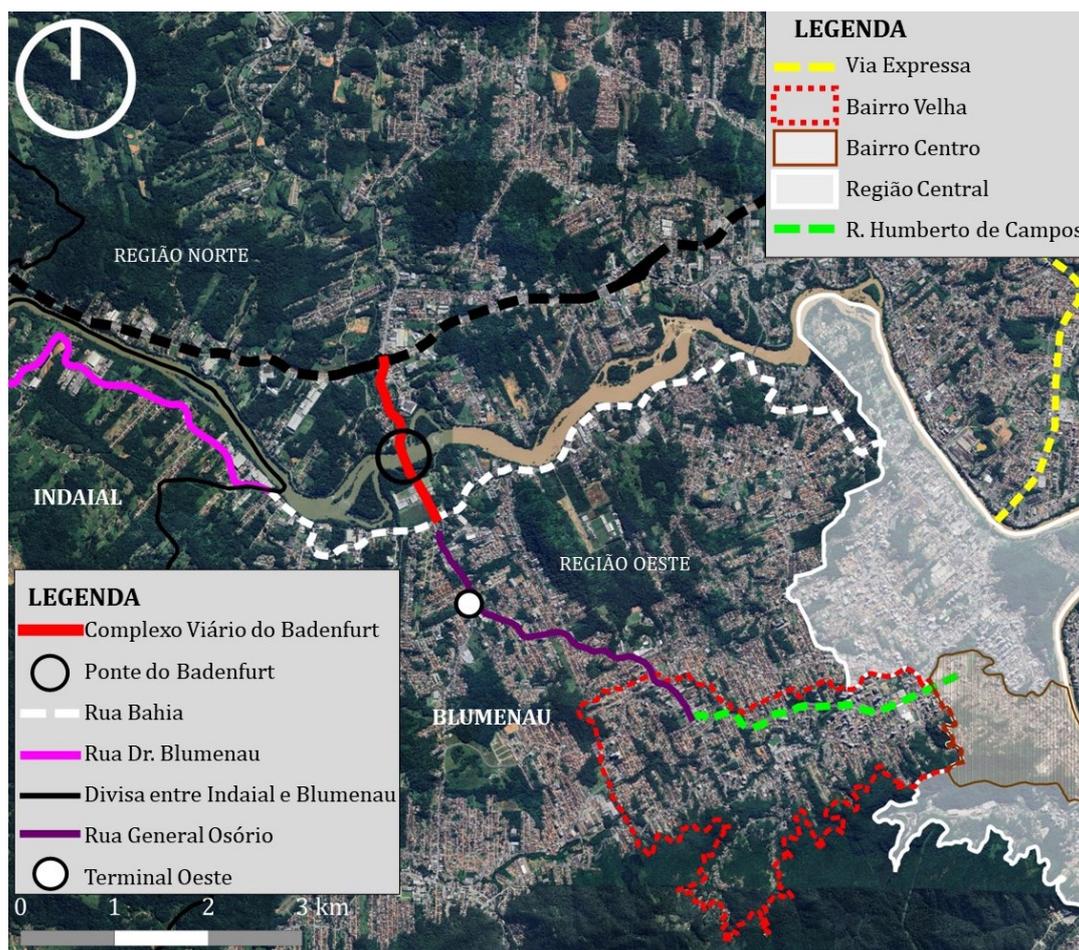
Sobre o bairro Velha, cabem algumas considerações. Entre 2000 e 2010, antes mesmo da inauguração do complexo, a população do bairro havia crescido 17,93%, enquanto o aumento no número de domicílios com rendimento superior a 10 salários mínimos foi ainda mais significativo, de 67,65%. O bairro, que já concentrava o maior número de famílias de alta renda da região oeste em 2000 (25% do total das famílias com rendimento superior a 10 salários mínimos), teve esse percentual elevado para 31,34% em 2010, o que indica uma tendência de maior concentração das camadas de mais alta renda em seu território (Tabelas 05, 06, 07 e 16).

Dentre todas as obras viárias efetuadas pela SEMOB no período 2014-2023, o destaque vai para a ampliação e duplicação da Rua Humberto de Campos, no bairro Velha. Funcionando como porta de entrada da região oeste para a região central e vizinha não apenas ao Centro, mas também ao Parque Vila Germânica, a obra da Humberto de Campos foi parcialmente inaugurada em 2014 e finalizada oficialmente apenas em 2019, consumindo mais de R\$ 65,64 milhões dos cofres públicos, o que corresponde a quase um quarto (23,59%) do total investido pela SEMOB em um período de quase dez anos (Tabela 15).

⁵⁴ Disponível em: <https://www.blumenau.sc.gov.br/secretarias/secretaria-de-infraestrutura-urbana/semob/complexo-do-badenfurt-sera-entregue-a-comunidade-dia-1780> Acesso em 27 dez. 2023.

Outro investimento viário significativo efetuado na região oeste, iniciado em 2019 e finalizado em 2020, foi a reforma da Rua General Osório, que conecta a rua Humberto de Campos com o Complexo do Badenfurt. A obra custou mais de R\$ 17 milhões e veio acompanhada da construção do Terminal Oeste, que estava nos planos da prefeitura desde a década de 1990⁵⁵ (Tabela 15 e Figura 93).

Figura 93: Localização dos investimentos viários significativos na região oeste de Blumenau (2014-2023)



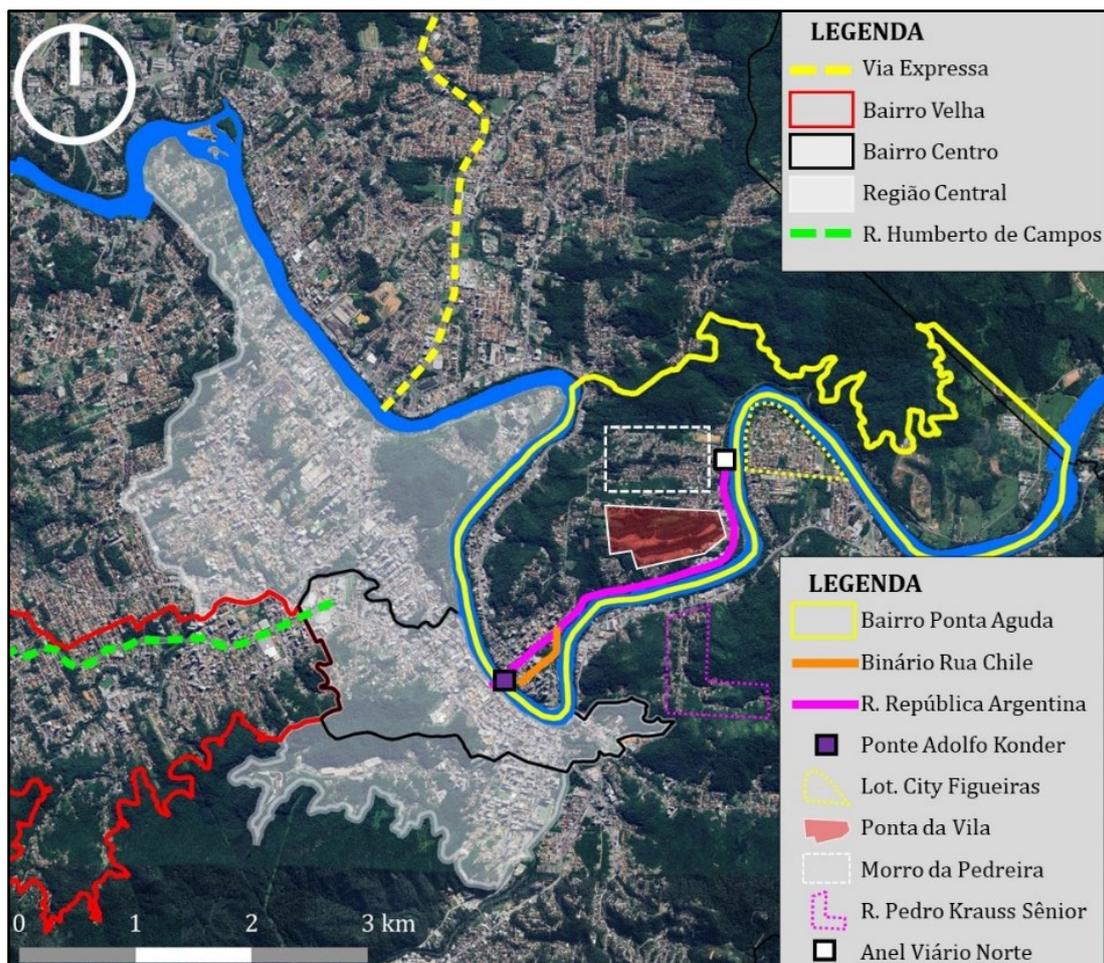
Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados do Google Earth (2024).

⁵⁵ Embora não conste nos objetivos deste trabalho, é importante destacar aqui a existência de um Sistema Integrado de Transporte Coletivo em Blumenau (SIB), implantado a partir de 1992 e ainda em vigor, que, com os Terminais de Integração (o Terminal Oeste incluído recentemente), linhas troncais e alimentadoras, permite à população percorrer grandes distâncias com o pagamento de uma única passagem. O SIB, quando da sua implantação, enquadrava-se numa nova visão de estruturação do espaço urbano de Blumenau, mas “a expansão demográfica era mais veloz que a conclusão dos projetos de viabilização” dos Terminais (FROTSCHER e VEDANA, 1999, p. 164) e a prioridade dos investimentos públicos era e permanece sendo o transporte individual.

Essas três obras viárias produzidas formaram um grande “corredor” em direção ao Centro (Figura 93), que certamente contribuiu para diminuir o tempo de deslocamento entre as regiões oeste e central de Blumenau.

Além da região oeste, a região leste, mais especificamente o bairro Ponta Aguda, também recebeu significativos investimentos viários nos anos recentes. Em 2020, foi concluída no bairro, também pela SEMOB, a execução de serviços de implantação e pavimentação do binário das ruas Chile e Rua República Argentina. A obra duplicou e aumentou a velocidade das vias, conectando o Anel Viário Norte (próximo de onde está o Loteamento City Figueiras) e também o novo loteamento elitista Ponta da Vila à Ponte Adolfo Konder e à Avenida Beira Rio, no Centro. O investimento foi de R\$ 26 milhões, e consumiu quase 10% do total investido pela SEMOB no município no período 2014-2023 (Tabela 15 e Figura 94).

Figura 94: Localização das ruas Chile, República Argentina e da Ponte Adolfo Konder



Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir do Google Earth (2024).

A Ponte Adolfo Konder, também na Ponta Aguda, recebeu melhorias em sua infraestrutura em 2020, quando R\$ 9,99 milhões foram investidos em sua ampliação, que, prevista para ser entregue em fevereiro de 2022, foi adiantada e inaugurada quase sete meses antes, em julho de 2021 (Figuras 94, 95 e 96). A velocidade da duplicação da ponte é um marco inédito na agenda municipal, visto que a maioria das obras, conforme o Portal Transparência de Obras da PMB, costuma atrasar ou paralisar por diversos meses. Se somarmos os valores gastos apenas nas obras da Adolfo Konder e das ruas Chile e República Argentina, o valor chega a R\$ 36 milhões, ou seja, cerca de 13% do total investido pela SEMOB no período 2014-2023 foi concentrado em apenas duas obras viárias em uma área já bastante consolidada e onde predominam residências de mais alta renda, no bairro Ponta Aguda, uma extensão da região central (Tabela 15).

Figuras 95 e 96: Obra de duplicação da Ponte Adolfo Konder e ponte duplicada (2020-2021)



Fonte: Adaptado pelo autor (2024) a partir do Jornal O Município Blumenau (2021).

A localização desses grandes investimentos evidencia que a classe dominante, segregada em Blumenau desde o advento do automóvel, controla a produção do espaço urbano dominando o Estado e direcionando os investimentos públicos, especialmente os voltados ao sistema viário, para suas áreas de interesse. Os

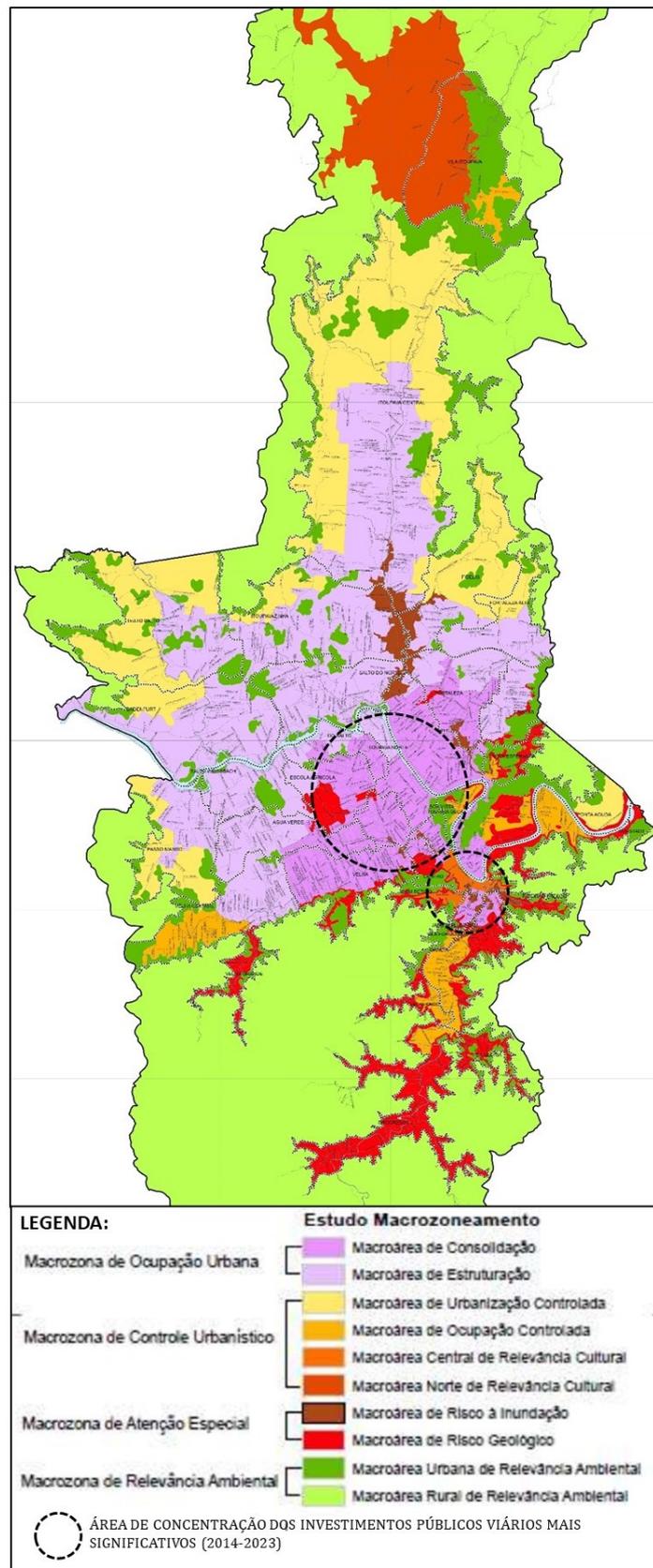
sucessivos investimentos viários na região central, ou nos bairros vizinhos a ela, como a Velha e a Ponta Aguda, demonstram uma concentração de infraestrutura que privilegia a classe dominante, sobretudo o mercado imobiliário.

Ao se localizar espacialmente esse conjunto de obras, confortando a sua localização – assim como a dos investimentos viários mais significativos efetuados ao longo do século XX – com a distribuição espacial das classes sociais (Figuras 85 e 86), verificamos, através desses procedimentos empíricos, evidências irrefutáveis desse processo de produção intraurbana, onde se observa o controle da classe dominante sobre essas contínuas ações do Estado.

Esses investimentos incentivaram a concentração populacional das camadas de alta renda que, por sua vez, criou necessidades e passou a exigir novos investimentos sempre nesses setores da cidade, favorecendo seu processo de segregação e impedindo uma melhor distribuição dos recursos no restante do município. Comprovam, portanto, as pesquisas desenvolvidas por Vetter e Massena (1981) em relação à “teoria da causação circular”, de que a apropriação dos rendimentos e os impactos positivos dos investimentos do Estado ocorrem e se reproduzem nos locais já privilegiados da cidade.

O exame da localização espacial desses investimentos viários mais significativos indica também que estão localizados, predominantemente, em áreas de baixo e médio risco de deslizamento de encostas, mas concentrados na porção sul do Rio Itajaí-Açu, já bastante consolidada e adensada (Figura 97). Essa área onde os investimentos estão concentrados, inclusive, é definida como Macroárea de Consolidação pelo Plano Diretor de 2017, que definiu a área como urbanizada com alta densidade de malha viária e poucos vazios (Figura 98). O Plano tinha como objetivo para essa área consolidar a sua ocupação, promover a diversidade de usos e qualificar a infraestrutura e equipamentos existentes, para evitar sua sobrecarga. Já a região norte foi definida pelo Plano como Macroárea de Estruturação, parcialmente urbanizada com média densidade de malha viária e com vazio, cujo objetivo era a intensificação do aproveitamento do uso do solo, qualificando e ampliando a infraestrutura e equipamentos existentes, para evitar sua sobrecarga ou ociosidade (PREFEITURA MUNICIPAL DE BLUMENAU, 2017). No entanto, ao

Figura 98: Macrozoneamento de 2017 e localização dos investimentos viários mais significativos (2014-2023)



Fonte: Adaptado pelo autor (2024) a partir de PREFEITURA MUNICIPAL DE BLUMENAU (2017).

4.4.2 AS REPERCUSSÕES DOS GRANDES INVESTIMENTOS VIÁRIOS NOS ANOS 2010-2023

Além da otimização do tempo de deslocamento, a ampliação e duplicação da Rua Humberto de Campos modificou significativamente a paisagem urbana do bairro Velha, especialmente a sua área próxima à região central: onde antes predominavam residências unifamiliares e prédios de baixa altura, começaram a surgir novos edifícios verticalizados, em sua maioria de médio e alto padrão (Figuras 99 e 100).

Figuras 99 e 100: Transformações na paisagem urbana no entorno da rua Humberto de Campos



Fonte: Acervo Pancho e Prefeitura Municipal de Blumenau.

Assim como aconteceu com a Via Expressa, os significativos investimentos públicos na rua Humberto de Campos abriram frentes para o mercado imobiliário. Essas frentes abertas para o capital imobiliário aconteceram em decorrência da localização dos investimentos viários mais significativos que promoveram maior acessibilidade à região central. Processos como estes evidenciam que

“o homem constrói o tempo indiretamente, atuando sobre o espaço. Portanto, na medida em que os homens produzem as cidades enquanto espaço físico, estão produzindo simultaneamente as condições de deslocamento espacial, as condições de gasto de tempo e energia nos deslocamentos, as condições do seu consumo (VILLAÇA, 1986, p. 86).

A concentração e a localização dos investimentos viários mais significativos em Blumenau evidenciam que são as elites que, com seu grande poder político, atraem para si os maiores investimentos e as melhores infraestruturas viárias, o que lhes permite otimizar o seu tempo de deslocamento. Portanto, são as elites as privilegiadas no espaço intraurbano, pois dominam a produção do espaço intraurbano (VILLAÇA, 1998). Além disso, o mercado imobiliário também sai como

ganhador na disputa por essas localizações e com esses investimentos, visto que, “em virtude do aumento da acessibilidade ao centro da cidade, aqueles terrenos adjacentes” aos grandes investimentos viários “trarão economia de transportes a seus eventuais ocupantes” e “seus valores se alterarão e seus proprietários embolsarão essa valorização” (VILLAÇA, 1998, p. 80).

Além disso, a crescente valorização e verticalização percebida na região central de Blumenau, assim como nos bairros no entorno dela, que acompanhou os investimentos públicos viários, somente foi possível, ao menos em parte, pela aplicabilidade da Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC)⁵⁶. No caso específico de Blumenau, “pode-se afirmar que a maioria dos casos de utilização da OODC ocorre em bairros com as melhores condições de infraestrutura e elementos de lazer e trabalho, e são áreas com maior valorização dos lotes” (BACK, GONÇALVES e TOMASELI, 2022, p. 587), ou seja, as elites não se segregam apenas direcionando para si os melhores e maiores investimentos viários como também se utiliza de instrumentos urbanísticos para isso.

Em relação aos investimentos na rua República Argentina, na Ponta Aguda, estes certamente otimizaram o tempo de deslocamento entre as regiões leste e central de Blumenau, sobretudo dos moradores do Loteamento City Figueiras (Figura 94). Em 2019, antes mesmo da conclusão da obra da República Argentina, a prefeitura aprovou a execução de um novo loteamento elitista, o Ponta da Vila, localizado em uma área de preservação ambiental, às margens da rua República Argentina, cujo projeto também integra a construção de um shopping center. Como mostram as figuras 101, 102, 103 e 104, a demarcação de vias para um futuro loteamento nesse local era precedente a esses investimentos, pois existia desde 2012. De acordo com portais de notícias, o investimento privado na produção do Ponta da Vila ultrapassa a marca de R\$ 59 milhões.⁵⁷ Chama atenção a significativa intervenção no terreno

⁵⁶ A Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC) é um instrumento da política urbana municipal, instituído pelo Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257/01. Consiste na definição da cobrança de uma contrapartida pelo exercício do direito de construir acima do coeficiente de aproveitamento básico adotado pelos municípios para os terrenos urbanos, até o limite máximo de aproveitamento.

⁵⁷ O Stripp Mall de Blumenau segue as premissas do Shopping Cidade Jardim de São Paulo, composto por duas torres residenciais de luxo, onde os apartamentos são integrados ao comércio por meio de elevadores exclusivos. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/colunistas/pedro-machado/blumenau-vai-ganhar-um-strip-mall-tipo-diferente-de-shopping> Acesso em 10 dez. 2023.

para a viabilização do loteamento – que terá mais de 400 mil metros quadrados –, assim como também a sua proximidade com o já consolidado assentamento precário Morro da Pedreira, além dos visuais que o loteamento elitista terá para outro assentamento, a Rua Pedro Krauss (Figuras 101, 102, 103 e 104)

Figuras 101, 102, 103 e 104: Localização, visuais e transformações no terreno do Ponta da Vila



Fonte: Elaborado pelo autor (2024) com base em Google Earth (2024) e Portal NSC.

O Ponta da Vila é um exemplo de espaço produzido, onde se observa o Estado, sob domínio da classe dominante, direcionar significativos investimentos públicos, sobretudo os do setor viário, para suas áreas de interesse (VILLAÇA, 1998), reforçando um processo de segregação baseado em um modelo de cidade dependente do automóvel, o que demonstra que “a proliferação dos condomínios fechados [...] dialoga diretamente com o uso do carro” (ROLNIK, 2022, p. 82).

Os bairros Vorstadt e Ponta Aguda, os mais beneficiados pelas obras do binário das ruas Chile e República Argentina, concentravam em seu território, em 2010, mais de 40% das famílias da região leste que recebiam acima de 10 salários mínimos, o que os caracteriza como dois dos bairros mais ricos de Blumenau (Tabelas 06 e 07).

