

FLORIANÓPOLIS METROPOLITANA: HISTÓRIA E ASPECTOS ATUAIS

Hoyêdo Nunes Lins¹

Resumo: Modernidade rima com urbanização, pois o crescimento industrial sob o capitalismo nutriu a ampliação das cidades. Magnetizando pessoas e atividades, essa expansão cevou processos de formação de metrópoles mediante movimentos de conturbação, seus habitantes passando a compartilhar um mesmo *continnum* urbano segmentado em termos políticos e administrativos. No Brasil, vários desses processos ocorreram no século XX, e seu dinamismo e amplitude exacerbaram-se a partir dos anos 1970. A área da capital de Santa Catarina não foi refratária, sendo este o foco do presente estudo, que apresenta e analisa o respectivo percurso de metropolização e discute a seu respeito questões básicas geralmente observadas em estruturas dessa natureza.

Palavras-chave: Florianópolis. História. Conurbação. Metropolização. Segregação.

METROPOLITAN FLORIANÓPOLIS: HISTORY AND PRESENT FEATURES

Abstract: Modernity means urbanization, one might say, as industrial growth under capitalism attracts people and economic activities, thereby fuelling the expansion of cities. Processes of metropolises formation, by which institutionally independent spaces spread and interpenetrate, are then promoted, their inhabitants and activities sharing a same though segmented, in political and administrative terms, urban *continnum*. Brazil witnessed movements of this kind along the 20th century, and with increasing dynamism and scope mainly from the 1970s onwards. The area of Florianópolis, Santa Catarina's capital, was not spared, and that is the subject of this article, which presents and analyzes that metropolisation process and discusses some related issues generally associated with this type of structure.

Key-words: Florianópolis. History. Conurbation. Metropolisation. Segregation.

FLORIANÓPOLIS METROPOLITANA: HISTORIA Y ASPECTOS ACTUALES

Resumen: La modernidad está relacionada con la urbanización, ya que el crecimiento industrial bajo el capitalismo impulsó la expansión de las ciudades. Esta expansión, atrayendo personas y actividades, fomentó procesos de formación de metrópolis a través de movimientos de conurbación, con sus habitantes compartiendo un mismo continuo urbano, segmentado política y administrativamente. En Brasil, varios de estos procesos ocurrieron en el siglo XX, con un dinamismo y una amplitud que se intensificaron a partir de la década de 1970. El área de la capital de Santa Catarina no fue ajena a estos procesos, siendo este el foco del presente estudio, que presenta y analiza su trayectoria de metropolización y discute cuestiones fundamentales generalmente observadas en estructuras de esta naturaleza.

Palabras-clave: Florianópolis. Historia. Conurbación. Metropolización. Segregación.

¹ Universidade Federal de Santa Catarina, Programas de Pós-Graduação em Economia e em Relações Internacionais, Florianópolis, Brasil, hoyedo.lins@ufsc.br, <https://orcid.org/0000-0002-1825-0097>

Introdução

Não se exagera ao postular que a história da modernidade se confunde com a da urbanização. Processos de expansão urbana impelidos pelo crescimento industrial ocorreram em vários países, e as cidades, destinos recorrentes na geografia das migrações, exibiram tendência ao adensamento e à ampliação ao longo do tempo. Diversos foram os fatores subjacentes, porém relacionaram-se frequentemente à economia e também à própria dinâmica urbana.

No bojo dessa evolução, a forma metropolitana erigiu-se em paisagem e estrutura dominantes em diversas realidades. Vinculadas a dinâmicas de conurbação, pelas quais espaços urbanos independentes se ampliam, espraiam e interpenetram, metrópoles significam superfícies comparativamente grandes cujos habitantes e atividades compartilham um mesmo *continuum* espacial segmentado em termos políticos e institucionais (administração pública, aparato legislativo).

O Brasil apresentou múltiplos e intensos processos de formação de metrópoles pelo menos desde meados do século XX, uma escalada que se encorpou ainda mais a partir dos anos 1970. A capital de Santa Catarina, desdobrada entre a ilha do mesmo nome e o continente, não ficou à margem: como no município sede, unidades vizinhas registraram aumento populacional e adensamento que plasmaram um tecido urbano praticamente unificado em alguns segmentos da área sob influência de Florianópolis.

Essa área é o objeto deste estudo, de perfil ensaístico e baseado em pesquisa bibliográfica e documental. Pretende-se descrever a sua formação, o que demanda um olhar sobre o processo histórico de ocupação e expansão, e sublinhar o percurso cumprido desde meados do século XX. Também se objetiva realçar alguns aspectos e problemas específicos da atual forma metropolitana, institucionalizada com a criação da Região Metropolitana da Grande Florianópolis e exigentes de encaminhamentos na escala metropolitana, sob cooperação intermunicipal e interinstitucional.

Inicia-se com abordagem de cunho teórico e histórico sobre a formação de grandes superfícies urbanas. Depois se focaliza a história da região, referindo à sua

moldagem progressiva. Posteriormente examinam-se e discutem-se aspectos da atualidade metropolitana, ao que se seguem algumas considerações finais.

Metrópoles e metropolização: reconhecendo o terreno do debate

É quase trivial dizer que a metrópole é uma forma urbana. Seu florescimento como tal seria o corolário de longos processos, permeados por relações entre cidades e seus entornos. Esses vínculos são históricos: como diz Braudel (1995, p. 461), “Todas as cidades do mundo, a começar pelas do Ocidente, têm os seus bairros periféricos. Não há árvores vigorosas sem rebentos no pé, não há cidades sem arrabaldes.” Isso é verdade mormente em cidades de maior porte: “Obrigatoriamente, a certa distância dos grandes centros, surge a pequena cidade [...] uma grande cidade implica necessariamente uma auréola de cidades secundárias [...]” (Op cit., p. 462).

Os movimentos da economia geralmente comandam essas relações. A cidade é sempre um mercado para as atividades da vizinhança, envolvendo alimentos e matérias primas, e isso indica a sua importância para as práticas rurais. Jacobs (1970, p. 41, nossa tradução) chega a afirmar que “A produção rural é literalmente a criação do consumo da cidade.” Mas a dependência é recíproca, pois a vida urbana seria impraticável sem essas interações. É sugestiva a impressão de Bastiat (1851, p. 142, nossa tradução) sobre a Paris de meados do século XIX: “Entrando em Paris, que vim visitar, eu me dizia: há aqui um milhão de seres humanos que morreriam em poucos dias se fornecimentos de toda natureza não fluíssem para essa vasta metrópole.”

Uma perspectiva histórica ampla enriquece a apreciação das relações entre meios urbanos e seus entornos, que diferem com os tipos de cidade e os períodos.

Na Antiguidade remota, essas relações seriam rarefeitas, pois “Toda cidade tinha grande zelo pela sua *autonomia* [...]” (Coulanges, 2004, p. 225) em matéria religiosa, governamental e política, razão pela qual “O isolamento era a lei [...]” (Ibid). Tucídides (1987, p. 90) escreveu que na antiga Ática, região da Grécia sob a influência de Atenas, “[...] os habitantes estavam espalhados em povoados, cada um tendo o seu pritaneu e seus magistrados. Salvo em caso de guerra eles não se reuniam [...] com o rei [...]; cada povoado se governava e se reunia em assembleia isoladamente.”

Na chamada Antiguidade Clássica, a percepção era outra. Para Aristóteles (1985, p. 1327a), mostrava-se essencial uma comunicação desimpedida entre a cidade e sua adjacência. O foco principal era a proteção, mas “[...] outro fator é fazê-la facilmente acessível ao recebimento dos frutos do solo de seu território, e igualmente madeiras e quaisquer outros produtos disponíveis na região.” Platão (1997, p. 56), de sua parte, considerava “[...] impossível fundar uma cidade num local onde não houvesse necessidade de importar nada. [...] Haveria, pois, necessidade de outras pessoas que, de outras cidades, trouxessem o que lhe falta.”

Na Idade Média, o comércio de longa distância talvez matizasse o papel das interações próximas, esteios do cotidiano em cidades simbolizadas metaforicamente pela junção da muralha – expressão do poder político e militar – com a praça do mercado – expressão do poder econômico emergente (Castells, 1983). A aparente compreensão de que as comunicações distantes eram mais importantes, pode ter inspirado Maquiavel (1969, p. 67-68), na Florença do século XVI, a postular – sobre como governantes de principados deviam encarar questões de segurança – ser preciso “[...] exortar tais príncipes a fortificarem e a proverem sua cidade, não se preocupando com o território que a contorna.”

