



CONSIDERAÇÕES SOBRE A OCUPAÇÃO URBANA E SOCIAL NO CONTEXTO DA BR 101: CASO DE ITAPEMA/SC

**Samantha Jandrey
Jean Michel Galiassi
Guilherme Augusto Hilário Lopes
Gilberto Friedenreich dos Santos**

Resumo

A faixa litorânea de Santa Catarina e em particular o litoral norte se destacam como um polo de atração turística. Nessa perspectiva, é importante considerar no município de Itapema algumas características no dinamismo econômico e demográfico, como por exemplo, o aumento significativo de sua população somado ao expressivo fluxo de turistas, que em consequência projeta esta cidade a uma posição de destaque no cenário nacional. O artigo compara e analisa a organização sócio-espacial no contexto da BR-101, visto que este representa o principal elemento responsável pela segregação urbana, dada pelos interesses de especulação imobiliária, e assim, caracteriza ainda mais a influência da rodovia no traçado urbano e na desigualdade social. A pesquisa se apoia em revisão bibliográfica e os dados foram obtidos por meio da abordagem qualitativa. As informações permitiram constatar as dificuldades no decorrer da história do município no aspecto do planejamento urbano, este que objetiva identificar os recursos disponíveis e assegura que as iniciativas não sejam redundantes. Nas considerações, realizamos uma síntese do que foi explorado durante o trabalho. Propomos uma breve reflexão acerca da importância do planejamento urbano e da participação social, além de perceber como estes podem influenciar no aumento ou redução das desigualdades geradas pelo processo de desenvolvimento.

Palavras-chave: Ocupação urbana. Desenvolvimento Desigual. Crescimento Populacional. Itapema. BR-101.

1 INTRODUÇÃO

A recente urbanização brasileira apresentou uma complexa organização territorial e urbana nas suas diferentes regiões. No estado de Santa Catarina, em particular nas cidades litorâneas. A valorização destas cidades vem sendo associada ao acelerado processo de urbanização, com o incentivo da atividade turística. Devido à importância econômica que a atividade turística representa, é visto na atualidade como um fenômeno de produção e consumo do espaço. Este processo é evidenciado através da intensificação das intervenções urbanas como forma da comercialização da cidade.

Para Santos (1982), qualquer estudo fundamentado na categoria de formação sócio-espacial¹, deve iniciar tratando a gênese desta formação e do o processo histórico

¹ Para alguns geógrafos deve ser considerada a dupla grafia “socioespacial” e “sócio-espacial”, no primeiro caso sem hífen, se referiria somente ao espaço social, enquanto na segunda o termo diz respeito às relações sociais e ao espaço, portanto, levando em conta a articulação dialética de ambos



responsável por sua forma atual, ou seja, a materialidade concreta expressa no espaço. Diante disso, a dinâmica de um espaço geográfico precisa ser entendida pelos seus processos sociais, sem esquecer as características naturais que proporcionam os alicerces para o seu desenvolvimento. Esta realidade se faz presente no município de Itapema e tem como particularidade um intenso processo de crescimento urbano, caracterizado pela verticalização e, como agravante a ocupação urbana representada por uma população fixa e uma população sazonal muito significativa.

O presente trabalho surgiu de uma proposta interdisciplinar elaborada nas disciplinas de Organização do Espaço e Teorias do Desenvolvimento Regional, no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional da Universidade Regional de Blumenau. Neste processo, se faz necessário estreitar relações com várias outras áreas de conhecimento. Assim, os estudos das relações entre a ocupação urbana e a social devem se basear na interdisciplinaridade, buscando as diversas áreas do conhecimento para compreender causas e consequências de forma integrada.

Para Pineau (2010), quando existe a interação podemos falar sobre interdisciplinaridade. Na concepção de Japiassu (1976), “a interdisciplinaridade caracteriza-se pela intensidade das trocas entre os especialistas e pelo grau de interação real das disciplinas no interior de um mesmo projeto de pesquisa”. Frente a isso, a interdisciplinaridade aparece como um novo modelo de reorganização da pesquisa e uma busca constante de investigação.

Neste sentido, o que se propõe neste trabalho é apresentar resultados dessa área de conhecimento interdisciplinar. O estudo correlaciona os aspectos da ocupação urbana e social nos dois lados da Rodovia BR-101 do município de Itapema/SC. O procedimento metodológico adotado foi de abordagem qualitativa, com observação dos objetivos, análise e tratamento do material empírico e documental e estudo de caso. O estudo de caso é um método empírico que investiga um fenômeno atual em profundidade dentro de seu contexto real, principalmente quando esses não possuem os limites claramente evidentes (YIN, 2010). Ao mesmo tempo, o trabalho se vale da pesquisa bibliográfica como suporte para discutir os pressupostos teóricos surgidos ao longo da análise.