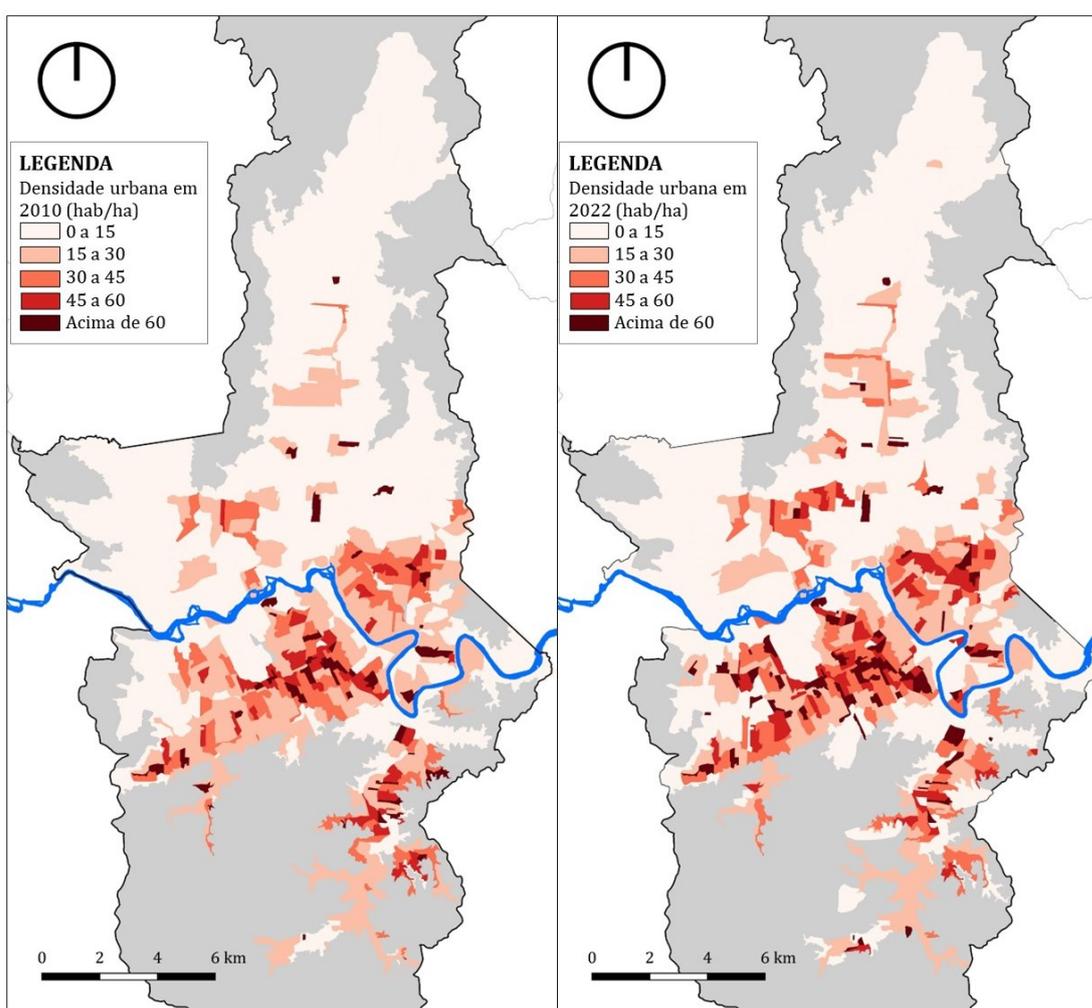
Esses dados elucidam que, ainda que a burguesia tenha recuado da sua representação direta no corpo político de Blumenau a partir do final dos anos 1970, ela se manteve detentora de significativo poder político, inclusive criando “fortes laços de solidariedade e dependência” entre si, o que lhe permitiu “o controle da maior parte da economia” da cidade e resultou em uma hegemonia que “direcionou sua atuação política para o governo estadual” (TOMIO, 2000, p. 97-98).

Essa dominação do espaço de Blumenau pelas elites é de fato efetivada quando observamos a localização e concentração dos grandes investimentos viários efetuados pela SEMOB em Blumenau nos anos recentes: próximos ou inseridos nas áreas de interesse da classe dominante, a região central. O bairro Velha, que reunia apenas 5,58% da população de Blumenau em 2022, concentrou 31,72% dos investimentos viários realizados no município no período 2014-2023. Dos investimentos públicos viários direcionados à região oeste, 76,35% deles foram efetuados no bairro Velha, embora ela abrigasse apenas 18,74% da população da região em 2022. A mesma análise pode ser feita com relação ao bairro Ponta Aguda, onde residem apenas 2,93% da população do município, mas que concentrou em seu território um total de 13,91% dos investimentos. Os bairros da região norte, por outro lado, que reúnem cerca de 27,71% da população de Blumenau, foram contemplados com apenas 18,55% desses investimentos (Tabelas 15 e 17).

Dados do estudo Radar Imobiliário, elaborado entre julho de 2021 e julho de 2022, pela plataforma de inteligência imobiliária DataZAP+, relatam que “o bairro Velha, conhecido por abrigar a Vila Germânica, ponto turístico da cidade e por sua infraestrutura, foi o bairro mais procurado” por quem pretendia comprar um imóvel em Blumenau, além de ter sido o bairro onde o m² mais valorizou nesse período (DATAZAP, 2022, p. 12). Já o bairro Itoupava Central, o mais populoso de Blumenau e que recebeu os maiores investimentos viários da região norte, cerca de 45,24% do total (Tabela 15 e 17), foi o mais buscado entre aqueles que buscavam alugar um imóvel na cidade, uma vez que os aluguéis no bairro são mais baratos quando comparados com bairros das regiões central e oeste (DATAZAP, 2022). A Itoupava Central também foi o bairro que mais cresceu em Blumenau nos últimos anos, com taxa de crescimento de 33,83% no período 2010-2022. A região norte, onde o bairro está inserido, cresceu 25,62%, o maior índice de aumento dentre todas as regiões do

município. A região oeste não ficou muito atrás e sua população cresceu 23,99% (Tabelas 16 e 17). Esse aumento populacional refletiu no aumento da densidade nessas duas regiões, como mostram as Figuras 105 e 106. No entanto, mesmo possuindo a maior área útil passível de ocupação urbana, cerca de 56,52% do total do município, a densidade da região norte não aumentou tanto quanto nas regiões central e oeste, já bastante adensadas em 2010, e que ao contrário da região norte, possuem apenas 4,25% e 18,37%, respectivamente, de sua área urbana livre e passível de ocupação (lotes vazios disponíveis) (Tabela 18 e Figuras 105 e 106).

Figuras 105 e 106: Densidade urbana de Blumenau (2010 e 2022)



Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados do IBGE (2010; 2022).

Apesar de bastante habitada, afinal ela abriga a segunda maior população do município, a região norte recebeu poucos investimentos viários. Nem mesmo sua ampla área urbana livre e disponível para ocupação, acompanhada da sua baixa suscetibilidade às enchentes e deslizamento de encostas, foi suficiente para chamar

a atenção do mercado imobiliário – ao menos não aquele voltado para as camadas de alta renda. Por outro lado, as regiões central e oeste, mesmo com poucos lotes vazios disponíveis, apresentaram significativo crescimento em sua densidade no período 2010-2022, o que evidencia a ocorrência de uma maior verticalização e também especulação imobiliária mais acentuada acontecendo nessas áreas quando comparadas com as demais.

Evidencia-se, portanto, que as proposições da Macrozona de Estruturação Urbana do Plano Diretor de 2017, cujo objetivo era promover “a intensificação do aproveitamento do uso do solo” na região norte, “qualificando e ampliando” a sua infraestrutura (PREFEITURA MUNICIPAL DE BLUMENAU, 2017, p. 97), não foram levadas em consideração nos orçamentos públicos. A região norte não recebeu incentivos na mesma proporção que as regiões central e oeste. Como afirma Maricato (2011, p. 182), “os orçamentos públicos, especialmente os municipais, privilegiam os investimentos relacionados ao automóvel ou sistema viário”, predominando nas regiões gerais da cidade onde vivem as elites, “mas dificilmente seguem o Plano Diretor”. Ainda conforme a autora, a prioridade dada às obras do setor viário tem relação direta com os financiamentos de campanhas eleitorais, se prestando muito ao jogo clientelista, uma vez que “a periferia desurbanizada é uma fonte inesgotável de dependência política que afirma a relação de clientela. O asfalto, especialmente, tem forte apelo eleitoral” (MARICATO, 2011, p. 182).

Essa tendência de concentração das camadas de alta renda de Blumenau em uma única região geral da cidade (região central, incluindo também os bairros Velha e Ponta Aguda), que leva consigo os mais significativos investimentos públicos viários, desempenha um papel importante no controle das elites sobre o Estado, pois caso elas estivessem “espalhadas” no espaço intraurbano, seria necessário construir um sistema viário de grande proporção para atendê-la. Assim, a segregação vem para favorecê-la, pois “possibilita a otimização desse sistema, bem como seu aprimoramento” (VILLAÇA, 1998, p. 339).

4.5 A CARÊNCIA DE INVESTIMENTOS PÚBLICOS

Antes de iniciarmos essa sessão, reiteramos e compreendemos aqui que, no que diz respeito a estruturação do espaço intraurbano, “a acessibilidade à infraestrutura [...] não é tão importante como a acessibilidade dos seres humanos às localizações”, pois “não envolve desgaste de energia e perda de tempo” e, ao contrário das localizações, “pode ser reproduzida pelo trabalho humano” (VILLAÇA, 1998, p. 342). Embora não sendo tão determinante à estruturação do espaço quanto às localizações, nos deteremos brevemente sobre a acessibilidade à infraestrutura urbana básica em Blumenau, como saneamento básico e energia elétrica, de modo a aprofundarmos nosso conhecimento sobre a sua realidade urbana, o que também nos permitiu analisar a distribuição desses serviços com a distribuição da população por níveis de renda, reforçando um processo de segregação já consolidado na cidade.

4.5.1 SANEAMENTO BÁSICO E ENERGIA ELÉTRICA

De acordo com Marques (2015, p. 223), as coberturas de serviços públicos no Brasil, como redes de abastecimento de água e de energia elétrica, “melhoraram de forma substancial ao longo do tempo, sendo inquestionável a redução das desigualdades de acesso a melhores condições urbanas em sentido geral”. Entretanto, há a persistência de problemas de acesso a esses serviços ocorrendo na escala intraurbana, explicitando as desigualdades socioespaciais, onde as camadas de mais alta renda possuem condições muito melhores de acesso a esses serviços quando comparada com as camadas populares: são “as cidades dentro das cidades” (MARQUES, 2015, p. 242). Nos anos recentes, a privatização de serviços urbanos tem sido pauta de discussão de diversos estudos urbanos, que apontam sobre como esse processo tem contribuído para o aumento da concentração de renda e da desigualdade no Brasil e no mundo.⁵⁸

Blumenau foi a primeira cidade brasileira a conceder o serviço público de esgotamento sanitário à iniciativa privada no país, mesmo após protestos da

⁵⁸ Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2024/01/17/como-as-privatizacoes-contribuem-para-o-aumento-da-desigualdade-no-brasil-e-no-mundo> Acesso em 20 jan. 2024.

população. Desde 2009, quando a BRK Ambiental (empresa canadense, antiga Foz do Brasil) assinou o contrato de concessão para realizar o saneamento básico do município, o aumento no valor da tarifa foi bastante significativo: antes da privatização a tarifa atingia 80% do valor da água, em 2010 essa taxa aumentou para 98% e em 2020 para 115% (Figuras 107 e 108).⁵⁹

Figuras 107 e 108: Jornal Folha Extra (maio de 2010)

Vereadores desconsideram opinião popular e aprovam privatização do esgoto

Numa sessão marcada por protestos, vereadores autorizam a concessão

A pressão popular, as manifestações contrárias e as irregularidades apontadas pelo Ministério Público (MP) não foram suficientes para barrar o projeto de lei que concede o sistema de esgoto à iniciativa privada em Blumenau. Sob protestos e vaias, a Câmara Municipal de Vereadores cedeu às pressões do Executivo e aprovou da 11 a proposta que promove as mudanças. Foram oito votos favoráveis, cinco contrários e uma abstenção. Com o aval da Câmara de Vereadores, o prefeito João Paulo Kleinübing regulariza um processo marcado por intransigência, falta de transparência e participação da comunidade. O promotor de justiça do MP, Gustavo Merelles Ruiz Dias pretende ajuizar uma ação direta de inconstitucionalidade no Tribunal de Justiça, assim que for sancionada e publicada a lei. Ele entende que a lei ofende princípios de legalidade e moralidade e afeta a independência e separação dos poderes.



Câmara de Vereadores fica lotada durante a votação do projeto

Esgoto denunciou a pressão feita pelo prefeito João Paulo Kleinübing para aprovação do projeto e alertou para o favorecimento da empresa Foz do Brasil, vencedora da licitação para administrar o sistema. Chamou a atenção ainda para a lógica do lucro que conduz o processo de concessão e que não pode guiar serviços essenciais para a população, como o saneamento básico.

Os vereadores aprovaram um projeto inconstitucional. Foi uma vitória temporária do prefeito e da empresa Foz do Brasil. Nossa justiça não vai falhar, resumiu o coordenador do comitê, Márcio Lueders.

Com dinheiro em mãos, manifestantes sugeriram que os vereadores se vendem e entoaram o hino: "Vereador vendido jamais será esquecido". Nas faixas levantadas por eles, os frases como: "O prefeito não respeita o povo, está entregando o Smae". O clima ficou tão tenso que exigiu até a presença de um policial no plenário.

O relógio marcava 14h50min quando o coordenador do Comitê Contra a Privatização do Esgoto, Márcio Lueders, assumiu

"Não vamos desistir dessa luta"

Informativo do Sindicato dos Bancários de Blumenau e Região | maio de 2010 | www.bancariosblumenau.com.br

Entrevista | Márcio Lueders

O Comitê Contra a Privatização do Esgoto em Blumenau promete fortalecer a luta contra a decisão dos vereadores. O coordenador da entidade, Márcio Lueders, pretende recorrer à Justiça e procurar todas as instâncias possíveis para impedir o que considera um abuso.

Folha Extra - Quais os próximos passos do Comitê Contra a Privatização do Esgoto, considerando a decisão da Câmara?

Márcio Lueders - Nós já considerávamos essa hipótese, haja vista a pressão feita pelo prefeito em cima dos vereadores. Mesmo com a ilegalidade do projeto que foi a votação, os vereadores acabaram cedendo a essa pressão. Agora o Comitê vai encaminhar as questões jurídicas e conversar com o promotor do Ministério Público. Levaremos todas as informações necessárias para ajudar. Estamos prontos para melhorar todas as mobilizações favoráveis à população de Blumenau.

Folha Extra - O projeto pode ser barrado na Justiça, consideradas as irregularidades?

Lueders - Sim. Até o parecer da procuradoria geral da Câmara Municipal pediu para que se rejeitasse esse projeto por causa

de ilegalidades encontradas no próprio projeto. Por isso, estamos levando ao conhecimento do promotor, que levará o processo adiante. Vamos procurar outros órgãos fiscalizadores também.

Folha Extra - Por que o Comitê é contra o projeto?

Lueders - Dentro do projeto de privatização há um ponto fundamental para quem aposta nele que é a questão do lucro. Quando se fala somente no lucro não há outras condições que é a qualidade do serviço, as metas a serem cumpridas. No Brasil, a maioria dos processos de privatização de água e esgoto está sob júdice e a maioria não cumpre a qualidade e as metas. A população de Blumenau saiu prejudicada.

Folha Extra - Qual é o principal prejuízo?

Lueders - No Brasil, na maioria das privatizações, há um aumento substancial no valor das tarifas. Essa empresa Foz do Brasil, sem fazer uma obra sequer já ganhou um aumento. Quem tem esgoto instalado em casa pagava 80% do valor da água. Com a privatização, passa para 98%. Oba o tamanho do prejuízo que a população de Blumenau está amargando. O que fazemos de errado para amargar isso? Como foi o aumento abusivo do valor da passagem de ônibus. Querem empurrar essas imposições de guelha abaixo. Mas não vamos desistir da nossa luta.

Folha Extra - Quais os próximos passos do Comitê Contra a Privatização do Esgoto, considerando a decisão da Câmara?

Márcio Lueders - Nós já considerávamos essa hipótese, haja vista a pressão feita pelo prefeito em cima dos vereadores. Mesmo com a ilegalidade do projeto que foi a votação, os vereadores acabaram cedendo a essa pressão. Agora o Comitê vai encaminhar as questões jurídicas e conversar com o promotor do Ministério Público. Levaremos todas as informações necessárias para ajudar. Estamos prontos para melhorar todas as mobilizações favoráveis à população de Blumenau.

Folha Extra - O projeto pode ser barrado na Justiça, consideradas as irregularidades?

Lueders - Sim. Até o parecer da procuradoria geral da Câmara Municipal pediu para que se rejeitasse esse projeto por causa

Folha Extra

maio de 2010

7



Blumenau trata apenas 4,83% do esgoto

Blumenau tem um dos piores índices do Brasil em termos de saneamento básico. Segundo a Organização das Nações Unidas (ONU), para cada real investido em saneamento, quatro reais são economizados em saúde pública.

"Quando a lei municipal ainda vedava a delegação do serviço, a presidência da autarquia já se antecipava e contratava, através de carta-cortice, a empresa privada que realizaria todo o plano municipal de saneamento e o edital de licitação. Tal fato é prova cabal de que o Poder Executivo feria valer sua vontade a qualquer custo, e é o que prevalece até o momento."

Gustavo Merelles Ruiz Dias, promotor do MP

SINDICATOS DE BANCÁRIOS DE BLUMENAU

CONVOCAÇÃO

Assembleia geral ordinária dia 26 de maio, às 18h, para apreciação do balanço anual de ação sindical do ano de 2009, na sede do sindicato.

Sua presença é fundamental

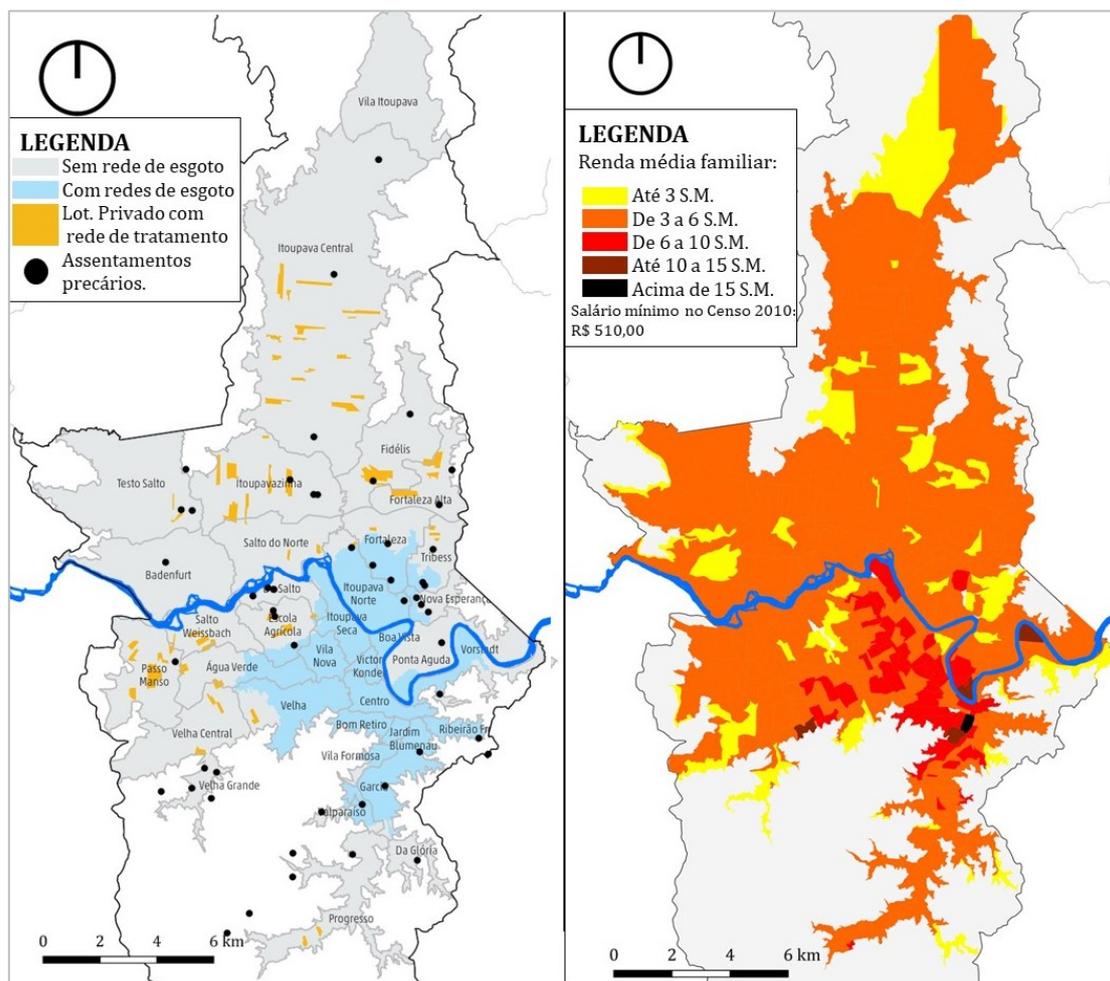
Fonte: Acervo Magali Moser.

Ainda que o aumento na rede de cobertura tenha acontecido após a privatização, visto que em 2010 era de apenas 4,83% e em 2023 esse índice saltou para 47%, os mapas das Figuras 109 e 110 evidenciam que tais investimentos se concentraram na região central de Blumenau e em alguns bairros vizinhos a ela, onde predominam as camadas de alta renda. As obras de esgotamento sanitário mais recentes, efetuadas após a conclusão da região central, estavam concentradas no bairro Velha, próximo ao Parque Vila Germânica, o que demonstra que os investimentos em esgotamento sanitário em Blumenau estão seguindo o percurso onde predominam as camadas de

⁵⁹ Disponível em: <https://brkambiental.com.br/blumenau/blumenau-completa-11-anos-com-servicos-de-esgotamento-sanitario> Acesso em 15 mar. 2024.

média e alta renda. Embora a taxa da população atendida pelo serviço de esgotamento sanitário seja alta, de 47% em 2023, apenas uma parte da população é favorecida por esse serviço, que corresponde aos moradores da região central e dos bairros no seu entorno (Figuras 109 e 110).

Figuras 109 e 110: Distribuição da população por rendimento nominal (2010) e da rede de esgoto em Blumenau (2023)



Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados do IBGE (2010) e Jornal NSC (2023).

Além da significativa ausência de esgotamento sanitário, as áreas periféricas também enfrentam constante falta de água, sobretudo as localizadas em áreas mais altas, como o Morro Dona Edith, no bairro Velha Grande, o Morro da Coripós, na Escola agrícola, e a Vila Jensen, na Itoupava Central. Mesmo com o passar dos anos a justificativa do Estado é sempre a mesma: de que os custos de infraestrutura são mais elevados nessas áreas devido às elevadas altitudes dos morros (SIEBERT, 1999; SAMAGAIA, 2010). A falta de pressão para a água subir os morros é um problema histórico e recorrente no município, que afeta sobretudo as camadas populares, pois

para contornar tais problemas se faz necessária a construção de estações elevatórias, o que exige significativos investimentos públicos.

Apesar dos protestos e até mesmo do apoio da imprensa na divulgação da ausência desse serviço, as melhorias em infraestrutura básica ocorrem vagarosamente em Blumenau, e o próprio Samae admite a falta de investimentos em saneamento no município, especialmente nos bairros onde predominam as camadas de mais baixa renda (Figuras 111, 112 e 113).

Figuras 111 e 112: Protestos da população contra a falta de água no bairro Velha Grande, região oeste de Blumenau (2009 e 2014)



Fonte: Portal G1(2009) e Prefeitura Municipal de Blumenau (2014).

Figura 113: Déficit de abastecimento de água em 19 bairros

JORNAL DE SANTA CATARINA

Geral 15

SEXTA-FEIRA, 27 DE SETEMBRO DE 2013

Editora: Cleisi Soares ☎ (47) 3221-1563 cleisi.soares@santa.com.br

Editoras: Camila Morales ☎ (47) 3221-1519 camila.morales@santa.com.br

Assistentes: Raquel Vieira ☎ (47) 3221-1522 raquel.vieira@santa.com.br

LUCAS AMORELLI



A dona de casa Silva Hermann sofre com a dificuldade no abastecimento há 10 anos. Acumula água da chuva em bombonas e faz coleta de madrugada

Água. Déficit em 19 bairros

Samac admite falta de investimento na rede de abastecimento em Blumenau

PAC vai custear obras para abastecimento de água

Fonte: Acervo Jornal de Santa Catarina (2013).

Conforme dados fornecidos pelo Samac, em 2016, 2021 e 2022, a autarquia identificou mais de 421.509 registros de falta de água no município. O tabelamento desses dados nos permitiu identificar que as maiores taxas, ou seja, onde a água faltou com mais frequência, compreendem as regiões oeste (30,88%) e norte (26,15%), seguidas da leste (16,57%), sul (15,20%) e central (11,20%). (Tabela 19).

Com relação ao serviço de energia elétrica, cujo fornecimento em Blumenau é efetuado pela Centrais Elétricas de Santa Catarina (CELESC), este apresentava altas taxas de atendimento em 2006, quando o serviço atendia a pelo menos 99,8% da população da cidade. Porém, existem pontos de deficiência em alguns trechos, sendo que a grande maioria desses pontos corresponde às áreas rurais ou de ocupação considerada irregular (PREFEITURA MUNICIPAL DE BLUMENAU, 2006). Segundo a

CELESC, apenas 30 moradias da área urbana de Blumenau não possuíam acesso à energia elétrica em 2010, todas elas localizadas em ruas de placa amarela.⁶⁰ Entretanto, embora esse número seja relativamente baixo, diversas áreas possuíam atendimento precário, com problemas de transformadores, quedas de tensão e cortes de abastecimento (SAMAGAIA, 2010).