A Revolução Industrial impulsionou a urbanização na Europa e cevou o surgimento ou fortalecimento de grandes cidades: “No fim do século XVIII, o que se instala é uma urbanização progressiva que vai acelerar-se no século seguinte.” (Braudel, 1995, p. 510). O vigor do capitalismo industrial robusteceu, de fato, a atratividade das cidades, engrossando contingentes já magnetizados durante o longo processo do que Marx (1982) chamou de “acumulação primitiva”. O afluxo fez crescer a população urbana, cujas áreas de moradia, ao menos nas cidades maiores, transbordaram limites e se projetaram nos espaços próximos, segmentos dos quais praticamente se integraram aos núcleos principais até em termos físicos.

Cabe assinalar a esse respeito a análise de Lefebvre (1974, p. 280, nossa tradução), para quem o capitalismo industrial e o extravasamento socioespacial teriam promovido a “extinção” da cidade como observada historicamente: “A produção industrial e o capitalismo se apropriaram das cidades históricas”, e “A sociedade

inteira se torna urbana. O processo dialético é o seguinte: a cidade – sua negação pela industrialização – sua restituição numa escala muito maior do que outrora, a da sociedade inteira.” (Op cit., p. 205, nossa tradução). Assim, por tecido urbano não se indica “[...] de modo estreito o campo construído nas cidades, mas o conjunto das manifestações do predomínio da cidade sobre o campo.” (Lefebvre, 1970, p. 10, nossa tradução). Daí a cidade aparecer como “fenômeno econômico” (Rémy, 1966) e ser o “[...] fato da concentração da população, dos instrumentos de produção, do capital, dos prazeres e das necessidades [...]” (Marx; Engels, 1974, p. 93).

Claro que os mecanismos do mercado imobiliário sempre atuaram, como apontou Engels (1988) sobre a questão habitacional nessas cidades. Observação de Benjamin (2006, p. 49) sobre a capital francesa, retratando situação da segunda metade do século XIX, informou que “O aumento dos aluguéis impele o proletariado para os subúrbios. Com isso, os bairros de Paris perdem sua fisionomia própria. Surge o ‘cinturão vermelho’ operário.” Também Eça de Queirós estampou esse aspecto ao narrar o percurso de personagens de um de seus romances em visita à Basílica de Sacré-Coeur, então em construção (desde 1875) em Montmartre, ao norte de Paris: passou-se por “[...] bairros estreitos e íngremes, de uma quietação de província, com muros velhos fechando quintalejos rústicos [...]” (Queirós, 2012, p. 132).

O século XX assistiu ao efetivo impulso da forma metropolitana. Sobre os Estados Unidos, Jacobs (2001, p. 241) informou no início dos anos 1960 que “[...] a população das regiões metropolitanas (cidades centrais com subúrbios e cidades-satélites) continuou a se expandir, a ponto de atualmente representar 97 por cento do aumento total da nossa população”. Quase ao final daquele século, esse dinamismo fez Fishman (1991, p. 50) afirmar, sobre o que seria a “nova” cidade estadunidense, que “[...] as periferias substituíram os centros urbanos como focos centrais de nossa civilização”. Na Europa, desde o alvorecer desse século registrava-se nas grandes cidades alvoroço que Simmel (2005) descreveu como intensificação da vida nervosa. O contexto era de mudanças nas estruturas urbanas que incluíam uma crescente suburbanização, impelida pela expansão e melhoria dos sistemas de transporte (sobretudo de massa, mas igualmente individual).

Também na América Latina e no Brasil o século XX registrou progressiva e forte urbanização. Na tipologia de Singer (1973) para tipificar as cidades na história do subcontinente – cidade da conquista, cidade comercial, cidade industrial – essa dinamização constituiu desdobramento da terceira modalidade (cidade industrial), embora as várias experiências tenham exibido particularidades conforme as histórias dos respectivos países. No Brasil, o binômio urbanização-industrialização se traduziu desde os anos 1950 em sistema urbano complexo e crescentemente heterogêneo, sobressaindo intensos e consequentes processos de formação de metrópoles e de surgimento ou crescimento de cidades em diversas regiões, com persistente segregação socioespacial interna e “periferização” (Faria, 1991).

Nas últimas décadas, a globalização tem rimado com mudanças urbanas que ensejam o uso recorrente do termo metropolização. Para Santos (1990), de fato, a metropolização, sobretudo no Terceiro Mundo, é coetâneo da globalização. Mas dizer metropolização não significa indicar somente o crescimento e a multiplicação de espaços metropolitanos. Segundo Lencioni (2017, 2020), o termo aponta algo qualitativamente distinto da simples escala.

[...] só nas últimas décadas do século XX, no âmbito da discussão sobre globalização e na percepção de que estava ocorrendo um crescimento territorialmente extensivo das regiões metropolitanas, é que o conceito de metropolização se desenvolve inicialmente restrito às transformações que ocorriam nas regiões metropolitanas, notadamente dizendo respeito ao desenvolvimento de policentralidades, à crescente extensão territorial e à intensificação das conurbações urbanas (Lencioni, 2020, p. 174).

Ganhou terreno o entendimento segundo o qual,

Anunciando o novo na urbanização, a metropolização [...] revela a importância das relações reticulares no conjunto das cidades, redefinindo antigas hierarquias urbanas e fazendo prevalecer as relações de interconectividade social sobre as relações de proximidade física (Lencioni, 2020, p. 173).

Diversas cidades participariam de processos de metropolização sob a globalização. A tecnologia, com os avanços em digitalização, comunicações e organização produtiva, entre outros que estimulam cogitações sobre um pretenso ambiente pós-fordista, perfila-se de corpo inteiro nesse debate, segundo Di Méo

(2010), que fala sobre metropolização em diferentes países (do Norte e do Sul “globais”) e ressalta o problema das desigualdades internas nos espaços envolvidos. A metropolização em contexto de globalização representaria, a rigor, uma nova regionalização do capital, conforme Leopoldo (2020).

Novos desafios se impõem aos atores sociais colhidos pela interpenetração de espaços urbanos e a formação de amplas superfícies integradas. Não é sem reflexos a emergência, para fins práticos, de uma única cidade tendo no seu interior institucionalidades diferentes e próprias e continuidades em termos econômicos, incluindo complementaridades. Os desafios denotam a presença de problemas comuns cuja solução exige medidas coletivas, com mudança na escala institucional das ações tendo-se em vista medidas abrangentes (Savitch, 2007). Deve-se, de fato, assinalar o caráter estratégico da cooperação nas interações intermunicipais e a necessidade de desestimular a competição predatória ao estilo *beggar-thy-neighbour*. O perfil colaborativo, condição para redes de solidariedade e compartilhamento, significa o avesso do que Melo (1996) caracteriza como “hobbesianismo municipal”, em formulação inspirada na ideia do filósofo inglês, de que a condição natural do homem é a “[...] guerra de todos contra todos [...]” (Hobbes, 1997, p. 113).

A formação regional florianopolitana em perspectiva histórica

É de meados do século XVII o início da ocupação com origem extra local do que hoje se apresenta como espaço sob influência direta de Florianópolis. Embora existam registros de passagens pela área desde pelo menos o século anterior, ligadas ao tráfego marítimo no Brasil meridional e a expedições diversas, foi com a criação de uma póvoa na Ilha de Santa Catarina – segundo consta, em 1673, pelo vicentista Dias Velho, com familiares, escravos e indígenas – que uma efetiva presença se fez observar. A experiência, porém, foi interrompida: ataque pirata cerca de quinze anos depois vitimou o fundador, molestou integrantes e provocou abandono, com transferências mormente para Laguna (surgida em 1676).

Depois disso, a Ilha ficou praticamente abandonada por décadas, conforme relatos de viajantes que a visitaram (Ilha..., 1979). Habitavam-na apenas alguns

poucos indivíduos, convivendo com indígenas e praticando caça e pesca, distribuídos esparsamente em áreas à beira mar mais ou menos desbravadas, em enseadas da costa insular ocidental. Marasmo e falta de perspectivas crivavam o cotidiano, um quadro que só em meados do século XVIII acusaria alguma alteração. O contexto maior das mudanças eram os embates entre os Estados ibéricos na disputa por territórios meridionais da América do Sul, um cenário de beligerância que fez Portugal decidir pelo aproveitamento da estratégica posição da Ilha em apoio às suas ações.

