



Expansão periférica metropolitana: o caso de Campinas (SP) e Florianópolis(SC)

Autores:

Tomas Antonio Moreira - Instituto de Arquitetura e Urbanismo USP - tomas_moreira@sc.usp.br

Anna Laura Rossi - Instituto de Arquitetura e Urbanismo USP - anna.rossi@usp.br

Larissa Martins Rodrigues - Instituto de Arquitetura e Urbanismo USP -

larissa.cmrodrigues@gmail.com

Resumo:

Atualmente as urbes fundamentam o seu desenvolvimento na afirmação e manutenção de lógicas estruturadoras dos sistemas de produção e consumo capitalistas, levando a uma nova organização de interesses que visa a mercantilização, que transforma e recicla o poder urbano (SANTOS, 2013). Passa a existir necessariamente um novo modelo de política urbana, exclusivamente para viabilizar a transformação da cidade num campo de negócios, habilitando a implantação e o pleno desenvolvimento de relações mercantis no uso e apropriação da cidade, ao invés de regular as forças de mercado para torná-las compatíveis com a promoção do direito à cidade. A atuação do Estado pouco tem interferido no sentido de garantir uma urbanização adequada, com diretrizes de crescimento justas ao longo de todo o território nacional. No entanto, não se pode dizer que o Estado é neutro em suas práticas uma vez que ele tem grande importância como definidor da concentração ou da ausência de investimentos públicos que podem induzir ou não a ocupação urbana, sua expansão e sobre quem recairão os benefícios e malefícios da produção da cidade. O objetivo do presente artigo é traçar o perfil de atuação do Estado sobre o espaço de forma a compreender como se deu a estruturação da ocupação desequilibrada presente nas regiões metropolitanas polarizadas pelos municípios-sede de Florianópolis e Campinas.

EXPANSÃO PERIFÉRICA METROPOLITANA

O caso de Campinas (SP) e Florianópolis (SC)

RESUMO

Atualmente as urbes fundamentam o seu desenvolvimento na afirmação e manutenção de lógicas estruturadoras dos sistemas de produção e consumo capitalistas, levando a uma nova organização de interesses que visa a mercantilização, que transforma e recicla o poder urbano (SANTOS, 2013). Passa a existir necessariamente um novo modelo de política urbana, exclusivamente para viabilizar a transformação da cidade num campo de negócios, habilitando a implantação e o pleno desenvolvimento de relações mercantis no uso e apropriação da cidade, ao invés de regular as forças de mercado para torná-las compatíveis com a promoção do direito à cidade. A atuação do Estado pouco tem interferido no sentido de garantir uma urbanização adequada, com diretrizes de crescimento justas ao longo de todo o território nacional. No entanto, não se pode dizer que o Estado é neutro em suas práticas uma vez que ele tem grande importância como definidor da concentração ou da ausência de investimentos públicos que podem induzir ou não a ocupação urbana, sua expansão e sobre quem recairão os benefícios e malefícios da produção da cidade. O objetivo do presente artigo é traçar o perfil de atuação do Estado sobre o espaço de forma a compreender como se deu a estruturação da ocupação desequilibrada presente nas regiões metropolitanas polarizadas pelos municípios-sede de Florianópolis e Campinas.

Palavras-chave: processos de urbanização, urbanização periférica, política urbana, metropolização, atuação do Estado.

INTRODUÇÃO

A partir dos anos 1940-1950 as novas condições políticas e organizacionais permitiram um maior desenvolvimento da industrialização e, em consequência, uma nova lógica econômica e territorial se instaurou no Brasil. A nova base econômica situou-se em escala nacional e permitiu o crescimento demográfico das cidades médias e das capitais dos Estados, a maioria de nossa população passou a morar nas cidades.

A urbanização brasileira tem como característica embrionária a segregação e a exclusão das camadas populares (MARICATO, 2000; OLIVEIRA, 2013; KOWARICK, 1979). O padrão de industrialização com baixos salários forçou a classe trabalhadora, que não podia pagar pela propriedade da terra, a expedientes ilegais para a obtenção de moradia. Assim, os terrenos localizados na periferia e em áreas ambientalmente frágeis, passaram a ser

ocupados. Este fenômeno expressa o padrão descontínuo da expansão da mancha urbana e a periferização típicos das cidades brasileiras. Segundo Bolaffi,

“O padrão periférico de crescimento decorre da existência de mecanismos econômicos que conferem ao solo urbano funções econômicas alheias à sua utilidade intrínseca enquanto bem natural e ao papel que deveria desempenhar na composição e na organização do espaço requerido para as atividades públicas ou privadas da população.” (BOLAFFI, 1975, P.80)

A estruturação do espaço passa a ser manipulada pelos diferentes atores de forma a garantir a apropriação diferenciada das vantagens e desvantagens espaço urbano. Percebeu-se, assim, que, apesar das particularidades de cada uma das cidades apresentadas a seguir, a lógica de urbanização baseada no consumo periférico disperso está presente nas duas realidades e que o Estado teve grande importância na definição dos eixos de expansão urbana, seja no nível local ou regional.

As cidades de Campinas e de Florianópolis são um exemplo da atual dinâmica de conformação das cidades brasileiras, da disputa e da segregação espacial. Ambas apresentam indicadores de desenvolvimentos econômico, social e cultural que lhe conferem uma posição destacada dentre as cidades brasileiras, o IDH dos municípios está dentro da faixa superior deste ranking, denominada “muito alto”. Os recursos urbanísticos oferecem o espaço disponível, o suporte físico, os atributos ambientais e as redes de infraestruturas urbanas e plataformas tecnológicas para que estes desenvolvimentos se realizem, porém a oferta dos recursos urbanísticos não é uniforme, assim como o referido IDH é uma média e, portanto, não retrata a forma como se manifestam as desigualdades socioespaciais observáveis na realidade urbana.

METODOLOGIA

A metodologia de pesquisa se iniciou com análise bibliográfica referente à urbanização dependente de duas cidades brasileiras sedes de regiões metropolitanas, Florianópolis e Campinas, escolhidas pela sua proximidade demográfica. Posteriormente, foi realizada a leitura de seus planos diretores elaborados desde a década de 70 até os dias atuais de forma a compreender o papel do Estado na definição da expansão urbana. Ademais, buscaram-se informações auxiliares em censos e estatísticas para, por meio do método comparativo, confirmar o caráter da nossa urbanização que deu origem a regiões metropolitanas pautadas pela profunda segregação, em que os municípios dividem de forma desigual os benefícios e malefícios da urbanização, ao longo de todo o território nacional.