A pesquisa foi conduzida por informações encontradas na bibliografia existente sobre o espaço urbano e o desenvolvimento local, utilizando ainda de levantamento de dados

no contexto de totalidade social, mas preservando a individualidade social, mas preservando a individualidade de cada um, por essa razão os autores optaram por preservar a grafia “sócio-espacial” (CARLOS; SOUZA; SPOSITO, 2016).



sobre o município estudado coletados nas bases oficiais e visita a campo para a produção do conteúdo. O trabalho de campo permite que sejam buscadas, no meio social, informações que resultam no aprofundamento da percepção acerca dos sentidos e significados do assunto estudado (MINAYO, 2011).

Por fim, é importante destacar que, além da introdução e as considerações finais, este trabalho está dividido em quatro partes. Na primeira parte são apresentados aspectos da ocupação urbana no litoral catarinense, visando uma breve contextualização; na segunda parte é apresentada a área de estudo e a história local; na terceira parte é apresentado o processo de crescimento, provocando um impacto na paisagem e por fim, na quarta parte são apresentadas as consequências no contexto social com a ocupação urbana, principalmente pelo fato da descontinuidade do traçado da BR-101 caracterizar uma barreira física e social claramente perceptível, a exemplo da infraestrutura e dos valores dos imóveis, além de uma análise comparativa entre os lados.

2 BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO DA OCUPAÇÃO URBANA NO LITORAL CATARINENSE

A faixa litorânea do Estado de Santa Catarina possui uma diversidade de paisagens naturais, apresentando-se como uma das mais belas orlas no Brasil. A presente fartura de recursos naturais no litoral, caracterizados pelo encontro entre o mar, montanhas e planícies, vem sendo alvo de uma exploração desorganizada e sem planejamento. Reis (2009) aponta que a realidade urbana catarinense tem particularidades como a fragmentação do estado em regiões bastante autônomas, sem uma metrópole estadual, com microrregiões configuradas por médias e pequenas cidades, expressando identidades extremamente peculiares a partir da colonização por diferentes etnias. Estas peculiaridades transcorrem do processo histórico de ocupação e condicionantes naturais e culturais.

Um dos principais fatores para que o Estado se desenvolva sem grandes preocupações na preservação dos ecossistemas naturais e na qualificação dos espaços urbanos é o turismo. Esta atividade econômica muito importante teve seu início na década de 1950, principalmente com a construção da BR-101, que interliga os diversos municípios do litoral, além de interferir nas redes viárias locais, pois a rodovia impulsionou o desenvolvimento e a ocupação das cidades litorâneas. Neste movimento de transformação da paisagem, Reis (2009) esclarece que os núcleos pré-existentes foram adensados e



expandidos, comunidades pesqueiras viraram balneários e novos assentamentos foram criados.

O litoral catarinense concentra a maior densidade populacional do Estado, onde estão situadas algumas de suas principais cidades. Esse processo se dá de forma contínua e irracional para atender os migrantes e imigrantes, principalmente na porção norte do litoral, que dispõe de uma infraestrutura mais consolidada comparada com a porção do litoral sul, o que o torna mais dinâmico economicamente.

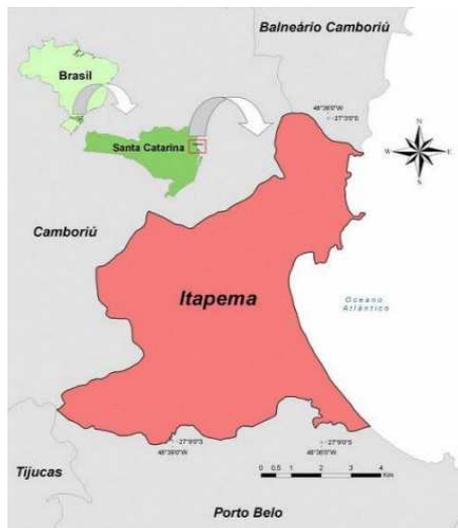
Nesta perspectiva, Milton Santos (1982) sugere que a categoria formação sócio-espacial é a mais adequada para auxiliar a pesquisa em relação ao espaço, pois ela diz respeito à evolução diferencial das sociedades, no seu quadro próprio e em relação com as forças externas, as quais lhe impulsionam, no tempo e no espaço. Diante do apresentado, o presente artigo expõe o município de Itapema, e o entendimento das transformações no local vistas nestas últimas décadas, que também passa pelo entendimento do processo de formação sócio-espacial.

3 ÁREA DE ESTUDO: ITAPEMA

O município de Itapema localiza-se na Mesorregião do Vale do Itajaí no Estado de Santa Catarina e destaca-se no cenário litorâneo. Possui cerca de 59.147 habitantes e área de 59,022 km² (IBGE, 2016). O município faz divisa com os municípios de Balneário Camboriú, Camboriú, Porto Belo e Tijucas e seu território urbano é cortado de norte a sul pela rodovia BR-101 (Figura 01). Os dois maiores aeroportos do Estado; Navegantes e Florianópolis, distam respectivamente 36 e 70 km. Itapema apresenta aproximadamente 14 km de orla, composta por quatro praias: a praia da Mata de Camboriú, a praia da Ilhota, a praia do Cabeço ou Grossa e a praia de Itapema, a qual é dividida em Canto da Praia, praia central de Itapema e Meia Praia (IBGE, 2016).