Dados que nos foram fornecidos pela CELESC revelam que, entre 2016 e 2023, um total de 110.189 cortes de energia ocorreram em Blumenau, todos eles por falta de pagamento. Assim como nos registros de falta de água, as maiores taxas de corte de energia elétrica também aconteceram nas regiões oeste (31,74%) e norte (20,98%), seguidas da leste (20,82%), sul (15,56%) e central (11,90%) (Tabela 20). Conforme o Jornal de Santa Catarina (2021), essa situação se agravou ainda mais no período da pandemia do COVID-19, quando entre março de 2020 e julho de 2021, o número de famílias na extrema pobreza (com renda familiar per capita de até R\$ 89 por mês) aumentou 21,16% na cidade e milhares de famílias passaram a ter o acesso aos serviços essenciais comprometido.

Os dados apresentados evidenciam que as regiões mais afetadas, tanto pela falta de água quanto de energia elétrica, são também as mais populosas e com os menores níveis de renda, o que, somado à concentração e localização dos investimentos públicos viários onde predominam as residências das camadas de alta renda, deixa explícito a desigualdade socioespacial em Blumenau (Tabelas 05, 06 e 17).

4.5.2 UM OLHAR SOBRE AS ÁREAS DE CONCENTRAÇÃO DE POBREZA

Conforme os dados que nos foram disponibilizados pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social (SEMUDES), havia em Blumenau, no ano de 2022, cerca de 19.545 famílias cadastradas no CadÚnico (Tabela 21). Dentre o montante total, aproximadamente 6.028 famílias (equivalente a 30,84%) estavam em situação de extrema pobreza. Dessas, 29,38% residiam na região oeste, 25,15% na região norte, 20,19% na região sul, 18,17% na região leste e apenas 7,12% na região central. Na

⁶⁰ Disponível em: <https://cristianweiss.com/2018/11/multimedia-onde-luz-nao-ilumina/> Acesso em 20 jan. 2024.

região norte, destaca-se o bairro Itoupava Central, onde residem 2.116 famílias cadastradas no CadÚnico, o maior número do município e das quais 32,79% estão em situação de extrema pobreza (Tabela 21). Dentre os assentamentos precários da região norte, a Vila Jensen, na Itoupava Central, até 2021 sofria com constantes faltas de água e suas vias não eram pavimentadas (PREFEITURA MUNICIPAL DE BLUMENAU, 2017; JORNAL NSC, 2021).

Figura 114: Assentamento precário Vila Jensen, Itoupava Central (2007)



Fonte: Acervo Magali Moser (2007).

Figura 115: Assentamento precário Vila Jensen, Itoupava Central (2021)



Fonte: Acervo Prefeitura Municipal de Blumenau.

Na região sul, o bairro Progresso possuía 1.416 famílias cadastradas no CadÚnico, o segundo maior número do município (7,24% do total do município) (Tabela 21). Nele estão localizados 5 dos 55 assentamentos precários existentes em Blumenau, onde vivem ao menos 498 famílias em situação de extrema pobreza e 1416 famílias em situação de vulnerabilidade social, o que corresponde a 24,53% do total da população do bairro (PMHIS, 2011). Muitas dessas famílias têm suas moradias localizadas em ruas irregulares, visto que 110 das 532 ruas de placa amarela existentes em Blumenau estão no Progresso, ou seja, 20,67% do total (Tabela 12). Além disso, o bairro recebeu apenas 1,94% do total investido pela SEMOB no setor viário entre 2014-2023, índice inferior ao percentual da sua população, que corresponde a 4,53% do total do município (Tabelas 15 e 17).

Na região oeste, destacam-se duas áreas com significativa concentração de pobreza. A primeira é o bairro Velha Grande, onde está localizado um dos maiores assentamentos precários de Blumenau, o Morro Dona Edith (PMHIS, 2011). Entre 2010 e 2022, o bairro cresceu 16,48%, ainda permanecendo como um dos menos populosos de Blumenau. Conforme o SEMUDES, 711 famílias do bairro estavam em situação de vulnerabilidade socioeconômica em 2022, o que corresponde a 38,93% da população do bairro (Tabelas 17 e 18).

Figuras 116, 117, 118 e 119: Moradias precárias em madeira no Morro Dona Edith



Fonte: Acervo Magali Moser (2007).

Figuras 120 e 121: Moradias precárias em alvenaria no Morro Dona Edith

Fonte: Acervo do autor (2024).

O segundo bairro da região oeste é a Escola Agrícola, onde em 2011 viviam 1.380 famílias em assentamentos precários. Desse expressivo número de famílias, 85,43% residiam no Morro da Coripós, que continuou sendo habitado mesmo após a destruição de boa parte do morro por conta do desastre de 2008 (PMHIS, 2011). Os dados fornecidos pelo SEMUDES indicam que na Escola Agrícola existem 1.003 famílias vulneráveis socioeconomicamente, das quais 437 (43,56%) estão em situação de extrema pobreza. Com os investimentos viários da região oeste concentrados no bairro Velha (76,35%), os demais bairros, como a Velha Grande e a Escola Agrícola, são praticamente ignorados. Do total gasto pela SEMOB no município no período 2014-2023, apenas 0,24% do total foi direcionado à Velha Grande e 0,96% à Escola Agrícola (Tabelas 15 e 21).

Além da carência de investimentos e da falta de infraestrutura e serviços urbanos adequados, as camadas populares frequentemente sofrem os impactos das chuvas. É comum ocorrerem interdições, realizadas pela Defesa Civil Municipal, que afetam diversas residências e vias de Blumenau, especialmente aquelas localizadas em áreas de assentamentos precários. Mesmo chuvas moderadas, não tão intensas ou persistentes, já são capazes de comprometer um número significativo de infraestruturas na cidade.

Figuras 122, 123, 124 e 125: Assentamento precário Morro da Pedreira, região leste de Blumenau

Fonte: Acervo do autor (2024)

Os dados evidenciam que, com exceção da região central, a precariedade está presente em todas as demais regiões intraurbanas de Blumenau. Entretanto, as regiões norte e oeste são as mais mal atendidas não apenas pelos investimentos públicos no setor viário, como mostraram as sessões anteriores, mas também pelos serviços urbanos essenciais. Essa precarização, de acordo com Santos (2023, p. 123), é produzida pela classe dominante, onde

o próprio poder público torna-se criador privilegiado de escassez; estimula, assim, a especulação, e fomenta a produção de espaços vazios dentro das cidades; incapaz de resolver o problema da habitação, empurra a maioria da população para as periferias; e empobrece ainda mais os mais pobres, forçados a pagar caro pelos precários transportes coletivos e a comprar caro bens de consumo indispensável e serviços essenciais que o poder público não é capaz de oferecer.

Isso, entretanto, não quer dizer que as regiões norte e oeste sejam exclusivas das camadas de mais baixa renda (ou que a região central seja exclusiva das camadas de alta renda), pois desde o início dos anos 2000 houve significativo aumento no

número de domicílios com rendimento acima de 10 salários mínimos nessas regiões (Tabelas 05 e 06), a exemplo do bairro Velha, destacado na sessão 4.3.1 desse trabalho. Esses dados confirmam a tese de Arretche (2015, p. 221) de que “indivíduos com renda similar podem ter acesso desigual a serviços públicos, a depender da sua oferta” no local onde residem.

Há, entretanto, e considerando o fator localização, “uma relação direta entre as periferias pobres e a ausência de infraestruturas, equipamentos e serviços urbanos” (SUGAI, 2015, p. 36). Dessa forma, o processo especulativo vem não apenas com a extensão da cidade e com a concentração dos investimentos públicos viários na região geral da cidade que interessa à classe dominante – a região central e os bairros do seu entorno –, mas também com a implantação diferencial dos serviços coletivos.

4.6 CONCLUSÃO DO CAPÍTULO

O capítulo iniciou relatando a ocorrência do desastre socioambiental de 2008 em Blumenau, cuja maior repercussão intraurbana aconteceu no setor da moradia. Evidenciou-se que o PMCMV, utilizado pelo Poder Público Municipal como resposta às famílias desabrigadas pelo desastre, funcionou também como um instrumento segregador, visto que a localização dos residenciais, distantes das melhores infraestruturas e equipamentos urbanos, ou seja, da região central, foi explicitamente imposta pelo Estado às camadas de mais baixa renda.

Ainda que tenham sido relativamente pouco afetadas pelo desastre, as camadas de mais alta renda, sobretudo as que residiam na margem esquerda do rio Itajaí-Açu, conseguiram permanecer habitando no local, o que só foi possível após grandes investimentos públicos realizados em sua revitalização. Observamos que mais uma vez a região central, maior objeto de disputa de localizações intraurbanas de Blumenau, sofreu com enchentes e mais uma vez a classe dominante produziu, com significativo apoio do Estado, infraestruturas que lhe permitiram permanecer nesse setor.

Sendo assim, se a segregação das camadas populares ocorre de modo involuntário, as camadas de alta renda, por outro lado, se autossegregam e (mais uma vez) contam com o apoio do Estado para isso. As análises elaboradas neste capítulo reforçam o que verificamos nos capítulos anteriores, de que em Blumenau foram as camadas de mais baixa renda que, historicamente, mais se deslocaram no espaço intraurbano, diferente do que ocorreu em várias outras grandes e médias cidades brasileiras, onde foram as elites que se deslocaram e abandonaram seus centros.⁶¹

O crescimento das elites e a saturação da região central demandaram novas áreas de expansão, e como mostraram as análises e dados apresentados neste capítulo, os bairros Velha e Ponta Aguda foram os escolhidos para isso, pois são vizinhos à região central, estão muito próximos ao centro principal e já contavam com significativa presença de setores de alta renda desde os anos 1990. As análises também evidenciam que os grandes investimentos viários, observados entre os anos 1950 e 1970, se repetem no segundo decênio desse século e mais uma vez abrem frentes para o mercado imobiliário e ampliam e melhoram ainda mais as condições de deslocamento da classe dominante.

Se entre 1980 e 1999 a classe dominante, como o próprio nome diz, já exercia a dominação social através do espaço, esse processo se agudizou nos anos recentes, sobretudo se considerarmos que a concentração de renda aumentou, os investimentos públicos aumentaram na mesma proporção em que também se concentraram na região central ou no entorno dela, sempre buscando otimizar as condições de deslocamento e acessibilidade da classe dominante. Essa dominação, promovida novamente nas duas últimas décadas, com o apoio do Estado, ampliou significativamente a interação entre as burguesias e o centro principal.

Não bastasse a ausência de significativos investimentos no setor viário, as regiões periféricas, onde predominam as camadas de mais baixa renda, também são as mais mal servidas de serviços urbanos essenciais, como saneamento básico e energia elétrica. São também nessas regiões que evidenciamos a maior presença de famílias

⁶¹ Ver Villaça (1998), Sposito (2006) e Sugai (2015).

em vulnerabilidade socioeconômica, centenas delas em situação de extrema pobreza.

As dezenas de assentamentos precários que surgiram em toda a área conurbada de Blumenau após o desastre de 2008 evidenciam a omissão do Estado, que fecha os olhos para as ocupações em áreas periféricas e de preservação ambiental, pois não há interesse econômico, não há especulação sobre essas áreas, totalmente ignoradas pela classe dominante. Dessa forma, foram criadas novas áreas precárias com concentração de pobreza, desprovidas de infraestrutura e distantes da região central. São os derrotados da disputa pelas melhores condições de moradia e deslocamento no espaço urbano que habitam as “bombas relógio” de Blumenau, prontas para explodir assim que um volume significativo (ou nem tanto) de chuva se derramar sobre a cidade.



Figura 126: Assentamento precário Morro da Coripós, região oeste **Fonte:** Acervo do autor (2024)



Figura 127: Assentamento precário Morro do Laguna, região norte **Fonte:** Acervo do autor (2024)



Figura 128: Assentamento precário Vila Bromberg, bairro Escola Agrícola, região oeste **Fonte:** Acervo do autor (2024)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tomando-se a localização intraurbana, a produção das desigualdades socioespaciais e a segregação urbana como pontos fundamentais nas análises, o trabalho procurou apresentá-las como totalmente indissociáveis das diversas outras questões urbanas e sociais. O que permeou esta pesquisa foram os conceitos de Villaça (1998), de que a segregação é um processo por meio do qual as camadas sociais tendem a se concentrar em uma região geral da cidade, e de Sugai (2015), de que as características, a distribuição e a localização dos investimentos públicos, especialmente os do sistema viário, são essenciais para entendermos como as localizações privilegiadas e os espaços urbanos desiguais são produzidos nas cidades da periferia do capitalismo.

O foco do presente trabalho centra-se na análise do processo de produção das desigualdades socioespaciais no município de Blumenau, concentrando-se no período 1980-2023, a partir de um olhar atento aos eventos socioambientais adversos, ao processo de reestruturação produtiva e às ações do Estado, com destaque para os investimentos públicos viários. As investigações centradas nesses

fatores revelam que eles foram significativos para que as desigualdades socioespaciais, já existentes no município em período precedente, fossem produzidas e ampliadas em Blumenau a partir dos anos 1980.

Apresentou-se, inicialmente, uma síntese dos estudos teórico-conceituais que fundamentam esta pesquisa, os quais destacam o processo de produção e reprodução capitalista do espaço urbano e a segregação socioespacial. Esses estudos evidenciam como tais processos determinam as desigualdades socioespaciais que caracterizam as cidades brasileiras. Além disso, foi discutida a dinâmica das disputas territoriais, os interesses do capital imobiliário e a segregação socioespacial. Enfatizou-se a importância da localização como um fator significativo, conforme abordado por Villaça (1998), que vai além das distâncias físicas, englobando a produção do espaço e as condições de acessibilidade, como tempo de deslocamento e infraestrutura viária.

As investigações revelaram que o padrão de segregação socioespacial identificado nas metrópoles brasileiras, onde as elites tendem a se segregar em um único setor da cidade (VILLAÇA, 1998; SUGAI, 2015), tem se manifestado também em cidades médias e industrializadas como Blumenau, conforme evidenciou esta pesquisa. Evidenciou-se também que outros fenômenos metropolitanos também ecoam em Blumenau, como o aumento da concentração de renda, a financeirização, a especulação imobiliária, a crescente precarização das condições de trabalho e o aumento da pobreza e das desigualdades socioespaciais.

Nas primeiras leituras empíricas efetuadas no segundo capítulo, verificamos que a burguesia industrial esteve intimamente ligada ao poder político local por quase um século, concentrando suas indústrias, suas residências e os investimentos públicos na região central. Os grandes investimentos viários foram produzidos de modo a atender os interesses das elites, como a Avenida Beira Rio e as diversas pontes sobre o rio Itajaí-Açu, que favoreceram a sua expansão para áreas como o bairro Ponta Aguda, enquanto o Anel Viário Norte facilitou o escoamento da produção industrial, acelerou o processo de acumulação do capital por parte das elites e abriu frentes para o capital imobiliário. Esses investimentos certamente otimizaram o tempo de deslocamento das elites em direção ao Centro e contribuíram para a permanência

das elites na região central. Além dos investimentos, a legislação local, através do Código de Zoneamento de 1977, incentivou a verticalização da região central e promoveu nela a produção de moradias de alto padrão, favorecendo o processo de segregação das camadas de mais alta renda na região central de Blumenau.

As áreas residenciais das camadas de baixa renda, por outro lado, recebem poucos investimentos viários e são frequentemente negligenciadas pelo Estado. O declínio da produção habitacional pela iniciativa privada entre os anos 1960 e 1970, que no caso de Blumenau se dava pelas indústrias têxteis, resultou no desaparecimento, ainda que não imediato, das vilas operárias do município. Esse processo, aliado a política habitacional do período da ditadura (1964-1985), que envolvia o BNH e que não atingia as camadas de mais baixa renda, afetou parte significativa da classe operária, que em resposta à espoliação urbana promovida pela burguesia industrial, se viu obrigada a produzir novos assentamentos na cidade, muitos deles precários e próximos à região central, porém ocultos pelos diversos morros que compõem a paisagem urbana de Blumenau. Evidenciou-se, concomitante a este processo, uma disputa espacial em torno das condições de deslocamento na cidade, evidenciando que Blumenau já era permeada por desigualdades socioespaciais antes mesmo da década de 1980, base da periodização adotada por esta pesquisa.

No terceiro capítulo, com o apoio de diversos mapas e o cotejamento de dados estatísticos e censitários tabelados, evidenciamos que as grandes enchentes de 1983 e 1984, a enxurrada de 1990 e o processo de reestruturação produtiva repercutiram na ampliação das desigualdades socioespaciais em Blumenau. Essa ampliação quase sempre teve a participação da classe dominante, que, direta ou indiretamente, com o apoio do Estado, direcionou e produziu para si mesma diversas infraestruturas viárias e mitigadoras de enchentes e enxurradas, e conseguiu alavancar o seu processo de acumulação por meio de uma grande transformação promovida por ela no cenário econômico por meio de um intenso processo de terceirização da produção industrial.

Observou-se, também no terceiro capítulo, que o fato de os aparelhos do Estado estarem historicamente localizados na região central de Blumenau, onde sempre predominaram as residências das camadas de alta renda, e destes nunca terem se

deslocado no espaço intraurbano – com exceção da prefeitura, que mesmo se deslocando permaneceu no Centro – reforça as evidências de que a classe dominante sempre exerceu o controle do Estado. Como apresentado no capítulo 01, se as elites controlam o Estado, elas controlam certamente a produção do espaço e exercem a dominação social por meio dele (VILLAÇA, 1998).

Vimos que em Blumenau as camadas de menor renda foram as que mais se deslocaram no espaço intraurbano, quase sempre involuntariamente. As áreas ocupadas por elas também foram se expandindo, criando periferias. As camadas de mais alta renda do município, por outro lado, e indo na contramão do que se observou na história urbana das metrópoles (VILLAÇA, 1998; SUGAI, 2015) e das cidades médias brasileiras (CARLOS, 1994; SPOSITO, 2006; FERRETTO, 2018), pouco se deslocaram. Com as melhores infraestruturas localizadas na região central de Blumenau, que inclusive, como vimos, produzidas pela e para a classe dominante, torna-se cada vez mais difícil para as elites abandonarem a sua direção de crescimento. Nos questionamos, então: se nem mesmo as grandes enchentes e o desastre de 2008 foram suficientes para que as elites abandonassem a região central, o que então seria? Cabe destacar aqui que as características geomorfológicas da cidade, como vimos ao longo dos capítulos 02, 03 e 04, limitaram o deslocamento das elites, ao passo que os deslocamentos das camadas populares, pelo contrário, não foram lineares, uniformes ou concêntricos, mas sim irregulares, seguindo as curvas, barreiras e declives dos morros e dos rios, abrindo novos acessos em locais distantes e longe dos interesses da classe dominante. Assim, a geografia de Blumenau, embora por determinados momentos históricos tenha se apresentado como barreira para o seu desenvolvimento urbano, seja pelos deslizamentos de encostas ou como limitante da expansão das elites, também funciona como aliada da classe dominante, pois favorece a sua hegemonia e afasta e oculta as áreas de concentração de pobreza das suas áreas de interesse.

No quarto e último capítulo observamos que a saturação da região central, onde a burguesia historicamente concentrou não apenas as suas áreas residenciais, mas também as indústrias e serviços, levou a classe dominante a produzir novas frentes para o capital imobiliário, de modo que ela pudesse permanecer nas proximidades da região central, o que lhe permitiria maior otimização de tempo e energia com

deslocamentos. Os resultados aqui apresentados comprovam que a lógica que determina a localização dos investimentos públicos em Blumenau, sobretudo os efetuados no sistema viário, está vinculada à distribuição das classes sociais no espaço intraurbano. Os destaques são a região central e os bairros vizinhos, como o bairro da Velha e o bairro da Ponta Aguda que, como apontaram os dados coletados, tabelados e mapeados, receberam os maiores investimentos públicos viários nos anos recentes, a exemplo da duplicação e ampliação da Rua Humberto de Campos e da Ponte Adolfo Konder e a construção dos binários das ruas Chile e República Argentina. A concentração desses e diversos outros investimentos viários na região central, e mais recentemente nos bairros do seu entorno, pode ser explicitada pelo número de grandes pontes na região central. Em 2023, das 8 pontes que cruzavam o rio Itajaí-Açu, 5 delas estavam localizadas na região central, onde predominam as residências das elites. Esses investimentos, produzidos com o apoio do Estado, evidenciam o controle da classe dominante sobre seu projeto de ocupação e expansão em Blumenau. Além disso, o processo histórico de produção do espaço urbano de Blumenau nos indica que assim como as indústrias, o automóvel também definiu e conformou o modo de vida urbano de Blumenau

A pesquisa ainda evidenciou que a burguesia foi historicamente a grande vencedora das disputas espaciais pelas melhores localizações e condições de deslocamento em Blumenau, o que resultou na autossegregação das elites e promoveu o deslocamento e periferação das áreas residenciais das camadas populares, que ocupou encostas de morros, se deslocou para a região norte após as grandes enchentes e o desastre de 2008 e migrou para cidades vizinhas, especialmente Gaspar e Indaial, favorecendo a consolidação do processo de conurbação entre esses municípios. Vimos que a expansão desses municípios vizinhos e o processo de conurbação são resultantes também da valorização do solo de Blumenau. Inclusive, boa parte das camadas populares, apesar de terem sido obrigadas a morar no entorno, mantem relação pendular cotidiana com Blumenau em função do trabalho, visto que Blumenau concentra significativo número de empregos nos setores secundário e terciário. A partir das análises da distribuição espacial da população por níveis de renda percebemos a predominância das camadas de mais baixa renda nos municípios conurbados ao passo que os setores mais ricos de toda a área conurbada

estavam todos eles concentrados em Blumenau, principalmente em sua região central. Seria então a região central de Blumenau a melhor e mais disputada localização de toda a área conurbada? As evidências apontam que sim.

Destaca-se, por fim, que as desigualdades socioespaciais se estendem para além do fator localização. As análises elaboradas a partir do cotejamento de dados empíricos, sobretudo dos mapeamentos, das tabelas, dos dados estatístico e censitários e das imagens apresentadas, revelaram que os serviços urbanos essenciais, como saneamento básico e energia elétrica, assim como os investimentos públicos em infraestrutura viária, apresentam distribuição desigual em Blumenau e são muito mais precários nas áreas onde residem as camadas populares. Quando não há desigualdade na distribuição, a disparidade ocorre na qualidade dos serviços, sendo que as camadas de menor renda geralmente são as mais mal atendidas, seja pelos serviços essenciais, seja pelos investimentos públicos viários.

As investigações dos investimentos viários efetuados em Blumenau, tanto entre 1980 e 2023 quanto no período precedente, além de confirmarem o seu poder estruturador (VILLAÇA, 1998), demonstram que as decisões que envolvem a sua localização estão subordinadas à distribuição espacial das áreas residenciais das camadas de alta renda. Confirmamos que se trata de um processo que não se limita apenas às grandes cidades e metrópoles brasileiras, mas também às cidades de médio porte, e está condicionado à conjuntura política e econômica do município. Em Blumenau, outros fatores, como a industrialização, o processo de reestruturação produtiva e os eventos socioambientais adversos, também foram determinantes para o processo de produção e ampliação das desigualdades e consolidação da segregação socioespacial. Assim como estes fatores, os investimentos viários se constituem como importante vetor no processo de estruturação intraurbana, promovendo acessibilidade, valorização imobiliária e, principalmente, a qualidade da localização que, ao contrário da pavimentação, dos hospitais, do saneamento, da energia elétrica e dos edifícios públicos, não pode ser reproduzida espacialmente.

As análises e considerações aqui colocadas se devem, sobretudo, pela metodologia empregada nesta pesquisa. A revisão bibliográfica em paralelo às diversas imagens apresentadas e à espacialização das informações coletadas e tabeladas mostrou-se

fundamental para a identificação do padrão de segregação socioespacial existente em Blumenau. Dessa forma, é evidente a contribuição da análise espacial para a profunda compreensão do processo de produção das desigualdades socioespaciais, podendo fornecer diagnósticos bastante adequados e acertados com a realidade urbana estudada.

Entendemos que a classe dominante foi bem-sucedida em produzir uma estrutura segregada em Blumenau. Mesmo tendo se apropriado da região central, uma área suscetível a enchentes, conseguiu manter nela a sua permanência, especialmente através do controle do Estado. Consolidou bairros segregados, facilitou a acessibilidade e os deslocamentos entre esses bairros com a construção de diversas pontes e vias, ocultou áreas de concentração de pobreza atrás de morros e garantiu investimentos públicos contínuos no eixo privilegiado da região central. Essas ações contribuíram para tornar hegemônico o projeto de cidade da classe dominante.

Deve-se ressaltar, portanto, que os resultados observados vão ao encontro das colocações de Villaça (1998, p. 320), de que “são as burguesias que escolhem a localização e direção de crescimento de seus bairros”. Dessa forma, mesmo que a industrialização, o processo de reestruturação produtiva e os eventos socioambientais adversos tenham de fato contribuído para a conformação espacial de Blumenau, a sua estruturação intraurbana se dá, sobretudo, “sob a ação do conflito de classes em torno das vantagens e desvantagens do espaço urbano” (VILLAÇA, 1998, p. 328).