RESULTADOS

O caso de Campinas-SP

Campinas é marcada por profundas desigualdades de uso do território e acesso à cidade. Segundo TIBO (2011) em sua organização espacial estão as marcas da fragmentação urbana, na medida em que a cidade se modernizava e concentrava esforços na produção de alta tecnologia, ampliava também o seu processo de periferação, que se acelerou a partir dos anos 1970, ocupando lotes precários e irregulares. As diversas rodovias de seu território fomentam a ocupação em torno de seu traçado de veículos automotores. Essa ocupação descontínua e dissolvida prejudica a otimização de implantação de outras infraestruturas (FUPAN, 2011). Além de concentrar indústrias, empresas de logística e *shopping centers* esse sistema atrai condomínios residenciais de alto padrão desvinculadas do tecido da cidade.

Paralelo a esse processo permanecem áreas subutilizadas em meio a malha urbana consolidada. Enquanto isso, seu espraiamento e periferação continuam, enfatizando a força do mercado imobiliário na cidade, trazendo problemas de mobilidade, de acesso à cidade, ao emprego e qualidade de vida, já que esses novos loteamentos são em sua maioria condomínios de alto padrão ou loteamentos precários de baixa renda. As regiões Norte-Nordeste constituem o “eixo da riqueza”, abarcando apenas 32,9% da população vivendo em favelas e 12,9% ocupando áreas particulares, enquanto as regiões Sul-Sudoeste abrigam 54,2% e 72,9%, respectivamente, dessas populações (CANO; BRANDÃO, 2002).

Campinas tem o início de seu desenvolvimento atrelado à produção açucareira, que foi gradativamente sendo substituída pelo cultivo cafeeiro e pela integração a alguns núcleos do interior do estado. O desenvolvimento da exploração do café foi responsável pela consolidação de diversas vilas e Campinas se caracteriza como centro de dispersão de caminhos, impulsionada pela instalação da ferrovia no sec. XIX. Na década de 30, com a crise cafeeira, os negócios imobiliários ganham força e, com a intensificação da urbanização advinda da industrialização, é criado o Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas. Durante um longo período Campinas contou apenas com este plano, que logo se tornou caduco devido a feroz atuação do mercado imobiliário na cidade.

Com o desenvolvimento da Campinas capitalista e burguesa ocorre uma transformação urbana que, visando romper com o passado colonial, operou uma separação das funções desempenhadas na cidade e criou políticas higienistas. Essas políticas marcam a segregação de determinadas populações e seu uso do território, destinando o uso industrial e a população de baixa renda para a área sul da cidade, na margem sul da ferrovia, afastando essa população do centro e de seus equipamentos públicos e áreas de lazer. Após a década de 50, os eixos rodoviários ganham importância e diversas fábricas migram para suas margens, levando consigo a criação de loteamentos residenciais cada vez mais distantes. Os loteamentos periféricos e os bairros populares localizam-se na parte sul da cidade, característica da conformação da cidade até os dias atuais. A década de 50 marca o início da periferação da ocupação da cidade de Campinas.

A segregação iniciada na década de 50 agrava-se com o passar dos anos. Em 1959 é criado o Código de Obras e Urbanismo visando normatizar o uso, a ocupação e o parcelamento do solo. Porém, pouco interfere na periferação continua reforçada pela implantação de conjuntos habitacionais financiados pelo Sistema Financeiro da Habitação (SFH), criando loteamentos para a população mais pobre carentes de infraestrutura básica.

Esse crescimento acentua-se na década de 70, chegando aos 5% ao ano, e em paralelo cresce a retenção de áreas como forma de reserva de valor (BESSA et al., 2001).

Somente com a criação da Lei Lehman, no final da década de 70, foi possível em âmbito federal normatizar o parcelamento do solo urbano. Campinas passa, assim, por uma retração da expansão periférica. Porém, o crescimento desordenado das décadas anteriores marcou profundamente a cidade, causando grandes problemas de habitação, transportes e carência de equipamentos básicos, além de comprometer o meio ambiente.

Neste momento, durante a gestão de Orestes Quércia, foi criado o Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado de Campinas – PPDI, aprovado em Lei nº 3.960 de 1971, seguindo uma tendência nacional de modernização da administração pública e do planejamento urbano. Neste momento os planos diretores ganham força, sendo financiados pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo, que definia um modelo de plano a ser seguido, sendo obrigatório para a liberação de verbas para a prefeitura executar obras no município. Espelhando a Ditadura Militar instalada na época, esse plano tinham cunho autoritário e concentrador de poder.

A criação dos Planos Diretores era, na sua maioria, realizada por escritórios de consultoria que, em geral, não tinham compromissos com sua implementação, resultando assim na entrega de “pacotes” prontos, com o mesmo conteúdo para municípios com realidades locais diferentes (BESSA et al., 2001). Reflete o rumo tecnocrático tomado pelo planejamento do período, compreendendo uma excessiva confiança na capacidade do planejamento exercido pelos órgãos públicos, na solução do “caos” urbano e do crescimento descontrolado, com ênfase à edição de normas legais voltadas para cenários ideais, sob uma ótica bastante otimista, que apontava para a época do chamado “milagre econômico brasileiro”. (BESSA et al., 2001)

O PPDI é uma lei extensa que se concentra na estruturação do espaço físico e em políticas de desenvolvimento, sendo estas orientadas principalmente pelo governo federal, em um cenário macroeconômico de forte crescimento industrial. Tinha como princípios a otimização do uso do solo, além de planejar as possibilidades de expansão da cidade e estimular o preenchimento de vazios urbanos existentes, já que no momento de realização do plano 40% da área urbanizada não estava efetivamente ocupada.

Na década de 80 é registrado o segundo maior número de loteamentos aprovados em Campinas seguindo a tendência econômica nacional de investimentos imobiliários, porém sem abastecer o extenso número de população de baixa renda com impossibilidade de arcar com uma moradia formal, instalando-se na forma de favelas e ocupações. Essa situação de marginalização é essencial para basear a formulação de novas políticas habitacionais voltadas para a inserção social que são criadas em Campinas a partir da década de 90.