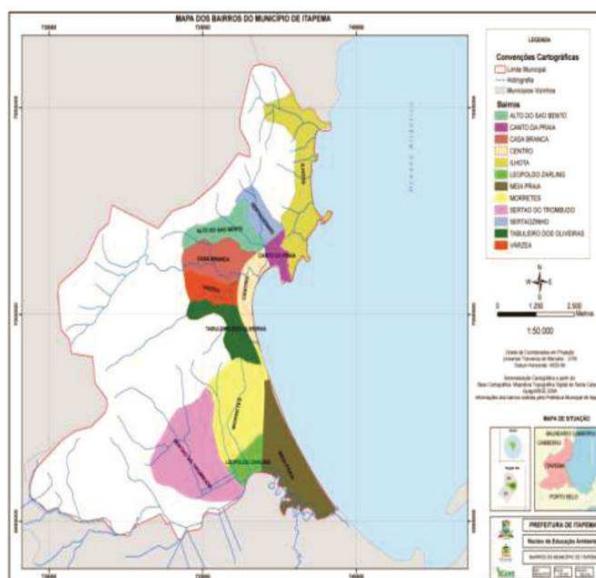
Figura 01. Localização de Itapema – SC.



Fonte: Loch, Andrade, Rocha, 2012.

Politicamente está dividido por doze bairros (ITAPEMA, 2004), boa parte possui suas praias, mas há também bairros bastante urbanizados e em fase de desenvolvimento, e bairros já consolidados. A seguir é apresentada a relação desses bairros: Centro, Canto da Praia, Ilhota, Sertãozinho, Alto São Bento, Várzea, Tabuleiro das Oliveiras, Leopoldo Zarling, Meia Praia, Morretes e Casa Branca e Sertão do Trombudo (área rural) (Figura 02).

Figura 02. Divisão territorial, conforme Lei nº20/1981 e Lei nº 2.279/2004 de Itapema



Fonte: Loch, Andrade, Rocha, 2012.



A colonização do território onde hoje está inserido o município foi registrada por imigrantes europeus, principalmente os açorianos e seus descendentes no início do século XIX. No ano de 1912, passou a denominar-se Itapema (Ita= pedra, pema= pássaros, assim: pássaro na pedra), instituído por Lei da Câmara de Porto Belo (SCHIMIGUEL, 2016). Até dois de janeiro de 1915, a comunidade pertencia à Freguesia de Porto Belo, portanto o núcleo mais antigo do povoamento é a comunidade do Canto da Praia. No período de 1923 a 1925, Itapema foi anexada ao Município de Camboriú, ao devido o crescimento populacional, bem como pela importância econômica, na data de 13 de janeiro de 1962 foi nomeada a município.

Farias (1999) explica que Itapema apresenta uma memória urbana recente, portanto desprovida de construções associadas às origens da povoação, pois eram espalhadas ao longo das margens dos rios e da faixa de praia. A evolução da ocupação urbana de Itapema é perceptível. Até 1960 a preferência era pela ocupação de áreas mais interioranas, principalmente no bairro Canto da Praia, o qual abrigava os pescadores e as famílias mais antigas do município. A figura 03 identifica a Avenida Nereu Ramos, e que ainda não apresentava um traçado contínuo, sendo preciso desviar o trajeto pela Rodovia BR 101, destacando o Bairro Meia Praia ainda pouco ocupada.

Figura 03. Vista parcial de Itapema na década de 1960.



Fonte: Acervo Imobiliária Savoia, adaptado pelos autores.

O traçado da BR-101, iniciada em 1953 e concluída em 1971, acompanha a linha da costa brasileira de norte-sul que representa um marco de integração rodoviário e tem como um dos principais fatores que contribuíram no processo de urbanização dos municípios litorâneos (SCHIMIGUEL, 2016). É perceptível que a malha viária do município é rasgada



pela BR-101, portanto é inevitável a descontinuidade da estrutura fundiária, e conseqüentemente, a geração de uma série de impactos físicos e sociais. Esse processo de segregação sócio-espacial, em que a BR-101 é apontada como o elemento protagonista, é observada a oeste da rodovia, em que aparece a população de menor poder aquisitivo, e no lado leste, representa a população de classe média e alta.

Essa diferenciação espacial se dá porque o espaço urbano de Itapema é marcado pela separação material que a construção da BR-101 gerou. Isso ocorreu em detrimento dos agentes imobiliários, que com auxílio do poder público promovem a valorização das áreas próximas à praia, que são melhores equipadas, enquanto as áreas periféricas caracterizam-se principalmente pela precariedade de serviços e infraestrutura (SCHIMIGUEL, 2016 p. 65).

Itapema, bem como as cidades litorâneas, tem na atividade do turismo sua principal fonte de recursos. O início do desenvolvimento do balneário caracteriza-se a partir de 1970, vocação confirmada na década seguinte com o aumento das construções de casas de veraneio, em que o padrão arquitetônico passa a ser eclético, a variar de prédio a casebres de madeira, e atualmente dado pelo crescimento imobiliário, especialmente no bairro Meia Praia, identificado pelos edifícios de alto padrão.

