



METROPOLIZAÇÃO NO TERRITÓRIO COSTEIRO: Uma análise espacial no eixo Itajaí-Florianópolis-SC

Metropolization in the coast territory: A spatial analysis on the axis Itajaí-Florianópolis-SC

Igor Tadeu Lombardi de Almeida, Almir Francisco Reis

Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. Florianópolis, Santa Catarina.

igor.lombardi@ufsc.br, almir.reis@ufsc.br

RESUMO

O estado de Santa Catarina, Brasil, apresenta a sua maior urbanização na vertente Atlântica, constituída por bacias hidrográficas independentes que vertem para o litoral. O desenvolvimento de cidades relativamente próximas e de atividades econômicas complementares consolidou uma rede urbana multipolarizada. Neste contexto, o eixo Itajaí-Florianópolis tem presenciado um acelerado crescimento demográfico, decorrente das diversas atividades econômicas então presentes (indústria, comércio, serviços, logística, etc.) que se somam às atividades turísticas das últimas décadas. Tomando como base essas questões, o artigo realizou uma análise espacial desta área, sob uma perspectiva histórica do crescimento urbano no território costeiro catarinense. Buscou-se compreender de que modo o tecido urbano preexistente se articula com as estruturas urbanas recentes, originadas a partir de um modelo de urbanização turística. As análises indicaram que o eixo Itajaí-Florianópolis apresenta um movimento em direção à metropolização ao longo da principal rodovia que conecta a rede urbana catarinense, a BR-101.

Palavras chaves: metropolização, urbanização turística, território costeiro, eixo Itajaí-Florianópolis.

Bloco temático: 1. Cidade e Projeto. **Tema:** 5. Estudos metropolitanos e territoriais.

ABSTRACT

The state of Santa Catarina, Brazil, has its largest urbanization on the Atlantic slope, consisting of independent river basins that flow to the coast. The development of relatively close cities and complementary economic activities consolidated a multipolarized urban network. In this context, the Itajaí-Florianópolis axis has witnessed an accelerated demographic growth, due to the various economic activities then present (industry, commerce, services, logistics, etc.) which are added to the tourist activities of the last decades. Based on these questions, the article carried out a spatial analysis of this area, from a historical perspective of urban growth in the coastal territory of Santa Catarina. It sought to understand how the pre-existing urban fabric is articulated with recent urban structures, originated from a model of tourism urbanization. The analyzes showed that the Itajaí-Florianópolis axis presents a movement towards metropolization along the main highway that connects the Santa Catarina urban network, the BR-101.

Keywords: metropolization, tourism urbanization, coastal territory, Itajaí-Florianópolis axis.

Thematic clusters: 1. City and Project. **Topic:** 5. Metropolitan and territorial studies.

Introdução

O artigo propõe uma análise espacial na área mais urbanizada de Santa Catarina, Brasil: o eixo Itajaí-Florianópolis. Surge do anseio em compreender a urbanização em curso, decorrente do crescimento das atividades econômicas preexistentes e do incremento da atividade turística; fatores que, somados, geraram uma rede urbana multipolarizada. Pergunta-se: quais características espaciais da estrutura urbana em expansão, tratando-se de um processo de urbanização sobre um sítio geográfico simultaneamente frágil e exuberante?

Tem-se por hipótese que o eixo Itajaí-Florianópolis constitui uma metrópole em formação, onde núcleos preexistentes que englobavam dinâmicas econômicas heterogêneas tiveram a urbanização impulsionada pelas atividades turísticas. Logo, se as atividades turísticas são cruciais para o crescimento e organização territorial, também se tem como pressuposto que a complementaridade econômica no decorrer desse processo contribuiu para formar uma estrutura urbana singular, com a presença de cidades com funções específicas e hierarquizadas, configurando um todo que passa a caracterizar-se, também, pela contiguidade espacial.

O objetivo principal do artigo, portanto, é a realização de uma análise espacial no eixo Itajaí-Florianópolis. Para se alcançar esse objetivo, as análises têm por base uma leitura histórica, identificando períodos de crescimento urbano na vertente Atlântica do estado de Santa Catarina, sendo: 1) o período colonial, momento em que surgiram os primeiros núcleos urbanos; 2) o período da industrialização, no qual houve um expressivo incremento populacional e uma diversificação econômica; 3) o período pós-industrial, no qual a urbanização turística é a principal responsável pelas mudanças na estrutura da rede urbana e pela metropolização no eixo Itajaí-Florianópolis.

O estudo contribui para o reconhecimento do processo de metropolização em uma realidade urbana que se desenvolve sobre um território ambientalmente vulnerável, identificando as principais características espaciais do crescimento, e podendo servir como base para planejadores urbanos e para políticas públicas de ordenação territorial que visem o desenvolvimento sustentável da região. A partir dessa realidade específica, o estudo também colabora para reflexões sobre a urbanização contemporânea no Brasil, onde padrões de crescimento urbano genéricos e incompatíveis são recorrentes, especialmente em áreas de importância turística.

Procedimentos metodológicos

Na primeira etapa do artigo foi delimitado o eixo urbano Itajaí-Florianópolis. Considerou-se, além dos municípios litorâneos entre as duas cidades, as demais cidades conurbadas – litorâneas ou não – que compõem suas respectivas áreas de influência.

Na segunda etapa foram identificados, com base na análise de cartografia histórica e de bibliografia secundária (artigos, livros, textos, etc.), os períodos históricos da urbanização na unidade territorial da vertente Atlântica em Santa Catarina. Também foram analisadas as dinâmicas que distinguem estes períodos. Buscou-se o entendimento da hierarquia da rede urbana nos distintos momentos da expansão, através de uma discussão acerca desse processo, elucidada ao longo do trabalho por elementos textuais e imagéticos.

Por fim, foi realizado o reconhecimento espacial do eixo Itajaí-Florianópolis. A análise identificou e delimitou os principais conjuntos urbanos da vertente Atlântica, a partir de suas características espaciais e funcionais no período pós-industrial, considerando seu início na década de 1970. Essa análise, realizada juntamente com as informações acerca do crescimento demográfico das cidades principais da rede urbana – com dados obtidos através dos censos populacionais do IBGE (1970, 1980, 1991, 2000 e 2022) – permitiu compreender quais fatores levaram à inicial formação deste eixo metropolitano. Os padrões espaciais encontrados foram reproduzidos em mapas comparativos das manchas de crescimento no início do período pós-industrial e na atualidade (anos 1985 e 2022). Mapas que identificam a relação do tecido urbano com estruturas como o relevo, cursos d'água e sistema viário complementaram a análise.

Todos os mapas foram elaborados no software QGIS 3.22. As bases cartográficas foram obtidas na biblioteca de dados do IBGE, no Sistema de Informações Geográficas de Santa Catarina e no *Google Earth*.

1. Urbanização e metropolização

Em uma sociedade que se inicia como agrária e atravessa complexas mudanças com o advento da industrialização, para então se consolidar como “sociedade urbana” – momento em que conceitos fundamentais rechaçados no período industrial, como o encontro, a simultaneidade e a aglomeração são resgatados (Lefebvre, 2022) – a metropolização se configura como fenômeno a nível global que reestrutura cidades, ou conjunto de cidades, a partir da expansão e da interdependência econômica entre assentamentos urbanos.

Para Ascher (1995), as metrópoles podem ser consideradas aglomerações que concentram atividades estratégicas, podendo ser identificadas pelas funções, setores de atividades e profissões que exprimem uma maior concentração de riqueza e de poder econômico da rede urbana. Somadas a essas características, Sposito (1997) ressalta importância do movimento de pessoas para o processo de metropolização, uma vez que parte da população se desloca de outros centros urbanos em direção à metrópole para atividades de trabalho, lazer, compras ou estudos.

A rede urbana, definida pela “diferenciação das cidades em termos de funções, dimensões básicas de variação, relações entre tamanho demográfico e desenvolvimento, hierarquia urbana e relações entre cidade e região” (Corrêa, 2006:17) tem, portanto, as metrópoles como os principais assentamentos na hierarquia urbana, uma vez que atuam como atratoras de pessoas e fluxos econômicos.

1.1. Metropolização brasileira: contextualização, estrutura organizacional e forma urbana

Milton Santos afirma que a metropolização no Brasil surge após um processo de explosão demográfica que se iniciou na década de 1950. Na década de 1970 a urbanização atinge outro patamar, migrando de um estágio de urbanização aglomerada (aumento de cidades acima de 20 mil habitantes), para uma urbanização concentrada (aumento de cidades médias) e, por fim, alcança um estágio de metropolização, com o aumento de cidades com população superior a 500 mil habitantes (Santos, 1993).