Localmente isso significava preparação militar envolvendo força própria e a construção de fortificações para fins defensivos. Assim, adquirindo em 1726 a condição de vila (com o nome de Nossa Senhora do Desterro), a antiga póvoa tornou-se objeto de providências do Estado português que na década seguinte resultaram em estruturas litorâneas formadoras, em seu conjunto, de um verdadeiro sistema de defesa. Uma “povoação militar”, nas palavras de Cardoso (1960), foi como a vila passou a se apresentar, adquirindo condição que não deixou de repercutir em termos demográficos e socioinstitucionais, assim como na economia e na própria “paisagem” urbana e regional.

As medidas lusitanas ressoaram igualmente, e com fortes reflexos na história da área, em importante fluxo migratório oriundo do Arquipélago dos Açores e também da Ilha da Madeira. Isso ocorreu na metade do século XVIII (entre 1748 e 1756, mais ou menos), implicou a transferência de milhares de pessoas e teve como motivo o interesse do Estado português em, de um lado, fortalecer a sua presença ao Sul da colônia brasileira – algo estratégico devido às disputas com a Espanha –, e, de outro, atender demandas de habitantes daquelas ilhas sobre emigrar em busca de melhores condições de vida e reprodução social. De fato, embora, como assinala Rodrigues (2002), se registrasse emigração de portugueses desde o século XV, o movimento de meados do século XVIII exibiu especificidades notadamente na motivação:

A emigração açoriana setecentista foi decisivamente marcada pelo movimento registado em meados do século, direccionado para o Brasil meridional – para Santa Catarina e para o Rio Grande de São Pedro. Com objectivos bem delineados pela coroa, mas, simultaneamente, respondendo às solicitações das gentes das ilhas, que passavam por dificuldades várias, assistiu-se a uma actividade inédita no fluxo

emigratório açoriano para aquelas regiões. Em 1747 encontravam-se inscritos cerca de 8.000 indivíduos, entre casados e solteiros, que correspondiam a 5,25% da população açórica de então. A partir de 1747 estavam, pois, criadas as condições para a saída de inúmeros casais açorianos. (Cordeiro; Madeira, 2003, p. 108).

Para o assunto deste artigo, interessa sobretudo a distribuição desses colonos nos arredores de Nossa Senhora do Desterro. As famílias foram instaladas na Ilha – ao norte, ao sul e a leste do núcleo urbano – e no litoral continental, daí surgindo povoações que depois se tornaram freguesias (tipo de unidade administrativa de origem portuguesa). A criação de novas freguesias, por desmembramentos e reconfigurações, como destacado em IPHAN (2015), resultou em trama de localidades cuja comunicação ocorria basicamente pelo mar, devido à prevalecente condição litorânea desses espaços e à grande precariedade das possibilidades terrestres. Algo como um arquipélago de lugares ganhou forma, na esteira de vários processos de ocupação e expansão, com dia a dia marcado pelas atividades do binômio agricultura-pesca e o importante uso de trabalhadores africanos ou afrodescendentes escravizados (Cabral, 1950; Rosa, 1916; Mamigonian; Bissigo, 2018).

Logo após a Independência do Brasil e a pronta transformação da vila em cidade de Desterro, migrações – muitos alemães – nutriram o dinamismo demográfico e fortaleceram a economia da província, com tradução em núcleos coloniais localizados também no entorno continental da Ilha. Assentamentos dessa natureza vingaram em outras regiões catarinenses, na esteira da iniciativa precursora de colonização alemã em Santa Catarina: em 1829 surgiu São Pedro de Alcântara, mais tarde tornada freguesia, no caminho entre São José e Lages e distante (hoje) cerca de 40 km da capital. Nas décadas posteriores, essa imigração se intensificou e irradiou, gerando outros núcleos; mais ou menos próximas a Desterro, surgiram as colônias de Leopoldina e Santa Isabel, nos anos 1840, de Santa Tereza, nos 1850, e de Terezópolis e Angelina, no começo dos 1860 (Boiteux, 1920; Cabral, 1968).

A multiplicação de colônias, com práticas agrícolas ou, mais amplamente, rurais, significou robustecimento do comércio com a sede da província, tornada capital de estado com a República (1889). Sobre São Pedro de Alcântara, por exemplo,

Cabral (1968, p. 196) afirmou que, “Em 1854, contava com 1.500 habitantes e os seus produtos supriam a Capital.” Mas as comunicações terrestres continuavam problemáticas, na região da capital e na província, refletindo as dificuldades nas condições de transporte impostas pelos desafiantes relevo e cobertura vegetal. Agravava o quadro a perene escassez de recursos públicos, alegadamente um grande (talvez o principal) obstáculo para obras e reparos, algo sempre lamentado e denunciado em discursos oficiais como os disponíveis em *Provincial...* (2024).

Ainda assim, como mencionado, produtos desses núcleos coloniais – e de outros locais próximos – chegavam a Desterro, representando abastecimento e (re)embarques para mercados externos à região e à província (Cabral, 1972). Como o transporte em nível regional era basicamente marítimo, cabe imaginar os espelhos d’água das baías norte e sul singrados por muitas embarcações vindas de (ou indo para) vários pontos das costas insular e continental. Realmente, “[...] estradas – caminhos apenas abertos – ligavam as localidades próximas, mas por elas não se transportava coisa alguma [...]” (Cabral, 1968, p. 165). Motivo básico: “[...] era mais rápido e mais barato fazer o transporte em canoas, para as localidades próximas, dentro das baías, [e] em sumacas, lanchas e iates, para os pontos vizinhos” (Ibid.).

De todo modo, estradas coloniais foram abertas, permitindo interações entre os núcleos. Goularti Filho (2022) registra a ligação, por exemplo, entre Tubarão e Teresópolis, entre Orleans e Anitápolis e entre Tijucas, São João Batista e Nova Trento, em todos os casos com acesso à estrada de São José a Lages. “Portanto, o governo provincial atuava em várias frentes, com abertura e melhorias de estradas. O critério de escolha estava fundado na importância da colonização e na necessidade de ocupar e definir o território” (Op. cit., p. 310).

Gastos foram realizados também em transporte de cabotagem. Nos anos 1840 construiu-se rampa para atracação em local próximo de onde depois seria instalado, em 1851, o (primeiro) Mercado Público da cidade, contíguo à praça da Matriz junto à praia (hoje Praça XV de Novembro, no centro de Florianópolis). Pretendia-se facilitar a chegada e as operações de barcos com pescados e produtos agrícolas oriundos de outros locais da Ilha e também do continente. No início de 1899 foi inaugurado um

novo mercado (utilizado até hoje), em substituição ao primeiro, em área de aterro próxima, a noroeste do centro histórico.

Dessa maneira, faz sentido indicar que o Mercado Público erigiu-se em ponto de convergência de interações com escopo regional. Duas figuras ilustram esse aspecto. A Figura 1 mostra o local do primeiro mercado, no fundo da praça (Foto A), e sugere o seu papel no movimento comercial (Foto B) ao registrar embarcações envolvidas em transporte de mercadorias. A Figura 2 refere-se ao novo mercado. Com estrutura maior e mais imponente (Foto A), melhorada em reformas posteriores, suas instalações reforçaram o histórico papel do Mercado Público como destino de importantes fluxos de produtos, circunstância insinuada na agitação ao lado do prédio captada pela Foto B.

Essa movimentação, que se desdobrou também no século XX, tinha escopo regional e representava alguma integração econômica territorial (produção, comércio) no interior do arco de influência de Desterro (e Florianópolis). A inauguração em 1926 da Ponte Hercílio Luz, sobre o canal do Estreito, estabelecendo uma ligação não marítima entre a Ilha e o continente, há de ter contribuído para o fortalecimento dessa configuração regional escorada em relações comerciais.

Figura 1 – O primeiro Mercado Público de Desterro (de 1851)

A – Localização na extremidade da praça, junto à praia



B – Movimento comercial na fachada voltada à praia



Fonte: Fotos A e B: Pedrollo (2018)

De toda forma, a capital sempre recebeu produtos de origem extralocal (e estrangeira), pelos depoimentos de viajantes que passaram em diferentes períodos (Ilha..., 1979). Permitiam o abastecimento as atividades do porto, que também embarcava, na margem continental do canal do Estreito, sobretudo madeira (ou lenha), e, na insular, mormente farinha de mandioca, entre outros itens (Hübener, 1981). Isso envolvia práticas alfandegárias, na Alfândega antiga, ao lado do primeiro mercado – em prédio que explodiu em abril de 1866 –, e nas novas instalações, construídas pouco mais ao norte e inauguradas em julho de 1876, em edificação ainda existente. Empresas de navegação – Hoepcke (que depois criou, no começo do século XX, o Estaleiro Arataca) e Lloyd Brasileiro – atuavam destacadamente, como abordado em Bastos (1997), cevando o setor comercial na capital catarinense.

Figura 2 – O novo Mercado Público (de 1899)

A – Fachada Sul, provavelmente na década de 1930



B – Movimento e comércio no mercado (fins dos anos 1910 – início dos 1920)

<http://www.ihgsc.org.br>



Fonte: Foto A: Pedrollo (2018); Foto B: IHGSC (2000)

Tornada ente federado com a República, Santa Catarina passou a registrar mudanças de vulto e a ecoar talvez mais intensamente o que ocorria no centro administrativo do país. Na capital do estado, que ganhou o nome de Florianópolis, o espaço urbano se adensou cada vez mais e a atmosfera citadina passou a prevalecer em detrimento dos, por assim dizer, aspectos rurais. O governo estadual, em gestões na virada do século, colocou a viação – transporte de pessoas e cargas – entre as

suas medidas prioritárias (Boiteux, 1920). Em Florianópolis destacou-se nesse sentido a construção da já referida Ponte Hercílio Luz, cujo uso lubrificou sobremaneira a movimentação entre a Ilha e o continente, assim como afetou o plano urbano da cidade (Peluso Junior, 1991). Nesse contexto, cresceu o uso de automóveis, ônibus e caminhões nos transportes da capital e de locais como São José, Palhoça e Biguaçu, e isso se refletiu nos movimentos terrestres de mercadorias não obstante a má qualidade das estradas.

A intensificação das relações regionais repercutiu em transporte coletivo e em maior procura de produtos e serviços ofertados na Ilha por moradores do entorno continental. Até de locais distantes afluíam consumidores para compras – as mais volumosas e importantes – em Florianópolis, uma interação em escala regional que ganhou mais ímpeto com as melhorias no sistema viário promovidas em meio a uma modernização urbana geral, envolvendo obras públicas e privadas que se prolongaram até os anos 1930 (Corrêa, 2004). Com efeito, já em meados dos anos 1920, a área sob influência da capital, abrangendo os municípios vizinhos, era servida por transporte coletivo (Goularti Filho, 2022).

Entretanto, a Ponte Hercílio Luz teria também resultado em atrofias na capital. Seu uso significou canalização dos veículos adentrando a Ilha para o centro da cidade, e alcance de outros pontos do tecido urbano somente desde essa área, com prejuízos, segundo Dias (1947), para atividades comerciais da franja norte do triângulo peninsular de Florianópolis. Ao mesmo tempo, se “O transporte marítimo [ainda] é largamente utilizado e as comunidades litorâneas mais distantes [...] fazem chegar à cidade, por lanchas, botes e canoas [...], a sua variada produção” (Dias, 1947, p. 69), a intensificação do uso da ponte fez cair “[...] o trânsito de pequenas embarcações a vela que transportavam produtos agrícolas e artesanais [...], mudando [...] o panorama humano e comercial do centro, principalmente em torno do Mercado Público.” (Corrêa, 2004, p. 311). Isso não surpreende: cada vez mais, “A produção da zona colonial dos Municípios vizinhos chega à cidade por caminhões e carretas.” (Dias, 1947, p. 71).

Nos anos 1940 pouco se fez, no estado e na capital, em obras de relevo e infraestrutura. Merece realce a anexação do Estreito por Florianópolis, em 1944,

retirando-lhe de São José e tornando florianopolitanos os moradores daquele local. Estes representavam, observe-se, considerável fração da população de Florianópolis, um reflexo dos menores preços imobiliários lá praticados. As relações ilha-continente lograram intensificação progressiva, e ganharam crescente vigor os vínculos com São José, Palhoça e Biguaçu, ou seja, de amplitude regional. Nesse quadro, cada vez mais a produção agrícola (hortícola) adjacente ou próxima era conduzida para Florianópolis; ao mesmo tempo, “[...] a carga importada por Florianópolis destina-se ao consumo, não só da Capital, como [também] das cidades e vilas situadas no seu raio de acção.” (Dias, 1947, p. 55). No interior da Ilha, embora a precariedade das estradas impusesse grandes dificuldades às comunicações terrestres, envolvendo os ambientes surgidos dos remotos assentamentos coloniais, de locais como Canasvieiras (ao norte) chegavam também por terra ao centro de Florianópolis itens como hortifrutigranjeiros e café.

A década de 1950 abria uma nova etapa no quadro das relações intra e intermunicipais, sob impulso desenvolvimentista no Brasil que incluía avanços urbanísticos e arquitetônicos notadamente em cidades do Sudeste. Em Florianópolis, a proliferação de edificações para uso público (escolas, administração pública) e privado (hotéis, clubes, comércio), além de residências, marcou fortemente a paisagem. Em suma, sintonizada a processos na escala nacional, desencadeou-se localmente uma onda de modernização do espaço urbano (uma segunda onda, após a dos anos 1920-1930) que se prolongou na década de 1960 e mesmo além.

Reformas urbanas, loteamentos em áreas de chácaras nas bordas do centro, ampliação multidirecional dos limites urbanos a reboque do surgimento de novos bairros, tentativas de planejamento, reconfiguração de vias intraurbanas e entre a área central e distritos, entre outras intervenções e medidas, foram alterando as feições de Florianópolis, cujo centro passou a exibir uma veloz verticalização (Pozzo, 2010). Influenciou o processo de moldagem a localização de unidades de vários órgãos públicos estaduais e federais, notadamente desde os anos 1960, devendo-se ressaltar o papel dos *campi* da Universidade Federal de Santa Catarina e da Universidade do Estado de Santa Catarina, criados nos anos 1960 e 1970, respectivamente. Aterros

nas baías norte e sul e a construção da Ponte Colombo Machado Salles, nos 1970, e da Ponte Pedro Ivo Campos, inaugurada no começo dos 1990, representaram fatores importantes (Faccio, 1997).

A costa norte da Ilha sobressaiu na expansão rodoviária encorpada desde a década de 1970. Balneários como Canasvieiras, que tinham apelo turístico e atraíam veranistas locais – e concentravam interesses notadamente imobiliários ou de proprietários –, foram os mais contemplados nas decisões governamentais, como ressaltou Sugai (1994). Posteriormente, rodovias foram construídas ou melhoradas em diferentes direções desde a área central, o que mais tarde favoreceu (nos anos 1990 e depois) o surgimento de vários subcentros em balneários ou localidades ao norte, ao sul e a leste. De outra parte, no continente a construção do respectivo trecho da rodovia BR-101 aumentou a fluidez do tráfego de passagem e repercutiu nas comunicações em nível de área conurbada, ajudando a dar sentido à ideia de região metropolitana. Como assinalou Peluso Junior (1991, p. 319), “A implantação da BR-101 exerceu grande influência no plano urbano de Florianópolis”, e até “[...] modificou o movimento para as cidade vizinhas da Capital” (Op cit., p. 320).

Nas últimas décadas, avultam na moldagem desse território os reflexos da expansão do turismo e do setor de base tecnológica, com as instituições de apoio (Lins, 2011). O turismo envolve diversos pontos do litoral da Ilha e do continente contíguo, e também (com outro perfil) municípios interioranos como Santo Amaro da Imperatriz e Águas Mornas, com suas águas termais. O setor de base tecnológica concentra-se na área central da Ilha e em locais (mormente insulares) mais ou menos próximos, como ao longo da rodovia SC-401 (Catela, 2022). Algum espraiamento de atividades também ocorreu, anos atrás, no setor de confecções, que de uma grande presença em Florianópolis passou a mostrar vigor no continente devido aos menores preços imobiliários e custos de mão de obra (Lins, 2006). Reconfigurações desse tipo haviam ocorrido, note-se, desde os anos 1970 sob a influência da BR-101, cujas margens atraíram atividades (Peluso Junior, 1991).

Florianópolis metropolitana contemporânea: traços e problemas

O corolário atual dessa trajetória é a configuração de uma área de grande superfície exibindo *continuum* urbano desdobrado entre recortes institucionais e administrativos diferentes e autônomos, isto é, entre os municípios que a integram. Essa área exhibe relações internas de considerável intensidade, em especial nos movimentos cotidianos de pessoas. Ao mesmo tempo, *et pour cause*, exhibe problemas conjuntamente vivenciados e em boa medida comuns a vários municípios (ou partes deles), o enfrentamento dos quais seria de interesse na totalidade do tecido urbano.

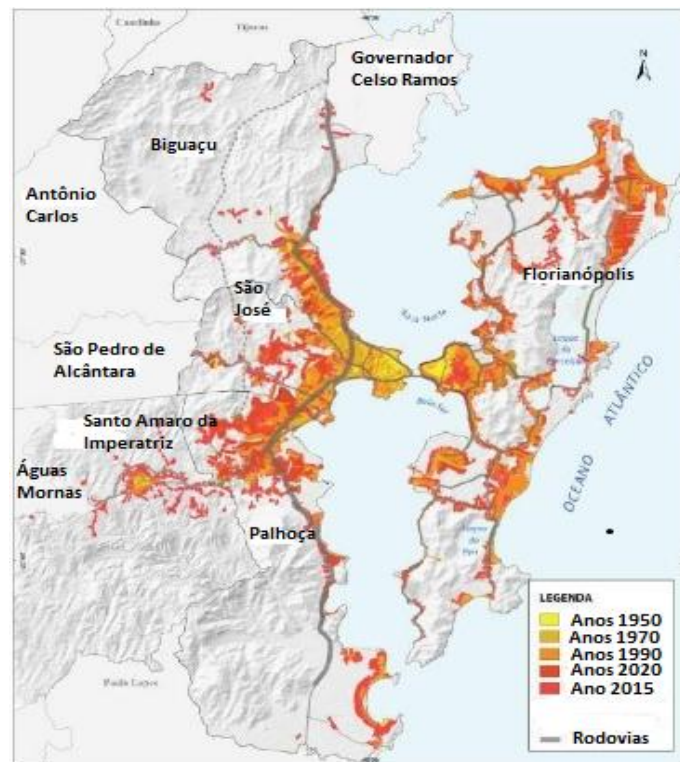
Essa superfície figurou no centro de iniciativa institucional que formalizou, por assim dizer, a sua condição metropolitana. A Lei Complementar (LC) nº 636, de 9 de setembro de 2014, instituiu a Região Metropolitana da Grande Florianópolis (RMF) e previu a Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (SUDERF) para coordenar a abordagem de problemas e ações comuns. Nove municípios da área de influência da capital compõem essa RMF: o primeiro parágrafo do Art. 1 da referida lei estabelece: “A RMF é constituída pelos Municípios de Águas Mornas, Antônio Carlos, Biguaçu, Florianópolis, Palhoça, Santo Amaro da Imperatriz, São José, São Pedro de Alcântara e Governador Celso Ramos.” (Santa Catarina, 2014). A parte mais fortemente implicada no processo de conurbação, representando o centro de gravidade desse conjunto, diz respeito, além do município sede, a São José, Palhoça e Biguaçu, integrantes do Aglomerado Urbano de Florianópolis (AUF), denominação introduzida há décadas pelo Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (cf. p. ex. IPUF, 1977).

Pelo menos dois aspectos devem ser ressaltados sobre a formalização da RMF. Um é que houve antecedentes, com sequência de criação em 1998, extinção em 2007 – devido a uma ampla reforma administrativa no estado – e reinstauração em 2010, por lei complementar depois redefinida (em 2014) pela referida LC nº 636 (IPEA, 2019). Outro aspecto refere-se ao contexto nacional, que na esteira das disposições da Constituição de 1988 – cujo texto delegou ao plano estadual as decisões e medidas a respeito – registrou a criação de numerosas RM país afora. Também nessa escala houve precedentes, pois na primeira metade dos anos 1970 foram criadas, sob a

Constituição de 1967, as RM de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza, às quais somou-se a RM do Rio de Janeiro após a fusão dos estados de Rio de Janeiro e Guanabara (Holanda; Castro, 2018).

Presentemente, na circunstância do mencionado surto de novas RM, e frente à necessidade de um arcabouço institucional para tornar menos heterogêneas as experiências e amparar o enfrentamento da questão metropolitana no país, aprovou-se em 12 de janeiro de 2015 a Lei Federal nº 13.098, denominada Estatuto da MetrÓpole (Brasil, 2015). Tratou-se, sem dúvida, de um passo importante. Mas os procedimentos contemplados, como a governança compartilhada de funções públicas, exigem muito mais do que uma legislação para que possam frutificar.

A RMF emergiu nessa conjuntura. Contudo, a sua base por assim dizer material foi constituída ao longo do tempo, conforme indicado. Como uma mancha que se propaga, a urbanização foi progressivamente incidindo em diferentes recantos da área, na Ilha de Santa Catarina e no continente, atingindo locais cada vez mais distantes do núcleo principal. A Figura 3, extraída de Vera (2018), fornece uma ideia a respeito, permitindo observar o processo desde os anos 1950. Note-se que, na área continental, a BR-101 aparece como uma espécie de eixo ordenador do processo, a incidência da urbanização, sobretudo nas últimas décadas, fortalecendo o aspecto de “rompimento” na direção oeste do limite simbolizado pela rodovia: vias, loteamentos e edificações, em movimentação favorecida por ações públicas, subjazem a essa penetração. Não foi diferente na Ilha, nas suas costas norte, leste e centro-sul (como na área do Campeche).

Figura 3 – Região Metropolitana da Grande Florianópolis: espraioamento da urbanização

Fonte: Vera (2018, p. 80), com adaptação

Esse espraioamento da urbanização se expressou num intenso alvoroço imobiliário, implicando o setor de construção civil: “[...] neste início do século XXI, ocorre, na região metropolitana, uma verdadeira explosão imobiliária, jamais vista ou experimentada [localmente]” (Campos, 2009, p. 184). A combinação entre crescimento turístico, certa estabilidade na economia e acesso a financiamentos representou um importante vetor desse processo, inclusive repercutindo na difusão em escala de RM do processo de verticalização já bastante acentuado no centro de Florianópolis e seus arredores. Dizer irradiação da urbanização significa referir igualmente a mudanças no uso do solo, notadamente do solo rural. Têm estado em ação, com efeito, estratégias de busca de sobrelucros pelo capital que se valoriza no setor imobiliário: Lipietz (1974) teoriza sobre o assunto falando, por exemplo, em sobrelucros de urbanização e de antecipação.

A consolidação da RMF também é perpassada por avanço demográfico calcado em considerável dinâmica migratória, conforme ressaltaram Alves e

Baeninger (2008), entre outros. A Tabelas 1 informa sobre a demografia da RMF. O período coberto é de pouco mais de 50 anos, do Censo Demográfico de 1970 ao de 2022, durante o qual a população da RMF passou de 245.046 a 1.174.811, uma expansão de quase cinco vezes. Para colocar a progressão em perspectiva, cabe indicar que a população de Santa Catarina cresceu 2,5 vezes nesse período.

Tabela 1 – População dos municípios da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (RMF), conforme a composição definida na Lei Complementar nº 636/2014, do AUF^(*) e de Santa Catarina (Censos Demográficos de 1970 a 2022)

Municípios	População residente total					
	1970	1980	1991	2000	2010	2022
Águas Mornas	4.678	4.635	4.611	5.390	5.546	6.743
Antônio Carlos	5.624	5.644	5.613	6.434	7.455	11.224
Biguaçu	15.337	21.675	34.063	48.077	58.238	76.773
Florianópolis	138.337	182.657	255.390	342.315	421.203	537.211
Governador C. Ramos	7.521	7.783	9.629	11.598	13.012	16.915
Palhoça	20.652	38.096	68.430	102.742	137.199	222.598
Santo A. da Imperatriz.	10.362	11.318	13.392	15.708	19.830	27.272
São José	37.513	81.653	135.472	173.559	210.513	270.299
São Pedro de Alcântara	5.022	4.701	4.021	3.584	4.710	5.776
RMF	245.046	358.162	530.621	709.407	877.706	1.174.811
AUF	211.839	324.081	493.355	666.693	827.153	1.106.881
Santa Catarina	2.901.734	3.588.137	4.541.994	5.356.360	6.249.682	7.610.361

Fonte: elaborada pelo autor com dados dos Censos Demográficos do IBGE

Obs.: São Pedro de Alcântara tornou-se município em 1994, desmembrando-se de São José; seus dados populacionais para 1970, 1980 e 1991 referem-se à condição de distrito, tendo-se abatido dos números de São José, que refletem tal operação para esses anos.

(*) Significa Aglomerado Urbano de Florianópolis, considerando-se o conjunto formado por Florianópolis, São José, Biguaçu e Palhoça, portanto, a área adjacente ou mais próxima da capital catarinense

As taxas de crescimento anuais nos períodos intercensitários são eloquentes (Tabela 2). Florianópolis exibiu pouca oscilação, com taxas maiores nos anos 1980 e 1990. Mas São José “explodiu” nos 1970, caindo aos poucos desde então; Palhoça mostrou taxa alta na primeira década, acusou redução até o início deste século e se elevou fortemente entre 2010 e 2022; Biguaçu mantém oscilação com tendência de queda, embora tenha se recuperado no último período intercensitário. Os demais municípios exibiram estabilidade ou alternância de declínio e retomada, sempre com aumento (às vezes pronunciado) da taxa entre os dois últimos Censos.

A sequência (espaçada) de pesquisas do IBGE sobre regiões de influência das cidades permite enriquecer o quadro. No estudo concluído em 1983, Florianópolis aparece como Capital Regional (tanto quanto outras cidades do estado) pertencente à região influenciada por Curitiba (IBGE, 1987). No trabalho de 1993, atribuiu-se à capital catarinense nível de centralidade de “forte para médio”, dentro da Área de Atuação de Curitiba (IBGE, 2000). Na pesquisa de 2007, Florianópolis é vista como Capital Regional A, em rede urbana influenciada por Curitiba e Porto Alegre (IBGE, 2008). Somente na pesquisa de 2018 Florianópolis é mostrada como metrópole, entre os 12 arranjos populacionais do país merecedores dessa designação (IBGE, 2020).

Tabela 2 – Taxas de crescimento anual da população dos municípios da Região Metropolitana da Grande Florianópolis, conforme a composição definida na Lei Complementar nº 636/2014 (1970-2022), do AUF^(*) e de Santa Catarina

Municípios	Taxas de crescimento anual				
	1970-1980	1980-1991	1991-2000	2000-2010	2010-2022
Águas Mornas	-0,092	-0,047	1,750	0,286	1,642
Antônio Carlos	0,035	-0,050	1,528	1,484	3,468
Biguaçu	3,519	4,195	3,903	1,936	2,329
Florianópolis	2,818	3,094	3,308	2,095	2,048
Governador Celso Ramos	0,343	1,954	2,089	1,157	2,210
Palhoça	6,314	5,469	4,619	2,934	7,385
Santo Amaro da Imperatriz.	0,886	1,541	1,788	2,358	2,691
São José	8,088	4,710	2,791	1,950	2,105
São Pedro de Alcântara	-0,658	-1,410	-1,270	2,770	1,715
RMF	3,868	3,638	3,278	2,152	2,459
AUF	4,343	3,894	3,402	2,180	2,457
Santa Catarina	2,146	2,166	1,849	1,554	1,655

Fonte: elaborada pelo autor com os dados da Tabela 1

(*) Significa Aglomerado Urbano de Florianópolis, considerando-se o conjunto formado por Florianópolis, São José, Biguaçu e Palhoça, portanto, a área adjacente ou mais próxima da capital catarinense

A vida metropolitana que tem Florianópolis como centro enfrenta sérios problemas de mobilidade. Os grandes congestionamentos mostram-se quase naturalizados nos horários de pico, tanto entre os municípios como no seu interior, representando gargalos cujo equacionamento parece possibilidade remota. Não por acaso, surgiu em 2016 o Observatório da Mobilidade Urbana UFSC, para promover pesquisas e estudos sobre o assunto (UFSC, 2024).

Diagnóstico de 2015, elaborado no âmbito do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (PLAMUS), ressaltou entre as causas desse quadro o intenso uso do transporte individual, a baixa efetividade do transporte coletivo e a saturação das principais vias nos momentos de maior demanda (Logit Engenharia Consultiva; Strategy&; Machado Meyer Sendacz e Opice Advogados, 2015). Evidente sobretudo nas pontes que ligam a Ilha ao continente e nos seus acessos, e com extensos reflexos, a questão da mobilidade reflete o descompasso entre a forte concentração de atividades (comércio, serviços) no centro de Florianópolis e a dispersão insular e continental, nas entranhas da área conurbana, da ocupação residencial, base de volumosos deslocamentos pendulares.

Assinale-se que a situação não é alheia às opções históricas de planejamento e intervenções urbanas na área. Costa, Bosco, Farias et al. (2020) examinaram os planos diretores de Florianópolis, desde as primeiras formulações nos anos 1950, e constataram que a matriz rodoviária e o urbanismo modernista permearam tudo o que se pensou e executou até o início do presente século. A orientação turística das escolhas, cada vez mais forte desde a década de 1970, só fez robustecer esses aspectos, pois foram previstos espaços de expansão urbana em várias direções desde o centro florianopolitano, para as costas norte, leste e centro-sul da Ilha, todos com necessidade de comunicação rodoviária. O mesmo se pode dizer sobre os ensaios de planejamento para o AUF como um todo, continuamente reforçando a centralidade do núcleo urbano insular de Florianópolis, tanto que o referido PLAMUS propôs a criação de novas centralidades para desestimular deslocamentos.

Outro forte traço dessa estrutura metropolitana refere-se à segregação socioespacial. A avidez do setor imobiliário e a conjunção de interesses públicos e privados na exploração dos atributos da área, especialmente na Ilha – divulgada como lugar de exceção, em estratégia de marketing escorada na ideia de “Ilha da Magia” – , moldaram e seguem moldando o território em benefício principalmente de grupos afluentes da sociedade. Clivagens socioespaciais são geradas ou aprofundadas, no bojo de persistente movimento que Sugai (2015) qualificou como de segregação silenciosa, e mesmo iniciativas públicas de perfil social não deixam de aderir a esse

processo e encorpá-lo: foi o caso do Minha Casa, Minha Vida, programa de habitação popular do Governo Federal surgido em 2009 cujos empreendimentos na RMF, vários dos quais instalados a oeste da BR-101, alimentaram o caráter de segregação presente na trajetória regional (Souza; Sugai, 2018).

Lidar com esse tipo de problema, sobretudo quando infraestruturas e serviços de interesse regional estão em jogo, exige ações de escopo metropolitano, na RMF ou em quaisquer outras áreas. Contudo, avanços nessa direção, exigentes de inovação em gestão pública e arranjos institucionais, têm se mostrado difíceis e desafiadores no país. Prevaecem visões e posturas individuais, ainda que tenham surgido, por exemplo, consórcios municipais envolvendo problemas específicos como em saúde (Farah, 2003). Não obstante as disposições do mencionado Estatuto da Metrópole, individualismo local e *hobbesianismo municipal* têm presença em diversas estruturas metropolitanas no Brasil (Rolnik; Somekh, 2003).

A RMF não representaria exceção nesse quadro geral. O citado diagnóstico de Logit Engenharia Consultiva, Machado Meyer Sendacz e Opice Advogados (2015) sublinhou, sobre a organização institucional voltada à mobilidade urbana, a ausência de integração e coordenação intermunicipal em planejamento, gestão e execução de medidas. Ora, mesmo que gerir os transportes urbanos seja assunto municipal, é preciso articulações em escala regional devido aos interesses e necessidades nesse plano. Numa palavra, é sempre necessário cooperar, na abordagem dos problemas de mobilidade ou de quaisquer outros que tenham dimensão supramunicipal. Essa necessidade, a rigor, é geral: “A ideia de cooperação pode ser aliada com a complementaridade proporcionada por uma divisão de trabalho, que reforça a multiplicidade de identidades sub-locais, tendo como elemento chave o fortalecimento da instância regional.” (Rolnik; Somekh, 2003, p. 100).

A situação não parece animadora nesse sentido na RMF. Sequer se avançou na elaboração do respectivo Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI), consoante ao Estatuto da Metrópole, conforme IPEA (2019) uma atribuição da SUDERF, autarquia estadual constituída pela mesma lei que instituiu a RMF em 2014. Consulta feita em meados de 2024 ao respectivo *site* na internet permitiu registrar:

“Sendo o PDUI uma ferramenta complexa, a sua contratação e elaboração passa por dificuldades desde a sua primeira tentativa pela SUDERF em 2018 [...]” (Plano..., 2024). Apesar dos percalços, “[...] o Comitê de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (CODERF), em parceria com a UFSC, elaborou e aprovou o Plano de Trabalho para a contratação do PDUI [...]” (Ibid.). Quer dizer, elaborar esse plano, um importante passo para uma efetiva gestão metropolitana, permanece na órbita das possibilidades e dos objetivos ainda por atingir.

Considerações finais

Em percurso de algumas décadas, um padrão ocupacional de núcleos urbanos dispersos e atomizados se transformou, via conurbação impulsionada por forte dinamismo demográfico e intenso processo imobiliário, em aglomerado com *continuum* urbano que autorizou a criação da Região Metropolitana da Grande Florianópolis. Vida metropolitana é, assim, o que se observa na superfície em questão, com seus desafios e necessidades. Planejamento e ações na escala regional representam urgências nesse espaço, a julgar pela magnitude dos problemas, entre eles, com realce, o relativo à mobilidade.

As exigências nesse sentido haverão de se aprofundar nos próximos anos, por conta, destacadamente, do Contorno Viário da Grande Florianópolis, uma obra iniciada em 2014 (após muitos anos de espera, com tentativas, frustrações e pressões diversas) e inaugurada em agosto de 2024. Com 50 km de extensão, o trecho representa desvio do tráfego rodoviário de passagem e, assim, desafogo do correspondente segmento da BR-101, que atingiu saturação. Com o tempo, o Contorno tenderá a “puxar” o tecido urbano em sua direção, ao sabor dos interesses dos agentes produtores de espaço, devendo se repetir o tipo de processo derivado da construção da seção regional da BR-101 há seis décadas.

Pelas atuais condições da área, contudo, essa dinâmica haverá de ser mais intensa e veloz. Mudanças no uso do solo, abertura de novos loteamentos e furor construtivo serão certamente observados, mantendo na ordem do dia a necessidade do planejamento compartilhado e da ação e gestão cooperativa, privilegiando-se a

escala regional. Problemas de mobilidade e segregação, entre outros, são suficientemente relevantes e desafiadores para se prescindir de esforços com tal escopo, e o mesmo vale para a promoção do desenvolvimento econômico, que deverá merecer políticas mirando complementaridades, além de zelo pela sustentabilidade.

REFERÊNCIAS

- ALVES, P. A.; BAENINGER, R. A. Região Metropolitana de Florianópolis: migração e dinâmica da expansão urbana. XVI ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, ABEP, Caxambú, v. 16, p. 1-20, 29/9 a 03/10 de 2008.
- ARISTÓTELES. **Política**. Tradução de Mário da Gama Kury. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1985. [Século IV a.C.]
- BASTIAT, F. Il n'y a pas de princes absolus. In: **Sophismes économiques**. 4.ed. Paris: Guillaumin, 1851, p. 140-144.
- BASTOS, J. M. **O comércio de múltiplas filiais em Florianópolis – SC**. 1997. 111 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1997.
- BENJAMIN, W. Paris, a capital do século XIX. Exposé de 1935. In: **Passagens**. Belo Horizonte: Editora UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006, p. 37-51.
- BOITEUX, L. A. **Pequena historia catharinense**. Florianópolis: Oficinas A Electricidade da “Imprensa Oficial”, 1920.
- BRASIL. **Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015**. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2015. Obtido em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm Acesso em: 01 fev. 2024.
- BRAUDEL, F. **Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII**. V. 1 – As estruturas do cotidiano: o possível e o impossível. São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- CABRAL, O. R. Os açorianos. In: PRIMEIRO CONGRESSO DE HISTÓRIA CATARINENSE, 1948, Florianópolis, **Anais...**, v. II. Florianópolis: Imprensa Oficial, 1950. (Separata).
- CABRAL, O. R. **História de Santa Catarina**. Florianópolis: Imprensa da Universidade Federal de Santa Catarina, 1968.
- CABRAL, O. R. **Nossa Senhora do Desterro**. Notícia II. Florianópolis: Oficinas Gráficas da Imprensa da Universidade Federal de Santa Catarina, 1972.
- CAMPOS, E. T. **A expansão urbana na Região Metropolitana de Florianópolis e a dinâmica da indústria de construção civil**. 2009. 212 fl. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009.
- CARDOSO, F. H. O negro e o desenvolvimento econômico e social de Florianópolis. In: CARDOSO, F. H.; IANNI, O. **Cor e mobilidade social em Florianópolis**: aspectos das relações entre negros e brancos numa comunidade do Brasil Meridional. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1960, p. 3-120.

- CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.
- CATELA, E. Y da S. Distribuição espacial de inovadores schumpeterianos: diversificação e especialização na aglomeração espaço-temporal de startups de base tecnológica em Florianópolis. **Revista Brasileira de Inovação**, v. 21, n. e022020, p. 1-36, 2022.
- CORDEIRO, C.; MADEIRA, A. B. A emigração açoriana para o Brasil (1541-1820): uma leitura em torno de interesses e vontades. **Arquipélago**, 2ª Série, v. VII, p. 99-122, 2003.
- CORRÊA, C. H. P. **História de Florianópolis – Ilustrada**. Florianópolis: Insular, 2004.
- COSTA, E. dos S.; BOSCO, E. R.; FARIAS, Z. I.; MELLO, E. de S.; SIMÕES, M. de B. A.; REBOLLO-SQUERA, J.; ROCHA, I. de O. Análise da mobilidade cotidiana em Florianópolis. **GeoUERJ**, n. 37, e39525, p. 1-20, 2020.
- COULANGES, F. de. **A cidade antiga**. São Paulo: Martin Claret, 2004. [1864]
- DIAS, W. Florianópolis, ensaio de geografia urbana. **DEGC Boletim Geográfico**, n. 2, p. 1-73, 1947.
- DI MÉO, G. La métropolisation: une clé de lecture de l'organisation contemporaine des espaces géographiques. **L'Information Géographique**, v. 74, n. 3, p. 23-38, 2010.
- ENGELS, F. **A questão da habitação**. São Paulo: Acadêmica, 1988. [1872]
- FACCIO, M. da G. A. **O Estado e a transformação do espaço urbano**: a expansão do Estado nas décadas de 60 e 70 e os impactos no espaço urbano de Florianópolis. 1997. 186 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1997.
- FARAH, M. F. S. Gestão pública local, novos arranjos institucionais e articulação urbano-regional. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. (Org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões**: o desafio urbano-regional. São Paulo: Editora UNESP: ANPUR, 2003, p. 81-94.
- FARIA, V. E. Cinquenta anos de urbanização no Brasil. **Novos Estudos**, n. 29, p. 98-119, 1991.
- FISHMAN, R. A nova cidade americana. **Diálogo**, v. 24, n. 4, p. 49-54, 1991.
- GOULARTI FILHO, A. **Caminhos, estradas e rodovias em Santa Catarina**. São Paulo: Hucitec, 2022.
- HOBBS, T. **Leviatã ou matéria, forma e poder de um Estado eclesiástico e civil**. São Paulo: Nova Cultural, 1997. [1651]
- HOLANDA, V. C. C. de; CASTRO, F. F. B. de. Institucionalização e metropolização do espaço no Brasil: notas sobre um debate necessário. **Breves Contribuciones del I.E.G.**, n. 29, p. 52-73, 2018.
- HÜBENER, L. M. **O comércio da cidade do Desterro no século XIX**. Florianópolis: Ed. da Universidade Federal de Santa Catarina, 1981.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de influência das cidades**. Rio de Janeiro: IBGE, 1987.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de influência das cidades: 1993**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de influência das cidades: 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de influência das cidades: 2018**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

ILHA de Santa Catarina: relatos de viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX. Florianópolis: Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, 1979.