Para entendermos o contexto atual de Itapema referente à ocupação urbana e social e os seus reflexos, se faz necessário apresentar os dados referentes ao crescimento urbano.

4 CRESCIMENTO URBANO DE ITAPEMA

A ocupação do território brasileiro não se inicia com a chegada dos portugueses em 1500, mas sim muito antes, desde as ocupações dos povos originários a milhares de anos. Porém, as primeiras cidades surgem nesta época e possuíam alguns padrões de ocupação do espaço trazidos da metrópole Portugal. As cidades deveriam se desenvolver e se adaptar às características naturais locais. A necessidade de exportação de matéria prima por via marítima, também fez com que estas cidades se acomodassem às encostas do litoral brasileiro (FAUSTO, 1996). Desta forma, constituiu-se assim uma ocupação primeiramente litorânea e posteriormente ocupando algumas regiões que possuíam proximidade a rios que pudessem servir de transporte. Além da preocupação portuária, a defesa das capitânicas era de grande importância, portanto uma visão estratégica era necessária. Neste sentido, constituíram-se cidades próximas a morros, onde fortificações eram instaladas em locais



altos para possibilitar a visão de inimigos provenientes do mar. Considerando todas estas características, as cidades apresentaram traçados irregulares, adaptando-se ao terreno declivoso e estendendo-se até as proximidades do mar, preferencialmente em regiões propícias para navegação.

A partir do século XVII a coroa portuguesa passou a incentivar a ocupação de regiões mais interioranas, principalmente pela necessidade de marcar presença e evitar a invasão de países interessados nas riquezas naturais do país (FAUSTO, 1996). Isto acaba por levar a apropriação do espaço ocupado pelas cidades mais adentro do continente. As novas vilas não seguiam o padrão outrora adotado, principalmente por abrigar populações oriundas de diversos países que vinham ocupar este território. Nas novas cidades que surgiam no estado de Santa Catarina, destacam-se a presença de imigrantes europeus, principalmente alemães e italianos, tendo a agricultura de subsistência como característica marcante de sobrevivência (OLIVEIRA, 2006). Estas populações ocuparam regiões próximas a rios, para usufruir de sua motriz de transporte e de tração para moinhos, além do abastecimento de água e escoamento de produtos agrícolas. Segundo Furtado (2005, p. 72),

Na etapa de prosperidade da economia açucareira, os portugueses se haviam preocupado em estender seus domínios para o norte. A preocupação de defender o monopólio do açúcar deve haver fomentado esse movimento expansionista. Em fins do século XVI praticamente todas as terras tropicais do continente - isto é, as terras potencialmente produtoras de açúcar - estavam em mãos de espanhóis e portugueses, por essa época unidos sob um só governo. O ataque de holandeses, franceses e ingleses se fez em toda a linha que desce das Antilhas ao Nordeste brasileiro.

A partir do século XIX com advento da Revolução Industrial h uma grande demanda de trabalhadores para as indústrias nas cidades ocasionando uma crescente migração da população rural. A esperança de melhores condições de vida levou a um aumento exponencial e não planejado das cidades (SPOSITO, 1988). No Brasil, isso ocorre principalmente a partir da metade do século XX, mais tardiamente em comparação aos países desenvolvidos. As cidades que antes cresciam vagarosamente e adaptando-se ao passo de gerações, viram-se obrigadas a receber uma grande migração de uma população operária de baixa renda. O aumento da demanda aumentou também o valor do espaço urbano, restando aos pobres as regiões mais afastadas e sem infraestrutura. Não conseguindo alocar a todos de maneira adequada, as prefeituras acabaram consolidando bolsões de pobreza periféricos, oferecendo alguns itens de necessidade básica como água e eletricidade. Com a falta de planejamento, transporte, condições de vida por vezes



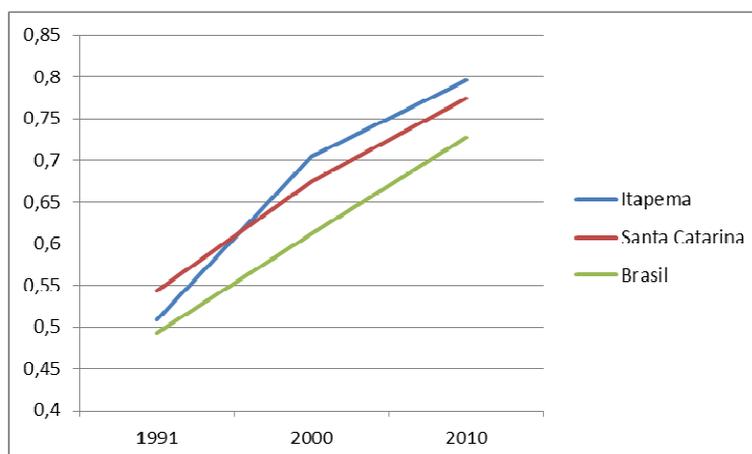
insalubres, desamparo educacional e de saúde, a desigualdade regional acentua-se e a cidade acaba bem caracterizada social-geograficamente.