Atualmente, a estrutura organizacional da rede urbana brasileira é definida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2020). O estudo mais recente, denominado Regiões de Influência das Cidades, categoriza as cidades brasileiras em cinco níveis hierárquicos: centros locais, centros de zona, centros sub-regionais, capitais regionais e metrópoles; sendo o primeiro nível o de menor grau de importância e o último o de maior grau de importância na rede urbana.

Quanto à forma das metrópoles brasileiras, Villaça (1998) as classifica com base em dois grupos predominantes. O primeiro consiste nas metrópoles que se desenvolvem em 360 graus; são as metrópoles localizadas no interior, que não encontram barreiras físicas significativas para sua expansão; o segundo grupo é composto pelas metrópoles litorâneas, que podem ser divididas em dois subgrupos: aquelas que se desenvolvem em 180 graus e aquelas que se desenvolvem em 90 graus, a depender dos limitantes físicos para a expansão urbana.

2. A urbanização turística

O modo de vida e a economia do mundo pós-industrial se diversificou. Rubio (1986) assinala que o incremento da renda pelas classes médias, o aumento de tempo disponível e a maior facilidade de locomoção converteram o tempo livre em atividade de consumo, através da prática turística. O turismo, contudo, não se trata de “uma atividade econômica, senão uma atividade de caráter espacial que induz ou gera diversas atividades econômicas” (Vera *et al*, 1997:60). Logo, a atividade turística produz novas estruturas territoriais e organiza espacialmente bairros, cidades e regiões metropolitanas.

A “urbanização turística” se refere ao desenvolvimento de áreas urbanas com o propósito de “produzir, vender e consumir serviços e bens que tragam prazer aos residentes temporários” (Clavé, 1998:25). Mullins (1991) ressalta a distinção espacial da cidade turística, uma vez que sua construção se diferencia socialmente e simbolicamente da cidade convencional. Argumenta que, enquanto a urbanização ocidental, que emergiu no século XIX, teve como base a produção e o comércio, a cidade turística, que emergiu a partir de meados do século XX, consolidou-se como sítio de consumo, principalmente o consumo do relaxamento e da recreação.

A popularização do espaço turístico reflete em um grande movimento de pessoas em direção às regiões litorâneas. “O mar, a areia, o sol e a presença da multidão são muito mais necessários aos veraneantes situados no fundo da escala social que às classes abastadas” (Baudrillard, 1995:165). Sob essa ótica, o litoral se tornou o principal destino do turismo de massas, atuando como indutor para a consolidação de bairros e cidades. A urbanização turística no Brasil se iniciou na década de 1970, a partir da valorização da costa, processo fundamentado pela inclusão das atividades de lazer associadas ao mar no cotidiano social. Há, portanto, uma mudança comportamental: a zona marítima, antes relacionada apenas com as atividades de pesca, portuárias e ao mau cheiro dos dejetos lançados sobre o mar, torna-se atrativa para caminhadas na praia e para banhos de sol e mar (Pereira, 2014).

Essa mudança de paradigma vem estruturada pelos estímulos e intervenções por parte do Estado, através do “planejamento estratégico, com implementação de políticas públicas que favorecem a atuação do mercado, que se direciona para a produtividade e a competitividade espacial, sendo o turismo uma das principais atividades nesse processo” (Paiva, 2012:132). São criadas leis, a partir dos anos 70, relacionadas à prática turística, sendo aprimoradas até o surgimento da “Política Nacional do Turismo”, em 2008. Paralelamente, o Estado também intervém em obras de infraestrutura, com a melhoria de eixos viários existentes e com a criação de novas rodovias, uma vez que a acessibilidade consiste em uma das características espaciais essenciais para o desenvolvimento do turismo (Vera *et al*, 1997).

3. Eixo Itajaí-Florianópolis: contextualização do objeto de análise

Para responder sobre uma possível metropolização do eixo Itajaí-Florianópolis é indispensável que a abordagem extrapole os limites desta área em si, analisando dinâmicas que ocorrem no toda da vertente Atlântica catarinense. Torna-se necessário, portanto, compreender as duas escalas do processo de urbanização: a escala da rede urbana e a escala intraurbana, as quais não são dicotômicas, visto que há conexões entre processos concebidos em uma escala e realizados materialmente e funcionalmente em outra (Corrêa, 2011).

Em relação ao sítio, e tomando como base a hidrografia de Santa Catarina, observa-se uma organização de sistemas autônomos delimitados pelas serras Geral e do Mar, que configuram duas vertentes: a do interior e a do Atlântico. A vertente do interior é composta por duas bacias, a Bacia hidrográfica do Iguaçú, (região norte do estado) e a Bacia hidrográfica do Uruguai (regiões centro e oeste), ambas componentes da Bacia Platina, enquanto a vertente do Atlântico é composta por um conjunto de bacias independentes que vertem para o oceano. O relevo do estado, nas palavras de Bueno (2006:105), é constituído por “um planalto inclinado para oeste, separado do litoral por desmoronamentos serrosos, e a costa, conformada por planícies e baixada litorânea, com esporões de serra avançando mar adentro”.

O eixo Itajaí-Florianópolis se desenvolve pelas planícies litorâneas, sobre um relevo com diversas saliências e reentrâncias, decorrentes do contato entre maciços rochosos e áreas de sedimentação (Bueno, Reis e Saboya, 2017). Além de estar localizada na região mais recortada do litoral catarinense, também é a região na qual modificações antrópicas ocorrem com maior intensidade (Reis, 2012). Tais atributos do sítio foram cruciais para uma expansão urbana linear, espacialmente conformada por assentamentos urbanos entrecortados pela costa e conectados pela principal rodovia do litoral brasileiro, a BR-101.

Como pode ser observado na figura 01, o eixo Itajaí-Florianópolis se localiza no litoral da vertente Atlântica, composto por um conjunto de 17 cidades: Barra Velha, Balneário Piçarras, Penha, Navegantes, Itajaí, Balneário

Camboriú, Camboriú, Itapema, Porto Belo, Bombinhas, Tijucas, Governador Celso Ramos, Biguaçu, São José, Florianópolis, Palhoça e Santo Amaro da Imperatriz. Apenas duas, Camboriú e Santo Amaro da Imperatriz, não são litorâneas. No entanto, são contíguas ao tecido urbano costeiro e, por isso, foram consideradas pertencentes à aglomeração.