Apesar de não constituir um objetivo específico desta investigação, a pesquisa levanta novas questões que certamente poderão fecundar em novas investigações sobre a história do espaço urbano de Blumenau, como: qual o papel da ideologia no processo de produção do espaço urbano de Blumenau? Por que as desigualdades socioespaciais persistem na cidade? Qual o papel da financeirização nas dinâmicas urbanas de Blumenau? Houve movimentos sociais urbanos em Blumenau? Se sim, quais estratégias e práticas foram adotadas pelos “vencidos” na disputa pela terra urbanizada? De que maneira podemos enfrentar as desigualdades, em todas as suas dimensões, especialmente no espaço intraurbano, onde as disputas pelo controle da terra urbanizada ocultam diferentes interesses, estratégias, contradições e relações

de poder? Assim, a pesquisa se encerra com a certeza de que há muito a ser explorado sobre o tema da produção capitalista do espaço, da segregação e das desigualdades socioespaciais que historicamente foram e ainda são produzidas em Blumenau. Embora melhorias tenham sido percebidas na distribuição dos serviços essenciais e até mesmo alguns grandes investimentos públicos tenham sido efetuados nas áreas onde residem as camadas populares, isso não significou a redução das desigualdades.

Enquanto a concentração de renda, as disparidades na distribuição dos investimentos públicos e o aumento das desigualdades sociais perpetuam a lógica da acumulação capitalista, a segregação socioespacial, ao favorecer a concentração das camadas sociais mais privilegiadas, contribui para manter essas relações de poder. Para as camadas excluídas da sociedade, essa estrutura espacial segregada não apenas dificulta o acesso a direitos básicos, como moradia digna em áreas bem localizadas, mas também dificulta a luta pela autonomia, pela participação e controle da gestão pública e pela emancipação social.

Para alcançarmos a emancipação social e tornar nossas cidades mais inclusivas, é essencial iniciarmos um novo ciclo de políticas públicas e ações de combate às desigualdades. Isso envolve garantir o direito à cidade através de medidas que promovam a função social da propriedade, controlem a especulação imobiliária, democratizem os benefícios dos investimentos públicos, promovam habitação social inclusiva alinhada com políticas urbanas, e garantam a participação popular na definição e localização dos investimentos públicos. Esse pode ser o caminho para nos guiar a uma condição de maior igualdade e justiça urbana.



Figuras 129, 130 e 131: Região central de Blumenau Fonte: Acervo do autor (2024)



Figuras 132, 133, 134, 135, 136 e 137: Assentamentos precários em Blumenau Fonte: Acervo do autor (2024)

BIBLIOGRAFIA

ANNUSECK, E. **Nos bastidores da festa: Outras histórias, memórias e sociabilidades em um bairro operário de Blumenau (1940-1950)**. Dissertação (Mestrado em História) - UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2005.

ARRETCHE, M. **Políticas de habitação para a população de baixa renda e saneamento básico**. Campinas: Nepp/ Unicamp, 1994.

_____. Trazendo o conceito de cidadania de volta: a propósito das desigualdades territoriais. In: ARRETCHE, M. (Org). **Trajetória das desigualdades: como o Brasil mudou nos últimos cinquenta anos**. São Paulo: Unifesp, 2015.

BACK, C. C. **Os limites e contradições da aplicação dos instrumentos do Estatuto da Cidade em Curitiba e Blumenau: “transferência do direito de construir” e “Outorga Onerosa do Direito de Construir”**. 2004. 241 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Ambiental) – Universidade Regional de Blumenau, Blumenau, 2004.

BACK, C. C.; GONÇALVES, B. L.; TOMASELI, C. C. In: PERES, L. B (Org.). **Confrontos na cidade: luta pelo plano diretor nos 20 anos do Estatuto da Cidade**. [recurso eletrônico] Florianópolis, UFSC. Instituto Cidade e Território/IT Cidades, 2022.

BARRETO, A. 1983, A grande enchente. **Blumenau em Cadernos**, Tomo XLIV, julho/agosto. FURB: Blumenau, 2001.

BARRETO, C. Administradores de Blumenau. **Blumenau em Cadernos**, Tomo IV, outubro, p. 197-198. Blumenau, 1961.

BIELSCHOWSKY, B. **Patrimônio industrial e memória urbana em Blumenau/SC**. 2009. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009.

BLAY, E. **Eu não tenho onde morar: vilas operárias na cidade de São Paulo**. Editora Nobel: São Paulo, 1985.

BLUMENAU, O. Relatos do Dr. Blumenau. **Blumenau em Cadernos**, Tomo II, julho, p. 134-137. Blumenau, 1959.

BOLAFFI, G. Habitação e urbanismo: o problema e o falso problema. In: MARICATO, E. **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. Alfa Ômega: São Paulo, 1982.

BONDUNIK, N; BONDUKI, R. Periferia da grande São Paulo. Reprodução do espaço como expediente de reprodução da força de trabalho. In: MARICATO, E (Org.). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. Alfa Ômega: São Paulo, 1982.

BONDUKI, N. **Origens da habitação social no Brasil: Arquitetura Moderna, Lei do Inquilinato e Difusão da Casa Própria**. São Paulo: Edições Loyola, 1998.

BRANDÃO, A. Blumenau Pitoresco. **Blumenau em Cadernos**, Tomo IV, março, p. 46-46. Blumenau, 1961.

BRASIL. Secretaria Nacional da Habitação. **Guia para o Mapeamento e Caracterização de Assentamentos Precários**. Brasília, 2010.

CARLOS, A. F. A. **A (re) produção do espaço urbano**. Edusp, São Paulo, 1994.

_____. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, Ana; SOUZA, Marcelo; SPOSITO, Maria. **A Produção do Espaço Urbano: Agentes e Processos, Escalas e Desafios**. 1. ed. São Paulo: Contexto, 2011. p. 53-74.

_____. Segregação residencial: classes sociais e espaço urbano. In: VASCONCELOS, O.A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S.M. (orgs.). **A cidade contemporânea: segregação socioespacial**. São Paulo: Contexto, 2013, p. 39-59.

CARVALHO, J. M. **Cidadania no Brasil: o longo caminho**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2020 [1972].

CHAUÍ, M. **O que é ideologia**. São Paulo: Brasiliense, 2006.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. Editora Ática: São Paulo, 1989.

_____. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, Ana; SOUZA, Marcelo; SPOSITO, Maria. **A Produção do Espaço Urbano: Agentes e Processos, Escalas e Desafios**. 1. ed. São Paulo: Contexto, pp. 41-52, 2011.

DAGNONI, C. et al. A Barragem Norte e o processo das enchentes no Vale do Itajaí: o sacrifício de um povo, uma cultura e um território. In: MATTEDI, M; LUDWIG, L; AVILA, M. **Desastre de 2008+10 Vale do Itajaí: Água, gente e política. Aprendizados**. Pp. 199-216. Edifurb: Blumenau, 2018.

DATAZAP. **Relatório do Radar Imobiliário do Termômetro DataZip+**. Agosto de 2022.

DEÁK, C. A acumulação entravada no Brasil e a crise dos anos de 1980. In: DEÁK, C; SCHIFFER, S. R. **O processo de urbanização no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2015 [1999].

DEEKE, J. **O município de Blumenau e a história de seu desenvolvimento**. Blumenau: Nova Letra, 1995.

DINIZ, E. **Globalização, reformas econômicas e elites empresariais**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2000.

EMMENDOERFER, E. Gloriosa tradição. **Blumenau em Cadernos**, Tomo IV, maio, p. 86-90. Blumenau, 1961.

ENGELS, F. **Sobre a questão da moradia**. São Paulo: Boitempo, 2015 [1872].

FARIA, V. A. A conjuntura social brasileira: dilemas e perspectivas. **Novos Estudos Cebrap**, n. 33, 1992.

FARRET, R. Paradigmas da Estruturação do Espaço Residencial Intra-Urbano. In: FARRET, R. **O espaço da cidade: contribuição à análise urbana**. 1. ed. São Paulo: Parma, p. 73-90, 1985.

FERREIRA, J. S. W. **O mito da cidade global: o papel da ideologia na produção do espaço urbano**. Editora Vozes/ Unesp: São Paulo, 2007.

FERRETTO, D. **Segregação socioespacial em cidades médias gaúchas: Caxias do Sul, Passo Fundo, Pelotas e Santa Maria**. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2018.

FIBGE. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Brasileiro de 1950**. Rio de Janeiro, 1950.

_____. **Censo Brasileiro de 1960**. Rio de Janeiro, 1960.

_____. **Censo Brasileiro de 1970**. Rio de Janeiro, 1970.

FILGUEIRAS, L. "O neoliberalismo no Brasil: estrutura, dinâmica e ajuste do modelo econômico". In: BASUALDO, E. M.; ARCEO, E. **Neoliberalismo y sectores dominantes. Tendencias globales y experiencias nacionales**. Buenos Aires, Clacso, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, 2006.

FIX, M. **Parceiros da exclusão**. São Paulo: Boitempo, 2001.

FRANK, B; BOHN, N. História da gestão do risco de inundações na bacia do Itajaí. In: MATTEDI, M; LUDWIG, L; AVILA, M. **Desastre de 2008+10 Vale do Itajaí: Água, gente e política. Aprendizados**. Pp. 117-150. Edifurb: Blumenau, 2018.

FRANK, B; SEVEGNANI, L. (org.). **Desastre de 2008 no Vale do Itajaí: Água, gente e política**. Blumenau: Agência de Água do Vale do Itajaí, 2009.

FROTSCHER, M; VEDANA, L. M. **Viagens pela cidade: o transporte coletivo de Blumenau**. Editora Insular: Blumenau, 1999.

FROTSCHER, M. **Olhares sobre o saneamento em Blumenau: uma perspectiva histórica**. Nova Letra: Blumenau, 2000.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 2008.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 2015,

GRESPLAN, J. **Marx: uma introdução**. Boitempo: São Paulo, 2021.

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

_____. **A Condição Pós-Moderna**. Edições Loyola: São Paulo, 1996.

_____. **O neoliberalismo: história e implicações**. São Paulo, Loyola, 2008.

_____. **Crônicas anticapitalistas: um guia para a luta de classes no século XXI.** São Paulo, Boitempo, 2024.

HERING, M. **Colonização e indústria no Vale do Itajaí: o modelo catarinense de desenvolvimento.** Blumenau: Editora FURB, 1987.

HOLANDA, S. B. **Raízes do Brasil.** Companhia das Letras: São Paulo, 2020 [1936].

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Brasileiro de 1980.** Rio de Janeiro: IBGE, 1980.

_____. **Censo Brasileiro de 1991.** Rio de Janeiro: IBGE, 1991.

_____. **Censo Brasileiro de 2000.** Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

_____. **Censo Brasileiro de 2010.** Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

_____. **Censo Brasileiro de 2022.** Rio de Janeiro: IBGE, 2022.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Boletim Regional, urbano e ambiental: **Crescimento das cidades medias.** pp. 33-38. IPEA, 2008.

JORNAL DE SANTA CATARINA. **Para onde foi a favela.** Ano XXXV, n. 10.901. Blumenau, 2007.

JORNAL NSC SANTA. **Para onde vai o dinheiro do blumenauense em 2021.** Pp 23. Ed. Maio, 2021.

_____. **Esgoto tratado chega só a 47% e tem obras atrasadas.** p. 16-17. Ed. 18 a 24 fev., 2023.

JORNAL O MUTIRÃO. **Complexo Viário do Badenfurt: agilidade no trânsito da Região Norte.** Edição 102. 2012.

_____. **Sistema Viário: Estamos à beira de um colapso? Nos gargalos, as cenas se repetem diariamente.** Edição 111. 2014.

KILIAN, F. Reminiscências. **Blumenau em Cadernos,** Tomo I, fevereiro, p. 73-75. Blumenau, 1958.

_____. O 75º aniversário da comarca de Blumenau. **Blumenau em Cadernos,** Tomo IV, agosto, p. 144-146. Blumenau, 1961.

_____. Estatística das obras realizadas pela Secretaria de Obras e Serviços Urbanos da Prefeitura Municipal de Blumenau durante o ano de 1978. **Blumenau em Cadernos**, Tomo XX, fevereiro, p. 44. Blumenau, 1979.

KLUEGER, U. A. **Encontro com a infância**. Editora Hemisfério Sul: Blumenau, 2016.

KOWARICK, L. **Espoliação urbana**. Paz & Terra: São Paulo, 1983.

KROETZ, L. R. **As estradas de ferro de Santa Catarina (1910-1960)**. Dissertação de mestrado em História. Universidade Federal do Paraná, 1975.

LEFEBVRE, H. **A produção do espaço**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006 [1974].

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro Editora, 2011 [1968].

_____. **Espaço e Política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2019 [1972].

_____. **A revolução urbana**. São Paulo: Editora UFMG, 2022 [1970].

LIMA, E. **Vilas operárias e a formação do espaço urbano no entorno fabril em Blumenau**. Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade do Sul de Santa Catarina, Florianópolis, 2021.

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

MAMIGONIAN, A. Estudo geográfico das indústrias de Blumenau. **Revista Brasileira de Geografia**, n. 3, p. 63-151, 1965.

MARICATO, E. Autoconstrução, a arquitetura possível. In: MARICATO, E (Org.). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1982.

_____. **Metrópole na periferia do capitalismo**. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. In: ARANTES, O. VAINER, C. MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Editora Vozes: São Paulo, 2000.

_____. O impasse da política urbana no Brasil. Editora Vozes: São Paulo, 2011.

MARQUES, E. Condições habitacionais e urbanas no Brasil. In: ARRETCHE, M. (Org). **Trajatória das desigualdades: como o Brasil mudou nos últimos cinquenta anos**. São Paulo: Unifesp, 2015.

MARX, K. **O Capital**. v. 1. Boitempo: São Paulo, 2017 [1867].

MATTEDI, M. et al. O desastre se tornou rotina. In: FRANK, B; SVEGNANI, L. **Desastre de 2008 no vale do Itajaí. Água, gente e política**. Edifurb: Blumenau, p. 13-21, 2009.

_____. Introdução 2008+10. In: MATTEDI, M; LUDWIG, L; AVILA, M. **Desastre de 2008+10 Vale do Itajaí: Água, gente e política**. Aprendizados. Pp. 341-356. Edifurb: Blumenau, 2018.

MAUTNER, Y. A periferia como fronteira de expansão do capital. In: DEÁK, C.; SCHIFFER, S. R. **O processo de urbanização no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2015.

MELAZZO, E. S. Estratégias fundiárias e dinâmicas imobiliárias do capital financeirizado no Brasil. In: **Revista Mercator**, Fortaleza, v.12, Número especial (2), p.29-40, set.2013.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Urbanização de favelas: a experiência do PAC**. Brasília, 2010.

MORETTI, S. M. **Fábrica e espaço urbano: A influência da industrialização na formação dos bairros e no desenvolvimento da vida urbana em Blumenau**. 2006. 192 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) - UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2015.

MOSER, M. A indisfarçável favelização em Blumenau. In: SCHUNKE, Annemarie. **Blumenau em cadernos**. Blumenau: Cultura em movimento, v. 51, p. 86-110, 2010.

MOTTA, R. P. S. **Passados presentes: o golpe de 1964 e a ditadura militar**. Editora Zahar: Rio De Janeiro, 2021.

MULLER, C. A modernização e as elites emergentes: A contribuição alemã. *Blumenau em Cadernos*, Tomo XVII, novembro, p. 439-440. Blumenau, 1976.

_____. Aconteceu... **Blumenau em Cadernos**, Tomo XX, setembro, p. 262-265. Blumenau, 1979.

NEGRI, S. M. Segregação sócio-espacial: alguns conceitos e análises. **Coletâneas de Nosso Tempo**, ano VII, v.8, p. 129-153.

OLIVEIRA, F. **Crítica à razão dualista: o ornitorrinco**. Boitempo: São Paulo, 2003.

OLIVEIRA, M; SCHORNER, A. Fábrica com vila operária: a dominação específica -O caso da Empresa Industrial Garcia, de Blumenau/SC (1947-1974). **Blumenau em Cadernos**, Cultura em Movimento: Blumenau, 2002.

OURIQUES, J; SACCO, F; BUENO, R. Defesa Civil de Blumenau: da Gestão do Desastre para a Gestão de Riscos de Desastres. In: MATTEDI, M. LUDWIG, L. ÁVILA, M. **Desastre de 2008 + 10 Vale do Itajaí: água, gente e política: aprendizados**. Edifurb: Blumenau, 2018.

PÁDUA, R. F. "Produção estratégica do espaço e os "novos produtos imobiliários"". In. CARLOS, A.F.A.; VOLOCHKO, D.; ALVAREZ, I.P. (orgs.). **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2015. p.145-163.

PEIXER, K.T. **Programa Minha Casa Minha Vida: Adequação dos projetos às características das famílias moradoras. O caso de Blumenau-SC e a resposta ao desastre de 2008**. 2014. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2014

PESCHKE, M. S. A. **Horto florestal: favela? ocupação clandestina? ou loteamento?** Monografia (Bacharelado em Ciências Sociais) - FURB - Fundação Universidade Regional de Blumenau, 1992.

PIKETTY, T. **O capital no século XXI**. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2014.

PMHIS. Plano Municipal de Habitação de Interesse Social. **Diagnósticos I e II**. Blumenau, 2011.

POCHMAN, M. **O emprego no desenvolvimento da nação**. Boitempo: São Paulo, 2008.

PLHIS. **Plano Local de Habitação de Interesse Social do Município De Gaspar.** Prefeitura Municipal de Gaspar. Gaspar, 2014.

POLICARPO, J. **Território e planejamento urbano em Blumenau: a disputa por espaços seguros.** 2016. Dissertação (Mestrado em Geografia) - UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2016.

POMPILIO, M. J. **Segregação étnica e diferenciação residencial na cidade de Blumenau.** Dissertação (Mestrado em Geografia) – UNESP, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, 1992.

PREFEFEITURA MUNICIPAL DE BLUMENAU. Programa de Investimentos Urbanos: **Perfil da cidade.** Volume 1, Diagnose geral e perfil de projetos, volume 2. Prefeitura Municipal de Blumenau, 1979.

_____. **Plano Habitacional 1.** Blumenau, 1981.

_____. Processo de Revisão do Plano Diretor de Blumenau (PDB) 2005/2006 **Relatório da leitura da cidade,** 2006.

_____. Plano de mobilidade urbana de Blumenau: **Diagnóstico de ruas irregulares.** Levantamento cadastral das ruas de placa amarela, 2016aa

_____. **Plano Diretor.** Lei Complementar 1.181/2018. Diretrizes gerais dos bairros e macrozoneamento. Blumenau, 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE INDAIAL. **Estudo Técnico Socioambiental.** Associação De Municípios do Médio Vale do Itajaí – AMMVI. Indaial, 2019

RIBEIRO, L. C. Q; Segregação Residencial e Políticas Públicas: Análise do Espaço Social da Cidade na Gestão do Território. **Revista Cidades, comunidades e territórios.** n. 6. pp 33-50. 2003.

ROLNIK, R. **Como Produzir moradia bem localizada com os recursos do Programa Minha Casa Minha vida?** Implementando os instrumentos do Estatuto da Cidade! Brasília, 2010.

_____. **A guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças.** Boitempo: São Paulo, 2015.

_____. **São Paulo: o planejamento da desigualdade.** Editora Fósforo: São Paulo, 2022.

ROYER, L. O. **Financeirização da política habitacional: limites e perspectivas.** São Paulo: Annablume, 2014.

SABATINI, F. **Tendencias de la segregacion residencial urbana en Latinoamerica: reflexiones a partir del caso de Santiago de Chile, Santiago do Chile.** Série Azul n.º 29, Instituto de Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Catolica, 1999.

_____. **La segregación social del espacio em las ciudades de America Latina.** Banco Interamericano de Desarrollo. Departamento de Desarrollo Sostenible. División de Programas Sociales 2003.

SAMAGAIA, J. **Globalização e Cidade: Reconfigurações dos Espaços de Pobreza em Blumenau/SC. 2010.** Tese (Doutorado em Geografia) - UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2010.

SAMAGAIA, J.; SANTOS, R. **Pobreza e Desigualdade nas Cidades e o Papel da Política Habitacional: Analisando o caso de Blumenau. IV Congresso Brasileiro e III Congresso Ibero-Americano Habitação Social (Anais).** Florianópolis, 2012.

SANTIAGO, N. **ACIB :100 anos construindo Blumenau.** Expressão: Florianópolis, 2001.

SANTOS, M. **Pobreza Urbana.** São Paulo: Edusp, 2013 [1978].

_____. **A urbanização brasileira.** Edusp: São Paulo, 2023 [1993].

_____. **O Espaço do Cidadão.** São Paulo: Edusp, 2020 [1987].

SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** Editora Record: São Paulo, 2001.

SCHWARZ, R. **As ideias fora do lugar.** Companhia das Letras: São Paulo, 2021.

SIEBERT, C. A. F. **A evolução urbana de Blumenau: O (des)controle urbanístico e a exclusão socioespacial.** Dissertação (Mestrado em Geografia) - UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1999.

_____. A produção do espaço urbano de Blumenau a partir dos seus instrumentos de controle Urbanístico. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. ANPUR, 2000.

_____. **Indústria e Estado: A reestruturação produtiva e o reordenamento territorial do médio Vale Do Itajaí**. Tese (Doutorado em Geografia) - UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.

_____. Pós desastre: reconstruindo a armadilha. **Revista Universitária**, ano 3, n. 7. Blumenau, 2011.

_____. 2008 + 10 no Vale do Itajaí: Resiliência reativa ou evolutiva? In: MATTEDI, M. LUDWIG, L. ÁVILA, M. **Desastre de 2008 + 10 Vale do Itajaí: água, gente e política: aprendizados**. Edifurb: Blumenau, 2018.

SIEBERT, C. A. F; BACK, C; TENFEN, S. Política habitacional em Blumenau: evolução e segregação. **IV Congresso Brasileiro e III Congresso Ibero-Americano Habitação Social: ciência e tecnologia “Inovação e Responsabilidade”**, 2012.

SIEBERT. C. A. F; OTTE, M. **O papel da indústria na produção do espaço urbano de Blumenau**. Relatório de Iniciação à pesquisa da FURB, 2002.

SIGAD. Sistema de Informações Gerenciais e de Apoio à Decisão. **Relatório de Frota de Veículos em Blumenau**. Disponível em: <https://www.sigad.furb.br/> Acesso em 20 mar. 2024.

SIMÃO, V. **Desemprego e Sobrevivência: alternativas de trabalho**. Edifurb: Blumenau, 2000.

SINGER, P. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. São Paulo: Cia. Editora Nacional (USP), 1968.

SOUZA, P.H.F. **Uma história de desigualdade: a concentração de renda entre os ricos no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 2018.

SPOSITO, M.E.B. **O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo**. Tese (Livre Docência) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2004.

_____. Loteamentos fechados em cidades médias paulistas – Brasil. In: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E.; SOBARZO, O. (Org). **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, pp. 175-198, 2006.

_____. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS, O.A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S.M. (orgs.). **A cidade contemporânea: segregação socioespacial**. São Paulo: Contexto, 2013, p. 61-94.

SPOSITO, M. E. A.; GÓES, E. M. **Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação social**. Presidente Prudente: Unesp, 2013.

STANGE, O. A vida de Blumenau há 60 anos. **Blumenau em Cadernos**, Tomo IV, novembro, p. 214-218. Blumenau, 1961.

SUGAI, M. I. **Segregação Silenciosa: investimentos públicos e dinâmica socioespacial na área conurbada de Florianópolis (1970-2000)**. EDUFSC: Florianópolis, 2015.

SUGAI, M. I.; SOUZA, C. D.; FLORINDO, E. V.; IMTHON, I.; SALEH, N. M. **Desigualdades e segregação socioespacial em cidades médias. O caso de Blumenau, SC**. Madrid-Curitiba: XIV Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo, Anais SIIU, 2022.

TAPIA, M. **Blumenau: demanda de transporte coletivo urbano. 1991**. Trabalho Final de Graduação (Bacharel em Ciências Econômicas) - FURB - Fundação Universidade Regional de Blumenau, Blumenau, 1991.

TOMIO, F. L. Breve história da burguesia industrial têxtil blumenauense. In: THEIS, I.; MATTEDI, M. A.; TOMIO, F. L. (orgs.). **Nosso Passado (In) Comum: Contribuições para o debate sobre a história e a historiografia em Blumenau**. Blumenau: Editora FURB e Editora Cultura em Movimento, 2000.

TONELO, I. **No entanto ela se move: a crise de 2008 e a nova dinâmica do capitalismo**. Boitempo: São Paulo, 2021.