O Estado possui algumas maneiras de controlar e ordenar o uso e ocupação do solo nas cidades. O código florestal, estatuto das cidades e leis federais são alguns deles, mas a principal forma de regular o crescimento da cidade é o Plano Diretor (VILLAÇA, 1999), pois apresenta leis de ordem municipal e tende a ser mais específico para as necessidades locais. Este instrumento é obrigatório às cidades com população acima de 20 mil habitantes e na cidade de Itapema (2002) foi implementado no ano de 2002. Conforme os relatórios do PNUD (2013), nos anos 2000, a cidade já apresentava um crescimento acelerado, com taxas de crescimento próximas a 8% ao ano. A partir da criação do Plano Diretor, a prefeitura municipal pôde definir diretrizes para a cidade, buscando atender as necessidades da população. Entretanto algumas características apresentavam grande impacto na forma como a cidade se conformava: a população sazonal e a divisão espacial ocasionada pela BR-101.

Os dois elementos norteadores do crescimento desordenado da cidade – BR-101 e sazonalidade - interferem diretamente na ocupação espacial da cidade. A parte situada a leste da BR-101, por apresentar proximidade às praias da cidade - região nobre - apresenta solo com valor elevado, atraindo uma população de maior poder aquisitivo. Isto também explica a quantidade crescente de construções verticais, distribuindo porções de terra pequenas para vários proprietários - além de oferecer uma amplitude visual aos moradores. Se tratando de uma cidade litorânea, existe a procura por habitações de veraneio, levando uma grande parte destes edifícios a ser adquirida por habitantes sazonais, ou seja, que habitam a cidade durante a alta estação. Por outro lado, a população menos abastada, tende a ocupar a região a oeste da rodovia. Sem condições de adquirir imóveis nas áreas valorizadas, acomodam-se em bairros mais afastados e conformam bolsões de pobreza nas regiões periféricas de Itapema.



Figura 04. Evolução IDHM em Itapema, Santa Catarina e Brasil.



Fonte: PNUD, 2013.

Podemos observar um crescimento do IDHM do município em ritmo mais acelerado que o estado e o país entre os anos de 1991 e 2010. A cidade parte de um valor abaixo da média estadual e ultrapassa-o. O valor registrado em 2010 – 0,796 – quase atinge o patamar Muito Alto, ou seja, acima de 0,800. Para parâmetro de comparação, o índice mais elevado encontrado no país é de 0,862 e Itapema se encontra no ranking nacional na posição 53 no ano de 2010.

O rápido crescimento da cidade pode ser explicado através da consolidação financeira de cidades próximas durante as décadas de 80 e 90, principalmente do Vale do Itajaí, amparadas principalmente pelos setores industriais da economia. Esta consolidação permite que moradores destes municípios invistam em imóveis de veraneio em Itapema, por se tratar de uma cidade geograficamente próxima e com fácil acesso pela BR-101 que corta a cidade no sentido norte-sul. Esta infraestrutura urbana acaba por atrair também investidores interessados em alugar habitações durante a alta temporada. A implementação de equipamentos urbanos para tornar a cidade mais atrativa turisticamente acelerou o processo de ampliação da área urbana. Estes adventos impulsionaram a construção civil e isto tornou a cidade um polo turístico cada vez mais procurado. Porém este crescimento além de impulsionar a oferta de empregos, também gera agravantes sociais indesejados relacionados à má distribuição de renda e desigualdade social.



5 O DESENVOLVIMENTO DESIGUAL NO CONTEXTO URBANO

A modernidade modificou drasticamente o ritmo dos modos de produção e de manutenção da vida, proporcionou ao ser humano novas maneiras de produzir e de se relacionar com o mundo. A população brasileira no último século migrou de maneira massiva do campo às áreas urbanas. O êxodo rural, que ocorreu principalmente durante o século XX, fez com que as cidades crescessem descomunalmente. O resultado disto são cidades, sejam elas de pequeno, médio ou de grande porte que tornaram-se palco de novas tensões, conflitos e problemas sociais. Muitos destes problemas são oriundos do processo de globalização do capitalismo. O sociólogo polonês Zygmunt Bauman (2009), sintetiza muito bem estas ideias ao afirmar que “as cidades se transformaram em depósitos de problemas causados pela globalização”. Desta forma, com o crescimento das cidades crescem também as disparidades.

A pobreza é uma das muitas formas de desigualdade social que afligem várias pessoas ao redor do mundo. Para Anthony Giddens (2004) as explicações sobre a pobreza podem ser agrupadas em duas categorias principais: a primeira é composta pelas teorias que consideram os indivíduos pobres responsáveis por sua pobreza; já o segundo grupo de teorias entendem a pobreza como algo produzido e reproduzido por forças estruturais da sociedade. Há uma diferença de abordagens teóricas muito explícita, umas atribuem a culpa à vítima e outras atribuem a culpa ao sistema. O fato é que independentemente do que os teóricos têm a dizer sobre a pobreza, a pobreza em si é um problema incômodo, porque cria novos problemas. As pessoas menos favorecidas economicamente encontram-se às margens da sociedade e muitas vezes não possuem acesso às condições básicas de manutenção da vida.

Com base nos estudos sobre a história da humanidade, podemos afirmar que a igualdade é uma impossibilidade social (DIAS, 2010). Isso porque os indivíduos são desiguais por natureza em força, idade, sexo e assim por diante. Reinaldo Dias (2010), ainda explicita que “a expressão ‘desigualdade social’ descreve uma condição na qual os membros de uma sociedade possuem quantias diferentes de riqueza, prestígio ou poder”. As diferenças entre os indivíduos existem, no entanto, o que se busca é uma igualdade de oportunidades para indivíduos tão diferentes. Embora estas diferenças sejam importantes, elas são muitas vezes responsáveis por gerar exclusão social de um determinado grupo de pessoas. “Entende-se por exclusão social as formas pelas quais os indivíduos podem ser afastados do pleno desenvolvimento na sociedade” (GIDDENS, 2004).



A desigualdade e a exclusão social são conceitos que se relacionam com espaço e tempo, ou seja, elas existem e se inscrevem na realidade como um todo. A desigualdade é um fato, ela existe e pode se apresentar em maior ou menor grau dependendo do lugar onde observamos. Neste sentido, os sujeitos podem ser excluídos de várias formas, as mais comuns são: exclusão política, econômica e social. No entanto, existem mecanismos de exclusão que evidenciam essas desigualdades e que ocorrem também no espaço geográfico e meio ambiente. O modo de produção capitalista em seu estágio mais avançado modifica o espaço em nome da produção. Para Harvey (2004, p.80), “o capitalismo não pode existir sem seus ‘ajustes espaciais’. O capitalismo tem recorrido repetidas vezes à reorganização geográfica”. Por fim, essa transfiguração do espaço em benefício do capital acaba por impactar diretamente no meio ambiente e na vida das pessoas.

Sobre a relação meio ambiente e desigualdade o ecossocioeconomista, Ignacy Sachs (1993), afirma que os pobres que moram nas cidades são as principais vítimas da destruição ambiental. Desta forma, por viverem na miséria estão sujeitos à poluição e à pobreza, em outras palavras, não possuem acesso à infraestrutura, serviços adequados e moradia decente. A pobreza e a desigualdade são problemas que devem ser sanados com urgência, pois não há como um país se desenvolver de maneira sustentável enquanto a miséria se fizer presente (CNMAD, 1998). Todos estes problemas desembocam nas cidades e a pergunta que fica é: como gerir os problemas locais que emergem de demandas globais? Essa é uma pergunta que desafia a sociedade de modo geral e suspende toda noção de resolução de problemas. Enfim, os problemas se apresentam de maneira extremamente complexa e deve-se considerar tal complexidade ao propormos saídas para este dilema.

Os conceitos trabalhados anteriormente dão subsídios para compreendermos um pouco a realidade do município de Itapema. Esta cidade assim como outras possui suas particularidades e especificidades. O município de Itapema é notavelmente conhecido como um dos principais destinos turísticos do estado de Santa Catarina. As boas condições de vida e as belezas naturais deste lugar são alguns dos motivos para o aumento da migração para a cidade (KAFRUNI, 2010). Mas, ao observamos este município temos que considerar também a sua divisão geográfica, ou melhor, como que o capitalismo ajustou o seu território.

A BR-101 é uma rodovia que corta o município e Itapema de norte a sul, a BR separa a cidade em duas partes bem distintas. Uma divisão física e social da cidade claramente refletida no valor dos imóveis e na infraestrutura implantada (LOCH; DE ANDRADE; ROSENFELDT, 2012 p.73). No lado oeste da rodovia se encontra a região periférica do