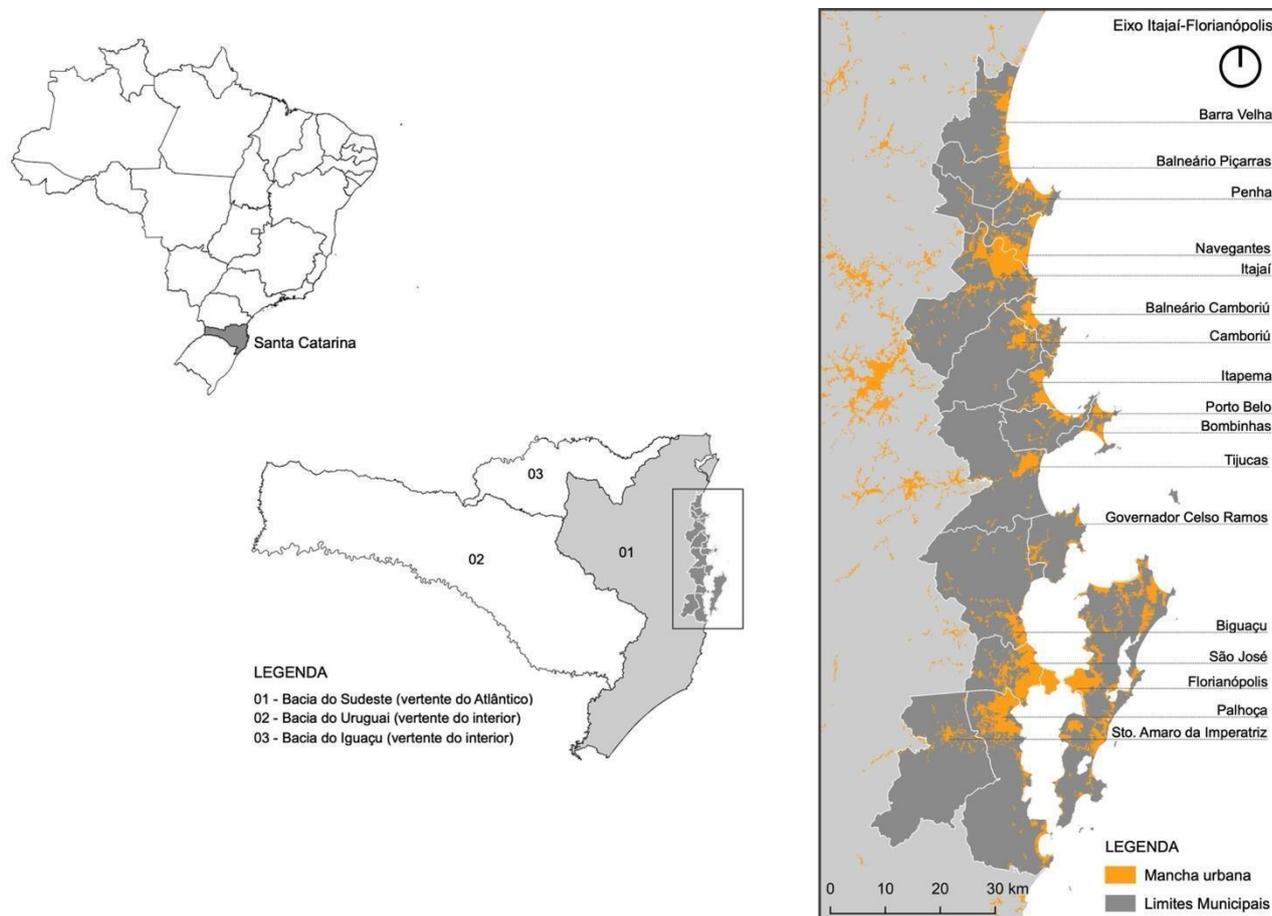


Fig. 01 Localização geográfica do eixo Itajaí-Florianópolis. Fonte: elaboração própria sobre bases cartográficas do IBGE.

4. Os períodos urbanos na vertente Atlântica

Ao longo do processo de expansão da rede urbana na vertente Atlântica, cidades têm ocupado diferentes posições hierárquicas. Essa hierarquia se alterna conforme a conjuntura socioeconômica a nível local, nacional e global. Foram considerados três períodos da urbanização que se destacaram, sendo: 1) o período colonial, relacionado aos primórdios da urbanização, entre o século XVII a até meados do século XIX; 2) o período da industrialização, a partir do século XIX até meados do século XX; 3) o período pós-industrial, marcado pelo início da urbanização turística, a partir da década de 1970.

4.1. O período colonial

Os primeiros núcleos urbanos de Santa Catarina foram fundados no século XVII e se localizavam no litoral: São Francisco do Sul, fundado em 1658, Florianópolis (1673) e Laguna (1676). As três localidades se consolidaram com o propósito de ocupação e defesa do Brasil Meridional, com destaque para a capital Florianópolis, onde convergia grande parte da produção econômica e atividades de importação e exportação (Sostizzo, 2011).

A ocupação territorial de Santa Catarina priorizou assentamentos em regiões com acesso direto ao mar, devido aos desafios de transpor a floresta Atlântica por vias terrestres. Na figura 02 consta a localização de São Francisco do Sul, ao norte do estado, Florianópolis, na porção central, ocupando a Ilha de Santa Catarina, e

Laguna, ao sul do litoral. Os assentamentos quase equidistantes geograficamente demonstram um interesse pela ocupação do território litorâneo como um todo, mas que ocorreu de forma muito lenta nos primórdios da ocupação. A coroa portuguesa atuou mais ativamente na ocupação a partir do acirramento dos conflitos com a Espanha, no século XVIII, relacionados aos limites coloniais dos reinos, domínio sobre a colônia de Sacramento e acesso ao Rio da Prata (Bueno, Reis e Saboya, 2017). É deste momento a migração açoriana, que colonizou o extenso território litorâneo então praticamente desabitado.

Santa Catarina
Rede Urbana no Período Colonial

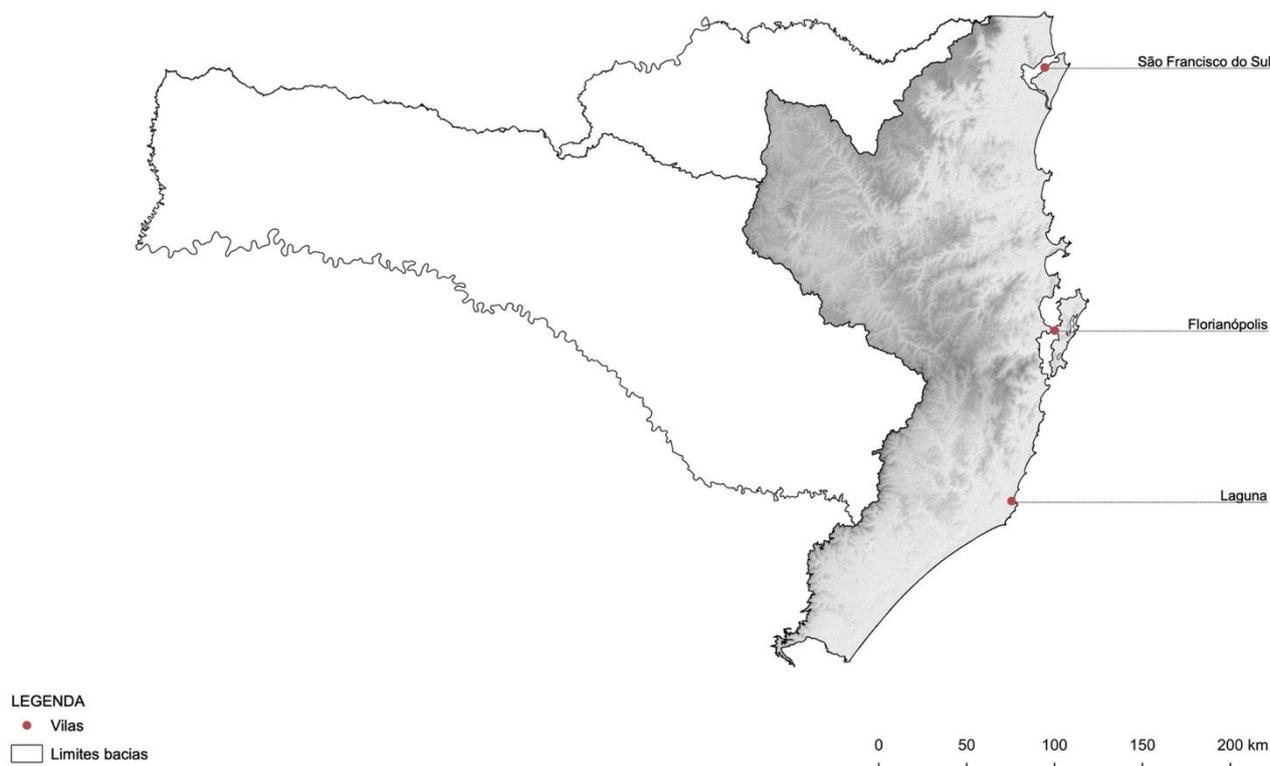


Fig. 02 A rede urbana catarinense durante no período colonial, ao final do século XVII. Fonte: elaboração própria sobre bases cartográficas do IBGE.

4.2. O período da industrialização

O século XIX, especialmente sua segunda metade, é marcado pela chegada de imigrantes ao estado de Santa Catarina. Majoritariamente provenientes da Alemanha e Itália, o significativo número de pessoas transformou o contexto espacial da região, promovendo o surgimento de novas cidades. Os novos assentamentos marcam o momento da interiorização do território. Na figura 03 estão indicados os núcleos urbanos de Santa Catarina ao final do século XIX, o que denota um crescimento que ocorreu essencialmente nos limites da vertente Atlântica – à exceção de Lages, fundada um século antes, em 1766.

A imigração viabilizou a expansão territorial, entretanto, dada a baixa capacidade de integração econômica e pouco aporte financeiro, o estado ainda apresentava características predominantemente rurais. A urbanização somente se intensificou com o aumento da industrialização a partir da década de 1940. Novos setores produtivos e a ampliação dos setores têxteis, carbonífero e madeireiro, por exemplo, assim como a transição de um modelo embasado pela produção agrícola para um modelo predominantemente industrial, promoveram “uma verdadeira refuncionalização interna dos espaços urbanos” (Sostizzo, 2011:238).