Formulado após a Constituição de 1988, o Plano da gestão de Jacó Bittar, definido pela Lei Complementar nº 02 de 1991, não corresponde ao discurso tecnicista, como o anterior, mas sim à vertente social da questão urbana, incorporando a tendência de maior autonomia político-administrativa dos municípios.

Em suma, o Plano Diretor de 1991, é construído para conduzir o planejamento urbano e orientar as políticas públicas no sentido do resgate da cidadania da população mais pobre e propor um enfoque macrorregional para a abordagem dos temas urbanos que ultrapassavam os limites municipais de Campinas (BESSA et al., 2001). Introduziu novos instrumentos urbanísticos constitucionais, estabelecendo exigências e prazos para sua

regulamentação por leis específicas, que não seriam cumpridos (SILVA, 2010), como o Parcelamento e Edificação Compulsórios, IPTU Progressivo sobre vazios urbanos, Operações Urbanas e Operações Interligadas.

Posteriormente, com a criação do Plano de 1996, na gestão Magalhães Teixeira, o enfoque passa a ser os Planos de Desenvolvimento Local e a criação de Macrozonas. Porém, o Plano de 1996 negligencia algumas políticas setoriais, como educação, saúde, promoção social, cultura e turismo, destacando aquelas entendidas como indutoras da urbanização, tais como: habitação, sistema viário, infraestrutura de saneamento etc. A articulação dessas políticas públicas ao processo urbanístico representa, de certa forma, um retorno ao discurso do “urbanismo tecnicista”, porém agora associada a uma visão econômico-administrativa da cidade. (SEPLAMA, 2006)

O Plano buscar sanar a distribuição desigual de serviços, a degradação do centro, a verticalização sem planejamento, a localização periférica das habitações enquanto grandes glebas ficam vagas em meio à malha urbana, as condições de saneamento precarizadas e a legislação urbanística desatualizada. Nesse sentido, traz instrumentos urbanísticos e tributários além dos que já continham do Plano de 1991, apresentando maior elaboração técnica em sua formulação, mas, como nos planos anteriores, os instrumentos não vieram a ser regulamentados.

O Plano Diretor Municipal – PDM de 2006, descrito na Lei Complementar nº 15 de 2006 da gestão de Hélio de Oliveira Santos, é criado após a revisão obrigatória do Plano de 1996, como estipulado no Estatuto da Cidade. Em seu início estabelece como fundamental para todo o Plano e, assim, para a gestão da cidade a importância da função social da propriedade e da cidade, por meio do anseio de ocupar os diversos vazios contidos em meio à malha urbana naquele momento, levantados durante o processo de elaboração. Possui ainda um capítulo específico sobre a função social da cidade e da propriedade. Segundo o Capítulo II Art. 14 §1º o Plano Diretor será detalhado através de Planos Locais de Gestão, planos setoriais e legislação complementar, que devem ser realizados para cada Macrozona. Apesar da autonomia de cada Macrozona, o Plano Diretor determina diretrizes gerais que devem ser seguidas por todas; como o controle da expansão e a ocupação urbana, a busca do equilíbrio na distribuição das atividades e otimização da infraestrutura instalada, além da promoção da ocupação dos vazios urbanos de acordo com sua vocação urbanística, aplicando, se necessário, os instrumentos urbanísticos previstos nesta Lei Complementar, com base em estudos técnicos conclusivos. Sendo a habitação social a principal reivindicação por parte da sociedade para a ocupação de vazios e melhor acesso a camada mais pobre da população às áreas abastecidas da cidade, revertendo, assim, o quadro de segregação sócio espacial vigente, o Plano determina como objetivo o cumprimento da função social da cidade e da propriedade, por intermédio do incentivo e indução à produção habitacional de interesse social nos vazios urbanos, que possuam, em seu entorno, infraestrutura (Art. 50).

A Lei Complementar nº 189, sancionada em de 08 de Janeiro de 2018, dispõe sobre o novo Plano Diretor de Campinas, cumprindo a obrigatoriedade estabelecida de revisão após os 10 anos de vigência do plano anterior. Era previsto ainda desde o Plano de 2006 a atualização da normativa urbanística após sua conclusão seguindo suas diretrizes, como Lei de Uso e Ocupação do Solo - LUOS e Código de Obras, que datam de 1988 e 2003, respectivamente. Em paralelo à essa revisão se iniciou a da LUOS, que terá os mesmos princípios. O Macrozoneamento é alterado, sendo a cidade então dividida em 4 Macrozonas (Macrometropolitana, de Estruturação Urbana, de Desenvolvimento Ordenado, e de

Relevância Ambiental) cada uma com diretrizes específicas. Cada uma é subdividida em Áreas de Planejamento e Gestão e cada APG é também subdividida em Unidades Territoriais Básicas. Na Macrozona de Desenvolvimento Ordenado, que compreende a porção sudoeste da cidade, consta em seu Art. 5º parágrafo 1º que poderá haver expansão de perímetro urbano nas áreas passíveis de urbanização, mediante estudos técnicos que indiquem a possibilidade e lei complementar específica.

Atualmente, as diversas rodovias de seu território ainda fomentam a ocupação em torno de seu traçado, consolidando a mobilidade expressa de veículos automotores e concentrando além de indústrias, empresas de logística, *shopping centers*, condomínios residenciais de alto padrão desvinculados do tecido da cidade.

Porém, apesar da legislação urbanística disponível para o controle do solo urbano municipal, vemos que o mercado imobiliário prevalece principalmente no que tange ao aumento do perímetro urbano e, assim, da quantidade de área passível de venda e ocupação nas bordas da cidade, questionando a real autoridade de um Plano Diretor que se diz ser voltado à função social da cidade e da propriedade. Leis para a expansão de perímetro vêm sendo aprovadas desde a década de 50, sendo a Lei 4.749 de 1977 e a Lei 8.161 de 1994 as que mais injetaram área para ocupação na história da cidade, respectivamente 66,1km² e 226,4km².

Após a criação do Plano de 2006, 4,4 km² de área urbana foi adicionada ao perímetro, e o Plano de 2018 deixa a possibilidade de expansão em aberto. Em paralelo a esse processo, vemos grandes áreas desocupadas em meio à malha urbana. Estudos realizados pela Secretaria no desenvolvimento do Plano de 1996 apontavam que Campinas contava com 138,32 km² de glebas não parceladas e 65,38km² de lotes vagos, totalizando 203,7km² de área sem ocupação (SEPLAMA, 2016) representando mais da metade da área urbana municipal. Com o levantamento realizado para o Plano de 2006 pode ser verificado que a quantidade de lotes vagos permanecia praticamente a mesma. Já a leitura realizada para 2018, estudos técnicos contataram, a partir do levantamento de áreas maiores de 10.000m² sem uso aparente e de terrenos vazios registrados, que cerca de 27% da área urbana atual se encontra sem uso, cerca de 103,6 km². Apesar da redução de 50% se comparado ao ano de 2006, as áreas vazias ainda correspondem a uma enorme porção da cidade. Ainda segundo SEPLAMA (2016) essa área total poderia abarcar 320% da projeção de aumento da população urbana de Campinas para 2030, ou seja, servir de moradia para 341.760 habitantes, muito mais que o necessário para a cidade atual e sua projeção para os próximos 13 anos.

A expansão periférica de Campinas, segundo PIREs (2007), imprimiu novas características às funções das cidades do entorno, a chamada Região Metropolitana de Campinas, ou RMC. Sua influência transpõe seus limites administrativos, atingindo as cidades vizinhas e conduzindo à formação de um aglomerado urbano, cuja integração depende menos do tamanho populacional do que das demandas geradas a partir das especificidades da dinâmica regional.

A Região Metropolitana de Campinas é composta por 20 municípios: Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Morungaba, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara d'Oeste, Santo Antônio de Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo. A unidade regional foi criada pela Lei Complementar Estadual nº 870, de 19 de Junho de 2000 e é a segunda maior região metropolitana do Estado de São Paulo em população, com mais de 3,1

milhões de habitantes, de acordo com estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para 2017, e gerou 8,5% do Produto Interno Bruto (PIB) estadual em 2014. (EMPLASA, 2017)



Figura 1- Região Metropolitana de Campinas. FONTE: Emplasa, 2017

Considerando a composição legal da RMC, o entorno metropolitano vem registrando taxas de crescimento mais elevadas do que a sede, Campinas, resultando em uma desconcentração da população da sede. Esses processos se expressaram em uma acelerada expansão urbana, que se estendeu a outros municípios da região, alterando o tecido urbano e gerando novas formas de organização do espaço.

Segundo DOTA (2011) outros municípios da região que apresentam preços mais acessíveis, tanto para os migrantes externos quanto para os intrametropolitanos, despertam a possibilidade de habitar no entorno sem deixar de ter acesso ao mercado de trabalho campineiro. Ainda segundo DOTA (2011), a ausência de opções no centro metropolitano associado ao menor preço da terra, além de produtos habitacionais no entorno, são os principais fatores explicativos para o peso da migração nesses municípios. Essa migração levou ao aumento da concentração de bairros com função dormitório de população de baixa renda nesses municípios intensificando, assim, os deslocamentos pendulares em direção à Campinas e sua concentração de atividades econômicas, principalmente ligadas ao comércio, serviços e construção civil.

A expansão de Campinas passa a se estender para os outros municípios que atualmente correspondem à RMC a partir da década de 1980, sendo seus vetores de expansão com características específicas relacionadas tanto com o padrão de ocupação do entorno dessas cidades com o município sede quanto com as relações de trabalho e mão de obra dessas regiões específicas.

Nos Vetores Campinas-Monte Mor e Campinas-Americana, predominam a ocupação industrial de grande porte e a ocupação residencial popular, formando um tecido urbano descontínuo e precário, com a ocupação de áreas públicas por favelas e grande quantidade de lotes vagos. Nos Vetores Campinas-Paulínia, Campinas-Mogi Mirim e D. Pedro-Itatiba, concentrou-se a expansão da ocupação de média e alta renda, de padrão horizontal, em loteamentos formais em áreas descontínuas, embora articuladas ao Centro Metropolitano e aos equipamentos de educação, comércio e serviços, que começam a se adensar nessa região, especialmente ao longo da Rodovia Dom Pedro I. No Vetor Anhaguera-Vinhedo destaca-se o surgimento de parcelamentos rurais para chácaras de recreio, voltado para o

público paulistano, que vai tornando-se residência fixa e alterando as características do tecido urbano tradicional desses municípios (PIRES, 2007).

Destaca-se, assim, que o padrão de ocupação da região sudoeste Campineira com loteamentos de baixa renda, ocupações, favelas e conjuntos habitacionais públicos influencia e é influenciada pela relação com os municípios de Sumaré, Hortolândia e Monte Mor, concentrando uma mesma faixa de renda nessa região. Segundo PIRES (2007) essas áreas foram funcionais para abrigar o grande volume de mão-de-obra pouco qualificada que afluía à cidade, para atender a demanda da indústria, contribuindo para a manutenção de baixos salários e de políticas públicas clientelistas. Sua dependência da área central da cidade sede para trabalho e sua precária acessibilidade são características e ainda reforçados pela aprovação de novos empreendimentos e direcionamento de ZEIS na região, sem que haja qualquer investimento em infraestrutura. A migração também se reflete nessa produção de relações intrametropolitanas, sendo fator chave da expulsão da população de baixa renda da cidade sede, em busca principalmente de moradia à preços acessíveis, além da industrialização das cidades do entorno.

Nos anos 1970 o processo de “expulsão” de população de renda mais baixa do município de Campinas para os municípios limítrofes ou próximos, especialmente Sumaré, era o movimento predominante (respondendo por mais de 50% dos migrantes intra-regionais) e foi o indutor dessa primeira etapa de expansão metropolitana. No período mais recente verifica-se, também, a formação de fluxos significativos de Campinas para outros municípios, como Valinhos, cujas características de ocupação indicam a atração de outro perfil de população, isto é, de camadas de renda mais elevada, além do aumento das trocas estabelecidas entre os municípios do próprio entorno. (PIRES, 2007)

O caso de Florianópolis

A cidade de Florianópolis e seu padrão de urbanização expressam as características da urbanização brasileira que é consequência direta do tipo de desenvolvimento econômico que se processou na sociedade nas últimas décadas, qual seja a combinação do arcaico e do moderno, em que a exclusão se tornou o “elemento vital do dinamismo” da expansão capitalista. (OLIVEIRA, 2013, P.118) Neste sentido, a realidade urbana apresenta desigualdades nas condições de acesso à terra e de condições de vida.

Florianópolis tem o início de sua ocupação atrelado à agricultura de subsistência, além de ser um entreposto comercial para os que se dirigiam ao Sul do continente. De forma gradativa, Florianópolis passa por uma expansão das atividades comerciais entre ilha e continente o que acarretou o direcionamento do vetor de expansão urbana em direção a oeste e a expansão da atividade imobiliária no distrito continental chamado Estreito, (quando ainda pertencia ao município de São José), que recebeu diversos loteamentos que transformaram áreas rurais em áreas de expansão urbana de Florianópolis. Esse foi o início de “um processo gradativo de integração do espaço intraurbano do Estreito com o núcleo urbano na península da Ilha” (SUGAI 2002, p.52).

Do início do século XX até 1940 Florianópolis passou por um crescimento de população de 1,56%. O crescimento urbano foi possível graças aos investimentos públicos em diversas obras viárias que permitiram ligar a área central, a ponte e as novas áreas de expansão. Além disso: “mudanças de legislação- alterações de gabarito, subdivisões de áreas na Ilha e no Estreito fizeram desenvolver a construção civil e seu braço do capital, a

especulação imobiliária” (TEIXEIRA, 2002, p.22). Este período marca o início da segregação espacial da região conurbada em que as classes mais privilegiadas, as elites tradicionais e os servidores públicos buscavam morar na ilha, no entorno da Ponte Hercílio Luz na Baía Norte, enquanto a população de baixa renda, que morava nas encostas dos morros, passa a se deslocar para o bairro do Estreito na porção continental, em busca de terras mais baratas. Esta mudança foi possível graças à ligação continente-ilha por meio de linhas de ônibus. “Este processo evidenciava um momento da formação intraurbana de Florianópolis, no qual as elites locais tentavam captar a dinâmica das mudanças urbanas em andamento, objetivando manter o controle da produção do espaço” (SUGAI 2002, p. 55).

Em 1940, o potencial representado pela exploração da atividade turística dos balneários e a pressão da iniciativa privada, representada pelo mercado imobiliário, permitiu investimentos públicos em infraestrutura na região norte da ilha. Assim, a tendência de expansão das áreas residenciais e de veraneio da elite foi reafirmada em direção ao norte.

Na década de 50, Florianópolis recebe seu primeiro plano de ordenamento urbano, aprovado em 1954, o qual buscou propor ações que contribuíssem para tirar a cidade do atraso industrial e comercial. (RIZZO, 1988). Nas análises feitas de Florianópolis na década de 50 destaca-se “a existência de núcleos de malocas nas zonas periféricas do centro urbano e a dispersão das habitações e a baixa densidade do conjunto urbano, que é um fator desfavorável à produtividade [...]” (VAZ, 1991 p. 12).

Em seu aspecto global, o Plano (Lei nº246/55) criou mecanismos que solidificaram processos que já vinham se delineando, em especial os de caráter segregativo. Delimitou a localização da mais importante área residencial das camadas de alta renda

[...] procurou, também, adequar a cidade às novas exigências socioeconômicas e àquelas determinadas pelo veículo automotor. Dentre as proposições deste Plano Diretor, foram definidas, em especial, as intervenções viárias que valorizavam e que criavam acessibilidade à área norte da península, como a Avenida Beira-Mar Norte. (SUGAI, 2002, p.59)

Isso explicita o papel do Estado como sancionador de medidas de valorização imobiliária nas áreas de interesse das elites, como as de balneário do norte da Ilha e a nordeste da península central.

Florianópolis passa por um crescimento de 5,58% da sua população urbana no período de 1940-1950 e já em 1960 possui 79,31% de sua população urbana (SUGAI 2002, p.57). A instalação da UFSC e a construção da BR-101, 1955 e 1957, confirmaram a tendência de urbanização do município, um crescimento aliado aos anseios do capital privado, limitados a Ilha e as áreas destinadas às elites.

O nacional-desenvolvimentismo do período militar parecia uma oportunidade de redirecionar o crescimento de Florianópolis ao ponto de atingir a tão pretendida importância regional. Assim, em 1971 dá-se o Projeto Catarinense de Desenvolvimento que tinha como objetivo a integração estadual e a constituição de um pólo urbano, Florianópolis. (RIZZO, 1988). Neste mesmo sentido, em 1974, é elaborado pela Comissão de Planejamento da UFSC o estudo “Alternativas de Desenvolvimento Urbano para o Estado de Santa Catarina” que teve como orientação a “preparação da rede urbana catarinense à política de áreas metropolitanas adotadas pelo Governo Federal” e “[...] os esforços a garantir a prosperidade regional, devem se prender a políticas urbanas específicas: estas de máximo desenvolvimento urbano”. (RIZZO, 1988, p.59, 61 e 62). O modelo de desenvolvimento

urbano polarizado não foi implantado, mas teve influência no planejamento urbano de Florianópolis adotado a partir de então.

A década de 1970 marca a grande explosão imobiliária da Capital, com maciços investimentos do Estado em grandes obras infraestruturais, como a construção da segunda ponte, Colombo Salles, o aterro da Baía Sul, diversas edificações administrativas estatais e a Via de Contorno Norte. Esta avenida permitiu a expansão para as praias do norte e leste da Ilha, entre elas a de Canasvieiras, Joaquina e Lagoa da Conceição. No final da década de 70, dos condomínios horizontais aprovados em Florianópolis 60% se localizavam nos balneários a norte a leste da Ilha.

Diante do cenário nacional de encorajamento a criação de regiões metropolitanas, a Prefeitura Municipal de Florianópolis incumbiu o Conselho de Engenharia, Arquitetura e Urbanismo (CEAU) da elaboração de um novo plano diretor para Florianópolis. No entanto, esse plano avançou para o planejamento da região polarizada de Florianópolis, o Plano de Desenvolvimento Integrado da Grande Florianópolis-PDIAUF, elaborado entre 1969-1971, que objetivou planejar a região metropolitana de forma a projetar a região de Florianópolis nacionalmente. Para que fosse possível o financiamento federal por meio do SERFHAU foi criado o ESPLAN (Escritório Catarinense de Planejamento Integrado) do qual faziam parte 21 municípios, que tinha como objetivos.

O PDIAUF expressava a vontade pela metropolização de Florianópolis, dentro da política desenvolvimentista do Estado brasileiro pós-1964, para a transformação do município em grande centro urbano capaz de polarizar o espaço catarinense, visando à integração e o desenvolvimento harmônico do estado como unidade federada autônoma. Ou seja, um estado de desenvolvimento independente que possuiria uma capital capaz de conter a atração de outras capitais sobre seu espaço, como São Paulo, Porto Alegre e Curitiba.

O tipo de planejamento urbano desenvolvido entre o final da década de 60 e o final da década de 70, estimulado pelo SERFHAU, era o de um planejamento municipal integrado às esferas estaduais e federais. Este tipo de planejamento teve resultados práticos incipientes uma vez que se mostrou impotente aos problemas socioeconômicos tão complexos da nossa realidade urbana. No entanto, teve como consequência que os municípios passaram a assumir as diretrizes gerais de desenvolvimento urbano, deixando de atuar somente sobre a produção de equipamentos urbanos e sobre o uso do solo. (PEREIRA, 1992, p.90)

Apesar dos esforços da ESPLAN para se adequar às determinações do SERFHAU o financiamento federal não foi possível, sendo assumido integralmente pela prefeitura de Florianópolis. O resultado foi o Plano Diretor de 1969, aprovado em 1976, que permaneceu com forte caráter metropolitano:

“a expansão de Florianópolis, pela intervenção do planejamento, criará o grande centro consumidor e de equilíbrio da polarização, que Santa Catarina precisa em defesa de sua autonomia e em nome do objetivo nacional permanente de integração e do princípio da homogeneidade do desenvolvimento brasileiro nesta área do problema do país” (ESCRITÓRIO CATARINENSE DE PLANEJAMENTO INTEGRADO, 1971 apud PEREIRA, 1992, p. 93).

No PDIAUF foram previstas diversas obras viárias de porte metropolitano, porém, a intervenção prioritária era a Via Expressa Sul, que privilegiaria a porção sudeste da Ilha. Todavia, esse projeto contrariava o eixo de expansão atual das áreas residenciais da elite em direção ao norte. Por essa razão, o Plano Diretor de Florianópolis, derivado do PDIAUF, sofreu grande resistência ficando em tramitação seis anos até ser aprovado em 1976.

Na década de 70, Florianópolis foi alvo de grandes investimentos públicos, primordialmente em obras viárias, que objetivavam o fortalecimento da cidade como sede administrativa e como importante destino turístico. Segundo Sugai:

Neste período, o que se evidenciava na área conurbada era a concentração dos investimentos urbanos na Ilha, com o conseqüente aumento dos preços dos terrenos, e a distribuição das camadas populares no espaço intraurbano do continente, o qual apresentava grande carência de infraestrutura de serviços urbanos. Além disso, à exceção de Florianópolis, [...] os demais municípios não contavam com qualquer instrumento legal que oferecesse diretrizes de crescimento ou regulasse o uso e ocupação do solo urbano. (SUGAI, 2002, P. 76)

Por esta razão, a expansão urbana mais intensa se desenvolveu nos municípios continentais por meio da proliferação de ocupações sobre áreas ambientalmente vulneráveis, de loteamentos ilegais, com carência de infraestrutura urbana e de serviços; ou seja, por meio de expedientes especulativos e predatórios baseado na demanda por moradia por parte da população de baixa renda.

Em resposta a essa dinâmica urbana complexa foi criado em 1977 o Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis, que tinha como atividades principais: acompanhar projetos de infraestrutura urbana e elaborar instrumentos de planejamento e gestão segundo um enfoque metropolitano. Nos anos iniciais do IPUF, sua atuação esteve pautada em sedimentar uma instrumentalização normativa para o controle do uso do solo, principalmente em áreas atraentes para o capital imobiliário ligado a atividade turística (SANTOS, 2015).

Em 1977 foi entregue pelo IPUF o Plano de Estruturação do Espaço Aglomerado Urbano de Florianópolis; em 1979 os Planos Diretores para os municípios de São José, Biguaçu e Palhoça; e em 1981 o Plano de Desenvolvimento Turístico do Aglomerado Urbano de Florianópolis. Estas iniciativas foram as primeiras a propor ordenação do espaço conurbado e estratégias de desenvolvimento turístico, respectivamente.

Em 1982 o IPUF apresentou uma proposta de Plano Diretor da Trindade, que ficou restrito aos bairros periféricos ao centro: Trindade, Pantanal, Córrego Grande, Itacorubi, Saco Grande, Saco dos Limões e Costeira do Pirajubaé. Em 1985 foi aprovada a Lei 2.193/85 Plano Diretor dos Balneários. A elaboração destes objetivou a ampliação da abrangência dos instrumentos urbanísticos nos bairros não contemplados no Plano Diretor do Distrito Sede de 1976. Posteriormente, em 1986, iniciam-se as discussões do novo Plano Diretor do Distrito Sede, que viria a se concretizar somente em 1997. Dessa forma, percebe-se que não existia um ordenamento urbano que proovesse unidade ao desenvolvimento urbano da Ilha e também dos municípios pertencentes à recente conurbação urbana.

Na década de 80, período da aprovação dos dois planos referidos, o contexto mundial e nacional era de recessão econômica, a chamada “década perdida”. Em Florianópolis esse momento foi de expansão dos ganhos advindos da atividade turística, a expansão do mercado imobiliário e da construção civil, o deslocamento espacial das instituições estatais, a consolidação da conurbação urbana e da periferação.

O crescimento populacional continuou a taxas elevadas, principalmente em São José e Palhoça, a expansão urbana intensa ocorria na porção continental por meio de loteamentos ilegais, em áreas de mangues e com desmatamento de encostas. O resultado da consolidação do processo de conurbação foi à profunda desigualdade na produção do espaço urbano entre a Capital Florianópolis, que teve a presença recorrente dos investimentos públicos, e os municípios continentais, que sofriam a carência destes.

Neste cenário de expansão urbana, a Região Metropolitana de Florianópolis foi instituída em 1983 pela lei complementar estadual nº 162, o núcleo metropolitano é composto por 9 municípios, que são Florianópolis, São José, Palhoça, Biguaçu, Santo Amaro da Imperatriz, Governador Celso Ramos, Antônio Carlos, Águas Mornas e São Pedro de Alcântara. Além de 13 municípios que fazem parte da área de expansão, totalizando 22 municípios ao todo, com população total de 1.012.831 habitantes.

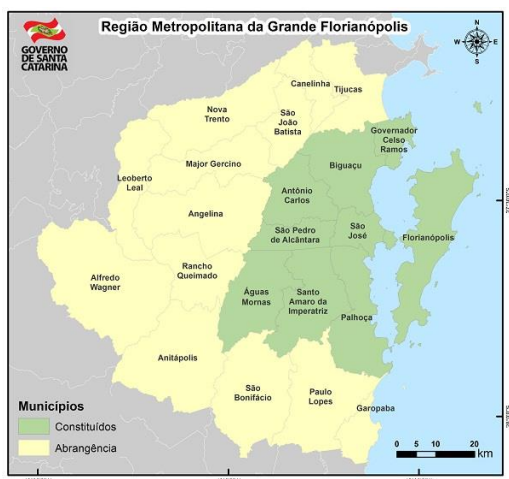


Figura 2 – Região Metropolitana de Florianópolis. FONTE: SUDERF, 2017.

Além disso, a Ilha de Florianópolis também se tornou mais urbana o que motivou a elaboração de propostas de ordenamento urbano para algumas regiões de balneário, como o Plano de Estruturação Urbana da Praia Mole (1990), da Barra da Lagoa (1992), do Retiro da Lagoa (1992), do Parque Tecnológico do Campeche (1992) e o Plano de Desenvolvimento Integrado da Planície Entremares (iniciado em 1992). Nestes planos percebe-se a tentativa de aliar a exploração turística às ações de proteção ambiental de áreas legalmente amparadas. (SANTOS, 2015). Além destes, em 1997 foi aprovado o Plano Diretor do Distrito Sede, porção do município de Florianópolis referente aos quatro bairros mais populosos da cidade, que confirmou a tendência de planejamento baseado nos instrumentos de zoneamento, do incentivo ao rodoviarismo e completa inobservância às demandas metropolitanas.

A década de 90 e os anos 2000 confirmam o crescente processo de elitização da ilha de Florianópolis e a segregação dos bairros de alta concentração das camadas de maior renda nas áreas privilegiadas, ao longo de muitos anos, pelos investimentos públicos. Além disso, foi momento de importante crescimento populacional importante, no período de 1996-2000 a população cresceu 20,18%. O aumento populacional de Florianópolis gerou o aquecimento do mercado imobiliário e dos preços dos imóveis. O resultado foi que a classe média passou a procurar moradia no continente, prioritariamente na parte continental da Capital ou em São José. Ao mesmo tempo, o aumento do preço da terra na faixa litorânea e nos bairros ao longo da BR-101 em São José aumentou a procura em Palhoça e Biguaçu. Neste período houve também o aumento da ocupação pelas camadas populares de diversas áreas na Ilha, como nos morros centrais, e em bairros mais distantes que passaram a ser servidos de infraestrutura viária, como os do extremo sul.

Todavia, apesar do aumento da pobreza na área conurbada, a Região Metropolitana de Florianópolis foi a melhor colocada entre as regiões metropolitanas brasileiras no Índice de Desenvolvimento Humano Municipal. Isso se explica graças à profunda segregação existente entre Florianópolis e os demais municípios que compõem a Região Metropolitana. Tomando como exemplo os municípios que compõem a conurbação a diferença do IDHM é gritante: Florianópolis tem o terceiro melhor índice nacional com 0,847; seguido por São José que ocupa 21º lugar com 0,800; Palhoça o 420º com 0,757 e, por último, Biguaçu na 795ª posição com 0,739.

A RMF foi a região metropolitana sulista que mais cresceu segundo dados de 2010 do IBGE e que possui maior IDH (0,859) entre todas as regiões metropolitanas do país. O entorno metropolitano vem se delineando por meio da acelerada expansão urbana, que se estendeu a outros municípios da região, principalmente àqueles lindeiros à BR-101. No entanto, os municípios da área conurbada permanecem sendo atraentes, segundo dados do IBGE a variação populacional entre 2000- 2010 em Florianópolis foi de 23%, em São José de 21%, em Biguaçu 21% e em Palhoça 33% nos anos entre 2000-2010.

Quanto à expansão periférica ao longo da região metropolitana merece menção a proliferação de condomínios fechados em áreas rurais destinado à classe alta. Esta modalidade de empreendimento prosperou, principalmente, nos municípios mais afastados de Florianópolis, como Rancho Queimado, Águas Mornas, Santo Amaro da Imperatriz e Palhoça. Em Rancho Queimado, por exemplo, em 2009 havia 38 condomínios rurais implantados, correspondendo a 70% de toda a arrecadação de IPTU deste município. (CAMPOS, Edson, 2009, p. 158)

Em 2014 foi aprovado o Plano Diretor, Lei 4822014, e após mais de três anos de judicialização, o Plano entrou em vigor em novembro de 2017. Agora está em processo de revisão junto ao IPUF para correção de distorções. Este é o primeiro Plano Diretor a contemplar todo a área do município de Florianópolis.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo sobre o processo de urbanização de Campinas e Florianópolis resgata os elementos de compreensão sobre quais bases se deu a conurbação e metropolização. Em especial ao evidenciar a combinação das dualidades legal/ilegal, planejado/não planejado, centro/periferia e o papel do Estado, por meio da locação dos investimentos públicos e da

legislação urbanística, na estruturação de um espaço urbano metropolitano segregado social e espacialmente.

Assim, as Regiões Metropolitanas de Florianópolis e Campinas se desenvolveram baseadas na desigualdade dos níveis de vida, onde há uma dupla segregação: uma entre o município polarizador e os demais que compõem a Região Metropolitana e outra intraurbana no espaço de cada município. Dessa forma, o grande crescimento urbano aliado a mercantilização do espaço produziu uma urbanização plena de marginalidade e degradação ambiental, em que os municípios de uma mesma região dividem de forma desigual os benefícios e os malefícios da urbanização. Nesse contexto, o Estado permanece como sancionador das ações que privilegiam um município, em detrimento de tantos outros e, assim, de cidades profundamente desiguais no aspecto econômico, social e urbano.

Segundo CUNHA (2011) a urbanização no Brasil e, particularmente em suas áreas metropolitanas, tem assumido um padrão definido pela segmentação e diferenciação social, demográfica e econômica que se caracteriza também pela baixa qualidade de vida urbana e pelo crescimento físico elevado, com expansão periférica e todas as consequências que isso implica: deficiências na infraestrutura urbana e nos equipamentos sociais, produção de vazios urbanos infraestruturados, retenção especulativa de solo, entre outras.

Nas regiões metropolitanas percebe-se uma tendência à concentração espacial da pobreza e da riqueza, a permanências das dualidades conflitantes na produção tanto da cidade sede quanto das cidades do entorno, ambas correlacionadas. No caso desses municípios, a expansão urbana é relativa à dinâmica regional e diretamente impactada pelas decisões sobre aprovação de loteamentos e outros empreendimentos urbanos que são de competência exclusiva de cada município em particular. Sendo assim, a expansão é causa e consequência de relações espaciais regionais entre unidades municipais que regulam apenas seu próprio território.

No contexto atual de produção neoliberal da cidade o Estado atua como sancionador da expansão urbana ao privilegiar políticas que gerem a valorização do solo urbano periférico, por meio da expansão de infraestrutura para áreas de caráter rural. Esta ação segue às pressões do capital imobiliário que se apropria dos terrenos periféricos, que são mais baratos, para construir moradia para distintos níveis sociais e “se apodera do incremento da renda do solo gerado coletivamente pelo crescimento metropolitano” (PRADILHA, 2010 apud PRADILHA, 2014, p. 46).

As ações do Estado, seja ele no âmbito federal, estadual ou municipal, definiram a estruturação do espaço ao encorajar ou desencorajar as ações do capital privado. No espaço da área conurbada e da região metropolitana percebe-se uma tendência a concentração espacial da pobreza e da riqueza, a permanências das dualidades conflitantes na produção da cidade, e o Estado é o ator protagonista nesses fenômenos, nem que seja pela sua ausência.

REFERÊNCIAS

BESSA, Vagner de Carvalho; KUFEL JR., Walter; PORTO, Paulo de Sá. *Campinas – Análise dos Planos Diretores (1970 a 1996)*. Leituras de Economia Política, Campinas, 2001.

BRASIL. IBGE. *Censo Demográfico, 2000*. Disponível em:
<https://cidades.ibge.gov.br/> Acesso em: 05/11/2017

BRASIL. *Atlas do desenvolvimento humano*. Disponível em:
<http://atlasbrasil.org.br/2013/pt/consulta/> acesso em 05/11/2017

BOLLAFI, Gabriel. *Habitação e urbanismo. O problema e o falso problema*. Simpósio sobre Habitação Popular In. 27 Reunião Anual da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência. Belo Horizonte. Julho, 1975

CAMPINAS (Município). *Caderno de subsídios do plano diretor de Campinas*. Campinas: Prefeitura Municipal de Campinas, 2006.

_____ LEI ORGÂNICA DE CAMPINAS, de 1990. Campinas: Prefeitura Municipal de Campinas, 1990.

_____ LEI MUNICIPAL COMPLEMENTAR nº 04, de 17/01/1996. Campinas: Prefeitura Municipal de Campinas, 1996.

_____ LEI MUNICIPAL COMPLEMENTAR nº 12 de 17/12/2004. Campinas: Prefeitura Municipal de Campinas, 2004.

_____ LEI MUNICIPAL COMPLEMENTAR nº 15 de 27/12/2006. Campinas: Prefeitura Municipal de Campinas, 2006.

CANO, W.; BRANDÃO, C. A. *A região metropolitana de Campinas: Urbanização, economia, finanças e meio ambiente*. Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2002.

COBOS, E. P. La ciudad capitalista en el patrón neoliberal de acumulación en América Latina. In. *Cadernos Metròpole*, São Paulo, v. 16, n. 31, pp. 37-60, Junho 2014.

CUNHA, José Marcos P. *Mobilidade espacial, vulnerabilidade e segregação socioespacial: reflexões a partir do estudo da RM de Campinas*. Notaws de Población, n.93, 2011.

DOTA, Ednelson Mariano. *Migração na RM de Campinas, produção do espaço urbano e impactos sociais*. Dissertação (mestrado) Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas, 2011.

FUPAM - Fundação para a Pesquisa em Arquitetura e Ambiente. *Diagnóstico Preliminar sobre a Legislação Urbanística Vigente do município de Campinas*. PMC - Processo Administrativo: 2013/10/58.223 Campinas: Prefeitura Municipal de Campinas, 2015.

GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA / Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis. *Dados sobre a Região Metropolitana de Florianópolis*. Disponível em: <http://www.spg.sc.gov.br/sud erf>. Acesso em 02/02/2018

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO / EMLASA - Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano. *Dados sobre a Região Metropolitana de Campinas*. Disponível em: <https://www.emplasa.sp.gov.br/RMC> Acesso em 30/11/2017

KOWARICK, Lucio. *A Espoliação urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

OLIVEIRA, Francisco de. *Crítica à razão dualista, O ornitorrinco*. São Paulo: Editora Boitempo, 2013. 1. ed, 4 reimpr.

PEREIRA, Elson Manoel. *Gestão do espaço urbano: um estudo de caso da áreas central e continental da cidade Florianópolis*. Florianópolis, 1992. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Departamento de Administração.

PIRES, Maria Conceição Silverio. *Morar na MetrÓpole: expansão urbana e mercado imobiliário na região metropolitana de Campinas*. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências. Campinas, 2007.

PRADILLA, Emilio. *La ciudad capitalista en el patrón neoliberal de acumulación em America Latina*. In. Anais do Seminário Neoliberal na América Latina: desafios teóricos e políticos

RIZZO, Paulo Marcos Borges. *Do urbanismo ao planejamento urbano: Utopia e Ideologia. Caso de Florianópolis-1950 a 1900*. Florianópolis, 1993. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Departamento de Filosofia e Ciências Humanas.

SANTOS, Samuel Steiner dos. *Entre transformações e permanências: Os institutos de planejamento urbano de Florianópolis e Joinville*. Florianópolis, 2015. Tese (doutorado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Geografia

SANTOS, Orlando Alves. *Governança empreendedorista e megaeventos esportivos: reflexões em torno da experiência brasileira. O Social em Questão*. Departamento de Serviço Social da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, nº29, 2013.

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

TEIXEIRA, Luiz Eduardo Fontoura. *Espaços públicos da orla marítima do centro histórico de Florianópolis : o lugar do mercado*. Florianópolis, 200. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Geografia

TIBO, G. L. A. *A Superação da Ilegalidade Urbana: O que é legal no espaço urbano?* Dissertação de Mestrado. UFMG. Belo Horizonte, 2011.

VAZ, Nelson Popini. *Reorganização da área central de Florianópolis : o espaço público do ritual*. Florianópolis, 1990. Dissertação (mestrado)- Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Geografia.