VETTER, D; MASSENA, R. Quem se apropria dos benefícios líquidos dos investimentos do Estado em infraestrutura urbana? In: SILVA, L. (Org.). **Solo urbano: tópicos sobre o uso da terra**. Zahar: Rio de Janeiro, 1982.

VIDOR, V. **Análise Socioeconômica da População Urbana de Blumenau**. Instituto de Pesquisas Sociais. Núcleo de Pesquisas em Planejamento Urbano da Fundação Universidade Regional de Blumenau: Blumenau, 1993.

_____. **Industrialização e urbanização do nordeste de Santa Catarina**. Editora da FURB: Blumenau, 1995.

_____. **Análise Sócio-Econômica da População Urbana de Blumenau**. Instituto de Pesquisas Sociais. Núcleo de Pesquisas em Planejamento Urbano da Fundação Universidade Regional de Blumenau: Blumenau, 1996.

VIEIRA, A. B; MELAZZO, E. S. Introdução ao conceito de segregação socioespacial. **Revista Formação**, v.1, n.10, p. 161-173. 2003.

VIEIRA, R; JANSEN, G. R; POZZOBON, M. Redução de riscos de desastres naturais: a construção de políticas públicas em Blumenau SC. **Arquitextos**, São Paulo, ano 16, n. 188.02, Vitruvius, jan. 2016 Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.188/5915>>. Acessado em: 05 fev. 2024.

VILLAÇA, F. A terra como capital. **Revista Espaço & Debates**, ano V, n. 16, 1985.

VILLAÇA, F. **O que todo cidadão precisa saber sobre habitação**. Global: São Paulo: 1986.

_____. **O espaço Intraurbano no Brasil**. 1. ed. São Paulo: Global, 1998.

_____. São Paulo: Segregação Urbana e desigualdade. **Estudos Avançados**, v. 25, n.71, pp37-58, abr. 2011.

_____. **Reflexões sobre as cidades brasileiras**. São Paulo: Studio Nobel, 2012.

_____. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, C; SCHIFFER, S. R. **O processo de urbanização no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2015 [1999].

WENNING, E. **Centralidades intraurbanas na cidade de Blumenau-SC**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2017.

ZANLUCA, A. **Vulnerabilidades e desastre 2008 em Blumenau, SC: uma leitura a partir das vozes dos abrigados na Escola Básica Municipal Leoberto Leal.** Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, Universidade Regional de Blumenau, Blumenau, 2010

TABELAS

Tabela 01: População urbana e rural de Blumenau (1960-2022)

CENSO	POPULAÇÃO URBANA	% ANUAL	POPULAÇÃO RURAL	% ANUAL	POPULAÇÃO TOTAL
1960	47.740	6,1	19.038	-3,2	66.778
1970	86.519		13.756		-
1970	86.519	5,4	13.756	-2,0	100.275
1980	146.028		11.223		-
1980	146.028	2,2	11.223	7,8	157.251
1991	186.327		25.698		-
1991	186.327	3,0	25.698	-2,9	212.025
2000	241.943		19.865		-
2000	241.943	1,8	19.865	-3,9	261.808
2010	294.821		14.190		-
2010	294.821	-	14.190	-	309.011
2022	-		-		361.261

Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados do IBGE (1960; 1970; 1980; 1991; 2000; 2010; 2022).

Tabela 02: População de Blumenau e domicílios (1980)

REGIÃO	BAIRRO	POPULAÇÃO	% DO TOTAL DA REGIÃO	% DO TOTAL DO MUNICÍPIO	DOMICÍLIOS	% DO TOTAL DA REGIÃO	% DO TOTAL DO MUNICÍPIO
CENTRAL	CENTRO	2900	14,96	1,99	941	19,14	2,83
	JARDIM BLUMENAU	909	4,69	0,62	229	4,66	0,69
	BOM RETIRO	1631	8,41	1,12	406	8,26	1,22
	BOA VISTA	2183	11,26	1,50	487	9,90	1,46
	VICTOR KONDER	1712	8,83	1,17	460	9,36	1,38
	VILA NOVA	5653	29,16	3,88	1316	26,76	3,95
	ITOUJAVA SECA	3503	18,07	2,40	863	17,55	2,59
	PETRÓPOLIS	896	4,62	0,61	215	4,37	0,65
TOTAL DA REGIÃO		19387	100,00	13,30	4917	100	14,77
LESTE	PONTA AGUDA	7261	22,05	4,98	1674	22,96	5,03
	VORSTADT	4367	13,26	2,99	973	13,35	2,92
	FORTALEZA	9355	28,40	6,42	2045	28,05	6,14
	ITOUJAVA NORTE	11953	36,29	8,20	2599	35,65	7,80
	TOTAL DA REGIÃO		32936	100,00	22,59	7291	100,00
OESTE	VELHA	20255	52,79	13,89	4658	53,08	13,99
	ASILO	12870	33,54	8,83	2939	33,49	8,83
	PASSO MANSO	1711	4,46	1,17	365	4,16	1,10
	DO SALTO	2245	5,85	1,54	507	5,78	1,52
	SALTO WEISSBACH	1287	3,35	0,88	306	3,49	0,92
TOTAL DA REGIÃO		38368	100,00	26,31	8775	100,00	26,35
NORTE	ITOUJAVA CENTRAL	5284	29,55	3,62	1164	29,48	3,50
	ITOUJAVAZINHA	2161	12,09	1,48	436	11,04	1,31
	VILA ITOUJAVA	1213	6,78	0,83	288	7,29	0,86
	TESTO SALTO	2121	11,86	1,45	479	12,13	1,44
	BADENFURT	1846	10,32	1,27	386	9,77	1,16
	SALTO DO NORTE	5065	28,33	3,47	1154	29,22	3,47
	FIDÉLIS	189	1,06	0,13	42	1,06	0,13
TOTAL DA REGIÃO		17879	100,00	12,26	3949	100,00	11,86
SUL	GARCIA	13989	37,55	9,59	3334	39,84	10,01
	PROGRESSO	8115	21,78	5,57	1813	21,66	5,44
	RIBEIRÃO FRESCO	2511	6,74	1,72	618	7,38	1,86
	GLÓRIA	6298	16,91	4,32	1416	16,92	4,25
	VALPARAÍSO	5218	14,01	3,58	1163	13,90	3,49
	VILA FORMOSA	1120	3,01	0,77	25	0,30	0,08
TOTAL DA REGIÃO		37251	100,00	25,55	8369	100,00	25,13
TOTAL DO MUNICÍPIO		145821	-	100,00	33301	-	100,00

Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados do IBGE (1980).

Tabela 03: Domicílios ocupados e não ocupados de Blumenau (1980-2022)

Domicílios Blumenau					
Ano	1980	1991	2000	2010	2022
Ocupado	36.099	55.435	77.321	101.144	137.282
Não ocupado	2.240	5.101	8.552	8.993	18.038
Total	38.339	60.536	85.873	110.294	155.465

Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados do IBGE (1980; 1991; 2000; 2010; 2022).

Tabela 04: População de Blumenau e domicílios (1991)

REGIÃO	BAIRRO	POPULAÇÃO	% DO TOTAL DA REGIÃO	% DO TOTAL DO MUNICÍPIO	DOMICÍLIOS	% DO TOTAL DA REGIÃO	% DO TOTAL DO MUNICÍPIO
CENTRAL	CENTRO	2328	13,06	1,19	853	16,48	1,73
	JARDIM BLUMENAU	786	4,41	0,40	224	4,33	0,46
	BOM RETIRO	1415	7,94	0,72	387	7,48	0,79
	BOA VISTA	1953	10,96	1,00	517	9,99	1,05
	VICTOR KONDER	1297	7,28	0,66	397	7,67	0,81
	VILA NOVA	5669	31,81	2,89	1578	30,49	3,21
	ITOUJAVA SECA	3386	19,00	1,73	926	17,89	1,88
	PETRÓPOLIS	990	5,55	0,50	293	5,66	0,60
TOTAL DA REGIÃO		17824	100,00	9,09	5175	100	10,52
LESTE	PONTA AGUDA	8316	18,79	4,24	2223	19,48	4,52
	VORSTADT	4495	10,15	2,29	1166	10,22	2,37
	FORTALEZA	17310	39,10	8,82	4407	38,63	8,96
	ITOUJAVA NORTE	14147	31,96	7,21	3613	31,67	7,34
TOTAL DA REGIÃO		44268	100,00	22,56	11409	100,00	23,19
OESTE	VELHA	30292	46,84	15,44	8023	56,01	16,31
	ASILO	17116	26,47	8,72	4423	30,88	8,99
	PASSO MANSO	12100	18,71	6,17	569	3,97	1,16
	DO SALTO	3619	5,60	1,84	908	6,34	1,85
	SALTO WEISSBACH	1542	2,38	0,79	400	2,79	0,81
TOTAL DA REGIÃO		64669	100,00	32,96	14323	100,00	29,11
NORTE	ITOUJAVA CENTRAL	8432	29,93	4,30	2173	30,03	4,42
	ITOUJAVAZINHA	6359	22,57	3,24	1582	21,86	3,22
	VILA ITOUJAVA	1026	3,64	0,52	270	3,73	0,55
	TESTO SALTO	3212	11,40	1,64	829	11,46	1,69
	BADENFURT	3093	10,98	1,58	763	10,54	1,55
	SALTO DO NORTE	5669	20,12	2,89	1526	21,09	3,10
	FIDÉLIS	380	1,35	0,19	94	1,30	0,19
TOTAL DA REGIÃO		28171	100,00	14,36	7237	100,00	14,71
SUL	GARCIA	15474	37,51	7,89	4264	38,58	8,67
	PROGRESSO	11767	28,52	6,00	3058	27,67	6,22
	RIBEIRÃO FRESCO	1961	4,75	1,00	532	4,81	1,08
	GLÓRIA	5938	14,39	3,03	1613	14,59	3,28
	VALPARAÍSO	5503	13,34	2,80	1427	12,91	2,90
	VILA FORMOSA	615	1,49	0,31	158	1,43	0,32
TOTAL DA REGIÃO		41258	100,00	21,03	11052	100,00	22,47
TOTAL DO MUNICÍPIO		196190	-	100,00	49196	-	100,00

Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados do IBGE (1991).

Tabela 05: População de Blumenau (2000)

REGIÃO	BAIRRO	POPULAÇÃO	% DO TOTAL DA REGIÃO	% DO TOTAL DO MUNICÍPIO
CENTRAL	CENTRO	1612	8,00	0,67
	JARDIM BLUMENAU	1161	5,77	0,48
	BOM RETIRO	1096	5,44	0,45
	BOA VISTA	2202	10,93	0,91
	VICTOR KONDER	2421	12,02	1,00
	VILA NOVA	6616	32,85	2,73
	ITOUJAVA SECA	4187	20,79	1,73
	PETRÓPOLIS	843	4,19	0,35
TOTAL DA REGIÃO		20138	100,00	8,32
LESTE	PONTA AGUDA	9187	17,95	3,80
	VORSTADT	4770	9,32	1,97
	FORTALEZA	10272	20,07	4,25
	TRIBESS	7230	14,13	2,99
	NOVA ESPERANÇA	5020	9,81	2,07
	ITOUJAVA NORTE	14692	28,71	6,07
	FORTALEZA ALTA	-	-	-
TOTAL DA REGIÃO		51171	100,00	21,15
OESTE	VELHA	13035	18,52	5,39
	VELHA GRANDE	18556	26,36	7,67
	VELHA CENTRAL	-	-	-
	PASSO MANSO	2599	3,69	1,07
	DO SALTO	3702	5,26	1,53
	ÁGUA VERDE	12170	17,29	5,03
	ESCOLA AGRÍCOLA	11523	16,37	4,76
	SALTO WEISSBACH	2598	3,69	1,07
RIBEIRÃO BRANCO	6202	8,81	2,56	
TOTAL DA REGIÃO		70385	100,00	29,09
NORTE	ITOUJAVA CENTRAL	12561	20,87	5,19
	ITOUJAVA ZINHA	15759	26,18	6,51
	VILA ITOUJAVA	1384	2,30	0,57
	TESTO SALTO	5204	8,65	2,15
	BADENFURT	4236	7,04	1,75
	SALTO DO NORTE	6592	10,95	2,72
	FIDÉLIS	8901	14,79	3,68
	ITOUJAVA ALTA	5558	9,23	2,30
TOTAL DA REGIÃO		60195	100,00	24,88
SUL	GARCIA	14708	36,72	6,08
	PROGRESSO	12579	31,41	5,20
	RIBEIRÃO FRESCO	1176	2,94	0,49
	GLÓRIA	5531	13,81	2,29
	VALPARAÍSO	4841	12,09	2,00
	VILA FORMOSA	1219	3,04	0,50
TOTAL DA REGIÃO		40054	100,00	16,56
TOTAL DO MUNICÍPIO		241943	-	100,00

Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados do IBGE (2000).

Tabela 06: Domicílios e rendimento nominal em Blumenau (2000)

Região	Bairro	Domicílios particulares permanentes - 2000															
		Total de domicílios	Classes de rendimento nominal mensal da pessoa responsável pelo domicílio														
			Até 1 SM	%	1 a 2 SM	%	2 a 10 SM	%	Mais de 10 SM	%	Mais de 20 SM	%	Mais de 30 SM	%	Sem renda	%	
CENTRAL	Centro	930	28	3,01	53	5,70	493	53,01	175	18,82	54	5,81	104	11,18	23	2,47	
	Jardim Blumenau	387	7	1,81	12	3,10	117	30,23	84	21,71	35	9,04	118	30,49	14	3,62	
	Bom Retiro	355	22	6,20	29	8,17	177	49,86	55	15,49	15	4,23	44	12,39	13	3,66	
	Victor Konder	957	17	1,78	47	4,91	405	42,32	228	23,82	87	9,09	132	13,79	41	4,28	
	Boa Vista	707	23	3,25	80	11,32	429	60,68	111	15,70	23	3,25	37	5,23	4	0,57	
	Vila Nova	2164	90	4,16	176	8,13	1015	46,90	438	20,24	167	7,72	228	10,54	50	2,31	
	Itoupava Seca	1355	56	4,13	107	7,90	743	54,83	256	18,89	71	5,24	93	6,86	29	2,14	
TOTAL REGIÃO	6855	243	3,54	504	7,35	3379	49,29	1347	19,65	452	6,59	756	11,03	174	2,54		
LESTE	Ponta Aguda	2813	154	5,47	455	16,17	1495	53,15	319	11,34	102	3,63	204	7,25	84	2,99	
	Vorstadt	1362	96	7,05	272	19,97	688	50,51	123	9,03	29	2,13	87	6,39	67	4,92	
	Nova Esperança	1441	83	5,76	285	19,78	899	62,39	85	5,90	14	0,97	8	0,56	67	4,65	
	Itoupava Norte	4508	243	5,39	627	13,91	2773	61,51	446	9,89	90	2,00	108	2,40	221	4,90	
	Fortaleza	2917	129	4,42	383	13,13	1961	67,23	249	8,54	31	1,06	40	1,37	124	4,25	
	Tribess	2105	87	4,13	212	10,07	1521	72,26	162	7,70	31	1,47	16	0,76	76	3,61	
TOTAL REGIÃO	15146	792	5,23	2234	14,75	9337	61,65	1384	9,14	297	1,96	463	3,06	639	4,22		
OESTE	Velha	3738	174	4,65	435	11,64	2328	62,28	367	9,82	164	4,39	183	4,90	87	2,33	
	Velha Grande	5290	294	5,56	848	16,03	3397	64,22	421	7,96	69	1,30	42	0,79	219	4,14	
	Salto Weissbach	773	34	4,40	99	12,81	526	68,05	83	10,74	7	0,91	8	1,03	16	2,07	
	Água Verde	3660	174	4,75	466	12,73	2358	64,43	385	10,52	75	2,05	79	2,16	123	3,36	
	Escola Agrícola	3254	156	4,79	435	13,37	1938	59,56	394	12,11	91	2,80	106	3,26	134	4,12	
	do Salto	1051	60	5,71	141	13,42	638	60,70	111	10,56	25	2,38	39	3,71	37	3,52	
	Passo Manso	2551	107	4,19	334	13,09	1731	67,86	177	6,94	16	0,63	14	0,55	172	6,74	
TOTAL REGIÃO	20317	999	4,92	2758	13,57	12916	63,57	1938	9,54	447	2,20	471	2,32	788	3,88		
NORTE	Salto do Norte	2022	117	5,79	304	15,03	1350	66,77	151	7,47	13	0,64	12	0,59	75	3,71	
	Itoupavazinha	4353	226	5,19	779	17,90	2998	68,87	136	3,12	20	0,46	17	0,39	177	4,07	
	Badenfurt	1251	73	5,84	239	19,10	797	63,71	63	5,04	11	0,88	14	1,12	54	4,32	
	Testo Salto	1478	79	5,35	222	15,02	1019	68,94	53	3,59	6	0,41	11	0,74	88	5,95	
	Fidélis	2448	133	5,43	427	17,44	1586	64,79	87	3,55	10	0,41	15	0,61	190	7,76	
	Itoupava Central	5136	291	5,67	901	17,54	3481	67,78	233	4,54	27	0,53	28	0,55	175	3,41	
	Vila Itoupava	406	23	5,67	72	17,73	264	65,02	28	6,90	2	0,49	7	1,72	10	2,46	
TOTAL REGIÃO	17094	942	5,51	2944	17,22	11495	67,25	751	4,39	89	0,52	104	0,61	769	4,50		
SUL	Garcia	4695	221	4,71	634	13,50	2783	59,28	595	12,67	150	3,19	159	3,39	153	3,26	
	Ribeirão Fresco	376	19	5,05	43	11,44	206	54,79	50	13,30	6	1,60	19	5,05	33	8,78	
	Da Glória	1686	131	7,77	327	19,40	1100	65,24	67	3,97	9	0,53	6	0,36	46	2,73	
	Progresso	3676	229	6,23	625	17,00	2517	68,47	139	3,78	13	0,35	10	0,27	143	3,89	
	Valparaíso	1464	77	5,26	203	13,87	1019	69,60	105	7,17	14	0,96	16	1,09	30	2,05	
	Vila Formosa	372	5	1,34	22	5,91	103	27,69	94	25,27	40	10,75	93	25,00	15	4,03	
TOTAL REGIÃO	12269	682	5,56	1854	15,11	7728	62,99	1050	8,56	232	1,89	303	2,47	420	3,42		
TOTAL MUNICÍPIO	71681	3658	5,10	10294	14,36	44855	62,58	6470	9,03	1517	2,12	2097	2,93	2790	3,89		

Salário mínimo em 2000 = R\$ 151,00

*O bairro Fortaleza Alta ainda não havia sido criado nesse período.

Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados do IBGE (2000).

Tabela 07: Domicílios e rendimento nominal em Blumenau (2010)

Região	Bairro	Domicílios particulares permanentes - 2010																
		Total de domicílios	Classes de rendimento nominal mensal da pessoa responsável pelo domicílio														Sem renda	%
			Até 1 SM	%	1 a 2 SM	%	2 a 10 SM	%	Mais de 10 SM	%	Mais de 20 SM	%	Mais de 30 SM	%				
CENTRAL	Centro	1622	67	4,13	210	12,95	1037	63,92	164	10,12	66	4,07	56	3,45	22	1,36		
	Jardim Blumenau	1004	4	0,40	11	1,10	313	31,15	289	28,79	162	16,14	213	21,22	12	1,20		
	Bom Retiro	407	9	2,22	36	8,85	233	57,23	77	18,92	25	6,14	24	5,90	3	0,74		
	Victor Konder	1080	26	1,13	123	6,18	107	51,29	452	22,71	157	7,89	92	4,62	123	6,18		
	Boa Vista	589	16	2,72	45	7,64	453	76,90	50	8,49	10	1,70	9	1,53	6	1,02		
	Vila Nova	3884	81	1,90	241	6,20	2239	57,84	888	22,86	214	5,51	123	3,17	98	2,52		
	Itoupava Seca	1616	20	1,24	103	6,37	1027	63,55	318	19,68	63	3,90	45	2,78	40	2,48		
TOTAL REGIÃO	10202	223	2,19	769	7,54	5409	53,02	2238	21,94	697	6,83	562	5,51	304	2,98			
LESTE	Ponta Aguda	3233	88	2,72	366	11,32	2069	64,00	403	12,47	144	4,45	109	3,37	54	1,67		
	Vorstadt	1690	47	2,78	130	7,69	1056	62,50	278	16,45	67	3,96	55	3,25	57	3,37		
	Ribeirão Fresco	513	18	3,50	70	13,65	329	64,15	65	12,67	11	2,14	7	1,36	13	2,53		
	Nova Esperança	1240	55	4,43	152	12,26	960	77,43	60	4,84	4	0,32	2	0,16	7	0,56		
	Itoupava Norte	5258	131	2,50	583	11,09	3791	72,09	578	10,99	71	1,35	42	0,80	62	1,18		
	Fortaleza	4212	107	2,54	473	11,23	3080	73,12	344	8,17	38	0,90	19	0,45	151	3,59		
	Tribess	2691	56	2,08	304	11,30	2062	76,63	210	7,80	16	0,59	4	0,15	39	1,45		
	Fortaleza Alta	1398	26	1,86	136	9,73	1118	79,98	95	6,79	12	0,86	2	0,14	9	0,64		
TOTAL REGIÃO	20235	528	2,61	2214	10,94	14465	71,49	2033	10,05	363	1,79	240	1,19	392	1,94			
OESTE	Velha	5470	106	1,94	442	8,08	3637	66,49	905	16,54	193	3,53	99	1,81	88	1,61		
	Velha Grande	1221	47	3,85	225	18,43	889	72,81	26	2,13	2	0,16	-	-	32	2,62		
	Salto Weissbach	1556	25	1,61	107	6,88	1210	77,76	171	10,99	17	1,09	10	0,64	16	1,03		
	Água Verde	5526	99	1,79	550	9,95	3864	69,93	681	12,32	81	1,47	38	0,69	213	3,85		
	Escola Agrícola	3906	120	3,07	386	9,88	2694	68,97	507	12,98	85	2,18	51	1,31	63	1,61		
	do Salto	1445	49	3,39	149	10,31	1027	71,08	171	11,83	26	1,80	11	0,76	12	0,83		
	Passo Manso	2069	47	2,27	207	10,00	1611	77,88	114	5,50	5	0,24	3	0,15	82	3,96		
	Velha Central	6119	134	2,20	612	10,00	4619	75,48	544	8,89	61	1,00	18	0,29	131	2,14		
TOTAL REGIÃO	27312	627	2,30	2678	9,81	19551	71,58	3119	11,42	470	1,72	230	0,84	637	2,33			
NORTE	Salto do Norte	2779	60	2,16	311	11,19	2123	76,38	213	7,67	23	0,83	11	0,40	38	1,37		
	Itoupavazinha	5358	134	2,50	653	12,19	4291	80,07	215	4,02	18	0,34	11	0,21	36	0,67		
	Badenfurt	2753	78	2,84	347	12,60	2132	77,43	159	5,78	13	0,47	4	0,15	20	0,73		
	Testo Salto	2134	41	1,97	229	10,73	1727	80,88	111	5,20	9	0,42	4	0,19	13	0,61		
	Fidélis	1597	50	3,13	200	12,52	1271	79,59	67	4,20	1	0,06	1	0,06	7	0,44		
	Itoupava Central	8445	227	2,61	965	11,07	6631	79,18	472	5,42	40	0,46	16	0,18	94	1,08		
	Vila Itoupava	434	10	2,30	43	9,91	343	79,04	32	7,37	1	0,23	3	0,69	2	0,46		
TOTAL REGIÃO	23500	600	2,55	2748	11,69	18518	78,80	1269	5,40	105	0,45	50	0,21	210	0,89			
SUL	Garcia	5336	158	2,96	556	10,42	3722	69,76	640	11,99	113	2,12	54	1,01	93	1,74		
	Ribeirão Fresco	513	18	3,50	70	13,65	329	64,15	65	12,67	11	2,14	7	1,36	13	2,53		
	Da Glória	2096	80	3,82	294	14,03	1579	75,33	98	4,67	4	0,19	1	0,05	40	1,91		
	Progresso	4852	156	3,21	535	11,03	3864	79,64	242	4,99	15	0,31	7	0,14	33	0,68		
	Valparaíso	1774	52	2,93	175	9,86	1416	79,83	105	5,92	13	0,73	5	0,28	8	0,45		
	Vila Formosa	242	6	2,48	13	5,37	143	59,09	49	20,25	17	7,02	11	4,55	3	1,24		
TOTAL REGIÃO	14813	470	3,17	1643	11,09	11053	74,62	1199	8,09	173	1,17	85	0,57	190	1,28			
TOTAL MUNICÍPIO	96062	2448	2,55	10052	10,46	68996	71,82	9858	10,26	1808	1,88	1167	1,21	1733	1,80			

Salário mínimo em 2010 = R\$ 510,00

Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados do IBGE (2000).