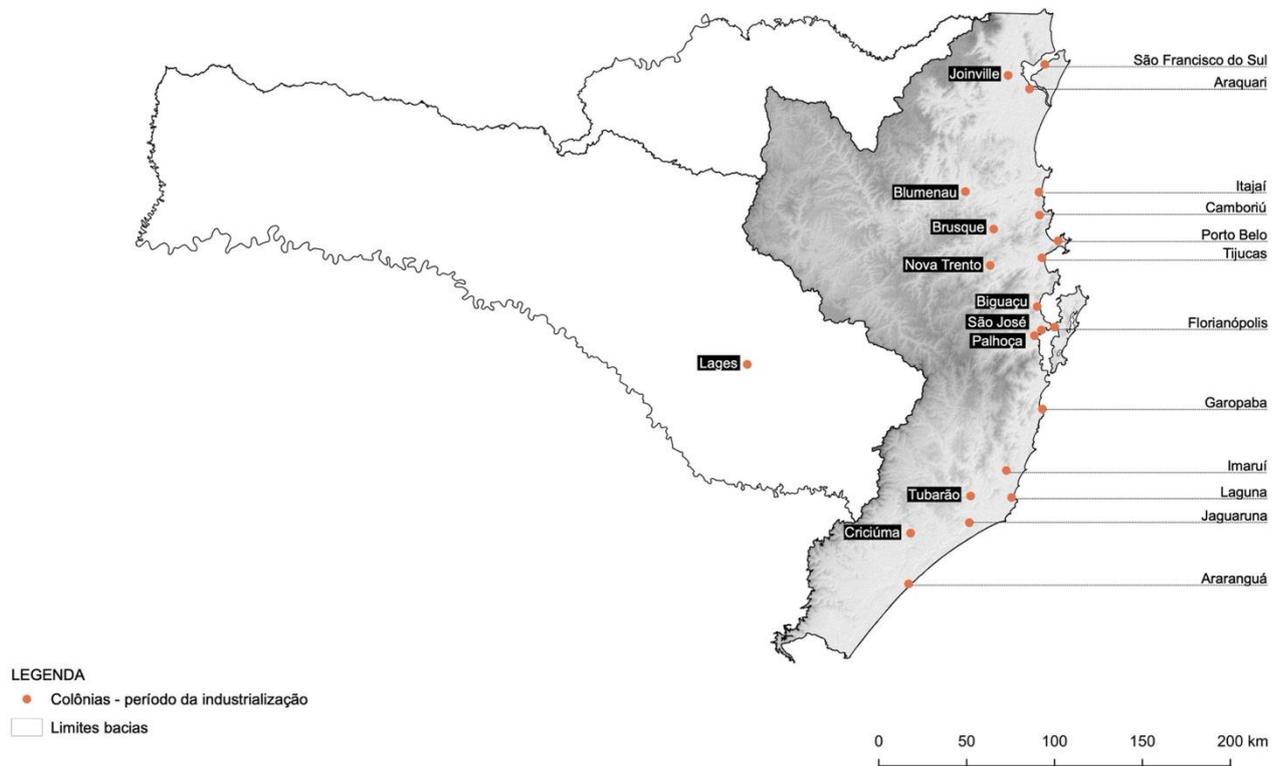


Fig. 03 A rede urbana catarinense durante o período migratório, no início do século XX. Fonte: elaboração própria sobre bases cartográficas do IBGE. Adaptação de mapa estadual (ano 1907) que consta no livro “A colonização de Santa Catarina”, de Walter Piazza (1989).

4.3. O período pós-industrial

Na década de 1970, a vertente Atlântica era constituída por cidades polos de médio porte. Sobressaem, nesse contexto, os municípios de Florianópolis, Joinville, Blumenau, Criciúma e Tubarão. Em relação à rede urbana estadual, apenas Lages, localizada fora da vertente Atlântica, apresentava o mesmo porte das principais cidades da vertente Atlântica, com uma população de 128.728 habitantes em 1970, o que lhe assegurava a segunda posição do estado em número de habitantes.

No quadro 01 consta a população e as atividades econômicas predominantes das principais cidades da vertente Atlântica em 1970. Observa-se que, enquanto a urbanização brasileira se transformava através da metropolização de algumas capitais – principalmente aquelas dos estados mais populosos e ricos economicamente – viabilizando a concentração de uma população urbana expressivamente superior em relação às cidades interioranas, em Santa Catarina não ocorre a absorção demográfica exercida unicamente pela capital Florianópolis. Ao invés disso, a urbanização é regida por uma estrutura organizacional multipolarizada, ou seja, com a presença de cidades que articulavam o desenvolvimento da sua hinterlândia, sem que se tornassem substancialmente mais influentes econômica e demograficamente em relação às outras cidades de mesma importância.

Quadro 01. Principais cidades da vertente Atlântica no início do período pós-industrial, em 1970.

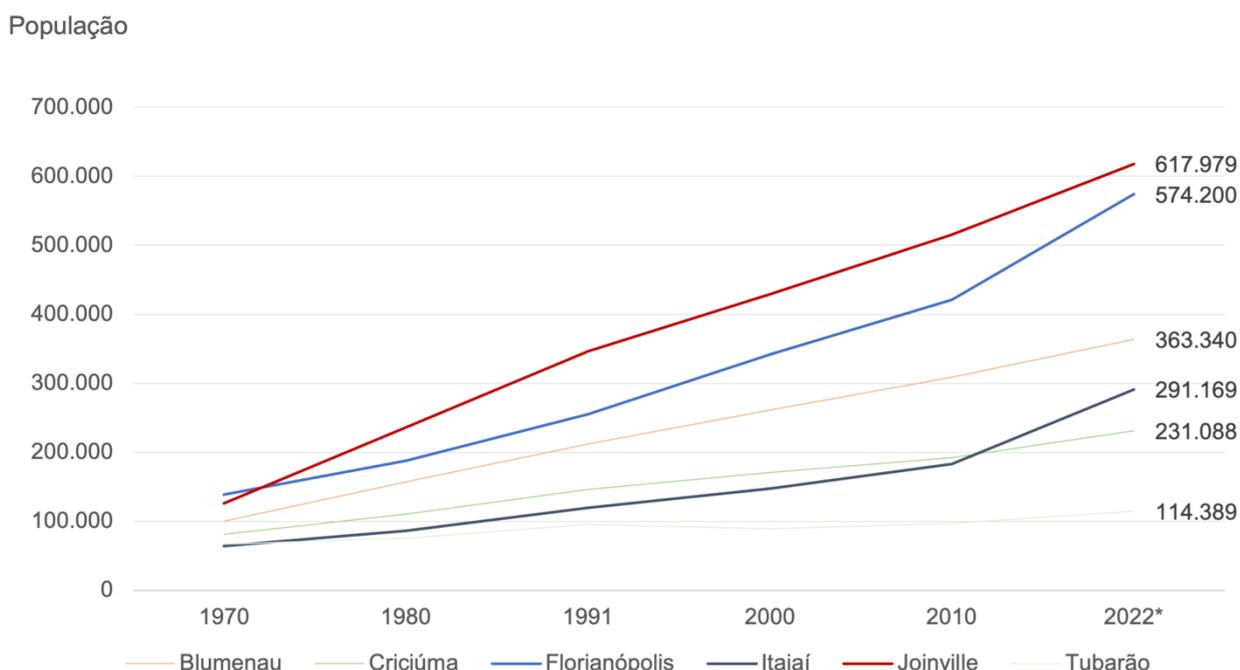
Posição em SC	Município	População (1970)	Principais características econômicas
1ª	Florianópolis	138.337	Atividades administrativas e setor terciário
3ª	Joinville	126.058	Principal polo industrial do estado
4ª	Blumenau	100.275	Indústria têxtil e tecnologia
5ª	Criciúma	81.452	Exploração de carvão e indústria cerâmica
6ª	Tubarão	66.876	Exploração de carvão, siderurgia e produção de energia (termelétrica)
7ª	Itajaí	63.839	Atividades logísticas e portuárias

Fonte: elaboração própria a partir de dados do censo 1970 (IBGE, 1970).