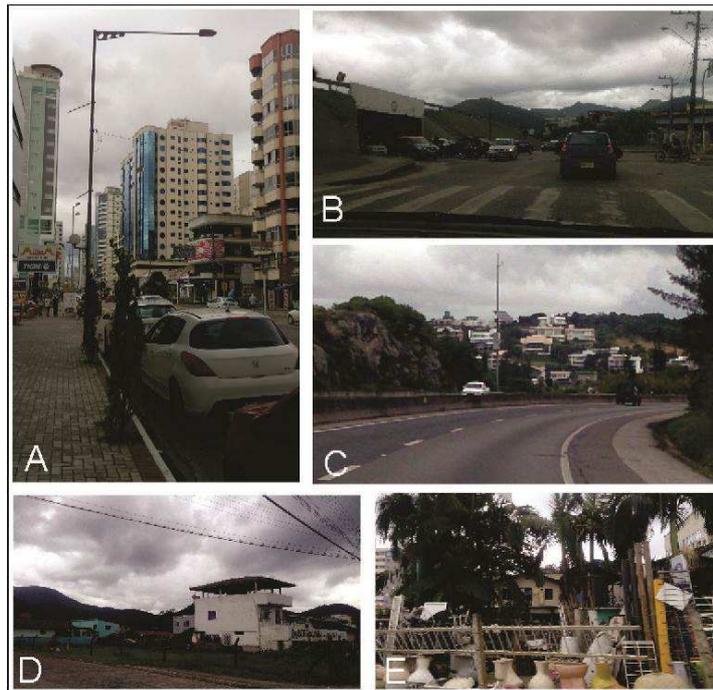


município, onde se encontra a maior parte dos bairros. Já a região leste da rodovia é extremamente desenvolvida ao se comparar com os bairros (SCHIMIGUEL, 2016). Fazem parte desta região os bairros centro e meia praia, que recebem mais investimentos do poder público e de capitais privados, por receberem mais turistas durante o ano. Pode-se dizer que existem duas Itapemas: uma para turistas e de poder aquisitivo que é bem planejada, organizada e com boa infraestrutura. E uma Itapema para a população mais pobre, situada ao lado oeste da rodovia que conta com uma infraestrutura precária (Figura 04).

Mesmo o município de Itapema possuindo um índice alto de desenvolvimento humano não significa que o desenvolvimento dos seus habitantes seja igualitário. Essa desigualdade persiste porque as cidades estão passando por um processo de urbanização em escala global (DAMIANI, 2006). Assim, mesmo havendo uma melhoria nas condições de vida dos cidadãos, as desigualdades sócio-espaciais continuarão cada vez mais polarizadas e extremadas (RIBEIRO, 2000). Desta forma, à medida que uma região se urbaniza, o contraste entre as localidades centrais e periféricas da cidade tornam-se mais evidentes. Assim, é possível perceber que a desigualdade social e os mais diversos problemas sociais se concentram, na maioria das vezes, em lugares onde há uma maior concentração populacional em áreas urbanas.



Figura 04: Contexto social e urbano do lado leste e oeste de Itapema: (A) Bairro de Meia Praia (verticalização e adensamento); (B) Marginal Oeste da BR 101, problemas de mobilidade; (C) BR 101, ao fundo Condomínio de Alto Padrão e acesso restrito à praia; (D) Bairro Várzea, edificação com problemas construtivos; (E) Bairro Casa Branca, ocupação inadequada.



Fonte: Acervo dos autores, 2017.

6 CONSIDERAÇÕES

Para que um trabalho interdisciplinar se torne eficaz é necessário interesse e comunicação em torno de um mesmo problema. Respeitando as diferentes formas de compreender determinado problema de acordo com o que cada campo do conhecimento pode oferecer. Para realizar este diagnóstico, observou-se nas disciplinas ministradas no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional (PPGDR/FURB) a importância da interdisciplinaridade. Como um olhar interdisciplinar sobre a cidade proporciona um novo entendimento sobre o que é a própria cidade. E com base nesta perspectiva, buscou-se entender como se dá o processo de desenvolvimento socioeconômico no município de Itapema. Durante a pesquisa ficou claro que a Rodovia BR-101 constitui um marco histórico e social na história do município. Em outras palavras é possível verificar que o traçado da



BR-101 determinou ao município de Itapema a dualidade no contexto social e urbano em que se encontra atualmente.

Ao analisarmos a configuração urbana do município de Itapema, é possível constatar que muitas das dificuldades de acesso à moradia, saneamento básico, educação, saúde, mobilidade urbana, entre outros, são consequência da ação humana sobre o território. Sabendo que o ser humano é o ator social responsável por diversas alterações em seu microcosmo, cabe a ele repensar a sua cidade. Isso, só ocorre com a participação ativa da população junto às instâncias de decisão e planejamento organizado e pensado para o bem comum.

Portanto, cabe refletir sobre a importância do planejamento urbano como ferramenta para aparar desigualdades geradas pelo processo de desenvolvimento. Há de se pensar o planejamento urbano como um meio e não um fim em si mesmo. Isso, porque um dos seus objetivos primordiais é planejar a cidade desejada, mais do que isso, é construir a cidade desejada. Em suma, para que isso ocorra da melhor maneira possível, gestores, especialistas e comunidade em geral devem considerar os limites e as possibilidades reais para implementação de um planejamento urbano que seja das pessoas e para as pessoas que vivem nesta localidade. Para tal a participação da população nas tomadas de decisão é de suma importância, pois somente assim terá seus anseios e preocupações levados à pauta da governança municipal.

REFERÊNCIAS

BAUMAN, Zygmunt. **Confiança e medo na Cidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.

CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **A Produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. 1. ed. São Paulo: Contexto, 2016.

CMMAD-COMISSÃO MUNDIAL SOBRE O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. **Nosso Futuro Comum**. Rio de Janeiro: FVG, 1998.

DAMIANI, Amélia Luisa. Cidades médias e pequenas no processo de globalização. Aparentamentos bibliográficos. In: LEMOS, Amália Inés Geraiges de; ARROYO, Mónica; SILVEIRA, Maria Laura. **América Latina: cidade, campo e turismo**. São Paulo: CLACSO, 2006. Disponível em: <<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemons/08damiani.pdf>>. Acesso em: 17 abr. 2017.



DIAS, Reinaldo. **Introdução à Sociologia**. 2. ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2010.

FARIAS, Vilson Francisco de. **Itapema: natureza, história, cultura**. Florianópolis, Ed. Do autor, 1999.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil**: História do Brasil cobre um período de mais de quinhentos anos, desde as raízes da colonização portuguesa até nossos dias. São Paulo: Edusp, 1996.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. 32. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, p72, 2005.

GIDDENS, Anthony. **Sociologia**. 4. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.

HARVEY, David. **Espaços de esperança**. São Paulo: Editora Loyola, 2004

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA.
Cidades@2016. Itapema. Disponível em:
<<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=420830>>. Acesso em: 17 abr. 2017.

ITAPEMA. Lei Complementar nº 7, 06 de fevereiro de 2002. Plano Diretor do Município de Itapema 2002. Itapema, Assembleia Legislativa: 2002.

_____. Lei Complementar nº 2279, 21 de dezembro de 2004, Artigo 1º. Estabelece a designação dos bairros municipais e dá outras providências 2004. Itapema, Assembleia Legislativa, 2004

OLIVEIRA, Antônio Tadeu Ribeiro de. **Dos movimentos populacionais à pendularidade: uma revisão do fenômeno migratório no Brasil**. In: XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, 2006, Caxambu- MG. Anais... Caxambu- MG, 2006. p.1-17.

JAPIASSU, Hilton. **Interdisciplinaridade e patologia do saber**. Imago Editora, 1976.

KAFRUNI, Simone. **Itapema é a cidade catarinense com maior crescimento populacional dos últimos 10 anos**. Diário Catarinense. 28 nov. 2010. Disponível em: <<http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticia/2010/11/itapema-e-a-cidade-catarinense-com-maior-crescimento-populacional-dos-ultimos-10-anos-3123716.html>>. Acesso em: 17 abr. 2017.

LOCH, Carlos; DE ANDRADE, Camila Cesário Pereira; ROSENFELDT, Yuzi Anai Zanardo. Infraestrutura como condicionante para o desenvolvimento urbano: o caso



de Itapema-SC. **Cadernos Proarq: Revista de Arquitetura E Urbanismo do PROARQ, Rio de Janeiro**, v. 1, n. 18, p. 61-84, 2012.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. Editora Vozes Limitada, 2011.

PINEAU, Gaston. **Estratégia universitária para a transdisciplinaridade e a complexidade**. In: Rizoma Freireano. Instituto Paulo Freire de España. n. 6. 2010. Disponível em: <<http://www.rizoma-freireano.org/index.php/estrategia-universitaria-para-a-transdisciplinaridade-e-a-complexidade--gaston-pineau>>. Acesso: 13 abr. 2017.

PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. **Atlas do desenvolvimento humano no Brasil: Itapema, SC**. 2013. Disponível em: <http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/4935>. Acesso: 15 abr. 2017.

REIS, Almir Francisco. Forma Urbana, Paisagem e meio Ambiente. Uma abordagem integrada da transformação urbano-turística do litoral catarinense. **CADERNOS PROARQ**, p. 132, 2009.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (2000). **Cidade desigual ou cidade partida? Tendências da metrópole do Rio de Janeiro**. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (Org.). **O futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade**. Rio de Janeiro: Editora Revan, 2000.

SACHS, Ignacy. **Estratégias de transição para o século XXI: desenvolvimento e meio ambiente**. São Paulo: Studio Nobel: Fundação do desenvolvimento administrativo (FUNDAP), 1993.

SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1982.

SCHIMIGUEL, Adriana Aparecida. **O MERCADO IMOBILIÁRIO NO MUNICÍPIO DE ITAPEMA/SC: O desenvolvimento e suas contradições**. 2016. 104f. Dissertação (Mestrado Profissional em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental) - o Centro de Ciências Humanas e da Educação, Universidade do Estado de Santa Catarina, Florianópolis. 2016. Disponível em: <http://www.faed.udesc.br/arquivos/id_submenu/2308/adriana_aparecida_schimiguel.pdf>. Acesso em: 13 abr. 2017.

SEBRAE. **Santa Catarina em Números**. Florianópolis: Sebrae/SC, 2010. Disponível em: <<http://www.sebrae-sc.com.br/scemnumero/arquivo/itapema.pdf>>. Acesso: 10 abr. 2017.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanização**. São Paulo: Contexto, 1988.

VIII Seminário Internacional sobre

Desenvolvimento regional

Territórios, redes e
Desenvolvimento Regional:
Perspectivas e Desafios



Programa de Pós-Graduação
**Desenvolvimento
Regional**
mestrado e doutorado



VILLAÇA, Flávio. Dilemas do plano diretor. In: **O município no século XXI: cenários e perspectivas**. Ed. especial. São Paulo: Fundação Prefeito Faria Lima - CEPAM, 1999.

YIN, Robert K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 3. ed. Porto Alegre: Bookman, 2010. Tradução: Daniel Grassi.