IHGSC – Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina. **Mercado público sem a reforma de 1926/30**. Florianópolis: IHGSC, 2000. Obtido em: <https://web.archive.org/web/20071004215303/http://www.ihgsc.org.br/05.htm> Acesso em: 10 jan. 2024.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Adequação dos arranjos de governança metropolitana ao Estatuto da MetrÓpole e subsídios à elaboração dos planos de desenvolvimento urbano integrado (PDUIs)**: Região Metropolitana de Florianópolis. Rio de Janeiro: IPEA, 2019. (Relatório de Pesquisa).

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **As freguesias luso-brasileiras na Região da Grande Florianópolis**. Brasília/DF: IPHAN, 2015.

IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis. **Programa de investimentos para o Aglomerado Urbano de Florianópolis**. V. I. Florianópolis: IPUF, 1977.

JACOBS, J. **The economy of cities**. New York: Vintage Books, 1970.

JACOBS, J. **Morte e vida das grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2001. [1961]

LEFEBVRE, H. **La révolution urbaine**. Paris: Gallimard, 1970.

LEFEBVRE, H. Espace et politique. In: **Le droit à la ville suivi de Espace et politique**. Paris: Anthropos, 1974, p. 149-281.

LENCIONI, S. **MetrÓpole, metropolização e regionalização**. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

LENCIONI, S. Metropolização. **GEOgraphia**, v. 22, n. 48, p. 173-178, 2020.

LEOPOLDO, E. Metropolização regional e a nova regionalização do capital. **Cadernos MetrÓpole**, v. 22, n. 47, p. 85-102, 2020.

LINS, H. N. Produção vestuarista na Grande Florianópolis: trajetória recente e dinâmica intermunicipal. **Atualidade Econômica**, v. 18, n. 50, 2006, p. 5-10.

LINS, H. N. Cidades fractais: a Ilha da Magia e seus alquimistas. **Pesquisa & Debate**, v. 22 n. 1(39), p. 95-111, 2011.

LIPIETZ, A. **Le tribut foncier urbain**. Paris: La Découverte, 1974.

LOGIT ENGENHARIA CONSULTIVA; STRATEGY&; MACHADO MEYER SENDACZ E OPICA E ADVOGADOS. **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis – PLAMUS**. Florianópolis: Logit Engenharia Consultiva, 2015.

MAMIGONIAN, B. G.; BISSIGO, D. N. População de origem africana. In: ROCHA, I. de O. (Org.). **Atlas geográfico de Santa Catarina**: população – fascículo 3. Florianópolis: Ed. Da UDESC, 2018, p. 72-88.

MAQUIAVEL, N. **O Príncipe**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1969. [1513]

- MARX, K. **Le capital**. Livre 1. Moscou: Éditions du Progrès, 1982. [1867]
- MARX, K.; ENGELS, F. **L'idéologie allemande – Première partie: Feuerbach**. Paris: Éditions Sociales, 1974. [1845-1846]
- MELO, M. A. Crise federativa, guerra fiscal e “hobbesianismo municipal”. **São Paulo em Perspectiva**, v. 10, n. 3, p. 11-20, 1996.
- PEDROLLO, A. O primeiríssimo mercado. In: **Onde está Desterro?**. Florianópolis: Projeto apoiado pela Secretaria de Turismo, Cultura e Esporte de Santa Catarina, 2018. Disponível em: https://www.ondeestadesterro.com.br/os_mercados.html Acesso em: 10 jan. 2024.
- PELUSO JUNIOR, V. A. O crescimento populacional de Florianópolis e suas repercussões no plano e na estrutura da cidade. In: **Estudos de geografia urbana de Santa Catarina**. Florianópolis: Ed. da UFSC : Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1991, p. 311-354.
- PLANO de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (RMF). Florianópolis: Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Florianópolis (Suderf), 2024. Disponível em: <https://suderf.sc.gov.br/plano-de-desenvolvimento-urbano-integrado-pdui/> Acesso em: 01 out. 2024.
- PLATÃO. **A República**. Tradução Enrico Corvisieri. São Paulo: Nova Cultural, 1997. [Século IV a.C.]
- POZZO, R. R. **Modernidade capitalista em Florianópolis – SC e a dinâmica do centro urbano**. 2010. 228 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, 2010.
- PROVINCIAL Presidential Reports: Santa Catarina. Center for Research Libraries, Global Resources Network. Chicago: The University of Chicago, 2024. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/189#> Acesso em: 10 jan. 2024.
- QUEIRÓS, J. M. Eça de. **A cidade e as serras**. São Paulo: Babel, 2012. [1901]
- RÉMY, J. **La ville, phénomène économique**. Bruxelles: Vie Ouvrière, 1966.
- RODRIGUES, J. D. Entre duas margens: a circulação atlântica dos açorianos nos séculos XVII e XVIII. **Arquipélago**, 2ª Série, v. VI, p. 225-245, 2002.
- ROLNIK, R.; SOMEKH, N. Governar as metrópoles: dilemas da recentralização. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. (Org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional**. São Paulo: Editora UNESP: ANPUR, 2003, p. 95-104.
- ROSA, V. da. **A Ilha de Santa Catarina**. Florianópolis: Gab. Typ. d’“O Dia”, 1916. (Notas que acompanharam o mapa oferecido ao Governo do Estado).
- SANTA CATARINA. **Lei Complementar nº 636, de 9 de setembro de 2014**. Disponível em: http://leis.alesc.sc.gov.br/html/2014/636_2014_lei_complementar.html Acesso em: 26 jan. 2024.
- SANTOS, M. A metrópole: modernização, involução e segmentação. In: VALLADARES, L.; PRETECEILLE, E. (Coord.). **Reestruturação urbana: tendências e desafios**. São Paulo: Nobel, 1990, p. 183-191.
- SAVITCH, H. V. Globalisation et changement d'échelle dans le gouvernement urbain. **Métropoles**, n. 2, p. 1-21, 2007.

- SIMMEL, G. As grandes cidades e a vida do espírito. **Mana**, v. 11, n. 2, p. 577-591, 2005. [1903]
- SINGER, P. **Economia política da urbanização**. 3.ed. São Paulo: Brasiliense, 1973.
- SOUZA, E. L.; SUGAI, M. I. Minha Casa Minha Vida: periferização, segregação e mobilidade intraurbana na área conturbada de Florianópolis. **Cadernos Metrópole**, v. 20, n. 41, p. 75-98, 2018.
- SUGAI, M. I. **Intervenções viárias e as transformações do espaço urbano**: a via de contorno norte-ilha. 1994. 2 v. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.
- SUGAI, M. I. **Segregação silenciosa**: investimentos públicos e dinâmica socioespacial na área conurbada de Florianópolis (1970-2000). Florianópolis: Editora da UFSC, 2015.
- TUCÍDIDES. **História da Guerra do Peloponeso**. 3.ed. Brasília, DF: Editora Universidade de Brasília, 1987. [Século V a.C].
- UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina. **Observatório da Mobilidade Urbana UFSC**. Florianópolis: UFSC, 2024. Disponível em: <https://observatoriodamobilidadeurbana.ufsc.br/> Acesso em: 01 out. 2024.
- VERA, M. H. **As dinâmicas de metropolização e a atuação dos agentes produtores do espaço urbano na área conturbada de Florianópolis**. 2018. 330 fl. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2018.

NOTAS DE AUTOR

CONTRIBUIÇÃO DE AUTORIA

Hoyêdo Nunes Lins - Concepção. Coleta de dados, Análise de dados, Elaboração do manuscrito, revisão e aprovação da versão final do trabalho

FINANCIAMENTO

Não se aplica.

CONSENTIMENTO DE USO DE IMAGEM

Não se aplica.

APROVAÇÃO DE COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA

Não se aplica.

CONFLITO DE INTERESSES

Não se aplica.

LICENÇA DE USO

Este artigo está licenciado sob a [Licença Creative Commons CC-BY](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/). Com essa licença você pode compartilhar, adaptar, criar para qualquer fim, desde que atribua a autoria da obra.

HISTÓRICO

Recebido em: 04-10-2024

Aprovado em: 13-01-2026