Conforme demonstra o gráfico 01, é possível identificar um expressivo crescimento demográfico das principais cidades da vertente Atlântica a partir de 1970. Isso se dá, principalmente, por dois aspectos: em um primeiro momento pela industrialização do estado de Santa Catarina, especialmente nas cidades de Joinville, Blumenau e Criciúma; em um segundo momento, pela urbanização turística que se intensificou no século XXI, onde apontam Itajaí e Florianópolis.

Todas as cidades mencionadas (à exceção de Tubarão), que em 1970 possuíam população inferior a 150 mil habitantes, passam a ter mais de 200 mil habitantes em 2022, conforme os dados preliminares do Censo demográfico. As mais populosas, Joinville e Florianópolis, superaram a marca dos 500 mil habitantes, com 617.979 e 574.200 habitantes, respectivamente (IBGE, 2022).

Gráfico 01. Crescimento demográfico absoluto nas principais cidades da rede urbana da vertente Atlântica a partir de 1970.



Fonte: elaboração própria com bases nos dados censitários de 1970, 1980, 1991, 2000, 2010 e 2022* (dados preliminares) do IBGE.

5. A rede urbana contemporânea e a metropolização do eixo Itajaí-Florianópolis

A rede urbana contemporânea apresenta alguns sistemas urbanos conurbados, os quais têm como cidades principais, conforme a classificação do IBGE (2020), Florianópolis, classificada na hierarquia urbana como “metrópole”; Blumenau, Criciúma, Itajaí e Joinville, classificadas como “capitais regionais B”. Nessa classificação, as metrópoles e as capitais regionais são subdivididas em três níveis hierárquicos (do maior para o menor): grande metrópole nacional, metrópoles nacionais e metrópoles e capitais regionais nível “A”, “B” e “C”.

As aglomerações destacadas na figura 04 (delimitadas pela mancha urbana da cidade-polo e das cidades que se encontram conurbadas a elas) são as mais populosas, concentram os principais fluxos econômicos e possuem o maior Produto Interno Bruto do Estado de Santa Catarina. A organização espacial, portanto, corrobora que os fatores históricos têm favorecido a manutenção de uma rede urbana multipolarizada e concentrada na porção leste e nordeste do estado.

Santa Catarina
Principais aglomerações urbanas

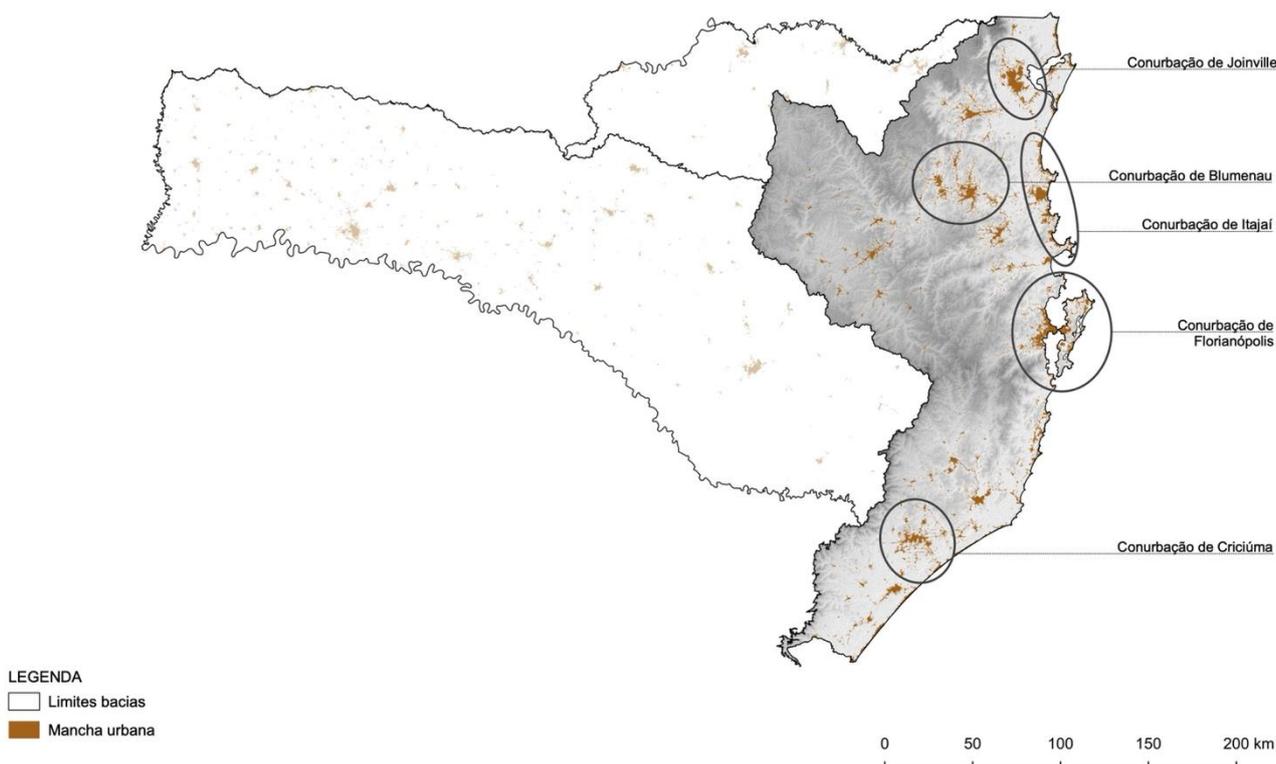


Fig. 04 Principais aglomerações urbanas da vertente Atlântica em 2022. Fonte: elaboração própria sobre bases cartográficas do IBGE.

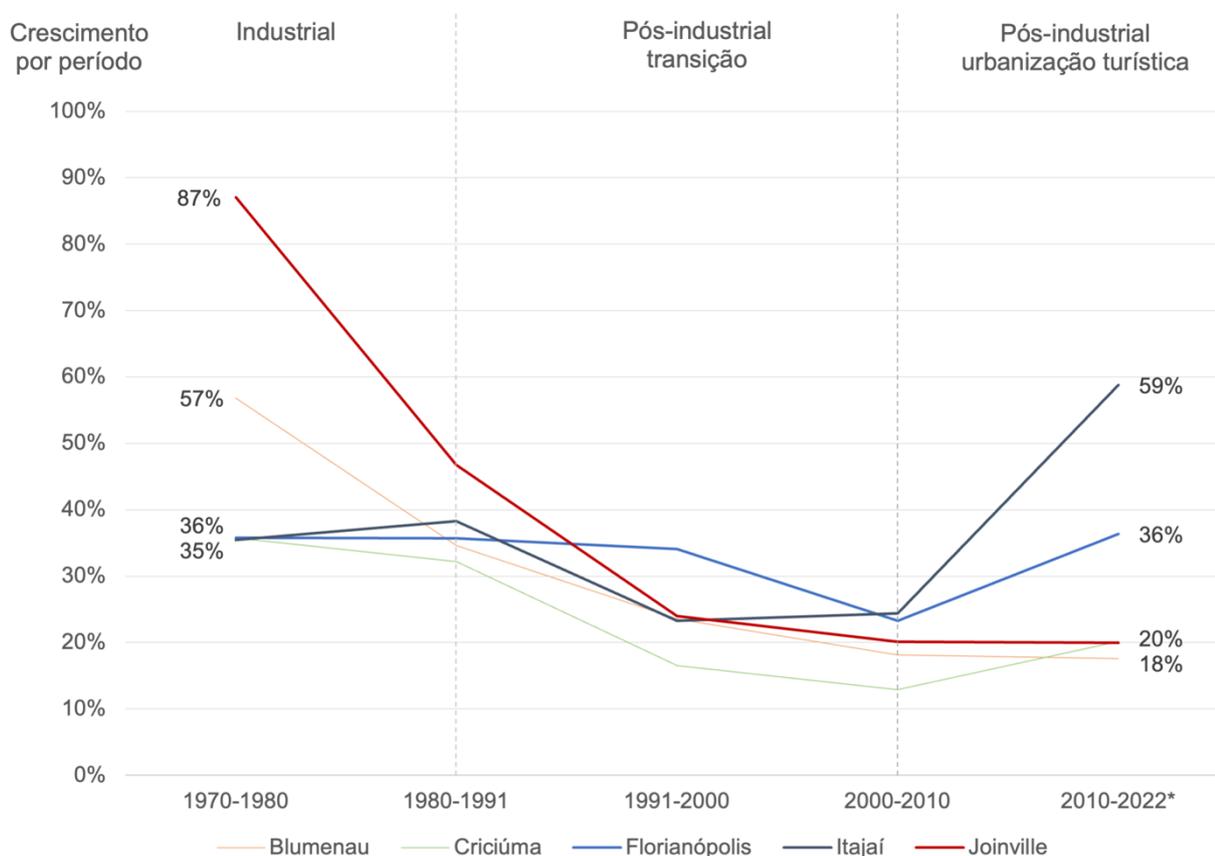
Em relação ao crescimento demográfico, Blumenau e Joinville, predominantemente industriais, apresentaram os maiores índices até 1970, enquanto Florianópolis e Itajaí, que permaneciam com crescimento estável entre 1970 e 2010, cresceram substancialmente a partir de 2010. Criciúma, por fim, dado ao seu isolamento geográfico em relação às demais cidades, possui um padrão de crescimento distinto da estrutura nordeste e central da vertente Atlântica.