Tabela 08: População rural e domicílios em área rural (1980-1991)

SETOR	1980		1991		TAXA DE CRESCIMENTO (%) NO Nº DE DOMICÍLIOS
	POPULAÇÃO	DOMICÍLIOS	POPULAÇÃO	DOMICÍLIOS	
1	2777	580	3433	797	37,41
2	348	72	354	85	18,05
3	1115	244	3251	801	228,28
4	1349	289	3347	864	198,96
5	697	132	2054	488	269,69
6	390	75	698	175	133,33
7	2209	437	4776	1129	158,35
8	-	-	16	5	-
9	483	98	3801	940	859,18
10	411	91	894	213	134,07
11	680	155	1266	318	105,16
12	972	199	1755	424	113,06
TOTAL	11431	2372	25645	6239	163,02

Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados do IBGE (1980; 1991).

Tabela 09: Vias existentes e atingidas pelas enchentes de 1983 e 1984

REGIÃO	BAIRRO	VIAS EXISTENTES EM 1991	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO	VIAS ATINGIDAS PELAS ENCHENTES DE 1983 E 1984	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO
CENTRAL	CENTRO	43	13,78	1,57	42	22,46	5,94
	JARDIM BLUMENAU	18	5,77	0,66	17	9,09	2,40
	BOM RETIRO	22	7,05	0,80	12	6,42	1,70
	BOA VISTA	33	10,58	1,21	11	5,88	1,56
	VICTOR KONDER	24	7,69	0,88	24	12,83	3,39
	VILA NOVA	96	30,77	3,51	42	22,46	5,94
	ITOUPAVA SECA	63	20,19	2,30	37	19,79	5,23
	PETRÓPOLIS	13	4,17	0,47	2	1,07	0,28
TOTAL DA REGIÃO		312	100,00	11,40	187	100,00	26,45
LESTE	PONTA AGUDA	124	17,77	4,53	42	19,63	5,94
	VORSTADT	66	9,46	2,41	39	18,22	5,52
	FORTALEZA	312	44,70	11,40	50	23,36	7,07
	ITOUPAVA NORTE	196	28,08	7,16	83	38,79	11,74
	TOTAL DA REGIÃO		698	100,00	25,50	214	100,00
OESTE	VELHA	492	58,78	17,98	68	70,10	9,62
	ASILO	229	27,36	8,37	14	14,43	1,98
	PASSO MANSO	55	6,57	2,01	4	4,12	0,57
	DO SALTO	61	7,29	2,23	11	11,34	1,56
	SALTO WEISSBACH*	-	-	-	-	-	-
	TOTAL DA REGIÃO		837	100,00	30,58	97	100,00
NORTE	ITOUPAVA CENTRAL	197	34,56	7,20	19	24,68	2,69
	ITOUPAVAZINHA	98	17,19	3,58	6	7,79	0,85
	VILA ITOUPAVA*	-	-	-	-	-	-
	TESTO SALTO	66	11,58	2,41	7	9,09	0,99
	BADENFURT	57	10,00	2,08	5	6,49	0,71
	SALTO DO NORTE	121	21,23	4,42	37	48,05	5,23
	FIDÉLIS	31	5,44	1,13	3	3,90	0,42
TOTAL DA REGIÃO		570	100,00	20,83	77	100,00	10,89
SUL	GARCIA	182	56,88	6,65	81	61,36	11,46
	PROGRESSO*	-	-	-	-	-	-
	RIBEIRÃO FRESCO	42	13,13	1,53	26	19,70	3,68
	GLÓRIA*	-	-	-	-	-	-
	VALPARAÍSO	77	24,06	2,81	17	12,88	2,40
	VILA FORMOSA	19	5,94	0,69	8	6,06	1,13
TOTAL DA REGIÃO		320	100,00	11,69	132	100,00	18,67
TOTAL DO MUNICÍPIO		2737	-	100,00	707	-	100,00

* Bairro não atingido e número de ruas não disponibilizados

Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados do Farfan (1995).

Tabela 10: Desempenho das atividades econômicas por bairro e região em Blumenau (1980)

REGIÃO	BAIRRO	INDÚSTRIA	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO	SERVIÇOS	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO	COMÉRCIO	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO
CENTRAL	CENTRO	56	31,28	8,71	736	68,79	31,16	515	68,76	27,67
	JARDIM BLUMENAU	7	3,91	1,09	20	1,87	0,85	4	0,53	0,21
	BOM RETIRO	7	3,91	1,09	19	1,78	0,80	3	0,40	0,16
	BOA VISTA	0	0,00	0,00	5	0,47	0,21	7	0,93	0,38
	VICTOR KONDER	16	8,94	2,49	74	6,92	3,13	48	6,41	2,58
	VILA NOVA	36	20,11	5,60	96	8,97	4,06	74	9,88	3,98
	ITOUPAVA SECA	52	29,05	8,09	112	10,47	4,74	93	12,42	5,00
PETRÓPOLIS	5	2,79	0,78	8	0,75	0,34	5	0,67	0,27	
TOTAL DA REGIÃO		179	100,00	27,84	1070	100,00	45,30	749	100,00	40,25
LESTE	PONTA AGUDA	21	20,00	3,27	101	27,60	4,28	63	19,81	3,39
	VORSTADT	24	22,86	3,73	61	16,67	2,58	66	20,75	3,55
	FORTALEZA	15	14,29	2,33	71	19,40	3,01	46	14,47	2,47
	ITOUPAVA NORTE	45	42,86	7,00	133	36,34	5,63	143	44,97	7,68
TOTAL DA REGIÃO		105	100,00	16,33	366	100,00	15,50	318	100,00	17,09
OESTE	VELHA	101	63,52	15,71	292	67,75	12,36	227	63,41	12,20
	ASILO	30	18,87	4,67	82	19,03	3,47	66	18,44	3,55
	PASSO MANSO	8	5,03	1,24	15	3,48	0,64	23	6,42	1,24
	DO SALTO	11	6,92	1,71	29	6,73	1,23	25	6,98	1,34
	SALTO WEISSBACH	9	5,66	1,40	13	3,02	0,55	17	4,75	0,91
TOTAL DA REGIÃO		159	100,00	24,73	431	100,00	18,25	358	100,00	19,24
NORTE	ITOUPAVA CENTRAL	38	35,19	5,91	48	27,12	2,03	40	25,81	2,15
	ITOUPAVAZINHA	11	10,19	1,71	18	10,17	0,76	6	3,87	0,32
	VILA ITOUPAVA	15	13,89	2,33	30	16,95	1,27	25	16,13	1,34
	TESTO SALTO	17	15,74	2,64	15	8,47	0,64	20	12,90	1,07
	BADENFURT	7	6,48	1,09	21	11,86	0,89	24	15,48	1,29
	SALTO DO NORTE	16	14,81	2,49	43	24,29	1,82	37	23,87	1,99
FIDÉLIS	4	3,70	0,62	2	1,13	0,08	3	1,94	0,16	
TOTAL DA REGIÃO		108	100,00	16,80	177	100,00	7,49	155	100,00	8,33
SUL	GARCIA	44	47,83	6,84	179	56,29	7,58	144	51,25	7,74
	PROGRESSO	23	25,00	3,58	44	13,84	1,86	56	19,93	3,01
	RIBEIRÃO FRESCO	11	11,96	1,71	42	13,21	1,78	20	7,12	1,07
	GLÓRIA	7	7,61	1,09	26	8,18	1,10	50	17,79	2,69
	VALPARAÍSO	6	6,52	0,93	16	5,03	0,68	6	2,14	0,32
VILA FORMOSA	1	1,09	0,16	11	3,46	0,47	5	1,78	0,27	
TOTAL DA REGIÃO		92	100,00	14,31	318	100,00	13,46	281	100,00	15,10
TOTAL DO MUNICÍPIO		643	-	100,00	2362	-	100,00	1861	-	100,00

Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados do IBGE (1980).

Tabela 11: Desempenho das atividades econômicas por bairro e região em Blumenau (1991)

REGIÃO	BAIRRO	INDÚSTRIA	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO	SERVIÇOS	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO	COMÉRCIO	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO
CENTRAL	CENTRO	89	30,17	5,25	1339	62,80	24,82	825	59,57	18,58
	JARDIM BLUMENAU	9	3,05	0,53	84	3,94	1,56	28	2,02	0,63
	BOM RETIRO	6	2,03	0,35	47	2,20	0,87	18	1,30	0,41
	BOA VISTA	8	11,43	0,47	28	1,31	0,52	22	1,59	0,50
	VICTOR KONDER	19	6,44	1,12	106	4,97	1,96	71	5,13	1,60
	VILA NOVA	89	30,17	5,25	270	12,66	5,00	208	15,02	4,68
	ITOUJAVA SECA	71	24,07	4,19	229	10,74	4,24	200	14,44	4,50
PETRÓPOLIS	4	1,36	0,24	29	1,36	0,54	13	0,94	0,29	
TOTAL DA REGIÃO		295	108,72	17,40	2132	100,00	39,52	1385	100,00	31,19
LESTE	PONTA AGUDA	78	24,92	4,60	244	26,24	4,52	161	18,90	3,63
	VORSTADT	70	22,36	4,13	134	14,41	2,48	116	13,62	2,61
	FORTALEZA	74	23,64	4,37	203	21,83	3,76	237	27,82	5,34
	ITOUJAVA NORTE	91	29,07	5,37	349	37,53	6,47	338	39,67	7,61
TOTAL DA REGIÃO		313	100,00	18,47	930	100,00	17,24	852	100,00	19,19
OESTE	VELHA	323	58,73	19,06	715	62,55	13,25	559	61,97	12,59
	ASILO	148	26,91	8,73	258	22,57	4,78	186	20,62	4,19
	PASSO MANSO	39	7,09	2,30	66	5,77	1,22	74	8,20	1,67
	DO SALTO	25	4,55	1,47	86	7,52	1,59	54	5,99	1,22
	SALTO WEISSBACH	15	2,73	0,88	18	1,57	0,33	29	3,22	0,65
TOTAL DA REGIÃO		550	100,00	32,45	1143	100,00	21,19	902	100,00	20,32
NORTE	ITOUJAVA CENTRAL	91	32,85	5,37	160	33,83	2,97	172	29,97	3,87
	ITOUPAZINHA	37	13,36	2,18	41	8,67	0,76	66	11,50	1,49
	VILA ITOUJAVA	18	6,50	1,06	56	11,84	1,04	51	8,89	1,15
	TESTO SALTO	27	9,75	1,59	32	6,77	0,59	56	9,76	1,26
	BADENFURT	27	9,75	1,59	49	10,36	0,91	79	13,76	1,78
	SALTO DO NORTE	63	22,74	3,72	120	25,37	2,22	129	22,47	2,91
FIDÉLIS	14	5,05	0,83	15	3,17	0,28	21	3,66	0,47	
TOTAL DA REGIÃO		277	100,00	16,34	473	100,00	8,77	574	100,00	12,93
SUL	GARCIA	112	43,08	6,61	370	51,60	6,86	317	43,60	7,14
	PROGRESSO	78	30,00	4,60	129	17,99	2,39	169	23,25	3,81
	RIBEIRÃO FRESCO	17	6,54	1,00	72	10,04	1,33	48	6,60	1,08
	GLÓRIA	25	9,62	1,47	58	8,09	1,08	112	15,41	2,52
	VALPARAÍSO	25	9,62	1,47	57	7,95	1,06	62	8,53	1,40
VILA FORMOSA	3	1,15	0,18	31	4,32	0,57	19	2,61	0,43	
TOTAL DA REGIÃO		260	100,00	15,34	717	100,00	13,29	727	100,00	16,37
TOTAL DO MUNICÍPIO		1695	-	100,00	5395	-	100,00	4440	-	100,00

Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados do IBGE (1991).

Tabela 12: Ruas de placa amarela em Blumenau (2003)

REGIÃO	BAIRROS	Nº DE RUAS DE PLACA AMARELA	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO TOTAL	EXTENSÃO (metros)	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO TOTAL	Nº DE RESIDÊNCIAS	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO TOTAL
NORTE	ITOUJAVA CENTRAL	51	36,43	9,59	10696	34,74	11,68	632	36,24	11,86
	ITOUJAVAZINHA	25	17,86	4,70	6041	19,62	6,60	236	13,53	4,43
	BADENFURT	7	5,00	1,32	980	3,18	70,35	25	1,43	0,47
	TESTO SALTO	30	21,43	5,64	8362	27,16	28,40	533	30,56	10,00
	SALTO DO NORTE	15	10,71	2,82	1515	4,92	1,65	200	11,47	3,75
	VILA ITOUJAVA	2	1,43	0,38	1000	3,25	1,09	2	0,11	0,04
	FIDÉLIS	10	7,14	1,88	2195	7,13	2,40	116	6,65	2,18
TOTAL REGIÃO		140	100,00	26,32	30789	100,00	122,18	1744	100,00	32,73
OESTE	ESCOLA AGRÍCOLA	19	18,27	3,57	2278	15,32	2,49	227	18,50	4,26
	DO SALTO	7	6,73	1,32	278	1,87	308,89	64	5,22	1,20
	PASSO MANSO	3	2,88	0,56	360	2,42	0,39	34	2,77	0,64
	SALTO WEISSBACH	1	0,96	0,19	90	0,61	0,10	2	0,16	0,04
	VELHA, VELHA GRANDE E VELHA CENTRAL*	74	71,15	13,91	11859	79,78	12,95	900	73,35	16,89
TOTAL REGIÃO		104	100,00	19,55	14865	100,00	324,82	1227	100,00	23,03
SUL	BOM RETIRO	3	1,68	0,56	724	2,46	0,79	9	0,70	0,17
	GLÓRIA	19	10,61	3,57	2497	8,48	2,73	108	8,44	2,03
	GARCIA	29	16,20	5,45	4962	16,86	5,42	243	18,98	4,56
	PROGRESSO	110	61,45	20,68	19317	65,62	21,09	781	61,02	14,66
	VALPRAÍSO	18	10,06	3,38	1939	6,59	2,12	139	10,86	2,61
TOTAL REGIÃO		179	100,00	33,65	29439	100,00	32,15	1280	100,00	24,02
LESTE	FORTALEZA	61	57,01	11,47	10779	66,90	11,77	646	60,66	12,12
	ITOUJAVA NORTE	28	26,17	5,26	1393	8,65	1,52	172	16,15	3,23
	PONTA AGUDA	8	7,48	1,50	1965	12,20	2,15	119	11,17	2,23
	VORSTADT	10	9,35	1,88	1976	12,26	2,16	128	12,02	2,40
TOTAL REGIÃO		107	100,00	20,11	16113	100,00	17,60	1065	100,00	19,99
CENTRAL	ITOUJAVA SECA	2	100,00	0,38	370	100,00	0,40	12	100,00	0,23
TOTAL REGIÃO		2	100,00	0,38	370	100,00	0,40	12	100,00	0,23
TOTAL BLUMENAU		532	100,00	100,00	91576	100,00	497,14	5328	100,00	100,00

*O bairro Velha Central e Velha Grande somente surgiram oficialmente a partir de 2004, a partir do bairro Velha, que foi subdividido.

Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados de PREFEITURA MUNICIPAL DE BLUMENAU (2006).

Tabela 13: Relação das Unidades Habitacionais do PMCMV Faixa 1 construídas e número de famílias atingidas pelo desastre de 2008

Zona	UHs construídas		Famílias atingidas	
	Quantidade	%	Quantidade	%
Norte	836	45,83	2.677	29,90
Sul	540	29,61	1.538	17,18
Leste	256	14,04	1.401	15,65
Oeste	192	10,53	2.163	24,16
Centro	-	-	1.173	13,10
Total	1.824	100	8.592	100

Fonte: Elaborado pelo autor (2023) a partir de Peixer (2014).

Tabela 14: Total de domicílios ocupados e não ocupados em Gaspar e Indaial (1991-2022)

Domicílios Gaspar				
Ano	1991	2000	2010	2022
Ocupado	9.028	13.141	17.971	25.852
Não ocupado	118	1.568	1.901	2.974
Total	9.146	14.709	19.894	28.849
Domicílios Indaial				
Ano	1991	2000	2010	2022
Ocupado	7.770	11.478	17.367	25.814
Não ocupado	68	1.021	1.787	3.615
Total	7.838	12.499	19.171	29.447

Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados do IBGE (1991; 2000; 2010; 2022).

Tabela 15: Investimentos públicos no sistema viário de Blumenau pela SEMOB (2014-2023)

REGIÃO	BAIRRO	VALOR	ANO DE CONCLUSÃO	% DO TOTAL DA REGIÃO	% DO TOTAL DO MUNICÍPIO
CENTRAL	CENTRO	2.225.759,75	2021	10,19	0,80
	ITOUJAVA SECA	4.287.408,57	2021	19,63	1,54
	CENTRO	152.456,29	2020	0,70	0,05
	CENTRO	3.448.114,77	2020	15,79	1,24
	VICTOR KONDER	183.058,34	2020	0,84	0,07
	ITOUJAVA SECA	2.810.149,00	2020	12,87	1,01
	JARDIM BLUMENAU	685.678,58	2020	3,14	0,25
	CENTRO	192.813,54	2020	0,88	0,07
	CENTRO	434.395,06	2019	1,99	0,16
	JARDIM BLUMENAU	3.886.286,75	2020	17,79	1,40
	CENTRO	356.337,61	2018	1,63	0,13
	ITOUJAVA SECA	383.669,61	2020	1,76	0,14
BOA VISTA	2.793.304,96	2022	12,79	1,00	
TOTAL DA REGIÃO		21.839.432,83	-	100,00	7,85
LESTE	PONTA AGUDA	420.255,42	2022	0,74	0,15
	FORTALEZA ALTA	1.226.214,42	2022	2,16	0,44
	FORTALEZA	872.875,79	2021	1,54	0,31
	FORTALEZA	577.039,10	2021	1,02	0,21
	NOVA ESPERANÇA	704.228,71	2021	1,24	0,25
	ITOUJAVA NORTE	4.781.671,46	2020	8,44	1,72
	PONTA AGUDA	816.852,65	2020	1,44	0,29
	FORTALEZA	2.240.593,41	2020	3,95	0,81
	ITOUJAVA NORTE	300.523,74	2020	0,53	0,11
	PONTA AGUDA	614.204,21	2020	1,08	0,22
	FORTALEZA ALTA	3.937.723,44	2020	6,95	1,42
	PONTA AGUDA	9.993.585,94	2020	17,64	3,59
	FORTALEZA	365.489,97	2020	0,65	0,13
	FORTALEZA	41.858,15	2019	0,07	0,02
	ITOUJAVA NORTE	383.221,21	2019	0,68	0,14
	FORTALEZA	181.362,72	2018	0,32	0,07
	VORSTADT	948.976,79	2017	1,67	0,34
	PONTA AGUDA	750.762,35	2020	1,33	0,27
VORSTADT	186.739,47	2018	0,33	0,07	
PONTA AGUDA	26.088.586,70	2017	46,04	9,38	
FORTALEZA ALTA	1.226.214,42	2022	2,16	0,44	
TOTAL DA REGIÃO		56.658.980,07	-	100,00	20,37

(Continuação) Tabela 15

REGIÃO	BAIRRO	VALOR	ANO DE CONCLUSÃO	% DO TOTAL DA REGIÃO	% DO TOTAL DO MUNICÍPIO
OESTE	ESCOLA AGRÍCOLA	128.630,40	2022	0,11	0,05
	DO SALTO	125.351,05	2021	0,11	0,05
	DO SALTO	11.828.312,83	2018	10,24	4,25
	DO SALTO	2.514.105,12	2020	2,18	0,90
	DO SALTO	55.257,75	2020	0,05	0,02
	VELHA GRANDE	207.105,05	2022	0,18	0,07
	VELHA CENTRAL	155.191,57	2022	0,13	0,06
	PASSO MANSO	529.915,81	2022	0,46	0,19
	PASSO MANSO	434.610,98	2021	0,38	0,16
	PASSO MANSO	402.888,35	2021	0,35	0,14
	ESCOLA AGRÍCOLA	2.094.838,73	2021	1,81	0,75
	PASSO MANSO	161.979,37	2021	0,14	0,06
	PASSO MANSO	909.017,44	2021	0,79	0,33
	VELHA CENTRAL	28.652,40	2020	0,02	0,01
	ESCOLA AGRÍCOLA	35.564,63	2020	0,03	0,01
	VELHA	39.849,65	2020	0,03	0,01
	VELHA CENTRAL	2.910.762,52	2020	2,52	1,05
	VELHA	4.453.600,27	2020	3,85	1,60
	ÁGUA VERDE	1.264.236,02	2020	1,09	0,45
	ESCOLA AGRÍCOLA	40.623,34	2019	0,04	0,01
	VELHA	17.006.358,98	2019	14,72	6,11
	PASSO MANSO	1.695.559,46	2019	1,47	0,61
	ÁGUA VERDE	69.030,44	2019	0,06	0,02
	VELHA CENTRAL	106.949,46	2019	0,09	0,04
	VELHA GRANDE	36.479,62	2019	0,03	0,01
	VELHA	25.259.013,34	2017	21,86	9,08
	VELHA GRANDE	270.661,54	2019	0,23	0,10
	VELHA CENTRAL	82.059,36	2020	0,07	0,03
	VELHA	95.425,86	2020	0,08	0,03
	VELHA	86.345,81	2020	0,07	0,03
	VELHA CENTRAL	216.579,02	2020	0,19	0,08
	VELHA	113.450,47	2018	0,10	0,04
VELHA	618.761,22	2016	0,54	0,22	
VELHA GRANDE	149.897,62	2017	0,13	0,05	
ESCOLA AGRÍCOLA	366.560,98	2018	0,32	0,13	
VELHA CENTRAL	245.158,41	2018	0,21	0,09	
VELHA	40.382.348,03	2014	34,94	14,52	
VELHA	180.785,14	2022	0,16	0,06	
PASSO MANSO	265.358,93	2019	0,23	0,10	
TOTAL DA REGIÃO	115.567.276,97	-	100,00	41,55	

(Continuação) Tabela 15

REGIÃO	BAIRRO	VALOR	ANO DE CONCLUSÃO	% DO TOTAL DA REGIÃO	% DO TOTAL DO MUNICÍPIO
NORTE	SALTO DO NORTE	814.604,08	2022	1,58	0,29
	ITOUPAVA CENTRAL	101.216,89	2022	0,20	0,04
	ITOUPAVA CENTRAL	201.367,01	2022	0,39	0,07
	ITOUPAVAZINHA	108.256,30	2022	0,21	0,04
	SALTO DO NORTE	319.504,54	2021	0,62	0,11
	ITOUPAVA CENTRAL	217.712,00	2021	0,42	0,08
	ITOUPAVA CENTRAL	1.343.122,75	2021	2,60	0,48
	ITOUPAVAZINHA	158.680,68	2021	0,31	0,06
	ITOUPAVA CENTRAL	2.172.465,03	2021	4,21	0,78
	ITOUPAVA CENTRAL	1.758.437,71	2021	3,41	0,63
	ITOUPAVA CENTRAL	299.516,87	2021	0,58	0,11
	ITOUPAVA CENTRAL	552.216,80	2021	1,07	0,20
	VILA ITOUPAVA	141.991,38	2020	0,28	0,05
	SALTO DO NORTE	432.086,86	2021	0,84	0,16
	ITOUPAVA CENTRAL	1.018.149,45	2020	1,97	0,37
	ITOUPAVAZINHA	352.753,47	2021	0,68	0,13
	ITOUPAVA CENTRAL	6.235.205,31	2020	12,08	2,24
	ITOUPAVA CENTRAL	594.278,94	2016	1,15	0,21
	FIDÉLIS	1.554.011,28	2020	3,01	0,56
	ITOUPAVA CENTRAL	632.170,37	2020	1,22	0,23
	ITOUPAVAZINHA	439.490,83	2020	0,85	0,16
	ITOUPAVAZINHA	66.085,22	2019	0,13	0,02
	FIDÉLIS	262.543,75	2019	0,51	0,09
	ITOUPAVA CENTRAL	345.234,63	2019	0,67	0,12
	ITOUPAVA CENTRAL	199.785,12	2019	0,39	0,07
	ITOUPAVA CENTRAL	212.804,93	2019	0,41	0,08
	SALTO DO NORTE	1.886.530,08	2016	3,66	0,68
	ITOUPAVA CENTRAL	3.400.886,39	2017	6,59	1,22
	VILA ITOUPAVA	1.089.599,40	2017	2,11	0,39
	ITOUPAVA CENTRAL	2.752.391,59	2017	5,33	0,99
	VILA ITOUPAVA	1.341.290,90	2018	2,60	0,48
	VILA ITOUPAVA	462.122,26	2016	0,90	0,17
	ITOUPAVA CENTRAL	1.311.364,76	2016	2,54	0,47
	ITOUPAVAZINHA	200.751,54	2018	0,39	0,07
	BADENFURT	584.172,11	2022	1,13	0,21
	BADENFURT	44.406,55	2021	0,09	0,02
	BADENFURT	947.607,78	2020	1,84	0,34
	TESTO SALTO	89.338,29	2020	0,17	0,03
	TESTO SALTO	1.522.758,13	2020	2,95	0,55
	BADENFURT	128.433,47	2019	0,25	0,05
TESTO SALTO	208.948,50	2019	0,40	0,08	
TESTO SALTO	5.318.838,15	2015	10,31	1,91	
BADENFURT	9.583.171,23	2015	18,57	3,45	
ITOUPAVAZINHA	200.751,54	2018	0,39	0,07	
TOTAL DA REGIÃO		51.607.054,87	-	100,00	18,55

(Continuação) Tabela 15

REGIÃO	BAIRRO	VALOR	ANO DE CONCLUSÃO	% DO TOTAL DA REGIÃO	% DO TOTAL DO MUNICÍPIO
SUL	PROGRESSO	750.418,48	2022	2,31	0,27
	VALPARAÍSO	652.591,76	2021	2,01	0,23
	PROGRESSO	475.592,42	2022	1,46	0,17
	PROGRESSO	830.680,90	2022	2,56	0,30
	PROGRESSO	101.846,30	2022	0,31	0,04
	GLÓRIA	124.656,95	2022	0,38	0,04
	VALPARAÍSO	4.268.910,95	2021	13,14	1,53
	GARCIA	392.192,54	2021	1,21	0,14
	GARCIA	66.194,36	2020	0,20	0,02
	PROGRESSO	292.337,33	2021	0,90	0,11
	PROGRESSO	376.943,54	2021	1,16	0,14
	PROGRESSO	289.296,30	2021	0,89	0,10
	VALPARAISO	148.616,30	2021	0,46	0,05
	PROGRESSO	1.711.200,71	2020	5,27	0,62
	GARCIA	623.204,55	2021	1,92	0,22
	GARCIA	1.947.711,48	2021	6,00	0,70
	GARCIA	4.989.088,52	2020	15,36	1,79
	GARCIA	750.902,55	2019	2,31	0,27
	VALPARAISO	3.500.000,00	2020	10,78	1,26
	GARCIA	8.160.183,80	2018	25,13	2,93
	VALPARAÍSO	1.218.442,38	2019	3,75	0,44
	PROGRESSO	563.891,89	2020	1,74	0,20
GARCIA	126.979,61	2018	0,39	0,05	
GARCIA	114.150,44	2017	0,35	0,04	
TOTAL DA REGIÃO		32.476.034,06	-	100,00	11,68
TOTAL DO MUNICÍPIO		278.148.778,80	-	-	100,00
	Reforma e ampliação da Ponte Adolfo Konder				
	Implantação e execução do binário das ruas Chile e República Argentina				
	Duplicação da Rua Humberto de Campos				
	Pavimentação e Prolongamento da Rua Humberto de Campos				
	Execução de Infraestrutura Viária na Rua General Osório no entorno do Terminal Oeste				

Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados do portal transparência da PMB.⁶²

⁶² No período de coleta de dados constavam 141 obras concluídas como de responsabilidade da SEMOB no portal transparência. Disponível em <https://engegov.blumenau.sc.gov.br/portal-engegov/dashboard.xhtml?cidade=4898> Acesso em 13 dez. 2023.

Tabela 16: População de Blumenau (2010)

REGIÃO	BAIRRO	POPULAÇÃO	% DO TOTAL DA REGIÃO	% DO TOTAL DO MUNICÍPIO
CENTRAL	CENTRO	5004	16,81	1,70
	JARDIM BLUMENAU	2855	9,59	0,97
	BOM RETIRO	1117	3,75	0,38
	BOA VISTA	1748	5,87	0,59
	VICTOR KONDER	4612	15,50	1,57
	VILA NOVA	9962	33,47	3,38
	ITOUJAVA SECA	4464	15,00	1,52
	PETRÓPOLIS	0	0,00	0,00
TOTAL DA REGIÃO		29762	100,00	10,11
LESTE	PONTA AGUDA	9880	16,51	3,36
	VORSTADT	4269	7,13	1,45
	FORTALEZA	13196	22,05	4,48
	TRIBESS	8503	14,21	2,89
	NOVA ESPERANÇA	3853	6,44	1,31
	ITOUJAVA NORTE	15648	26,14	5,32
	FORTALEZA ALTA	4507	7,53	1,53
TOTAL DA REGIÃO		59856	100,00	20,34
OESTE	VELHA	15373	18,44	5,22
	VELHA GRANDE	4332	5,20	1,47
	VELHA CENTRAL	18779	22,52	6,38
	PASSO MANSO	6799	8,15	2,31
	DO SALTO	4558	5,47	1,55
	ÁGUA VERDE	16186	19,41	5,50
	ESCOLA AGRÍCOLA	12145	14,56	4,13
	SALTO WEISSBACH	5213	6,25	1,77
RIBEIRÃO BRANCO	0	0,00	0,00	
TOTAL DA REGIÃO		83385	100,00	28,33
NORTE	ITOUJAVA CENTRAL	28164	36,77	9,57
	ITOUJAVAZINHA	17560	22,93	5,97
	VILA ITOUJAVA	1319	1,72	0,45
	TESTO SALTO	7065	9,22	2,40
	BADENFURT	8650	11,29	2,94
	SALTO DO NORTE	8441	11,02	2,87
	FIDÉLIS	5392	7,04	1,83
	ITOUJAVA ALTA	0	0,00	0,00
TOTAL DA REGIÃO		76591	100,00	26,02
SUL	GARCIA	15911	35,58	5,41
	PROGRESSO	15005	33,55	5,10
	RIBEIRÃO FRESCO	1587	3,55	0,54
	GLÓRIA	6228	13,93	2,12
	VALPARAÍSO	5280	11,81	1,79
	VILA FORMOSA	711	1,59	0,24
TOTAL DA REGIÃO		44722	100,00	15,20
TOTAL DO MUNICÍPIO		294316	-	100,00

Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados do IBGE (2010).

Tabela 17: População de Blumenau e domicílios (2022)

REGIÃO	BAIRRO	POPULAÇÃO	% DO TOTAL DA REGIÃO	% DO TOTAL DO MUNICÍPIO	DOMICÍLIOS	% DO TOTAL DA REGIÃO	% DO TOTAL DO MUNICÍPIO
CENTRAL	CENTRO	4042	11,24	1,16	2481	12,50	1,67
	JARDIM BLUMENAU	4038	11,23	1,16	1832	9,23	1,23
	BOM RETIRO	1006	2,80	0,29	549	2,77	0,37
	BOA VISTA	1895	5,27	0,55	889	4,48	0,60
	VICTOR KONDER	6567	18,26	1,89	3838	19,34	2,58
	VILA NOVA	11830	32,90	3,41	6409	32,30	4,31
	ITOUJAVA SECA	6581	18,30	1,90	3847	19,39	2,59
-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL DA REGIÃO		35959	100,00	10,35	19845	100,00	13,35
LESTE	PONTA AGUDA	10158	15,21	2,93	4049	14,98	2,72
	VORSTADT	4965	7,44	1,43	1993	7,37	1,34
	FORTALEZA	15347	22,99	4,42	6477	23,96	4,36
	TRIBESS	9494	14,22	2,73	3869	14,31	2,60
	NOVA ESPERANÇA	4030	6,04	1,16	1645	6,09	1,11
	ITOUJAVA NORTE	16919	25,34	4,87	6500	24,05	4,37
	FORTALEZA ALTA	5855	8,77	1,69	2495	9,23	1,68
TOTAL DA REGIÃO		66768	100,00	19,23	27028	100,00	18,18
OESTE	VELHA	19374	18,74	5,58	8899	20,36	5,99
	VELHA GRANDE	5046	4,88	1,45	1826	4,18	1,23
	VELHA CENTRAL	21401	20,70	6,16	8955	20,49	6,02
	PASSO MANSO	11496	11,12	3,31	4665	10,68	3,14
	DO SALTO	5132	4,96	1,48	2270	5,19	1,53
	ÁGUA VERDE	19146	18,52	5,51	8420	19,27	5,66
	ESCOLA AGRÍCOLA	14423	13,95	4,15	5836	13,35	3,93
	SALTO WEISSBACH	7376	7,13	2,12	2829	6,47	1,90
-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL DA REGIÃO		103394	100,00	29,77	43700	100,00	29,40
NORTE	ITOUJAVA CENTRAL	37692	39,17	10,85	15137	39,18	10,18
	ITOUVAZINHA	22126	23,00	6,37	8761	22,68	5,89
	VILA ITOUJAVA	1987	2,07	0,57	805	2,08	0,54
	TESTO SALTO	8824	9,17	2,54	3333	8,63	2,24
	BADENFURT	9838	10,22	2,83	4180	10,82	2,81
	SALTO DO NORTE	9466	9,84	2,73	4081	10,56	2,75
	FIDÉLIS	6284	6,53	1,81	2338	6,05	1,57
-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL DA REGIÃO		96217	100,00	27,71	38635	100,00	25,99
SUL	GARCIA	16035	35,69	4,62	7013	36,07	4,72
	PROGRESSO	15728	35,00	4,53	6740	34,66	4,53
	RIBEIRÃO FRESCO	2085	4,64	0,60	984	5,06	0,66
	GLÓRIA	5290	11,77	1,52	2204	11,34	1,48
	VALPARAÍSO	5041	11,22	1,45	2142	11,02	1,44
VILA FORMOSA	754	1,68	0,22	361	1,86	0,24	
TOTAL DA REGIÃO		44933	100,00	12,94	19444	100,00	13,08
TOTAL DO MUNICÍPIO		347271	-	100,00	148652	-	100,00

Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados do IBGE (2022).

Tabela 18: Área total, útil e urbana livre (km²) em Blumenau (2016)

REGIÃO	BAIRRO	ÁREA TOTAL (Km ²)	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO	ÁREA ÚTIL (Km ²)	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO	ÁREA URBANA LIVRE (Km ²)*	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO
CENTRAL	CENTRO	2,37	21,39	1,14	1,016	18,57	1,10	0,11	12,22	0,52
	JARDIM BLUMENAU	0,64	5,78	0,31	0,399	7,29	0,43	0,04	4,44	0,19
	BOM RETIRO	1,31	11,82	0,63	0,424	7,75	0,46	0,08	8,89	0,38
	BOA VISTA	1,11	10,02	0,54	0,252	4,61	0,27	0,07	7,78	0,33
	VICTOR KONDER	0,81	7,31	0,39	0,447	8,17	0,49	0,07	7,78	0,33
	VILA NOVA	1,9	17,15	0,92	1,369	25,02	1,49	0,23	25,56	1,09
	ITOUPAVA SECA	2,94	26,53	1,42	1,564	28,59	1,70	0,30	33,33	1,42
TOTAL DA REGIÃO	11,08	100,00	5,35	5,471	100,00	5,95	0,90	100,00	4,25	
LESTE	PONTA AGUDA	7,22	22,70	3,48	2,100	15,20	2,28	0,56	15,91	2,64
	VORSTADT	3,9	12,26	1,88	0,862	6,24	0,94	0,16	4,55	0,76
	FORTALEZA	5,29	16,63	2,55	3,226	23,35	3,51	0,97	27,56	4,58
	FORTALEZA ALTA	4,77	15,00	2,30	2,437	17,64	2,65	0,85	24,15	4,01
	NOVA ESPERANÇA	1,84	5,78	0,89	0,526	3,81	0,57	0,13	3,69	0,61
	TRIBESS	3,39	10,66	1,64	1,659	12,01	1,80	0,24	6,82	1,13
	ITOUPAVA NORTE	5,4	16,98	2,61	3,008	21,77	3,27	0,61	17,33	2,88
TOTAL DA REGIÃO	31,81	100,00	15,35	13,818	100,00	15,02	3,52	100,00	16,62	
OESTE	VELHA	5,85	15,46	2,82	2,921	15,23	3,17	0,59	15,17	2,79
	VELHA GRANDE	1,63	4,31	0,79	0,284	1,48	0,31	0,04	1,03	0,19
	VELHA CENTRAL	7,28	19,24	3,51	3,932	20,50	4,27	0,76	19,54	3,59
	ESCOLA AGRÍCOLA	4,01	10,60	1,93	2,597	13,54	2,82	0,46	11,83	2,17
	PASSO MANSO	7,37	19,48	3,56	3,493	18,21	3,80	0,74	19,02	3,49
	DO SALTO	2,45	6,48	1,18	1,208	6,30	1,31	0,23	5,91	1,09
	ÁGUA VERDE	5,09	13,45	2,46	3,147	16,40	3,42	0,68	17,48	3,21
	SALTO WEISSBACH	4,15	10,97	2,00	1,603	8,36	1,74	0,39	10,03	1,84
TOTAL DA REGIÃO	37,83	100,00	18,25	19,185	100,00	20,85	3,89	100,00	18,37	
NORTE	ITOUPAVA CENTRAL	44,66	40,68	21,55	19,899	42,30	21,63	6,06	50,63	28,61
	ITOUPAVAZINHA	11,7	10,66	5,65	6,084	12,93	6,61	1,70	14,20	8,03
	VILA ITOUPAVA**	10,98	10,00	5,30	1,618	3,44	1,76	0,00	0,00	0,00
	TESTO SALTO	15,03	13,69	7,25	6,796	14,45	7,39	1,05	8,77	4,96
	BADENFURT	11,54	10,51	5,57	5,230	11,12	5,68	1,69	14,12	7,98
	SALTO DO NORTE	7,11	6,48	3,43	3,439	7,31	3,74	0,58	4,85	2,74
	FIDÉLIS	8,76	7,98	4,23	3,973	8,45	4,32	0,89	7,44	4,20
TOTAL DA REGIÃO	109,78	100,00	52,97	47,039	100,00	51,13	11,97	100,00	56,52	
SUL	GARCIA	4,53	27,06	2,19	2,449	37,74	2,66	0,39	43,33	1,84
	PROGRESSO	6,82	40,74	3,29	2,522	38,87	2,74	0,30	33,33	1,42
	RIBEIRÃO FRESCO	1,22	7,29	0,59	0,265	4,08	0,29	0,05	5,56	0,24
	GLÓRIA	1,95	11,65	0,94	0,506	7,80	0,55	0,04	4,44	0,19
	VALPARAÍSO	1,42	8,48	0,69	0,544	8,38	0,59	0,07	7,78	0,33
	VILA FORMOSA	0,8	4,78	0,39	0,203	3,13	0,22	0,05	5,56	0,24
TOTAL DA REGIÃO	16,74	100,00	8,08	6,489	100,00	7,05	0,90	100,00	4,25	
TOTAL DO MUNICÍPIO	207	-	100,00	92,00	-	100,00	21,18	-	100,00	

*Apenas lotes vazios, não foram considerados nesta área os lotes subutilizados.

**Não apresenta área de lotes vazios devido à espacialização cadastral dos lotes.

Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de PREFEITURA MUNICIPAL DE BLUMENAU (2017).

Tabela 19: Total de registros de cortes de abastecimento de água efetuados pela SAMAE, por motivo de falta de pagamento, nos anos 2016, 2021 e 2023

ANO 2016					ANO 2021				
REGIÃO	BAIRRO	Nº DE CORTES	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO	REGIÃO	BAIRRO	Nº DE CORTES	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO
CENTRAL	BOA VISTA	974	11,88	0,67	CENTRAL	BOA VISTA	890	9,61	0,65
	BOM RETIRO	362	4,42	0,25		BOM RETIRO	452	4,88	0,33
	CENTRO	1898	23,16	1,31		CENTRO	2759	29,78	2,03
	ITOUJAVA SECA	1889	23,05	1,31		ITOUJAVA SECA	1937	20,91	1,42
	JARDIM BLUMENAU	270	3,29	0,19		JARDIM BLUMENAU	338	3,65	0,25
	VICTOR KONDER	509	6,21	0,35		VICTOR KONDER	482	5,20	0,35
	VILA NOVA	2294	27,99	1,59		VILA NOVA	2407	25,98	1,77
TOTAL DA REGIÃO		8196	100,00	5,67	TOTAL DA REGIÃO		9265	100,00	6,81
LESTE	FORTALEZA	13393	44,60	9,27	LESTE	FORTALEZA	12189	45,22	8,96
	FORTALEZA ALTA	813	2,71	0,56		FORTALEZA ALTA	1100	4,08	0,81
	ITOUJAVA NORTE	8747	29,13	6,05		ITOUJAVA NORTE	6666	24,73	4,90
	NOVA ESPERANÇA	202	0,67	0,14		NOVA ESPERANÇA	187	0,69	0,14
	PONTA AGUDA	4261	14,19	2,95		PONTA AGUDA	3912	14,51	2,87
	TRIBESS	127	0,42	0,09		TRIBESS	163	0,60	0,12
	VORSTADT	2489	8,29	1,72		VORSTADT	2740	10,16	2,01
TOTAL DA REGIÃO		30032	100,00	20,79	TOTAL DA REGIÃO		26957	100,00	19,81
OESTE	AGUA VERDE	862	1,89	0,60	OESTE	AGUA VERDE	869	2,04	0,64
	DO SALTO	6616	14,51	4,58		DO SALTO	6319	14,83	4,64
	ESCOLA AGRICOLA	8234	18,06	5,70		ESCOLA AGRICOLA	8348	19,59	6,13
	PASSO MANSO	3529	7,74	2,44		PASSO MANSO	3322	7,80	2,44
	SALTO WEISSBACH	1312	2,88	0,91		SALTO WEISSBACH	1356	3,18	1,00
	VELHA	23724	52,02	16,42		VELHA	21397	50,22	15,72
	VELHA CENTRAL	1146	2,51	0,79		VELHA CENTRAL	849	1,99	0,62
VELHA GRANDE	179	0,39	0,12	VELHA GRANDE	147	0,35	0,11		
TOTAL DA REGIÃO		45602	100,00	31,56	TOTAL DA REGIÃO		42607	100,00	31,31
NORTE	FIDÉLIS	2612	6,80	1,81	NORTE	FIDÉLIS	2475	6,82	1,82
	BADENFURT	3406	8,86	2,36		BADENFURT	2681	7,39	1,97
	TESTO SALTO	2461	6,40	1,70		TESTO SALTO	2328	6,42	1,71
	ITOUJAVA CENTRAL	14060	36,58	9,73		ITOUJAVA CENTRAL	13840	38,15	10,17
	ITOUPAZINHA	8321	21,65	5,76		ITOUPAZINHA	7925	21,84	5,82
	SALTO DO NORTE	6287	16,36	4,35		SALTO DO NORTE	5880	16,21	4,32
	VILA ITOUJAVA	1285	3,34	0,89		VILA ITOUJAVA	1151	3,17	0,85
TOTAL DA REGIÃO		38432	100,00	26,60	TOTAL DA REGIÃO		36280	100,00	26,66
SUL	DA GLORIA	3819	17,18	2,64	SUL	DA GLORIA	3138	14,95	2,31
	RIBEIRÃO FRESCO	998	4,49	0,69		RIBEIRÃO FRESCO	1093	5,21	0,80
	GARCIA	7510	33,79	5,20		GARCIA	7683	36,61	5,65
	PROGRESSO	7521	33,84	5,21		PROGRESSO	6981	33,26	5,13
	VALPARAISO	2128	9,58	1,47		VALPARAISO	1811	8,63	1,33
	VILA FORMOSA	247	1,11	0,17		VILA FORMOSA	282	1,34	0,21
TOTAL DA REGIÃO		22223	100,00	15,38	TOTAL DA REGIÃO		20988	100,00	15,42
TOTAL DO MUNICÍPIO		144485	-	100,00	TOTAL DO MUNICÍPIO		136097	-	100,00

(Continuação) Tabela 19

ANO 2022					TOTAL DE CORTES NO PERÍODO (2016, 2021 E 2022)				
REGIÃO	BAIRRO	Nº DE CORTES	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO	REGIÃO	BAIRRO	Nº DE CORTES	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO
CENTRAL	BOA VISTA	1713	9,50	1,21	CENTRAL	BOA VISTA	3577	10,08	0,85
	BOM RETIRO	418	2,32	0,30		BOM RETIRO	1232	3,47	0,29
	CENTRO	4254	23,60	3,02		CENTRO	8911	25,11	2,11
	ITOUJAVA SECA	3697	20,51	2,62		ITOUJAVA SECA	7523	21,20	1,78
	JARDIM BLUMENAU	1705	9,46	1,21		JARDIM BLUMENAU	2313	6,52	0,55
	VICTOR KONDER	1266	7,02	0,90		VICTOR KONDER	2257	6,36	0,54
	VILA NOVA	4973	27,59	3,53		VILA NOVA	9674	27,26	2,29
TOTAL DA REGIÃO		18026	100,00	12,78	TOTAL DA REGIÃO		35487	100,00	8,42
LESTE	FORTALEZA	15342	46,69	10,88	LESTE	FORTALEZA	40924	45,55	9,71
	FORTALEZA ALTA	290	0,88	0,21		FORTALEZA ALTA	2203	2,45	0,52
	ITOUJAVA NORTE	8169	24,86	5,79		ITOUJAVA NORTE	23582	26,25	5,59
	NOVA ESPERANÇA	115	0,35	0,08		NOVA ESPERANÇA	504	0,56	0,12
	PONTA AGUDA	5325	16,21	3,78		PONTA AGUDA	13498	15,02	3,20
	TRIBESS	22	0,07	0,02		TRIBESS	312	0,35	0,07
	VORSTADT	3595	10,94	2,55		VORSTADT	8824	9,82	2,09
TOTAL DA REGIÃO		32858	100,00	23,30	TOTAL DA REGIÃO		89847	100,00	21,31
OESTE	AGUA VERDE	436	1,02	0,31	OESTE	AGUA VERDE	2167	1,66	0,51
	DO SALTO	2437	5,72	1,73		DO SALTO	15372	11,75	3,65
	ESCOLA AGRICOLA	12477	29,30	8,85		ESCOLA AGRICOLA	29059	22,22	6,89
	PASSO MANSO	2747	6,45	1,95		PASSO MANSO	9598	7,34	2,28
	SALTO WEISSBACH	1490	3,50	1,06		SALTO WEISSBACH	4158	3,18	0,99
	VELHA	22382	52,55	15,87		VELHA	67503	51,61	16,01
	VELHA CENTRAL	488	1,15	0,35		VELHA CENTRAL	2483	1,90	0,59
VELHA GRANDE	132	0,31	0,09	VELHA GRANDE	458	0,35	0,11		
TOTAL DA REGIÃO		42589	100,00	30,20	TOTAL DA REGIÃO		130798	100,00	31,02
NORTE	FIDÉLIS	2011	7,54	1,43	NORTE	FIDÉLIS	7098	7,00	1,68
	BADENFURT	2171	8,14	1,54		BADENFURT	8258	8,15	1,96
	TESTO SALTO	1703	6,39	1,21		TESTO SALTO	6492	6,40	1,54
	ITOUJAVA CENTRAL	10143	38,03	7,19		ITOUJAVA CENTRAL	38043	37,53	9,02
	ITOUPAVAZINHA	6517	24,44	4,62		ITOUPAVAZINHA	22763	22,45	5,40
	SALTO DO NORTE	3320	12,45	2,35		SALTO DO NORTE	15487	15,28	3,67
	VILA ITOUJAVA	803	3,01	0,57		VILA ITOUJAVA	3239	3,19	0,77
TOTAL DA REGIÃO		26668	100,00	18,91	TOTAL DA REGIÃO		101380	100,00	24,05
SUL	DA GLORIA	2490	11,93	1,77	SUL	DA GLORIA	9447	14,74	2,24
	RIBEIRÃO FRESCO	1386	6,64	0,98		RIBEIRÃO FRESCO	3477	5,43	0,82
	GARCIA	7567	36,25	5,37		GARCIA	22760	35,51	5,40
	PROGRESSO	6265	30,01	4,44		PROGRESSO	20767	32,40	4,93
	VALPARAISO	2541	12,17	1,80		VALPARAISO	6480	10,11	1,54
	VILA FORMOSA	627	3,00	0,44		VILA FORMOSA	1156	1,80	0,27
TOTAL DA REGIÃO		20876	100,00	14,80	TOTAL DA REGIÃO		64087	100,00	15,20
TOTAL DO MUNICÍPIO		141017	-	100,00	TOTAL DO MUNICÍPIO		421599	-	100,00

Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados disponibilizados pela SAMAE.

Tabela 20: Registros de cortes de energia elétrica falta de pagamento em Blumenau (2016- 2023)

ANO 2016					ANO 2017				
REGIÃO	BAIRRO	Nº DE CORTES	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO	REGIÃO	BAIRRO	Nº DE CORTES	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO
CENTRAL	BOA VISTA	39	3,29	0,40	CENTRAL	BOA VISTA	74	5,89	0,62
	BOM RETIRO	20	1,69	0,20		BOM RETIRO	31	2,47	0,26
	CENTRO	427	36,06	4,35		CENTRO	338	26,89	2,82
	ITOUJAVA SECA	173	14,61	1,76		ITOUJAVA SECA	232	18,46	1,93
	JARDIM BLUMENAU	59	4,98	0,60		JARDIM BLUMENAU	57	4,53	0,48
	VICTOR KONDER	147	12,42	1,50		VICTOR KONDER	211	16,79	1,76
	VILA NOVA	319	26,94	3,25		VILA NOVA	314	24,98	2,62
TOTAL DA REGIÃO		1184	100,00	12,06	TOTAL DA REGIÃO		1257	100,00	10,48
LESTE	FORTALEZA	472	22,64	4,81	LESTE	FORTALEZA	632	26,91	5,27
	FORTALEZA ALTA	88	4,22	0,90		FORTALEZA ALTA	150	6,39	1,25
	ITOUJAVA NORTE	544	26,09	5,54		ITOUJAVA NORTE	646	27,50	5,39
	NOVA ESPERANÇA	106	5,08	1,08		NOVA ESPERANÇA	181	7,71	1,51
	PONTA AGUDA	492	23,60	5,01		PONTA AGUDA	340	14,47	2,83
	TRIBESS	118	5,66	1,20		TRIBESS	233	9,92	1,94
	VORSTADT	265	12,71	2,70		VORSTADT	167	7,11	1,39
TOTAL DA REGIÃO		2085	100,00	21,24	TOTAL DA REGIÃO		2349	100,00	19,59
OESTE	AGUA VERDE	574	21,64	5,85	OESTE	AGUA VERDE	646	19,32	5,39
	DO SALTO	121	4,56	1,23		DO SALTO	122	3,65	1,02
	ESCOLA AGRICOLA	447	16,86	4,55		ESCOLA AGRICOLA	350	10,47	2,92
	PASSO MANSO	175	6,60	1,78		PASSO MANSO	460	13,76	3,84
	SALTO WEISSBACH	117	4,41	1,19		SALTO WEISSBACH	162	4,85	1,35
	VELHA	648	24,43	6,60		VELHA	684	20,46	5,70
	VELHA CENTRAL	410	15,46	4,18		VELHA CENTRAL	631	18,88	5,26
	VELHA GRANDE	160	6,03	1,63		VELHA GRANDE	288	8,62	2,40
TOTAL DA REGIÃO		2652	100,00	27,02	TOTAL DA REGIÃO		3343	100,00	27,87
NORTE	FIDÉLIS	127	8,00	1,29	NORTE	FIDÉLIS	193	5,88	1,61
	BADENFURT	116	7,30	1,18		BADENFURT	324	9,87	2,70
	TESTO SALTO	123	7,75	1,25		TESTO SALTO	298	9,07	2,48
	ITOUJAVA CENTRAL	656	41,31	6,68		ITOUJAVA CENTRAL	1082	32,95	9,02
	ITOUJAVAZINHA	349	21,98	3,56		ITOUJAVAZINHA	867	26,40	7,23
	SALTO DO NORTE	157	9,89	1,60		SALTO DO NORTE	369	11,24	3,08
	VILA ITOUJAVA	60	3,78	0,61		VILA ITOUJAVA	151	4,60	1,26
TOTAL DA REGIÃO		1588	100,00	16,18	TOTAL DA REGIÃO		3284	100,00	27,38
SUL	DA GLORIA	303	13,14	3,09	SUL	DA GLORIA	184	10,45	1,53
	RIBEIRÃO FRESCO	125	5,42	1,27		RIBEIRÃO FRESCO	94	5,34	0,78
	GARCIA	775	33,61	7,90		GARCIA	610	34,66	5,09
	PROGRESSO	859	37,25	8,75		PROGRESSO	673	38,24	5,61
	VALPARAISO	229	9,93	2,33		VALPARAISO	189	10,74	1,58
	VILA FORMOSA	15	0,65	0,15		VILA FORMOSA	10	0,57	0,08
TOTAL DA REGIÃO		2306	100,00	23,49	TOTAL DA REGIÃO		1760	100,00	14,68
TOTAL DO MUNICÍPIO		9815	-	100,00	TOTAL DO MUNICÍPIO		11993	-	100,00

(Continuação) Tabela 20

ANO 2018					ANO 2019				
REGIÃO	BAIRRO	Nº DE CORTES	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO	REGIÃO	BAIRRO	Nº DE CORTES	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO
CENTRAL	BOA VISTA	94	4,73	0,55	CENTRAL	BOA VISTA	107	5,06	0,58
	BOM RETIRO	39	1,96	0,23		BOM RETIRO	45	2,13	0,25
	CENTRO	480	24,14	2,83		CENTRO	560	26,49	3,05
	ITOUJAVA SECA	404	20,32	2,38		ITOUJAVA SECA	417	19,73	2,27
	JARDIM BLUMENAU	68	3,42	0,40		JARDIM BLUMENAU	90	4,26	0,49
	VICTOR KONDER	315	15,85	1,86		VICTOR KONDER	366	17,31	1,99
	VILA NOVA	588	29,58	3,47		VILA NOVA	529	25,02	2,88
TOTAL DA REGIÃO		1988	100,00	11,73	TOTAL DA REGIÃO		2114	100,00	11,52
LESTE	FORTALEZA	870	26,70	5,13	LESTE	FORTALEZA	961	27,14	5,24
	FORTALEZA ALTA	202	6,20	1,19		FORTALEZA ALTA	210	5,93	1,14
	ITOUJAVA NORTE	865	26,55	5,11		ITOUJAVA NORTE	931	26,29	5,07
	NOVA ESPERANÇA	217	6,66	1,28		NOVA ESPERANÇA	229	6,47	1,25
	PONTA AGUDA	496	15,22	2,93		PONTA AGUDA	572	16,15	3,12
	TRIBESS	391	12,00	2,31		TRIBESS	394	11,13	2,15
	VORSTADT	217	6,66	1,28		VORSTADT	244	6,89	1,33
TOTAL DA REGIÃO		3258	100,00	19,23	TOTAL DA REGIÃO		3541	100,00	19,30
OESTE	AGUA VERDE	941	19,33	5,55	OESTE	AGUA VERDE	1041	19,65	5,67
	ESCOLA AGRICOLA	655	13,46	3,87		ESCOLA AGRICOLA	669	12,63	3,65
	PASSO MANSO	609	12,51	3,59		PASSO MANSO	710	13,40	3,87
	SALTO WEISSBACH	198	4,07	1,17		SALTO WEISSBACH	262	4,94	1,43
	DO SALTO	205	4,21	1,21		DO SALTO	228	4,30	1,24
	VELHA	1134	23,29	6,69		VELHA	1147	21,65	6,25
	VELHA CENTRAL	806	16,56	4,76		VELHA CENTRAL	913	17,23	4,98
VELHA GRANDE	320	6,57	1,89	VELHA GRANDE	329	6,21	1,79		
TOTAL DA REGIÃO		4868	100,00	28,73	TOTAL DA REGIÃO		5299	100,00	28,88
NORTE	FIDÉLIS	234	5,60	1,38	NORTE	FIDÉLIS	324	6,93	1,77
	BADENFURT	443	10,60	2,61		BADENFURT	437	9,35	2,38
	TESTO SALTO	358	8,57	2,11		TESTO SALTO	360	7,71	1,96
	ITOUJAVA CENTRAL	1365	32,66	8,06		ITOUJAVA CENTRAL	1630	34,89	8,88
	ITOUJAVAZINHA	1110	26,56	6,55		ITOUJAVAZINHA	1213	25,96	6,61
	SALTO DO NORTE	526	12,59	3,10		SALTO DO NORTE	514	11,00	2,80
	VILA ITOUJAVA	143	3,42	0,84		VILA ITOUJAVA	194	4,15	1,06
TOTAL DA REGIÃO		4179	100,00	24,67	TOTAL DA REGIÃO		4672	100,00	25,46
SUL	DA GLORIA	304	11,47	1,79	SUL	DA GLORIA	328	12,05	1,79
	RIBEIRÃO FRESCO	134	5,06	0,79		RIBEIRÃO FRESCO	182	6,68	0,99
	GARCIA	958	36,15	5,65		GARCIA	946	34,74	5,16
	PROGRESSO	960	36,23	5,67		PROGRESSO	931	34,19	5,07
	VALPARAISO	269	10,15	1,59		VALPARAISO	309	11,35	1,68
	VILA FORMOSA	25	0,94	0,15		VILA FORMOSA	27	0,99	0,15
TOTAL DA REGIÃO		2650	100,00	15,64	TOTAL DA REGIÃO		2723	100,00	14,84
TOTAL DO MUNICÍPIO		16943	-	100,00	TOTAL DO MUNICÍPIO		18349	-	100,00

(Continuação) Tabela 20

ANO 2020					ANO 2021				
REGIÃO	BAIRRO	Nº DE CORTES	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO	REGIÃO	BAIRRO	Nº DE CORTES	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO
CENTRAL	BOA VISTA	26	4,92	0,52	CENTRAL	BOA VISTA	59	4,28	0,44
	BOM RETIRO	17	3,22	0,34		BOM RETIRO	25	1,82	0,19
	CENTRO	155	29,36	3,08		CENTRO	374	27,16	2,81
	ITOUJAVA SECA	94	17,80	1,87		ITOUJAVA SECA	280	20,33	2,10
	JARDIM BLUMENAU	23	4,36	0,46		JARDIM BLUMENAU	59	4,28	0,44
	VICTOR KONDER	84	15,91	1,67		VICTOR KONDER	209	15,18	1,57
	VILA NOVA	129	24,43	2,57		VILA NOVA	371	26,94	2,79
TOTAL DA REGIÃO		528	100,00	10,50	TOTAL DA REGIÃO		1377	100,00	10,34
LESTE	FORTALEZA	205	18,65	4,08	LESTE	FORTALEZA	781	26,23	5,86
	FORTALEZA ALTA	41	3,73	0,82		FORTALEZA ALTA	183	6,15	1,37
	ITOUJAVA NORTE	302	27,48	6,01		ITOUJAVA NORTE	779	26,17	5,85
	NOVA ESPERANÇA	80	7,28	1,59		NOVA ESPERANÇA	194	6,52	1,46
	PONTA AGUDA	220	20,02	4,38		PONTA AGUDA	438	14,71	3,29
	TRIBESS	127	11,56	2,53		TRIBESS	386	12,97	2,90
	VORSTADT	124	11,28	2,47		VORSTADT	216	7,26	1,62
TOTAL DA REGIÃO		1099	100,00	21,86	TOTAL DA REGIÃO		2977	100,00	22,35
OESTE	AGUA VERDE	303	20,90	6,03	OESTE	AGUA VERDE	648	19,90	4,86
	DO SALTO	62	4,28	1,23		DO SALTO	166	5,10	1,25
	ESCOLA AGRICOLA	153	10,55	3,04		ESCOLA AGRICOLA	473	14,52	3,55
	PASSO MANSO	142	9,79	2,82		PASSO MANSO	350	10,75	2,63
	SALTO WEISSBACH	70	4,83	1,39		SALTO WEISSBACH	170	5,22	1,28
	VELHA	354	24,41	7,04		VELHA	744	22,84	5,59
	VELHA CENTRAL	258	17,79	5,13		VELHA CENTRAL	472	14,49	3,54
VELHA GRANDE	108	7,45	2,15	VELHA GRANDE	234	7,18	1,76		
TOTAL DA REGIÃO		1450	100,00	28,84	TOTAL DA REGIÃO		3257	100,00	24,45
NORTE	FIDÉLIS	93	8,02	1,85	NORTE	FIDÉLIS	263	8,29	1,97
	BADENFURT	107	9,22	2,13		BADENFURT	248	7,82	1,86
	TESTO SALTO	81	6,98	1,61		TESTO SALTO	236	7,44	1,77
	ITOUJAVA CENTRAL	441	38,02	8,77		ITOUJAVA CENTRAL	1207	38,04	9,06
	ITOUPAVAZINHA	283	24,40	5,63		ITOUPAVAZINHA	754	23,76	5,66
	SALTO DO NORTE	111	9,57	2,21		SALTO DO NORTE	317	9,99	2,38
	VILA ITOUJAVA	44	3,79	0,88		VILA ITOUJAVA	148	4,66	1,11
TOTAL DA REGIÃO		1160	100,00	23,07	TOTAL DA REGIÃO		3173	100,00	23,82
SUL	DA GLORIA	107	13,53	2,13	SUL	DA GLORIA	355	14,00	2,67
	RIBEIRÃO FRESCO	40	5,06	0,80		RIBEIRÃO FRESCO	138	5,44	1,04
	GARCIA	285	36,03	5,67		GARCIA	871	34,35	6,54
	PROGRESSO	253	31,98	5,03		PROGRESSO	859	33,87	6,45
	VALPARAISO	101	12,77	2,01		VALPARAISO	300	11,83	2,25
VILA FORMOSA	5	0,63	0,10	VILA FORMOSA	13	0,51	0,10		
TOTAL DA REGIÃO		791	100,00	15,73	TOTAL DA REGIÃO		2536	100,00	19,04
TOTAL DO MUNICÍPIO		5028	-	100,00	TOTAL DO MUNICÍPIO		13320	-	100,00

(Continuação) Tabela 20

ANO 2022					ANO 2023				
REGIÃO	BAIRRO	Nº DE CORTES	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO	REGIÃO	BAIRRO	Nº DE CORTES	% EM RELAÇÃO A REGIÃO	% EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO
CENTRAL	BOA VISTA	66	3,60	0,36	CENTRAL	BOA VISTA	104	5,99	0,63
	BOM RETIRO	43	2,35	0,24		BOM RETIRO	25	1,44	0,15
	CENTRO	470	25,66	2,58		CENTRO	331	19,06	2,00
	ITOUJAVA SECA	433	23,64	2,38		ITOUJAVA SECA	456	26,25	2,76
	JARDIM BLUMENAU	68	3,71	0,37		JARDIM BLUMENAU	52	2,99	0,31
	VICTOR KONDER	268	14,63	1,47		VICTOR KONDER	275	15,83	1,66
	VILA NOVA	484	26,42	2,66		VILA NOVA	494	28,44	2,99
TOTAL DA REGIÃO		1832	100,00	10,05	TOTAL DA REGIÃO		1737	100,00	10,52
LESTE	FORTALEZA	1145	30,52	6,28	LESTE	FORTALEZA	851	28,85	5,15
	FORTALEZA ALTA	238	6,34	1,31		FORTALEZA ALTA	189	6,41	1,14
	ITOUJAVA NORTE	1084	28,89	5,95		ITOUJAVA NORTE	805	27,29	4,87
	NOVA ESPERANÇA	223	5,94	1,22		NOVA ESPERANÇA	151	5,12	0,91
	PONTA AGUDA	468	12,47	2,57		PONTA AGUDA	416	14,10	2,52
	TRIBESS	362	9,65	1,99		TRIBESS	315	10,68	1,91
	VORSTADT	232	6,18	1,27		VORSTADT	223	7,56	1,35
TOTAL DA REGIÃO		3752	100,00	20,59	TOTAL DA REGIÃO		2950	100,00	17,86
OESTE	AGUA VERDE	1035	19,87	5,68	OESTE	AGUA VERDE	930	18,64	5,63
	DO SALTO	188	3,61	1,03		DO SALTO	202	4,05	1,22
	ESCOLA AGRICOLA	653	12,53	3,58		ESCOLA AGRICOLA	680	13,63	4,12
	PASSO MANSO	734	14,09	4,03		PASSO MANSO	761	15,25	4,61
	SALTO WEISSBACH	205	3,93	1,12		SALTO WEISSBACH	225	4,51	1,36
	VELHA	1004	19,27	5,51		VELHA	1031	20,66	6,24
	VELHA CENTRAL	952	18,27	5,22		VELHA CENTRAL	822	16,47	4,98
VELHA GRANDE	439	8,43	2,41	VELHA GRANDE	339	6,79	2,05		
TOTAL DA REGIÃO		5210	100,00	28,59	TOTAL DA REGIÃO		4990	100,00	30,21
NORTE	FIDÉLIS	351	6,70	1,93	NORTE	FIDÉLIS	285	5,91	1,73
	BADENFURT	477	9,10	2,62		BADENFURT	483	10,02	2,92
	TESTO SALTO	424	8,09	2,33		TESTO SALTO	483	10,02	2,92
	ITOUJAVA CENTRAL	1815	34,62	9,96		ITOUJAVA CENTRAL	1575	32,68	9,54
	ITOUPAVAZINHA	1373	26,19	7,53		ITOUPAVAZINHA	1313	27,25	7,95
	SALTO DO NORTE	606	11,56	3,33		SALTO DO NORTE	520	10,79	3,15
	VILA ITOUJAVA	196	3,74	1,08		VILA ITOUJAVA	160	3,32	0,97
TOTAL DA REGIÃO		5242	100,00	28,76	TOTAL DA REGIÃO		4819	100,00	29,18
SUL	DA GLORIA	245	11,20	1,34	SUL	DA GLORIA	218	10,79	1,32
	RIBEIRÃO FRESCO	108	4,94	0,59		RIBEIRÃO FRESCO	107	5,29	0,65
	GARCIA	774	35,37	4,25		GARCIA	683	33,80	4,14
	PROGRESSO	785	35,88	4,31		PROGRESSO	800	39,58	4,84
	VALPARAISO	247	11,29	1,36		VALPARAISO	198	9,80	1,20
VILA FORMOSA	29	1,33	0,16	VILA FORMOSA	15	0,74	0,09		
TOTAL DA REGIÃO		2188	100,00	12,01	TOTAL DA REGIÃO		2021	100,00	12,24
TOTAL DO MUNICÍPIO		18224	-	100,00	TOTAL DO MUNICÍPIO		16517	-	100,00

Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados disponibilizados pela CELESC.

Tabela 21: Recorte de renda das famílias cadastradas no CadÚnico em Blumenau (2022)

REGIÃO	BAIRRO	EXTRE- MA POBRE- ZA	% DO TOTAL DO MUNICÍ- PIO	% DO TOTAL DA REGIÃO	POBRE- ZA	% DO TOTAL DO MUNICÍ- PIO	% DO TOTAL DA REGIÃO	BAIXA RENDA	% DO TOTAL DO MUNICÍ- PIO	% DO TOTAL DA REGIÃO	ACIMA DE 1/2 SM	% DO TOTAL DO MUNICÍ- PIO	% DO TOTAL DA REGIÃO	TOTAL GERAL DE FAMÍ- LIAS	% DO TOTAL DO MUNICÍ- PIO	% DO TOTAL DA REGIÃO
CENTRAL	Bom Retiro	12	0,20	2,80	0	0,00	0,00	10	0,19	4,90	11	0,16	3,27	33	0,17	3,24
	Boa Vista	23	0,38	5,36	5	0,31	10,42	22	0,42	10,78	34	0,51	10,12	84	0,43	8,26
	Centro	54	0,90	12,59	13	0,82	27,08	57	1,10	27,94	62	0,92	18,45	186	0,95	18,29
	Itoupava Seca	212	3,52	49,42	7	0,44	14,58	30	0,58	14,71	54	0,80	16,07	303	1,55	29,79
	Jardim Blumenau	5	0,08	1,17	0	0,00	0,00	1	0,02	0,49	12	0,18	3,57	18	0,09	1,77
	Victor Konder	43	0,71	10,02	5	0,31	10,42	19	0,37	9,31	37	0,55	11,01	104	0,53	10,23
	Vila Nova	80	1,33	18,65	18	1,13	37,50	65	1,25	31,86	126	1,87	37,50	289	1,48	28,42
TOTAL REGIÃO	429	7,12	100,00	48	3,02	100,00	204	3,93	100,00	336	4,99	100,00	1017	5,20	100,00	
LESTE	Fortaleza	141	2,34	12,88	76	4,78	20,60	253	4,87	23,00	370	5,50	24,39	840	4,30	20,58
	Fortaleza Alta	31	0,51	2,83	14	0,88	3,79	40	0,77	3,64	87	1,29	5,74	172	0,88	4,21
	Norte	118	1,96	10,78	48	3,02	13,01	174	3,35	15,82	300	4,46	19,78	640	3,27	15,68
	Nova Esperança	42	0,70	3,84	19	1,19	5,15	84	1,62	7,64	80	1,19	5,27	225	1,15	5,51
	Ponta Aguda	384	6,37	35,07	129	8,11	34,96	260	5,01	23,64	313	4,65	20,63	1086	5,56	26,61
	Vorstadt	311	5,16	28,40	48	3,02	13,01	149	2,87	13,55	210	3,12	13,84	718	3,67	17,59
	Tribess	68	1,13	6,21	35	2,20	9,49	140	2,70	12,73	157	2,33	10,35	400	2,05	9,80
TOTAL REGIÃO	1095	18,17	100,00	369	23,19	100,00	1100	21,18	100,00	1517	22,53	100,00	4081	20,88	100,00	
OESTE	Água Verde	136	2,26	7,68	51	3,21	12,50	223	4,29	14,71	361	5,36	17,56	771	3,94	13,41
	Escola Agrícola	437	7,25	24,68	61	3,83	14,95	211	4,06	13,92	294	4,37	14,30	1003	5,13	17,44
	Passo Manso	270	4,48	15,25	46	2,89	11,27	223	4,29	14,71	232	3,45	11,28	771	3,94	13,41
	do Salto	85	1,41	4,80	15	0,94	3,68	83	1,60	5,47	117	1,74	5,69	300	1,53	5,22
	Salto Weissbach	264	4,38	14,91	8	0,50	1,96	66	1,27	4,35	94	1,40	4,57	432	2,21	7,51
	Velha	181	3,00	10,22	71	4,46	17,40	243	4,68	16,03	372	5,53	18,09	867	4,44	15,08
	Velha Central	191	3,17	10,78	74	4,65	18,14	237	4,56	15,63	385	5,72	18,73	887	4,54	15,42
	Velha Grande	207	3,43	11,69	82	5,15	20,10	230	4,43	15,17	201	2,99	9,78	720	3,68	12,52
TOTAL REGIÃO	1771	29,38	100,00	408	25,64	100,00	1516	29,19	100,00	2056	30,54	100,00	5751	29,42	100,00	
NORTE	Fidélis	101	1,68	6,66	45	2,83	9,80	145	2,79	9,93	170	2,53	9,95	461	2,36	8,96
	Itoupava Central	694	11,51	45,78	187	11,75	40,74	552	10,63	37,81	683	10,15	39,96	2116	10,83	41,14
	Testo Salto	97	1,61	6,40	42	2,64	9,15	137	2,64	9,38	143	2,12	8,37	419	2,14	8,15
	Badenfurt	84	1,39	5,54	20	1,26	4,36	121	2,33	8,29	112	1,66	6,55	337	1,72	6,55
	Itoupavazinha	396	6,57	26,12	115	7,23	25,05	362	6,97	24,79	393	5,84	23,00	1266	6,48	24,61
	Salto do Norte	84	1,39	5,54	34	2,14	7,41	94	1,81	6,44	142	2,11	8,31	354	1,81	6,88
	Vila Itoupava	60	1,00	3,96	16	1,01	3,49	49	0,94	3,36	66	0,98	3,86	191	0,98	3,71
TOTAL REGIÃO	1516	25,15	100,00	459	28,85	100,00	1460	28,11	100,00	1709	25,39	100,00	5144	26,32	100,00	
SUL	da Glória	178	2,95	14,63	48	3,02	15,64	148	2,85	16,19	204	3,03	18,31	578	2,96	16,27
	Garcia	332	5,51	27,28	70	4,40	22,80	252	4,85	27,57	313	4,65	28,10	967	4,95	27,22
	Ribeirão Fresco	86	1,43	7,07	20	1,26	6,51	69	1,33	7,55	55	0,82	4,94	230	1,18	6,48
	Progresso	498	8,26	40,92	135	8,49	43,97	354	6,82	38,73	429	6,37	38,51	1416	7,24	39,86
	Valparaíso	122	2,02	10,02	34	2,14	11,07	90	1,73	9,85	108	1,60	9,69	354	1,81	9,97
	Vila Formosa	1	0,02	0,08	0	0,00	0,00	1	0,02	0,11	5	0,07	0,45	7	0,04	0,20
TOTAL REGIÃO	1217	20,19	100,00	307	19,30	100,00	914	17,60	100,00	1114	16,55	100,00	3552	18,17	100,00	
TOTAL MUNICÍPIO	6028	30,84	-	1591	8,14	-	5194	26,57	-	6732	34,44	-	19545	100,00	-	

Fonte: Elaborado pelo autor (2024) a partir de dados fornecidos pelo SEMUDES.