Nas cidades litorâneas do eixo, a urbanização turística definiu novos papéis e novas responsabilidades ao governo (Sugai, 2002). A articulação entre os agentes produtores do espaço, principalmente o Estado, os promotores imobiliários e proprietários fundiários (Corrêa, 1995), viabilizaram o *marketing* para atrair novos moradores e infraestrutura urbana para a criação de reservas de terra destinadas ao mercado imobiliário.

No gráfico 02 é possível observar que o aumento populacional das cidades litorâneas se converteu em uma tendência para as próximas décadas, onde o movimento migratório para as localidades que compõem o eixo turístico do estado (Itajaí-Florianópolis) é priorizado em relação ao eixo de caráter industrial (Blumenau-Joinville). Essa dinâmica pode ser explicada por algumas mudanças no contexto socioeconômico. Em primeiro lugar, a tecnologia da informação está redefinindo as dinâmicas do trabalho e dos trabalhadores (Castells, 1999). A possibilidade de trabalho remoto, por exemplo, faz com que profissionais que tenham opção de morar “mais próximos à natureza”, como em cidades à beira mar, que agregam simultaneamente qualidades da paisagem ambiental e serviços oferecidos pelos grandes centros urbanos. Em segundo lugar, o aumento das

viagens e a necessidade de movimento de uma sociedade na qual a distância não parece demasiadamente importante (Bauman, 1999), fizeram com que os movimentos migratórios se intensificassem em direção aos lugares que, dentro do senso comum, é possível obter melhores condições de vida.

Gráfico 02. Taxas de crescimento demográfico por década das principais cidades da rede urbana da vertente Atlântica em 2022.



Fonte: elaboração própria com bases nos dados censitários de 1970, 1980, 1991, 2000, 2010 e 2022* (dados preliminares) do IBGE.

5.1. O eixo urbano Itajaí-Florianópolis e suas características espaciais

A rede urbana do eixo Itajaí-Florianópolis é composta por 17 municípios e apresenta uma população de 2.139.536 habitantes (IBGE, 2022). As cidades são economicamente diversas, com destaque para Itajaí nas atividades portuárias e industriais, Balneário Camboriú nas atividades turísticas e Florianópolis como sede administrativa, polo turístico, tecnológico e de serviços. A expansão do eixo Itajaí-Florianópolis tem se deparado com barreiras geográficas, o que leva a uma ocupação fragmentada do território. Em síntese, organiza-se com base na seguinte estrutura:

- Dois núcleos urbanos, ao norte constituído pela capital regional Itajaí e cidades do entorno e ao sul pela metrópole Florianópolis e cidades do entorno (figura 05);
- Um vazio urbano que separa esses dois conjuntos, na região da planície quaternária onde se localiza as cidades de Tijucas e Governador Celso Ramos;



Fig. 05 Vista das cidades de Balneário Camboriú, pertencente ao núcleo Itajaí (acima) e Florianópolis (abaixo), consideradas as principais cidades turísticas do estado de Santa Catarina. Fonte: acervo dos autores.

A figura 06 demonstra dois momentos da urbanização. Ao longo de quase quatro décadas, observa-se que o crescimento da mancha urbana tem ocorrido simultaneamente em direção à costa, ocupada pela população de mais alta renda, e ao longo da BR-101, onde geralmente tem se instalado estabelecimentos de grande porte (*shoppings*, indústrias, atividades logísticas, etc.) e conjuntos residenciais de baixa renda. A BR-101 também conecta as cidades do eixo e dá acesso a outras capitais brasileiras, podendo ser considerada a via estruturadora da metrópole em formação.

Eixo Itajaí-Florianópolis Expansão urbana



LEGENDA

- Rodovias federais e estaduais
- BR-101
- Mancha urbana - 1985
- Mancha urbana - 2022

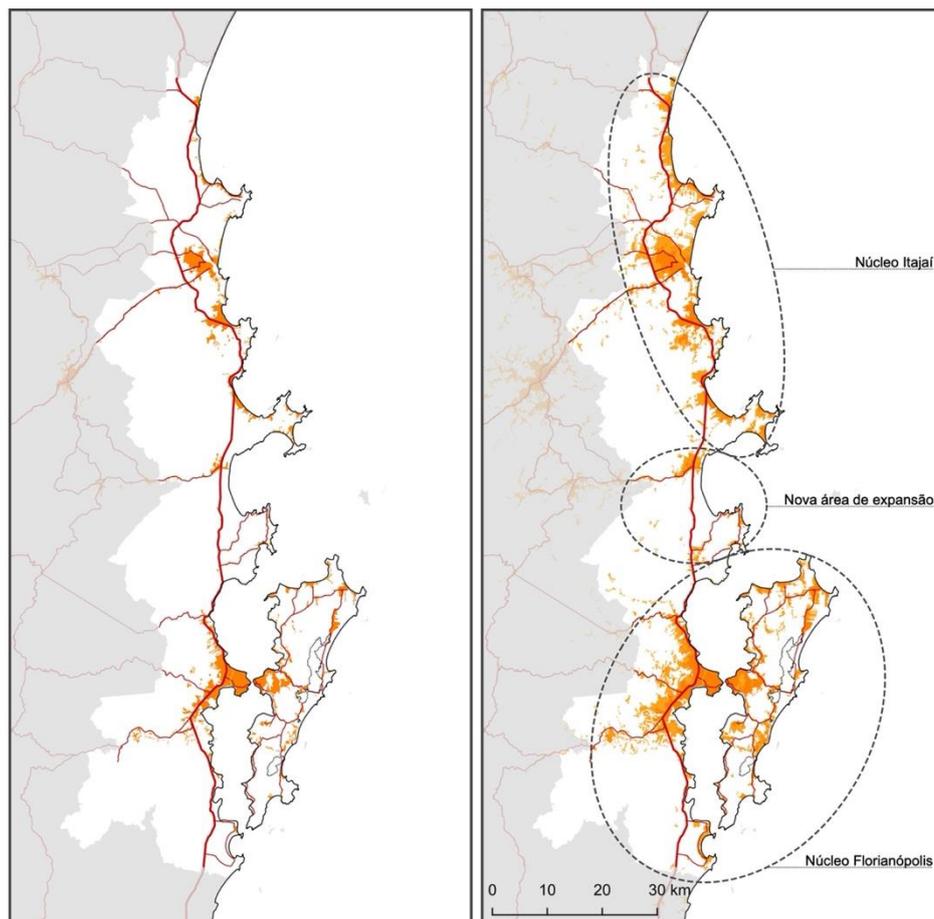


Fig. 06 Comparação da mancha urbana no eixo Itajaí-Florianópolis (1985-2022). Fonte: elaboração própria sobre bases cartográficas do IBGE e imagens históricas do Google Earth (1985 e 2022).

5.1.1. O núcleo de Itajaí

A figura 07 indica o núcleo de Itajaí. A contiguidade da mancha urbana dessa região é interrompida apenas pela presença de limites geográficos, como morros, rios, encostas, etc. Dez municípios compõem o conjunto: Barra Velha, Balneário Piçarras, Penha, Navegantes, Itajaí, Balneário Camboriú, Camboriú, Itapema, Porto Belo e Bombinhas.

Além de Itajaí, polo das atividades industriais e logísticas, destaca-se a cidade de Balneário Camboriú, considerada uma das principais cidades turísticas do estado. Balneário Camboriú também apresenta intensa verticalização, sendo a cidade onde se constroem os edifícios mais altos do país. Mais recentemente, Itapema e Porto Belo têm reproduzido esse modelo de urbanização. Nessa região, a verticalização se tornou elemento marcante na paisagem urbana.

A rodovia BR-101, que promove o crescimento, também acentua a segregação espacial. Em localidades em que a rodovia se encontra próximas às praias, como em Balneário Camboriú e Itapema, o lado litorâneo é ocupado pelos mais ricos, enquanto o lado oposto da rodovia é ocupado pelos mais pobres. Além dos limites físicos, a emancipação de Balneário Camboriú do município de Camboriú, em 1964, ratifica institucionalmente a separação entre o litoral rico e o interior pobre.

A posição geográfica da cidade de Itajaí é economicamente estratégica, uma vez que apresenta interface com os diversos setores econômicos em escala regional e nacional. É conectada pela BR-101 com Florianópolis, ao sul, Curitiba (capital do estado do Paraná) e Joinville (principal polo industrial de Santa Catarina), ao norte. Outra importante rodovia é a BR-470, que faz a conexão com Blumenau e com as demais cidades interioranas, a oeste.

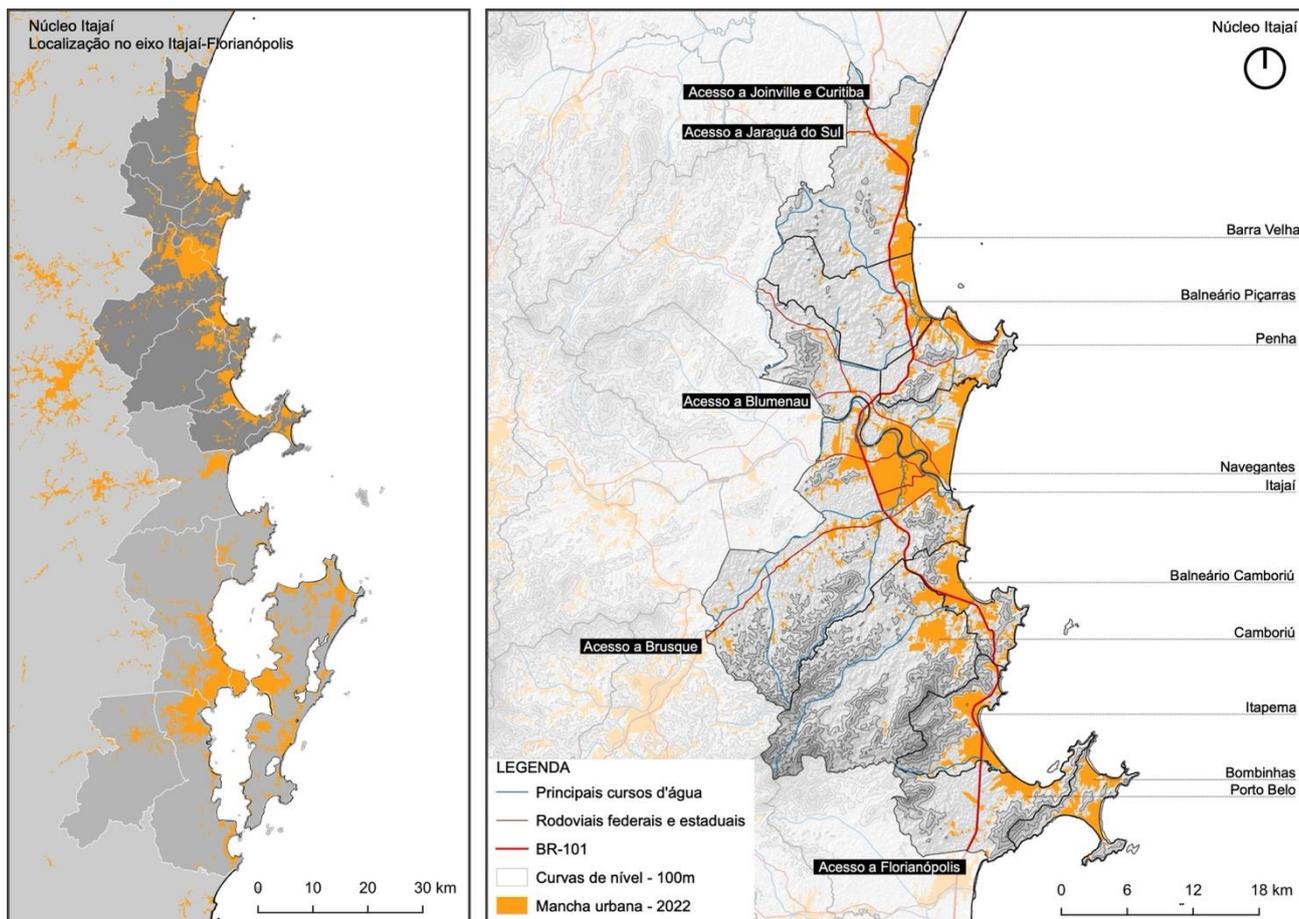


Fig. 07 Localização e espacialidade do núcleo Itajaí. Fonte: elaboração própria sobre bases cartográficas do IBGE.

5.1.2. O núcleo de Florianópolis

O núcleo urbano de Florianópolis é composto pelas cidades de Florianópolis, São José, Palhoça, Biguaçu e Santo Amaro da Imperatriz. O destaque de Florianópolis se dá pelo posto de capital e principal cidade turística do estado, além de ter se tornado polo tecnológico nas últimas décadas.

O conjunto, como observado na figura 08, desenvolve-se por duas porções territoriais: a primeira, com mancha urbana contígua formada pelas cidades de Biguaçu, São José, Palhoça, Santo Amaro da Imperatriz e parte de Florianópolis; a segunda, formada pela Ilha de Santa Catarina, onde se situa a maior porção de Florianópolis, que é caracterizada por um tecido urbano fragmentado em função da sua extensão territorial, das condições complexas do sítio geográfico e pelo predomínio de ecossistemas frágeis que inviabilizam assentamentos urbanos.

As interfaces da aglomeração de Florianópolis com a rede urbana estadual e nacional são diversas. A BR-101 dá acesso a Itajaí (região portuária) e Balneário Camboriú (polo turístico), ao norte, Criciúma e Tubarão (polos industriais), Imbituba (região portuária) e Porto Alegre (capital do estado do Rio Grande do Sul), ao sul. Para o oeste, a BR-282 conecta o aglomerado com grandes centros produtivos e circuitos turísticos do interior do estado.

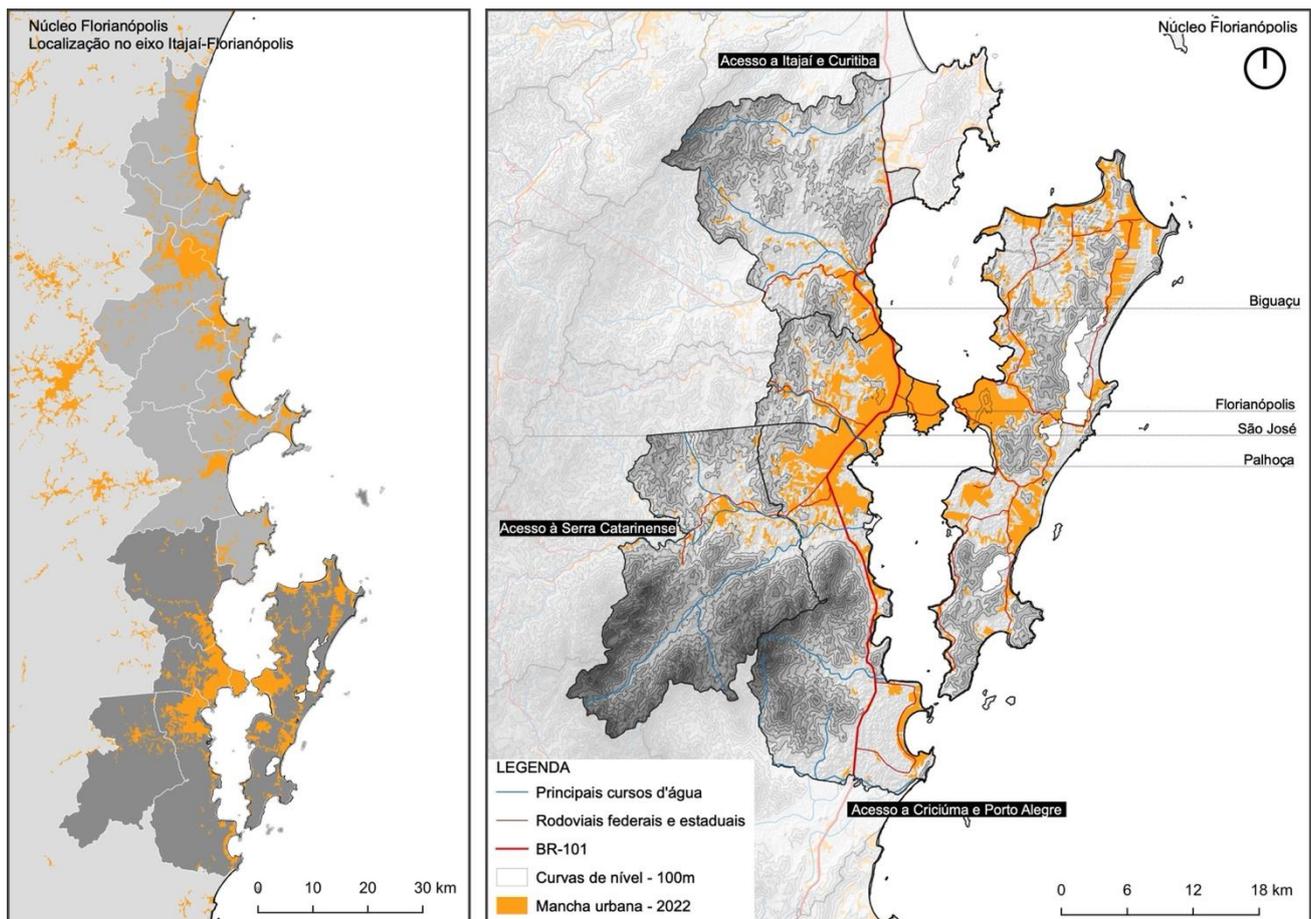


Fig. 08 Localização e espacialidade do núcleo Florianópolis. Fonte: elaboração própria sobre bases cartográficas do IBGE.

5.1.3. As áreas de expansão entre Itajaí e Florianópolis

Apesar do crescimento simultâneo de Itajaí e de Florianópolis, a distância geográfica fez com que a expansão urbana e o desenvolvimento turístico ocorressem de modo menos intenso em regiões distantes dos dois núcleos principais. No entanto, é possível observar, mais recentemente, um processo de ocupação dos vazios situados entre as duas cidades, concentrado no município de Tijucas e na região de Governador Celso Ramos junto à BR-101.

Nas extensas planícies quaternárias ali existentes passam, cada vez mais, a se instalarem estabelecimentos industriais, logísticos, comerciais e de serviços, numa escala de abrangência que avança muito além daquelas dos municípios ali localizados. Além disso, loteamentos residenciais de grande porte têm surgido, originando tipologias urbanas bastante distintas dos núcleos urbanos preexistentes. A continuidade desse processo levará, cada vez mais, ao preenchimento dos vazios aí situados, acarretando, inevitavelmente, em um processo de conurbação entre as aglomerações de Itajaí e Florianópolis, fato que reforça sobremaneira a hipótese de metropolização em toda a extensão do eixo urbano aqui descrito.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A leitura histórica permitiu a compreensão das características da urbanização ao longo dos períodos colonial, industrial e pós-industrial, demonstrando uma priorização da ocupação litorânea na vertente Atlântica. A urbanização turística, fenômeno que se inicia na década de 1970, é marcada pela diminuição das atividades industriais, paralelamente ao acentuado crescimento demográfico das cidades costeiras entre Itajaí e Florianópolis, com avanço significativo da mancha urbana, em um processo de metropolização conduzido prioritariamente por estes dois núcleos urbanos.

Espacialmente, o eixo Itajaí-Florianópolis se organiza por estruturas urbanas costeiras preexistentes, às quais se somam aquelas de caráter predominantemente turístico. Este crescimento é especialmente marcante com a consolidação da BR-101 como eixo estruturador da região, em cujas margens passam a se localizar diversos estabelecimentos comerciais, industriais e logísticos. A complementaridade das atividades, somada à intensificação dos fluxos, do processo de urbanização turística, da conexão entre as cidades existentes e do aumento da contiguidade entre os diferentes tecidos urbanos dão propriedade para caracterizar o eixo Itajaí-Florianópolis como uma metrópole em formação, cuja forma linear e binucleada denota um atributo espacial bastante específico no contexto brasileiro.

É fundamental, contudo, que as taxas de crescimento demográfico atuais perdurem por mais tempo para se garantir que de fato estamos tratando de uma metrópole consolidada. Também são necessários dados adicionais relacionados ao perfil socioeconômico, populacional, de fluxos de pessoas e mercadorias para que a classificação de metrópole seja validada. Independentemente da classificação, as análises deste artigo abrem espaço para a discussão acerca do acentuado crescimento da região, que tem se deparado com questões ambientais cada vez mais relevantes nas políticas de uso e ocupação do solo. Ademais, os impactos socioambientais de um sistema metropolitano sobre regiões de fragilidade ambiental colocam em risco o desenvolvimento sustentável, a qualidade de vida da população residente e, paradoxalmente, a força motriz do crescimento urbano: o turismo.

BIBLIOGRAFIA

Ascher, F. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris: Editions Odile Jacob.

Baudrillard, J. (1995). *A sociedade de consumo*. Lisboa: Edições 70.

Bauman, Z. (1999). *La globalización. Consecuencias humanas*. México: Fondo de Cultura Económica.

Bueno, A. P. (2006). *Patrimônio paisagístico e turístico na Ilha de Santa Catarina: a permanência da paisagem no desenvolvimento sustentável da atividade turística*. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo. São Paulo: FAUUSP.

BUENO, A. P.; REIS, A. F.; SABOYA, R. T. (2017). Continuidades e descontinuidades urbanas à beira-mar: uma leitura da Área Conurbada de Florianópolis. Em AYRTON BUENO, ALMIR REIS E RENATO SABOYA (Org.), *Sintaxe Catarina* (145-180). Florianópolis: Editora UFSC.

Castells, M. (1999). *A sociedade em rede*. Volume 1. 8a ed. São Paulo: Paz e Terra.

Corrêa, R. L. (1995): *O espaço urbano*. 3a ed. São Paulo: Editora Ática. — (2006). *Estudos sobre a rede urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

CORRÊA, R. L. (2011). *Perspectivas da urbanização brasileira - uma visão geográfica para o futuro próximo*. Em ELSON PEREIRA e LEILA DIAS (org.), *As Cidades e Urbanização no Brasil: passado presente e futuro* (17-20). Florianópolis: Editora Insular.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2020). *Regiões de influência das cidades*. Rio de Janeiro: IBGE. — (2022). *Censo Demográfico 2022*. Rio de Janeiro: IBGE.

Lefebvre, H. (2022). *La revolución urbana*. 2a ed. Madrid: Alianza editorial.

PATRICK MULLINS (1991). *Tourism Urbanization*. *International Journal of Urban and Regional Research*, 15 (3), 326-342.

- Pereira, A. Q. (2014). A urbanização vai à praia: Vilegiatura Marítima e Metrópole no Nordeste do Brasil. Fortaleza: Edições UFC.
- Reis, A. F. (2012). Ilha de Santa Catarina: permanências e transformações. Florianópolis: Editora UFSC.
- RICARDO PAIVA, A. (2013). Sobre relação turismo e urbanização. Pós, 20 (16), 126-145.
- Rubio, M. V. (1986). "Turismo y territorio: ideas para una revisión crítica y constructiva de las prácticas espaciales del turismo". Estudios Turísticos, 90, 47-57.
- SALVADOR CLAVÉ, A. (1998). La urbanización turística. De la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística. Documents d'Anàlisi Geogràfica, 32, 17-43.
- Santos, M. (1993). A urbanização brasileira. São Paulo: Hucitec.
- SOSTIZZO, I. (2011). A questão urbana de Santa Catarina. Em ELSON PEREIRA e LEILA DIAS (org.), As Cidades e Urbanização no Brasil: passado presente e futuro (229-250). Florianópolis: Editora Insular.
- Sposito, E. S. (1997). Cidade, urbanização, metropolização. Presidente Prudente: UNESP.
- Sugai, M. I. (2002). Segregação silenciosa: investimentos públicos e distribuição socioespacial na Área Conurbada de Florianópolis. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo. São Paulo: FAUUSP.
- Vera, J. F. et al. (1997). Análisis territorial del turismo. Barcelona: Ariel Geografía.
- Villaça, F. (1998). Espaço intraurbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel.