

Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC  
Centro Sócio Econômico  
Departamento de Ciências Econômicas

TURISMO EM FLORIANÓPOLIS: SEGREGAÇÃO ESPACIAL E  
EFEITOS SOBRE A CLASSE TRABALHADORA

Lucas Rodrigues

Florianópolis, 2010

**LUCAS RODRIGUES**

**TURISMO EM FLORIANÓPOLIS: SEGREGAÇÃO ESPACIAL E  
EFEITOS SOBRE A CLASSE TRABALHADORA**

Monografia submetida ao departamento de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Santa Catarina, como requisito obrigatório para a obtenção do grau de Bacharelado.

Por: Lucas Rodrigues

Orientador : Prof. Dr. Helton Ricardo Ouriques

Florianópolis, 2010

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS**

A Banca Examinadora resolveu atribuir a nota 9,0 ao aluno Lucas Rodrigues na disciplina CNM 5420 – Monografia, pela apresentação deste trabalho.

Banca Examinadora:

-----  
Prof. Dr. *Helton Ricardo Ouriques*

-----  
Prof. *Israel Montesuma Oliveira*

-----  
Prof. *Mónica Salomón Gonzáles*

## RESUMO

RODRIGUES, Lucas. **Turismo em Florianópolis: segregação espacial e efeitos sobre a classe trabalhadora.** 77 p. Monografia. Curso de Ciências Econômicas. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2010.

A atividade turística tem seguido uma forte tendência expansiva em Florianópolis desde meados dos anos 1970. A opção feita pelas elites locais em relação ao desenvolvimento dessa atividade teve forte influência sobre as obras efetuadas pelos governos, em suas diferentes esferas e nos diferentes períodos, na cidade. Dessa forma o turismo tem moldado a formação espacial de Florianópolis, desencadeando graves problemas de segregação espacial e exclusão social. A análise dessa atividade demonstra mesmo como o próprio planejamento urbano atua no sentido de suprir as demandas das classes dominantes. Além disso, o trabalhador nessa atividade é submetido a graves condições de trabalho, onde os mecanismos de defesa contra as instabilidades do turismo parecem ser exclusivas da classe patronal. Assim, o real desenvolvimento desta atividade demonstra ser contrário ao modo como é encarado pelo discurso dominante.

**Palavras chaves:** Turismo, segregação espacial, exclusão social, planejamento urbano, formação espacial, classes sociais.

# SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>6</b>
1.1 Tema e problema .....	6
1.2 Objetivos.....	9
1.2.1 Objetivo geral .....	9
1.2.2 Objetivos específicos.....	9
1.3 Justificativa.....	10
1.4 Metodologia.....	11
<b>2. ASPECTOS GERAIS SOBRE O TURISMO E O PLANEJAMENTO URBANO</b> <b>.....</b>	<b>12</b>
2.1 Turismo: Insustentabilidade e Segregação .....	12
2.2 Produção do Espaço Urbano: O que é planejamento?.....	19
<b>3. A CONSTRUÇÃO DA FLORIANÓPOLIS TURÍSTICA .....</b>	<b>27</b>
3.1 Formação urbana de Florianópolis e o processo de segregação espacial .....	30
3.2 O impulso para o Turismo em Florianópolis.....	34
3.3 Década de 1970 e as grandes obras na cidade .....	35
3.4 Década de 1980 e a consolidação do projeto Turístico em Florianópolis .....	40
3.5 Década de 1990 e 2000: Turismo, Planejamento Estratégico Urbano e as Íntimas Relações Entre Capital e Estado.....	43
3.6 Considerações Finais sobre o Capítulo.....	52
<b>4. O TRABALHO NO TURISMO .....</b>	<b>54</b>
4.1 Condições de Trabalho no Turismo .....	54
4.2 Características do Trabalhador no Turismo em Florianópolis .....	60
4.3 Condições de Vida do Trabalhador no Turismo em Florianópolis .....	63
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>65</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>67</b>
ANEXO 1 .....	71
ANEXO 2 .....	74
ANEXO 3 .....	75

# 1. INTRODUÇÃO

## 1.1 Tema e problema

A partir dos anos 1980 o fluxo de turistas em direção a cidade de Florianópolis tem apresentado constante elevação. Apesar de esta não corresponder à atividade econômica que mais emprega na cidade, é o setor turístico, e imobiliário ligado a ele, que têm oferecido as maiores possibilidades de valorização para os capitais. Esses capitais privados, aliados ao Estado, ao mesmo tempo em que têm criado o ambiente necessário ao desenvolvimento dessa atividade, foram também por ela direcionados. Pôde-se notar uma intensa valorização das áreas mais cobiçadas, fruto da apropriação dessas pelo grande capital imobiliário, além de importantes investimentos públicos garantindo acessibilidade e infra-estrutura e gerando assim um ambiente seguro aos investimentos privados. A atividade turística tem assim moldado a organização espacial de Florianópolis nas últimas décadas, no que Lojkine chama de “tradução urbana de uma opção econômica” (LOJKINE, 1981, p. 88).

Juntamente com a união entre Capital e Estado transformando o espaço urbano, base concreta onde se efetivará a atividade turística, existe uma ação conjunta para “vender” a imagem da cidade de Florianópolis. Através de um marketing intenso, a cidade apareceu para o Brasil e para os países vizinhos como uma ilha onde se pode desfrutar das deslumbrantes belezas tropicais, juntamente com a qualidade de vida dos países desenvolvidos, em plena periferia. Essa prática evidencia a concepção da cidade como uma mercadoria de luxo, ávida por ser vendida a empresários e turistas com grande poder aquisitivo.

Ao mesmo tempo, esses aparelhos ideológicos atuam dentro da própria esfera urbana, onde a atividade será efetuada, gritando aos quatro ventos as benesses desta.

Coloca-se o turismo como uma indústria limpa e sustentável, que preservará seu maior patrimônio, a paisagem natural. Ainda, os meios de comunicação locais não se cansam de exaltar os enormes gastos dos turistas, que fomentam o comércio e geram empregos e importantes divisas ao setor público através da arrecadação de impostos. Cria-se, portanto, um consenso entre a população local em favor desta “opção econômica”. Esse consenso é de extrema importância para legitimar tal atividade, uma vez que esta é em si destruidora da base social até então existente, transformadora da economia local e nociva a cultura e costumes locais.

É necessário, portanto, ir além da aparência tão bem construída pelo Capital e pelo Estado e amplamente difundida pela mídia, quando se analisa os reflexos do turismo na organização urbana e suas conseqüências para as classes dominadas. Até que ponto o turismo é uma atividade que integra o externo ao local e não uma atividade que reproduz a segregação social e espacial? Em que medida o turismo favorece ou não uma melhor distribuição de renda e como essa distribuição se traduz no meio urbano?

Pode-se dizer que a atividade turística tem direcionado em grande parte a política urbana em Florianópolis, todavia, queremos manter a afirmação de Lojkine de que “Se a política urbana capitalista não é uma planificação – no sentido de um domínio real da urbanização – nem por isso deixa de responder a uma lógica: à da segregação social” (LOJKINE, 1981, p.195).

Tal análise será feita, portanto, através de uma compreensão crítica tanto do turismo quanto da lógica que a organização espacial urbana segue dentro do capitalismo, principalmente sob a égide do planejamento urbano. Tentaremos desmistificar essa atividade econômica, principalmente no que se refere a ser ela um modelo de desenvolvimento sustentável, alias, entendemos que o desenvolvimento dentro do capitalismo é em si insustentável. Assim, tomando a cidade de Florianópolis e sua área conurbada como referência, analisaremos como seu desenvolvimento econômico, ligado ao turismo, têm sido motor de um processo acelerado de segregação espacial e social. Indo além de suas belezas paisagísticas, encontramos esta como uma cidade de fortes contrastes, onde ao redor das ilhas de extrema riqueza prolifera um processo acentuado de exclusão.

Entendemos assim que o desenvolvimento econômico também significa um desenvolvimento espacial, numa relação de auto-alimentação entre eles. Ao mesmo tempo, por exemplo, em que o turismo se desenvolve, criam-se espacialmente as condições necessárias para desenvolvê-lo. Porém, as contradições existentes nesse

processo também se materializam espacialmente. È nesse ponto em que surgem as críticas de que é possível um desenvolvimento sustentável social e espacialmente, desde que se faça uso correto do planejamento urbano. Tentaremos assim, responder algumas perguntas como: o que é planejamento urbano? A quem serve o planejamento urbano? A busca por tais respostas passa, necessariamente, pela identificação de quem são os planejadores e em que grau as diferentes classes sociais participam desse projeto.

Temos que o turismo não vai à contramão do desenvolvimento seguido por qualquer outra atividade econômica dentro do modo de produção capitalista. Ele é fonte de graves desequilíbrios ambientais e espaciais, de exclusão social e como qualquer outra atividade, tem na exploração da mão-de-obra a geração de seus lucros. Torna-se central, portanto, para se ter compreensão sobre tal atividade, a pesquisa sobre o mercado de trabalho nela. É principalmente nesse ponto onde o turismo apresenta-se como uma atividade tipicamente e caracteristicamente capitalista.

É de grande importância analisar, também, de que maneira a relação entre o grande Capital e o Estado se traduzem no direcionamento das políticas que irão moldar o espaço urbano. Afinal, como afirma Milton Santos:

Nas regiões metropolitanas se trabalha como se o poder fosse somente o Estado, o município ou as entidades regionais. Todavia, o poder efetivo que se realiza sobre a atividade e os cidadãos, que muda as posições dos atores da economia e altera as posições dos próprios cidadãos dentro da região metropolitana, vem, em grande parcela, das firmas dominantes. Faltam, todavia, análises sobre o comportamento destes verdadeiros sistemas privados de poder, que agem como se fossem instituições públicas. A carência de conhecimento desses processos concretos reduz a possibilidade de introdução desse dado na elaboração legislativa e dos planos urbano. (Santos, 1994, p. 134)

Na cidade de Florianópolis, esse processo de união do poder privado dos capitalistas ao Estado, acompanha a história de sua formação urbana. Desde a opção e manipulação em relação à prioridade das obras viárias executadas ainda nas décadas de 1970 e 1980, a localização dos estabelecimentos hospitalares, das instituições e dos edifícios públicos, até casos mais recentes, que transbordam as barreiras da legalidade, como aqueles denunciados pela operação “moeda verde”, efetuada pela polícia federal.

Tem-se, nesse sentido, a razão de ser desse estudo. Compreender a dinâmica da transformação espacial da cidade de Florianópolis e de seu entorno, impulsionados pela opção econômica feita pelas elites da cidade e também apropriada pelas elites de fora dela. Assim, também, procurar identificar na relação entre essas elites e o poder estatal,



na promoção do turismo, os grandes motores do amplo processo de segregação e exclusão social e espacial vivido por essa cidade. Acredito que a importância desse estudo está relacionada à quebra dos fortes consensos criados pela classe dominante e difundidos pela mídia, que têm servido de algema para qualquer tentativa de se pensar a cidade a partir de um protagonismo das classes dominadas.

## **1.2 Objetivos**

### 1.2.1 Objetivo geral

Analisar como o desenvolvimento do turismo em Florianópolis tem atuado em sua formação urbana, desencadeando um amplo processo de segregação espacial e social.

### 1.2.2 Objetivos específicos

O turismo é defendido e difundido como atividade capaz de levar a um desenvolvimento econômico que integra a população, distribui renda e importante na sustentabilidade ambiental. Nossa análise, porém, contradiz tais idéias. Para tanto, será necessário tocar em determinados pontos:

- Compreender a dinâmica da produção do espaço urbano no modo de produção capitalista
- Analisar de forma crítica a atividade turística
- Relacionar a apropriação do turismo pelas elites na formação urbana de Florianópolis

- Definir o planejamento urbano, buscando perceber suas diferentes expressões em diferentes períodos
- Descrever de que forma o planejamento urbano atuou em Florianópolis e de que maneira foi utilizado, tendo em vista as diferentes classes sociais que compõem a cidade
- Definir as características do trabalho e dos trabalhadores no turismo
- Relacionar as condições de trabalho nessa atividade e o processo de formação do espaço urbano

### **1.3 Justificativa**

O turismo é uma atividade que tem apresentado uma dinâmica de crescimento muito acelerada em todo o mundo. Apenas no período de 1995-2006, segundo a EMBRATUR, o número de chegadas internacionais pelo mundo saltou de 538 milhões, para 842 milhões, representando um crescimento de 56,5%. Esse fluxo gigantesco de turistas representa também um enorme fluxo de capitais, no Brasil, de acordo com o mesmo relatório da EMBRATUR, em 2006, as receitas cambiais geradas pelo turismo alcançaram o patamar de US\$ 4,316 bilhões. O número de empregos gerados também é grande, totalizando nesse mesmo ano cerca de 6,04 milhões, no país. A análise meramente quantitativa esconde, porém, as reais implicações dessa atividade, tanto no meio onde ela é efetivada, quanto nos trabalhadores que sobrevivem dela. Para se entender o turismo, portanto, é necessária uma investigação de como esse atua nas transformações espaciais decorrentes de seu desenvolvimento, assim como das características do trabalho nessa atividade.

Esse estudo tem como intenção, portanto, ultrapassar os consensos criados em relação ao turismo. Entender como seu desenvolvimento se dá à custa de um amplo processo de exclusão social, de maneira que, diferentemente do que se difunde, o turismo não é para todos.

A delimitação do espaço geográfico para a análise, o município de Florianópolis e seu entorno, se dá devido, preferencialmente, a três motivos. O primeiro deles pela própria convivência do pesquisador com esse meio e suas relações com a cidade, que foram, talvez, o principal estímulo ao interesse pelo tema. O segundo, por Florianópolis ter um grande fluxo de turistas, tanto nacionais quanto estrangeiros, servindo, portanto,

como objeto para investigação sobre este. Terceiro, pela centralidade que o turismo ganha nessa cidade, não tanto pela sua importância na geração de empregos, mas no sentido de sua difusão pelos mais variados meios de comunicação e sua aparente apropriação pelas mais distintas classe sociais.

Têm-se, assim, as razões que motivaram esse estudo, que busca ir um tanto além do lugar comum e compreender as reais implicações do turismo para a classe que vive do trabalho, possuindo, portanto, também um caráter prático.

## **1.4 Metodologia**

A presente monografia busca estudar o turismo a partir de suas implicações no meio urbano de Florianópolis e seu entorno, tanto em sua formação espacial, quanto na relação das diferentes classes que compõe esse meio, com tal atividade. Para tanto, tal pesquisa consistiu na leitura de livros, teses, dissertações, além de jornais, revistas e relatórios.

Os livros foram utilizados, principalmente, para suprir os aspectos teóricos do trabalho. A partir deles foram estabelecidas as concepções utilizadas referentes a alguns temas como: desenvolvimento urbano, segregação urbana, planejamento urbano, turismo, trabalho no turismo, etc.

As teses e dissertações foram utilizadas para estabelecer as relações dos temas referidos acima, com a cidade de Florianópolis. Grande parte dos dados utilizados foram retirados desses trabalhos, além de certos relatórios. A coleta de dados dessa forma, e não a partir da pesquisa de organismos especializados, deu-se devido à carência de estudos efetuados dentro do município de Florianópolis por estes. Confiamos, porém, na veracidade dos dados utilizados, uma vez que todas as teses e dissertações consultadas haviam sido aprovadas pelos meios necessários e apresentavam coerência em suas metodologias de pesquisa.

A utilização de jornais, revistas, etc. serviu-nos para cobrir certos aspectos conjunturais relacionados ao objeto estudado. Além disso, esses meios de comunicação foram importantes para perceber a difusão das idéias em relação ao turismo, além da posição do governo ou de políticos sobre o assunto.

## 2. ASPECTOS GERAIS SOBRE O TURISMO E O PLANEJAMENTO URBANO

### 2.1 Turismo: Insustentabilidade e Segregação

O turismo configura-se como uma das atividades econômicas que mais cresce no mundo. O número de chegadas de turistas internacionais ao redor do planeta passou de 765,5 milhões em 2004 para 921,8 milhões em 2008, com uma larga vantagem dos países centrais. No mesmo período, as receitas cambiais geradas por tal atividade passaram da ordem de US\$ 632,7 bilhões para US\$ 944,4 bilhões<sup>1</sup>.

Esse é um fenômeno que ganha notoriedade após a segunda guerra mundial, impulsionado, em grande parte, pelas próprias conquistas da classe trabalhadora como direto a férias remuneradas e pelo estabelecimento, nos países centrais, daquilo que ficou conhecido como Estado de bem Estar Social. Essa nova realidade é rapidamente apropriada pelo Capital numa dinâmica na qual:

“Em virtude de sua própria necessidade revolucionária de expansão, o mundo mágico das mercadorias, principalmente da mercadoria-dinheiro, foi criando uma série de novas necessidades, de mercadorias e, portanto, de ramos de atividade econômica, para reproduzir a acumulação de capital. É nesse contexto que se insere o turismo. (...). Podemos afirmar que (o turismo) se desenvolveu com o advento da sociedade capitalista e, particularmente, com a generalização do seu padrão de consumo após a Segunda Guerra Mundial.” (Ouriques, 1998, p. 10)

O modo de produção capitalista, portanto, cria rapidamente mecanismos e estruturas para transformar o tempo livre em tempo de consumo. As companhias de transporte lançam novos produtos para atender a essa massa viajante, as cidades se promovem através do marketing para atrair os turistas, o espaço urbano é modificado com a criação de infra-estrutura necessária a essa atividade. Até mesmo o setor financeiro se aproveita dessa realidade, onde os bancos lançam inúmeros modelos de

---

<sup>1</sup> Segundo relatório “Estatísticas Básicas do Turismo”, Ministério do Turismo, 2010.

financiamento para as viagens turísticas<sup>2</sup>. As férias, dentro dessa lógica criada, só têm sentido se acompanhadas de alguma atividade de lazer ou turística, caso contrário, melhor “vendê-las” ao patrão. Essas atividades, por sua vez, são impossíveis de ser praticadas sem a intermediação da mercadoria-dinheiro.

As conquistas da classe trabalhadora, aliadas ao modo como o capital se apropria delas, no sentido de promover o turismo, geraram, o que se convencionou chamar de turismo de massa. Inclusive no meio científico se difundiu a idéia de que:

“... o turismo é uma clara manifestação de liberdade do homem, é chamado de quinta liberdade, ou seja, liberdade de ir e vir. Mesmo sendo considerado um bem de luxo o turismo pode ser, nos dias atuais, praticado pela maioria dos indivíduos.” (Lage e Milone, 1991, p.70).

Há, porém, a necessidade de lapidar tal afirmação, no sentido de que esta não é uma atividade que se desenvolve de maneira simétrica nos países centrais e periféricos.

O turismo está intimamente ligado a formação de um mercado consumidor interno forte. Nos países centrais, onde os níveis de desigualdade, apesar de crescentes, são mais amenos, a massificação do turismo torna-se viável e atrativa às pretensões de valorização do capital. Essa tendência segue rumo oposto nos países periféricos. A alta concentração de renda, fruto da própria formação econômica desses países<sup>3</sup>, torna esta uma atividade preferencialmente das elites. Como será visto no decorrer desta pesquisa, esta realidade tem um efeito perverso sobre as classes de baixa renda, principalmente nas regiões onde o turismo é praticado.

Apesar das breves críticas referidas acima, a visão dominante sobre essa atividade, inclusive no meio científico, não atravessa a superfície, tornando o turismo sinônimo de desenvolvimento, sustentabilidade e até mesmo de harmonia. Como já dizia Marx, “As idéias da classe dominante são, em todas as épocas, as idéias dominantes, ou seja, a classe que é o poder material dominante da sociedade é, ao mesmo tempo, o seu poder espiritual dominante.” (Marx, 2009, p. 67). Os mensageiros dessas idéias, por sua vez, estacionam numa análise de prós e contras para tal atividade, propondo mudanças que, dentro de um modo de produção em si excludente, demonstram-se irrealizáveis.

---

<sup>2</sup> Na Espanha, por exemplo, um dos serviços oferecidos por inúmeros bancos é a venda de pacotes turísticos, um banco pode exercer ao mesmo tempo funções típicas de uma agência de viagens.

<sup>3</sup> No Brasil, segundo o PNUD, no ano de 2000 os 20% mais ricos se apropriavam de 67,4% da renda, enquanto os 60% mais pobres ficavam com apenas 16,22% dela.

A principal debilidade dessa análise corrente, que a compromete desde o início, é a compreensão do objeto estudado, o meio impactado pelo turismo, como um todo homogêneo, excluindo-se o ponto de que a sociedade é formada por classes antagônicas entre si. Ora, se para eles o turismo se limita às questões de prós e contras, falta entender para onde se direcionam os prós e para onde vão os contras. Esse erro, que sabemos não se tratar de mero acaso, institui como ponto central sobre o turismo as “vantagens econômicas”, transvestindo-o da falsa roupagem do desenvolvimento sustentável aliado ao planejamento. Segundo eles, o turismo apresenta-se como um modelo seguro de desenvolvimento, a tão desejada “indústria sem chaminés”, ainda mais por ser o meio-ambiente a sua “mercadoria”, sendo assim necessário preservá-lo. Os possíveis desvios dessa rota sustentável devem ser corrigidos através de ações conjuntas entre o Estado e a iniciativa privada, lançando mão do planejamento.

Pode-se notar na literatura corrente sobre o turismo um estreito casamento com o discurso ecológico, mais precisamente com o de desenvolvimento sustentável, fruto até mesmo do momento histórico similar onde ambos ganham corpo, a segunda metade do século XX.

Segundo o relatório Brundtland (1987), criado pela Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, da Organização das Nações Unidas, o desenvolvimento sustentável é entendido como “O desenvolvimento que satisfaz as necessidades da geração presente sem comprometer a capacidade de as gerações futuras satisfazerem as suas próprias necessidades” (RELATÓRIO BRUNDTLAND, 1991:46). Ignacy Sachs, um dos principais autores no pensamento ambiental, por sua vez, coloca que um crescimento sustentável e socialmente responsável deve compreender cinco dimensões: sustentabilidade social, sustentabilidade econômica, sustentabilidade ecológica, sustentabilidade espacial e sustentabilidade cultural. As soluções para se alcançar os objetivos nessas cinco áreas passam por uma melhor distribuição de renda, redução nas desigualdades entre países centrais e periféricos, uso prudente dos bens naturais, melhor distribuição espacial evitando as aglomerações, busca de soluções adequadas às especificidades locais, etc. Em síntese, segundo os teóricos do desenvolvimento sustentável, é possível um crescimento econômico mais equitativo e menos destrutivo dentro do próprio modo de produção capitalista.

É dentro desse discurso que a teoria dominante insere o turismo como via de um novo desenvolvimento. Apresenta-o como um meio eficiente de geração de empregos, uma vez que é uma atividade intensiva em mão de obra, eficiente na distribuição de

renda entre as distintas regiões, por ser o turista um estrangeiro por excelência, atividade que promove a troca de experiências e a harmonia entre as diferentes culturas e ecologicamente sustentável por ter na paisagem seu maior atrativo. Uma análise mais detida sobre o desenvolvimento sustentável e a atividade turística mostra, porém, como esse se equilibra em alicerces pouco sólidos e como o turismo segue na contramão desse modelo.

Nesse sentido concordamos com Ouriques sobre “a insustentabilidade da sustentabilidade” (Ouriques, 1998, p.40). Entendemos que esse discurso torna-se uma falácia a partir do momento em que propõe meros ajustes, apelando mesmo para termos genéricos como responsabilidade ou justiça social, sem atacar de frente o principal problema, que é a manutenção de um sistema baseado na extração de mais-valia. A própria necessidade do modo de produção capitalista de acelerar o tempo de realização das mercadorias, diminuindo a vida útil das mesmas, torna a questão de sustentabilidade algo muito mais profundo que um mero exercício de vontade individual<sup>4</sup>. Ainda, discute-se o problema da distribuição espacial e dos assentamentos urbanos sem tocar no problema principal da oposição entre a cidade e o campo. Afinal, como já colocava Engels:

“É evidente que a solução burguesa do problema da habitação ruiu completamente ao chocar-se com a oposição entre a cidade e o campo. E eis que chegamos à essência da questão; só poderá resolver-se se a sociedade for profundamente transformada, para que possa empreender-se a supressão desta oposição, que atingiu o extremo na sociedade capitalista atual. Longe de poder suprimir esta oposição, a sociedade capitalista torna-a cada dia mais aguda. (...). É, pois o contrário do que o Sr. Sax diz: não é a solução do problema da habitação que resolve ao mesmo tempo a questão social mas sim a abolição do modo de produção capitalista é que tornará possível resolver o problema da habitação. Querer resolver esta última mantendo as grandes cidades modernas é absurdo. As grandes cidades somente serão suprimidas com a abolição do modo de produção capitalista, e quando esse processo estiver em marcha, não se tratará de encontrar para cada trabalhador uma casa que lhe pertença, mas de coisas bem diferentes.” (Engels, 1979, p. 31)

Da mesma forma com que Engels define o problema da habitação entendemos a questão ambiental. Não é a partir da resolução desse problema que se resolve ao mesmo

---

<sup>4</sup> É muito comum no discurso dos apologeticos do desenvolvimento sustentável, e das várias ONGs que surgiram com essa bandeira, a proposição de medidas individuais para a preservação do meio ambiente. Proliferaram nos últimos anos campanhas para reciclagem do lixo doméstico, uso racional da água e energia, etc. Segue sendo raro, porém, a identificação por parte desses grupos do próprio capitalismo como modo de produção insustentável.

tempo a questão social, mas sim a abolição do modo de produção capitalista é que tornará possível resolver o problema ambiental.

A partir da crítica à sustentabilidade, pode-se analisar o desenvolvimento da atividade turística, afastando-se de mistificações. Tem-se que esse, assim como toda a produção capitalista, “só desenvolve a técnica e a combinação do processo social de produção, exaurindo as fontes originais de toda a riqueza: a terra e o trabalhador” (Marx, 1998, p. 571). Quando se ousa ultrapassar a bela cortina confeccionada pelos folhetos propagandísticos, encontra-se um mercado de trabalho extremamente precário e com elevado grau de exploração, confirmando que “é da exploração da força de trabalho que nascem os lucros do turismo, e não da paisagem, como se diz”. (Ouriques, 1998, p. 14). Uma análise detida sobre as condições de trabalho nessa atividade já seria suficiente para afastar qualquer ilusão sobre a sustentabilidade do turismo, afinal, não é o homem também natureza? Indo além, porém, percebe-se que essa atividade não leva a ao alcance de nenhuma das cinco dimensões necessárias ao crescimento sustentável e socialmente responsável, levantadas por Sachs.

Como modelo para se alcançar a sustentabilidade social, onde a saída seria a criação de empregos pra uma melhor distribuição de renda, vemos o turismo extremamente perverso nesse sentido. A qualidade dos empregos gerados nessa atividade apresenta elevado grau de precariedade. Segundo o Dieese, em pesquisa feita no ramo de alojamento, constatou-se que:

“aos rendimentos, os auferidos pelos trabalhadores em alojamentos são muito baixos. Em 2005, entre os formalizados, 81% percebiam até 3 Salários Mínimos e quase a totalidade da categoria – 93% - não ultrapassava 3 mínimos.

A situação salarial dos empregados sem carteira é ainda mais desfavorável: 56,0% recebiam até 1 salário mínimo como remuneração pelo seu trabalho. Quando se considera a faixa até 2 salários mínimos, verifica-se que 93% estão aí enquadrados.” (DIEESE, 2006).

Ainda, constatou-se que nesse ramo, apesar de 55% dos trabalhadores serem mulheres, essas só recebem 77% dos salários recebidos pelos homens. A sazonalidade, típica da atividade turística, também favorece a precariedade no emprego, fortalecendo práticas de contrato por tempo limitado e com extensas jornadas de trabalho. O alto grau de exploração dessa força de trabalho nos leva a entender, portanto, que tal atividade ao invés de combater, fortalece os problemas de concentração de renda.



A segunda dimensão do crescimento sustentável, levantada por Sachs, é a sustentabilidade econômica, esta, “está ligada à redução dos abismos norte/sul. Deve ser buscada através de um fluxo permanente de investimentos públicos e privados, de um manejo eficiente dos recursos, da absorção pelas empresas dos custos ambientais e da criatividade”. (Ouriques, 1998, p. 30). Inúmeras críticas podem ser feitas àqueles que vêm no turismo uma maneira de se alcançar tal sustentabilidade. Em primeiro lugar, apesar de o turista ser um forasteiro que gasta em uma localidade a renda que obteve em outro, o turismo não significa uma melhor distribuição espacial da renda, especialmente no que tange às diferenças norte/sul. A vantagem que os países centrais levam sobre os periféricos em relação ao fluxo de turistas e receitas cambiais geradas nos fariam supor justamente o contrário. A relação entre turismo e investimento público e privado também vai à contramão de qualquer possibilidade de sustentabilidade e nesse sentido já coloca por terra também as dimensões de sustentabilidade ecológica e espacial.

Os investimentos públicos nessa área estão ligados, em grande parte, em fornecer uma infra-estrutura adequada para a valorização dos capitais privados. Os capitais privados, por sua vez, concentram-se naquelas áreas mais atrativas para o desenvolvimento da atividade turística. O que se pode ver, é que essa união transforma o espaço onde o turismo será efetivado de uma maneira extremamente destrutível. A especulação imobiliária gerada, em princípio nas áreas mais próximas aos atrativos turísticos, mas que com a superação desses espaços vai se expandindo para seus entorno, leva a um acelerado processo de expulsão dos habitantes locais para as regiões periféricas, causando um crescimento urbano completamente desordenado. Ao mesmo tempo em que a formação desses assentamentos informais colabora para a poluição do meio ambiente, uma vez que grande parte deles não possui infra-estrutura adequada, levando à poluição de mananciais e rios, os próprios investimentos imobiliários, gerados pelo grande capital privado, provocam desequilíbrios ambientais, destruindo a vegetação nativa ou invadindo áreas de preservação.

A última dimensão, que se refere à sustentabilidade cultural, é também atacada pelo turismo. Apesar do que dizem seus ideólogos, de que essa atividade favorece o intercambio cultural, a troca de conhecimentos e uma maior harmonia entre os povos, percebemos que essa aproximação, sob a lógica do turismo, é fortemente predatória. Segundo Krippendorf:

“o que deveria ser um encontro sucumbe à ‘síndrome do zô’: uns e outros se observam. O nativo se torna um espetáculo e um tema de fotografias. Por outro lado, também não há como se entender por meio da palavra. E, como o tempo urge, como sempre – afinal temos que proteger nosso dinheiro -, está fora de cogitação qualquer parada para se contemplar um pouco, com toda a tranquilidade. No hotel ou na praia, só se toma conhecimento dos nativos através de suas funções como serviçais: o servente, a arrumadeira, o vigia, os vendedores de souvenirs, o chofer, os músicos, os dançarinos de músicas folclóricas, etc.” (Krippendorf, 1989, p. 113).

Também, segundo Paul Virilio:

“o atual turismo internacional renova ainda esta violência colonial com a implantação de clubes de férias ou de palácios que a partir de então aparecem em postos avançados em regiões, em sua maioria, miseráveis e hostis.” (Virilio, 1996, p. 80)

Essas duas citações acima demonstram de maneira categórica como o turismo é impotente no sentido de levar a uma desejada sustentabilidade cultural. A própria relação entre turista e local se dá, na maioria das vezes, sob a forma de uma dominação econômica do primeiro sob o segundo, uma espécie de subordinação entre selvagem e colonizador. O modo como se relacionam, fruto da própria atividade turística, é também fator de desestabilização dos costumes e da cultura local. As danças, os ritos, tudo se torna mercadoria e tudo pode ser alienável por um preço<sup>5</sup>. Verifica-se, em grande parte das cidades turísticas, uma completa exclusão da população local dos locais destinados a atender aos turistas. Esse processo se dá não somente através da criação de espaços privados exclusivos, como resorts, hotéis fazendas, etc., mas de uma construção espacial que afasta a população local de baixa renda das áreas voltadas a essa atividade. O turismo, dessa forma, produz não apenas uma segregação espacial, mas também uma forte segregação social. Um exemplo que chega a assustar pela voracidade com que ataca qualquer tipo de justiça social e direito a cidade foi exposto por Naomi Klein, sobre o tsunami que varreu a costa de países do sudeste asiático em 2004, onde:

Em Janeiro último, Condoleezza Rice desencadeou uma pequena controvérsia ao descrever o tsunami como "uma oportunidade maravilhosa" que "nos pagou altos dividendos". Muitos ficaram horrorizados com a ideia

---

<sup>5</sup> “A forma preço não só admite a possibilidade de divergência quantitativa entre a magnitude de valor e preço, isto é, entre magnitude de valor e sua própria expressão em dinheiro, mas também pode esconder uma contradição quantitativa, de modo que o preço deixa de ser expressão do valor, embora dinheiro seja apenas a forma do valor das mercadorias. Coisas que, em si mesmas, não são mercadorias, por exemplo, honra, consciência, etc., podem seus donos considerar alienáveis por dinheiro e, assim, receber por meio de seu preço, a forma de mercadoria. Uma coisa pode, formalmente, ter um preço, sem ter um valor.” (Marx, 1988, p. 115).

de tratar uma tragédia humana maciça como uma oportunidade para extrair benefícios. Mas, de qualquer forma, Rice mostrou estar subestimando o caso. Um grupo auto-denominado Sobreviventes e Apoiantes do Tsunami da Tailândia afirma que: "para homens de negócios e políticos, o tsunami foi a resposta às suas orações, uma vez que literalmente varreu as áreas costeiras deixando-as limpas de comunidades que anteriormente impediam a realização de seus planos para a construção de balneários, hotéis, cassinos e instalações para a criação de camarões. Para eles, todas essas áreas costeiras são hoje terra aberta!" (Klein, em: [http://www.cecac.org.br/mat%E9rias/Naomi\\_Klein\\_Capitalismo\\_desastre.htm](http://www.cecac.org.br/mat%E9rias/Naomi_Klein_Capitalismo_desastre.htm) acessado em 29/10/2010).

Como se vê, o real motor dessa atividade é a possibilidade de valorização dos capitais empregados nela. A questão do desenvolvimento sustentável, longe de ser um ato de conscientização das elites e uma via de um novo modelo de desenvolvimento local, não passa da esfera ideológica, na criação de consensos e na busca de uma institucionalidade capaz de legitimar tal processo.

Frente a todos esses problemas, é disseminada a idéia de que a partir de um planejamento urbano adequado, é possível reverter os desequilíbrios causados pela atividade turística. As idéias dominantes não vêm no sentido de defender um controle do Estado nessa área, mas sim de que este crie um ambiente favorável aos investimentos privados ao mesmo tempo em que atue de forma a atacar as frentes de insustentabilidade. O que se verifica é que o casamento entre poder público e grande capital têm sido os grandes responsáveis pelas transformações espaciais das cidades turísticas. O próprio planejamento, apesar de não significar controle absoluto do Estado sobre a organização espacial urbana, foi um dos grandes promotores dos desequilíbrios gerados por essa atividade. O turismo, por ser em si segregador, não poderia conduzir a política urbana por outros rumos, nesse sentido, a essência segregadora desta atividade se materializa na produção de um espaço urbano que segue esta lógica.

## **2.2 Produção do Espaço Urbano: O que é planejamento?**

Quando se olha uma cidade, essa se apresenta a principio como um organismo com vida própria. Não segue lógica ou padrão, mas cresce desordenadamente, subindo morros, ocupando encostas, seja a leste, oeste, norte, ou sul. O que parece é que o

Estado vai a reboque, criando as condições necessárias para suprir as necessidades para a reprodução das pessoas que escolheram determinado espaço para viver. Porém, uma análise mais atenta nos mostra que, “se a política urbana capitalista não é uma planificação - no sentido de um domínio real da urbanização – nem por isso deixa de responder a uma lógica: a da segregação” (LOJKINE, 1981, p.195). Assim temos que, por mais desordenado que aparente ser o desenvolvimento urbano, este é, em última instância, a tradução espacial da sociedade de classes. Nesse sentido, Milton Santos nos propõe que para entender a processo de formação das cidades, e o próprio processo global de produção, se faz necessário uma economia política da urbanização e uma economia política da cidade:

Uma coisa é a economia política da urbanização, que levaria em conta uma divisão social do trabalho, que dá, com a divisão territorial do trabalho, a repartição dos instrumentos de trabalho, do emprego e dos homens na superfície de um país. A economia política da cidade seria outra coisa diferente, porque seria a forma como a cidade, ela própria, se organiza, em face da produção e como os diversos atores da vida urbana encontram seu lugar, em cada momento, dentro da cidade. (Santos,1994, p. 118)

A cidade configura-se, portanto, como o espaço geográfico onde o trabalho vivo se exerce sobre o trabalho morto, ou trabalho acumulado (infra-estrutura, máquinas, etc.), sendo que, ao mesmo tempo em que esta é meio de trabalho é também meio de existência. A concentração urbana é, então, condição necessária para o modo de produção capitalista, uma vez que reúne espacialmente meios de produção, meios de consumo e a força de trabalho, e resulta, também, no aparecimento ilimitado de necessidades. As cidades foram imprescindíveis, também, na separação do homem com os meios de produção, é no espaço urbano onde a divisão do trabalho toma dimensões que inviabilizam a existência humana sem a relação mercantil. Nesse sentido, a cidade torna-se sinônimo de socialização, a vida urbana é impossível sem as relações sociais que se complementam. É necessário, porém, afastar a idéia de uma socialização harmoniosa. Por se dar dentro do modo de produção capitalista, a socialização é também capitalista. Segundo Milton Santos:

Entenda-se por socialização capitalista a criação de capitais comuns, de meios coletivos à disposição do processo produtivo. É socialização pelo fato de que são os capitais individuais que a devem empreender diretamente; é capitalista porque os beneficiários são poucos, segundo uma hierarquia que vem do seu poder enquanto capitalistas, isto é, de sua capacidade de utilizar produtiva e especulativamente as infra-estruturas financiadas por meio de impostos, com o esforço coletivo, isto é, mediante contribuição social. A

socialização capitalista é, pois, e sobretudo, um processo de transferência de recursos da população como um todo para algumas pessoas e firmas. Trata-se, como dito antes, de um processo seletivo, que atinge diferentemente os atores econômicos, o que faz do Estado um motor de desigualdades, já que, por esse meio, favorece concentrações e marginalizações. (Santos, 1994, p. 123).

A partir daí tem-se que a classe dominante detém um papel decisivo na condução do desenvolvimento espacial urbano. Através da apropriação das áreas onde fixarão suas residências ou onde efetuarão seus investimentos, determinam a valorização ou desvalorização dos espaços, direcionando o estabelecimento das diferentes classes no meio urbano.

Aliado a classe dominante está o Estado, que vem como suporte, criando as garantias para a reprodução desta como classe assim como de seus capitais. São nos bairros das elites onde se encontram e primeiro se efetuam as obras de saneamento, pavimentação das ruas, investimentos em estradas gerando facilidades de deslocamento, ligação e comunicação com outras áreas, etc. Além disso, em grande maioria, esses espaços contam com parques, praças, áreas culturais, beneficiando a parcela da população ali estabelecida e tornando a área atrativa e extremamente valorizada.

Juntamente com a criação de um ambiente favorável a reprodução desta elite como classe dominante, o Estado atua no espaço urbano gerando os meios necessários para a reprodução de seus capitais. Isso é claramente visto na doação de terrenos para instalação de fábricas, criação de vias gerando fácil acesso a elas e em uma série de bens coletivos que, apesar de coletivos, servem em primeira instância à reprodução e valorização do capital.

Esse movimento da burguesia e de seus capitais, trazendo consigo o Estado determina também o movimento das classes dominadas. Os mesmo investimentos públicos que significam valorização de certas áreas, refletem-se em desvalorizações de outras. Essa dinâmica cria espaços exclusivos destinadas à classe dominante, expulsando as classes dominadas. O Estado por sua vez, dada a própria necessidade do capital, da reprodução desta como força de trabalho, irá direcionar seus investimentos criando uma série de bens coletivos com tal finalidade. Esse movimento tem papel fundamental sobre a localização espacial dessa classe. No caso de uma cidade industrial, por exemplo, gerando os meios necessários a locomoção da força de trabalho até seu local de trabalho, em outros casos, como em uma cidade turística, afastando as classes mais pobres dos locais de maior atração aos turistas.

Não queremos demonstrar, porém, com as afirmações acima, que o Estado, aliado com as classes dominantes, detém um controle absoluto sobre a urbanização. Não negamos a forma caótica como ocorre o desenvolvimento urbano. A intenção é apenas confirmar a afirmação de Lojkne, sobre a lógica da segregação, levantando a dinâmica que a define.

Avançando, porém, na análise sobre a questão urbana surgem novos questionamentos. Como se dá a relação entre Capital e Estado, no ordenamento do espaço urbano, em um período onde os capitais atingem um grau de mobilidade e velocidade de deslocamento nunca visto antes? Como o Estado, na esfera urbana, busca atrair esses capitais tão avessos à fixação? De que forma os consensos neoliberais se traduzem na condução das políticas dentro das cidades? Segundo Vainer:

“Se durante longo período o debate acerca da questão urbana remetia, entre outros, a temas como crescimento desordenado, reprodução da força de trabalho, equipamentos de consumo coletivo, movimentos sociais urbanos, racionalização do uso do solo, a nova questão urbana teria, agora, como nexos centrais a problemática da competitividade urbana.” (VAINER, 2000, p. 76).

A afirmação acima não significa que se inverteu a lógica da segregação, alias como veremos, a busca por tornar a cidade mais competitiva e atraente ao grande Capital, principalmente internacional, aprofunda essa lógica, num momento onde a subordinação do Estado ao Capital se eleva. Como coloca Milton Santos:

O Capital Geral, que é o Capital Social representado pela cidade como um todo realmente indivisível, é cada vez mais apropriado seletiva e privatisticamente. Como o acesso a esse Capital Geral não é o mesmo, não apenas entre os que dispõem de capital e os que não têm nada, mas também entre as diversas frações de capital presentes na cidade, a seletividade de uso resultante implica uma agravação das desigualdades originais. Esse mecanismo significa mais concentração em benefício de alguns e mais marginalização e, mesmo, exclusão para muitos. Trata-se de um movimento cumulativo, reforçado pelas condições atuais da economia mundial. Afinal, através de fatores externos, como tecnologia, gerenciamento e marketing importados, interesses externos podem melhor utilizar o resultado acumulado do trabalho coletivo das sociedades locais.

Chegamos, assim, a uma era em que o produto acumulado do trabalho de todos, representado por esse Capital Social que é a cidade, é cada vez menos possível de ser utilizado pelos membros da sociedade local, e cada vez mais por atores forâneos, que não contribuíram para a formação desse capital geral que é o Espaço Urbano. (Santos, 1994, p. 134).

A centralidade que o capital internacional adquire, com a aceleração dos fluxos de capitais, causa por sua vez reflexos espaciais. São colocados em prática novos

modelos de gestão urbana e planejamento<sup>6</sup>. Esses novos modelos, amplamente difundidos no Brasil e América Latina por agências multilaterais como BIRD e Habitat, colocam que as mesmas técnicas utilizadas no planejamento empresarial devem ser empregadas nas cidades. Sendo assim, estas devem competir umas com as outras a fim de tornarem-se atraentes aos capitais ávidos por valorização, principalmente o Capital internacional. Esse novo modelo, chamado de planejamento estratégico urbano, leva a cidade a ser compreendida a partir de três focos: a Cidade-mercadoria, a Cidade-Empresa e a Cidade-pátria.

A cidade aparece assim, em primeiro lugar, como algo a ser vendido, o futuro dela depende de como e em que quantidade o grande capital irá apropriar-se de seus espaços. A necessidade de vender a cidade gera um amplo esforço por criar uma imagem favorável dessa mercadoria, o marketing urbano é uma de suas principais faces. Mas quando se fala em vender a cidade, o que realmente se está vendendo?

a venda da cidade é, necessariamente, a venda daqueles atributos específicos que constituem, de uma maneira ou de outra, insumos valorizados pelo capital transnacional: espaços para convenções e feiras, parques industriais e tecnológicos, oficinas de informação e assessoramento a investidores e empresários, torres de comunicação e comércio, segurança... (BORJA & FORN, 1996, p.34. apud VAINER, 2000, p. 70).

As cidades oferecem-se assim, de maneira muito similar entre elas, ao grande capital, principalmente internacional. O governo local busca criar as condições necessárias para atrair esses capitais, traduzindo na esfera urbana o receituário neoliberal adotado no plano nacional.

Deve-se ressaltar, porém, que criar um ambiente seguro ao capital e aos usuários solventes do espaço urbano (empresários, turistas de grande poder aquisitivo, etc.) não significa acabar com as desigualdades sociais típicas desse meio. Muito pelo contrário, a maneira estratégica de planejar a cidade, e a definição desta como mercadoria, leva a criação de ilhas de segurança (condomínios residências, industriais, resorts, shoppings centers, etc.) onde o que importa não é tanto uma cidade segura, mas sim a existência de

---

<sup>6</sup> “A competição em escala mundial introduz uma lógica internacional que exige um esforço maior de produtividade. Esse esforço exige adequação ainda mais clara do espaço às necessidades das firmas dominantes. Como as grandes firmas baseiam sua atividade na previsão, a necessidade de planejar para atender aos seus reclamos torna-se imperativa, o planejamento urbano sendo chamado a participar dessa tarefa.

Em nome da estabilidade, do equilíbrio da balança comercial e de pagamentos, do crescimento e da competitividade, o planejador é, cada dia, convidado a encontrar os meios e as formas de transformar o Espaço Urbano, de modo a permitir que as firmas mais poderosas possam melhor utilizá-lo em seu proveito próprio.” (Santos, 1995, p. 135).

espaços que ofereçam essa qualidade. Vê-se que a segregação como lógica da política urbana capitalista não deixa de ser a regra, e até mesmo acentua-se já que a prioridade do poder público passa a ser a competitividade da cidade e sua venda.

Essa forma passiva de se conceber a cidade, como uma mercadoria a espera de seus compradores, contrasta com outra maneira ativa de entendê-la. A cidade também é um sujeito ativo que atuará estrategicamente visando aumentar sua competitividade, produtividade e eficácia. Seguindo a lógica de um mercado altamente competitivo, ela torna-se uma empresa. Nesse sentido, “o market lead city planning, a exemplo do neoliberalismo realmente existente, não abre mão de uma clara e decisiva intervenção estatal... desde que voltada aos interesses constituídos e dominantes no mercado.” (VAINER, 2000, p.86).

A cidade-empresa necessita, assim, moldar o seu espaço, de maneira a tornar-se mais atrativa aos capitais do que as demais cidades que também competem com ela. A solução passa ser aproximar o setor privado, ou mesmo deixá-lo entrar e conduzir as políticas tipicamente públicas. Segundo relatório do *Urban Partnership & The TWU Urban Division*, organismo ligado ao Banco Mundial:

Enquanto o setor privado deve liderar as estratégias econômicas locais, uma agência facilitadora (governamental ou de parceria público-privada) se faz necessária para prover informação e criar diálogo entre os investidores privados, as instituições de educação e treinamento, os serviços provedores (infra-estrutura e setor financeiro) e o próprio governo (*Urban Partnership & The TWU Urban Divisi*, 1998, p.4, apud, Vainer, 2000, p.87).

As parcerias público-privadas passam a ser uma importante maneira de se planejar e implantar as medidas necessárias à transformação do espaço urbano. Esse mecanismo garante a forte imersão dos interesses privados dos capitalistas dentro do setor público. Quando analisamos a proliferação destas parcerias ou mesmo as de agências de consultoria e planejamento urbano, notamos que cada vez mais o Estado tem relegado suas funções a iniciativa privada, ao espaço nada democrático do mercado<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Um claro exemplo ocorreu na cidade de Florianópolis onde o plano diretor da cidade “começou a ser debatido em 2006, com a participação da comunidade, por meio do Núcleo Gestor Municipal e dos núcleos distritais. Até 2008, havia quase um consenso de que o projeto estava sendo discutido de forma ideal. Mas a história mudou no fim daquele ano, quando os núcleos gestores foram desativados e a prefeitura contratou a fundação Cepa para colocar as idéias no papel.” (em <http://floripamanha.org/2010/03/plano-diretor-planejando-o-seu-futuro/>)



Devemos ressaltar, porém, que a cidade não é um todo coeso e harmônico. Como dito anteriormente ela traduz espacialmente a separação da sociedade de classes. A princípio esse fator aparenta ser uma grande barreira aos neoplanejadores urbanos, uma vez que tratam a cidade como uma unidade. Existe, porém, dentro do planejamento estratégico urbano e de seus defensores a consciência de tal problema, e é na busca por preencher essa lacuna onde se evidencia sua face ideológica. Planejar a cidade estrategicamente e geri-la para o mercado, significa, também, a criação e sustentação de consensos. Para tanto, dois pontos são levantados: a necessidade de uma consciência de crise e a criação de um patriotismo de cidade.

A princípio parece difícil legitimar e sustentar a implantação de um planejamento estratégico urbano, uma vez que este é em si excludente e segregador. Nesse ponto aparece a necessidade de se criar uma consciência generalizada de crise, onde a solução só é possível através de uma atuação conjunta e pacífica dos mais diversos setores da sociedade civil. Nesse sentido, o planejamento estratégico urbano seria a maneira mais eficaz de se resolver os problemas identificados como sendo de interesse comum. A partir daí o que se procura é uma trégua nos conflitos sociais, e um ambiente tranqüilo para a “cidade” resolver seus problemas.

Manter esse pacto social e a relativa paz urbana, apenas com um sentimento generalizado de crise é algo muito instável. Dessa forma, os ideólogos do planejamento estratégico urbano têm como objetivo transformar esse interesse comum em um patriotismo de cidade. A cidade-pátria é a terceira face desse novo modelo de planejamento urbano. Busca-se assim aprofundar os consensos, marginalizar as vozes dissidentes e tornar, aparentemente, a cidade uma unidade social coesa.

Na essência, essa criação de consenso para a “paz social” e a conseqüente despolitização da cidade, atuam como mais um atrativo utilizado pela classe dominante e pelo Estado para vender a cidade-mercadoria. Assim, procura-se legitimar o processo e oferecer um ambiente seguro ao grande capital, através do enfraquecimento das reivindicações por parte das classes populares.

Tem se assim, que toda tentativa de planejamento esbarra na própria lógica do modo de produção capitalista. O planejamento urbano tem uma funcionalidade que não é a criação de um espaço que sirva a maioria da população, senão a de tornar a cidade um meio adequado para a valorização do capital:

A teoria subjacente a este planejamento é toda ela, ou quase toda, muito mais ideológica que uma teoria. De teoria tem apenas a forma, não é baseada na realidade vivida, e o resultado de sua aplicação é o oposto de suas promessas. Sendo ideologia, porém, é responsável pela construção de novos espaços e pela reformulação do espaço urbano atual. (Santos, 1994, p. 138)

O planejamento torna-se, portanto, incapaz de corrigir os desequilíbrios gerados pelo desenvolvimento capitalista, alias ele é resultado da própria necessidade capitalista de controle sobre as ações do Estado. As carências da maior parte da população acabam sendo tratadas de maneira meramente residual, sendo mantidas as graves tendências de segregação social e espacial. Esse processo se dá através da exclusão das classes populares da participação dos planos sobre o futuro da cidade, sendo claramente comandados pela classe dominantes através de seus meios de dominação<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> O papel do planejamento não pode ser ocultado em todo esse processo, sobretudo quando influem certas firmas consultoras, de intimidade notória com grandes empresas estrangeiras e nacionais, chamadas a aconselhar os organismos estatais de planificação. O planejamento, por isso mesmo, tem sido uma atividade a reboque, quando utilizado para buscar uma solução casuística para as dificuldades do capital. Pode-se falar, assim, como resultado, num enriquecimento planejado pelos que enriquecem, mas também planejado pelos planejadores do espaço? Nesse caso, poder-se-ia falar, também, num empobrecimento planejado. Mas aqui os pobres não têm voz no processo: são apenas as vítimas. (Santos, 1994, p. 138).

### 3. A CONSTRUÇÃO DA FLORIANÓPOLIS TURÍSTICA

Florianópolis é sem dúvida um lugar privilegiado quanto aos seus atrativos naturais. Uma ilha, com mais de quarenta praias, lagoas, e grandes áreas de mata nativa tornam-na, a princípio, uma capital singular frente à maioria das capitais dos estados brasileiros e um aparente contraponto em relação à vida caótica das grandes metrópoles. Essa imagem é amplamente explorada pelo poder público e pelas classes ligadas ao turismo<sup>9</sup>. A partir desses atributos, criou-se na coletividade da cidade a idéia de que esta possui uma “vocação natural” para o desenvolvimento da atividade turística, tornando-se assim prioritária nos investimentos públicos e privados. Ainda na década de 1950 surgem os primeiros defensores dessa idéia, colocando o turismo como única via de desenvolvimento, capaz de transformar a cidade de Florianópolis em uma cidade forte economicamente e meritória do título de capital do Estado. É o que mostra a edição inaugural da coleção Florianópolis Turístico, de 1955, onde o autor exalta dois aspectos, a vocação natural da ilha e a necessidade do Estado para viabilizar esta atividade:

Confiemos, portanto, na ampla visão de homem público que possui o Prefeito Osmar Cunha, cuja capacidade administrativa já fez notar-se e certos estaremos que S. Excia. n  poupar  esforç os para tornar a nossa ilha *no que realmente deve ser* (grifo nosso): ponto de atração turística, com os próprios municípios   altura dos turistas mais exigentes. Como bons habitantes deste recanto maravilhoso da terra brasileira, cooperamos com S. Excia. para tornar possível essa realidade.<sup>10</sup>

O que se verifica, na verdade, é que a atividade turística esta amplamente ligada à opção econômica feita pela elite local, e assumida pelo Estado. Essa vocação pelo turismo, longe de ser natural, tem sido construída ao longo de pelo menos as últimas quatro décadas, sendo responsável por grande parte das transformações espaciais vividas pela cidade. Pode-se notar que tal atividade passa a desenvolver-se com o

---

<sup>9</sup> “A primeira impressão de quem visita Florianópolis é que está no paraíso. A beleza é tanta que entorpece os sentidos. O verde das montanhas, o mar, a fragrância, da natureza exuberante, ainda virgem. Florianópolis   ilha oceânica com 451 Km<sup>2</sup>, 42 praias, 280 mil habitantes. Capital de Santa Catarina   ao mesmo tempo cosmopolita e provinciana. (...) Conheça Florianópolis, a Ilha Encantada dos viajantes de todos os tempos e de todas as estações.” EMBRATUR. Secretaria de Turismo de Florianópolis. Prefeitura Municipal de Florianópolis. *Ilha de todos os sonhos*. Florianópolis, s/d. Panfleto. (apud, Assis, 2000. p. 2)

<sup>10</sup> SOARES, Doral cio.   crescente o progresso da capital catarinense. Florianópolis Turístico, Florianópolis, v.1, 1955. Sem paginação, (apud, Assis, 2000, p. 42).

aumento do turismo no Brasil, principalmente a partir da década de 1960, antes disso, ela era vista mesmo com preconceito pelas elites locais.

Ao mesmo tempo em que o turismo passa a figurar como uma opção econômica para as elites demonstra ser uma via para o fortalecimento político da cidade, uma vez que outras cidades de Santa Catarina, economicamente mais significativas, passavam a ameaçar o posto desta como capital do Estado<sup>11</sup>. Até meados da década de 1960, quando se iniciam importantes obras de infra-estrutura que passam a modificar o espaço urbano de Florianópolis, a capital aspirava ares de uma cidade pacata e provinciana. Essas obras vêm no sentido de gerar as condições necessárias para o desenvolvimento do turismo e são nitidamente direcionadas para as regiões onde a classe dominante da cidade está situada e os locais escolhidos por ela para o desenvolvimento desta atividade.

A questão do planejamento urbano surge em Florianópolis, também, juntamente com o período das principais transformações na estrutura urbana, que possibilitaram o crescimento do turismo. Um marco nesse sentido foi a criação do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF), ainda em 1977. Essa questão, porém, já havia sido introduzida na cidade através do plano diretor na década de 1950, e na administração do prefeito Acácio Garibaldi, na segunda metade da década de 1960:

O prefeito Acácio Garibaldi Santiago, no poder entre 1966 e 1970, introduziu na cidade o planejamento urbano. Planejar para proteger, porém essa proteção significava dar novos ares à cidade por meio dos traçados das pranchetas, há um certo efeito Brasília na ilha. A institucionalização do planejamento urbano aconteceu em 1977, com a oficialização do IPUF, na gestão Amin (20 set. de 1975 a 14 de ago. 1978). A cidade cresceu desde então, e o planejamento acompanhou a idéia de se construir uma nova cidade, pois sentia-se amedrontada por não possuir destaque financeiro, precisando, então, perder características provincianas, ou seja, modernizar-se. Era preciso criar diferenciais. O turismo já era apontado como uma boa solução e começou a ser naturalizado. (Assis, 2000, p. 21)

A simultaneidade entre a opção das elites pelo turismo e as políticas de planejamento urbano, são importantes para demonstrar como o Estado rapidamente absorve as demandas dessa classe. Nesse mesmo período tem-se a criação de certos

---

<sup>11</sup> É o caso de cidades como Joinville, Blumenau e Criciúma, que já contavam com um processo de industrialização acelerado ou eram beneficiadas por riquezas minerais. Em 1978, por exemplo, enquanto a arrecadação de ICM de Joinville alcançava mensalmente 16 milhões de cruzeiros, a de Florianópolis não ultrapassava o patamar de 2 milhões de cruzeiros.

consensos, o principal deles sobre a vocação natural da ilha, que atuam no sentido de justificar as transformações espaciais vividas pela cidade.

Nota-se que a idéia da vocação natural ao turismo só ganha força, portanto, quando esse se apresenta como uma via para o fortalecimento econômico e político da classe dominante de Florianópolis. O discurso das lideranças políticas da cidade demonstra como essa atividade torna-se determinante nas ações do poder público, que rapidamente aliam-na à questão ambiental e ao planejamento. A junção entre desenvolvimento e meio ambiente tem um significativo papel na legitimação dos investimentos destinados ao crescimento dessa atividade. Juntamente com a criação do consenso em relação à vocação natural da ilha ao turismo, vai se criando outro consenso sobre ser este uma via para um desenvolvimento sustentável. O turismo é posto diante da população, pela classe dominante e Estado, como o melhor dos mundos, onde as diferenças entre os cidadãos devem ser deixadas de lado a favor do crescimento da cidade.

Esse discurso tem, assim, uma importante funcionalidade, que vai a além da unificação da população na defesa de um objetivo comum, o objetivo da classe dominante. A idéia de vocação natural também serve para dissuadir a população da busca por outras vias de desenvolvimento; se a vocação natural da ilha é o turismo as demais atividades se apresentam como artificiais. Dessa forma, o que se procura é não apenas uma defesa e conseqüente legitimação da atividade frente à população, mas também que esta se insira e se prepare para atuar no turismo, para trabalhar nele. Sendo o turismo, como veremos no decorrer da pesquisa, desestabilizador e destruidor das atividades econômicas tradicionais, pode-se ter uma noção da importância de tal consenso.

Podemos notar, portanto, que a construção da Florianópolis turística tem duas dimensões. A primeira está ligada às transformações espaciais na cidade, voltadas a atender às demandas da atividade turística e ao mesmo tempo desenvolvê-la. Como veremos, essas transformações têm sido motor de um processo visível de segregação espacial na cidade, têm alimentado a especulação imobiliária e refletido em perigosos danos ambientais. A segunda está relacionada à construção ideológica da Florianópolis turística, com a formação de amplos consensos. Esses têm contribuído para a manutenção e crescimento da atividade, afastando a população de discussões sobre o futuro da cidade, escondendo os prejuízos trazidos por essa atividade e em última instância, reproduzindo socialmente a segregação espacial.

### **3.1 Formação urbana de Florianópolis e o processo de segregação espacial**

O turismo, como visto, passa a desenvolver-se em Florianópolis a partir, principalmente, das décadas de 1960 e 1970. É nesse período onde serão efetuadas as principais obras que vieram possibilitar o desenvolvimento dessa atividade. Para se entender, porém, a localização espacial desses investimentos, por que se destinaram a determinados espaços e não a outros, é necessário entender o processo de urbanização vivido pela cidade nas décadas anteriores.

A ocupação da ilha de Santa Catarina e do seu entorno esteve fortemente ligado ao desenvolvimento das atividades econômicas existentes nesses lugares. A formação geológica de seu litoral favoreceu o desenvolvimento da atividade portuária na Baía Sul, e seu posicionamento estratégico entre o Rio de Janeiro e o Estuário do Prata tornaram esse um porto com grande importância. Sendo também a capital, desenvolveram-se aqui atividades administrativas e comerciais. As atividades pesqueiras e agrícolas também se destacavam, principalmente nas áreas continentais próximas à ilha, com a produção da farinha de mandioca sendo exportada para outras regiões do Brasil ou da região do Prata<sup>12</sup>. Até o início do século XX, essas atividades foram o grande elo entre a capital situada na ilha e as regiões mais próximas do continente, já que a produção destinava-se também a atender esse mercado.

Nesse período é o transporte marítimo o principal meio de escoamento da produção e transporte de pessoas e o único meio de ligação entre ilha e continente. Formam-se, assim, tanto na costa continental quanto na costa ilhoa inúmeros pequenos portos, os quais foram fundamentais na formação dos núcleos de povoamento, que em geral se situavam próximos a orla e distantes entre si, acarretando em vazios populacionais que podem ser visto até hoje. O principal núcleo de urbanização encontrava-se, porém, na península central da ilha, onde se desenvolviam as principais

---

<sup>12</sup> “Mais de 70% da produção de farinha de mandioca e de milho se destinavam à exportação, para atender os mercados de Pernambuco, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e as Províncias do Prata.” (Sugai, 2002, p. 37)

atividades comerciais e onde se situava o porto da cidade (ver anexo 1). Nessa região o processo de urbanização seguia duas direções principais. As classes de mais alta renda tinham suas habitações mais próximas à orla marítima, e as chácaras (residências das elites para veraneio ou abrigo em casos de epidemias) se situavam em direção a Baía Norte, fora dos limites do centro. As classes de mais baixa renda encontravam-se nas encostas do morro da cruz ou próximos ao porto e às novas atividades industriais. A localização dos rios nas regiões onde viviam as pessoas dessa classe, com os cortiços e casebres em suas encostas, acabou por acarretar em graves problemas de saúde pública, levando às primeiras obras de saneamento na cidade.

Nas primeiras duas décadas do século XX a cidade de Florianópolis recebe importantes investimentos, onde são construídas as primeiras redes de água e esgoto, além de canalização de rios, num processo de modernização da cidade. Essas obras, como a canalização do Rio da Bulha e a abertura da Av. Hercílio Luz, levam a remoção da população pobre e destruição dos cortiços e casebres existentes nesse local. Essa área revitalizada é rapidamente apropriada pelo capital imobiliário da elite local. As obras na ilha contrastam com o abandono das áreas continentais, que não recebem nenhum tipo de melhorias. Somente em meados da década de 1920, com a construção da ponte Hercílio Luz, é que a relação entre a ilha e o continente vai se intensificando. Segundo Sugai:

Este investimento causa surpresa não apenas pela dimensão de Florianópolis – na época com um pouco mais de 40.000 habitantes -, mas também em função dos poucos automóveis, das estradas precárias e das poucas conexões rodoviárias com outros distritos, entre os municípios e com outros Estados. Apesar das justificativas oficiais relacionarem as dificuldades de desenvolvimento de Florianópolis à inexistência de uma ligação rodoviária entre ilha e o continente, deve-se esclarecer, no entanto, que, antes da execução da ponte já havia um grande interesse dos setores imobiliários de Florianópolis, então nascentes, pela exploração de terras na área continental. Muitos destes investidores imobiliários estavam vinculados à estrutura de poder e às oligarquias locais. (Sugai, 2002, p. 51)

A construção da ponte não causa efeitos imediatos sobre a ocupação espacial da cidade. Pouco a pouco, porém, com a intensificação do transporte rodoviário, que ultrapassa o marítimo em importância, e com a instalação de linhas de ônibus, a região continental, principalmente a mais próxima à ponte, passa a sofrer importantes mudanças. Na década de 1940, por exemplo, 46% dos loteamentos aprovados

localizavam-se no continente<sup>13</sup>. Esse aumento da apropriação pelo capital imobiliário das elites, principalmente das situadas na ilha, nessas áreas do continente, culminam com a anexação da região do Estreito à cidade de Florianópolis. São José sofre grande declínio econômico nesse período dado que suas principais atividades econômicas encontravam-se nesse local. Essas mudanças, principalmente pela ampliação da mobilidade urbana, também colaboram com o início de um processo de periferização vivido pelas cidades próximas a Florianópolis, em especial São José.

Ocorre nesse período, portanto, certa empolgação das elites locais em relação à expansão imobiliária na área do Estreito. Esse fato repercute em um abandono na expansão em direção ao norte da ilha, sendo que inúmeras atividades depreciativas acabam por ser instaladas nesses locais<sup>14</sup>. Segundo Sugai:

Este processo evidencia um momento da formação intraurbana de Florianópolis, no qual as elites locais tentavam captar a dinâmica das mudanças urbanas em andamento, objetivando manter o controle da formação do espaço. Os fatos indicam que estava havendo um processo de escolha ou de “indecisão” de frações das elites em relação à expansão de suas áreas residenciais, se deveriam ocorrer na ilha ou no continente. Contribuíram para essa hesitação naquele período, entre outros aspectos, a dificuldade de expansão urbana em alguns trechos no centro da área da península da ilha, ainda ocupados por grandes propriedades, e a inexistência de acessibilidade viária direta entre a ponte Hercílio Luz e a área norte da península (atual Via de Contorno Norte). (Sugai, 2002, p. 55)

Essas incertezas acabaram por ser solucionadas com a criação do primeiro Plano Diretor, aprovado na metade da década de 1950. Esse plano se baseava, principalmente, na criação de obras viárias na ilha, direcionadas para a porção norte da península central. A única dessas obras executada segundo o plano foi justamente a criação da Av. Beira Mar Norte, fazendo a conexão dessa área com a ponte. Essa região, ocupada pelas elites locais, formou um verdadeiro cordão de riqueza na ilha. O plano diretor, e a prioridade nas obras efetuadas dentro deste, significaram um impulso no processo de segregação espacial vivido pela cidade, principalmente na relação entre ilha e continente. Ainda, esse fato reforça a hipótese de que o próprio planejamento urbano tem como funcionalidade a criação de um ambiente seguro aos investimentos das

---

<sup>13</sup> SUGAI, Maria Inês, 2002.

<sup>14</sup> É o caso do Cemitério Municipal, da Penitenciária Estadual, do despejo de lixo, aterro sanitário, abrigo de menores e da colônia penal.



classes dominantes, garantindo o processo de especulação imobiliária e afastando suas “incertezas”.

Essa mudança e a retomada dos investimentos voltados para a região norte da ilha levaram ao abandono e à transferência daquelas atividades indutoras de desvalorização. Nesse mesmo período inicia-se certa percepção em relação ao turismo e ao potencial apresentado pela parte norte da ilha no desenvolvimento dessa atividade.

O plano diretor também supunha a construção da cidade universitária na parte sul da península central. Essa se instala em 1960, porém, no bairro da trindade, localizado ao norte da península. Segundo Sugai, a instalação da Universidade Federal de Santa Catarina nesse local foi fruto de fortes disputas entre frações da elite local. A vinda dessa para a parte norte resultou de uma vitória do capital imobiliário frente ao capital fundiário. A região da trindade correspondia até esse período em uma grande área de características semi-rurais, com a UFSC levando a um intenso processo de urbanização e fortalecendo a especulação imobiliária, onde:

O interesse dos setores imobiliários por uma determinada área da cidade, como se sabe, não significa o imediato loteamento e negociação da área. Em geral é feita a compra de glebas para especulação, à espera das benfeitorias urbanas, ou ainda, é feita a implantação de parte do loteamento para depois pressionar os poderes públicos a investir na área e executar a sua infraestrutura. Os fatos têm confirmado que o interesse do capital imobiliário por uma determinada região é muito anterior à sua efetiva ocupação e aos investimentos públicos ali implantados. Foi justamente esse processo ocorrido no bairro da Trindade e nos bairros adjacentes. (Sugai, 2002, p.69).

Esperava-se, também, que a instalação da universidade trouxesse outros investimentos públicos, o que acabou por acontecer posteriormente (ver anexo 2), confirmando mais uma vez as “expectativas” da burguesia local.

A preferência dada à ilha no destino dos investimentos públicos contrasta com o relativo abandono das cidades próximas à capital, o que se traduz em enormes diferenças entre a valorização de seus espaços. Com o aumento do êxodo rural, vivido intensamente em todo o Brasil nesse período, e também em Santa Catarina, essas populações migrantes passam a instalar-se nessas regiões, intensificando o processo de periferização. Essas periferias colaboraram para a formação da área conurbada existente hoje, e a formação de um tecido urbano contínuo que engloba Florianópolis, São José, Biguaçu e Palhoça.

Como visto anteriormente, é nesse mesmo período onde o turismo passa a figurar e acaba por ser eleito pelas elites locais como opção econômica e via de desenvolvimento. Essa atividade será importante no direcionamento dos investimentos públicos nas décadas seguintes. Já havia, desde muito tempo, uma opção das elites pela porção norte e leste da ilha, e o desenvolvimento dessa atividade direciona-se prioritariamente as essas regiões. Esse processo acaba por intensificar a diferenças entre essas regiões e as demais da ilha e principalmente entre ilha e continente, resultando em uma aceleração na segregação espacial e social vivida na cidade e seu entorno.

### **3.2 O impulso para o Turismo em Florianópolis**

A década de 1970 foi marcada por importantes mudanças tanto no cenário nacional quanto local, que serviram para consolidar a atividade turística em Florianópolis, assim como os processos de conurbação urbana e a localização espacial das diferentes classes nessa região. O fortalecimento da classe média nacional, fruto do próprio processo de urbanização acelerado no Brasil desde a década de 1930, responderam a um significativo aumento na demanda turística. A preocupação do Estado em relação a essa atividade também aumenta nesse período, sendo criada em 1966 a Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR), o Conselho Nacional de Turismo e sendo definida a Política Nacional de Turismo. Os primeiros cursos superiores nessa área também datam dessa década, passando a atividade a despertar certo interesse científico.

O Brasil vivia nessa época o chamado “milagre econômico”, apresentando taxas de crescimento médio do PIB na ordem de 11,5% a.a, de 1968-1973. Juntamente, o governo vinha efetuando inúmeras obras, principalmente viárias, dada a estratégia de integração nacional tida como fundamental para a segurança e soberania nacional. Esse crescimento era sustentado por uma política clara de arrocho salarial e forte repressão política, por amplos privilégios à elite e ao capital internacional, que financiavam os investimentos públicos. Essa política se reflete num aumento da concentração de renda no país, que aliado a repressão sobre os movimentos sociais, aumentam o poder das elites na condução das políticas públicas.

Esse cenário brasileiro se reflete em Florianópolis, direcionando as principais obras efetuadas no período. A malha viária da cidade sofre significativa expansão, além da melhoria na conexão de Florianópolis com as principais capitais dos estados mais próximos. Como veremos, essas obras foram nitidamente direcionadas pelo interesse da classe dominante local, dando sustentação aos seus investimentos e abrindo novas frentes à especulação imobiliária. A concentração de renda, impulsionada pelos privilégios do Estado dados a essa classe, se materializa na consolidação da conurbação urbana, decorrente do processo de segregação espacial. Florianópolis se beneficia nesse período não apenas na centralidade do destino dos investimentos públicos, que acabam por valorizar os espaços da ilha, mas também na capacidade de expulsão das classes de mais baixa renda para as cidades ao seu entorno. Isso era possível dado que o abandono desses municípios, frente às melhorias infra-estruturais, gerava grandes diferenças entre ilha e continente em relação aos preços dos terrenos. Esse fato serve de importante atrativo turístico, sustentando os níveis de qualidade de vida apresentados pela cidade na época.

### **3.3 Década de 1970 e as grandes obras na cidade**

Como já citado, desde cedo as elites de Florianópolis direcionaram sua expansão no sentido norte e nordeste da ilha. Tanto suas residências como áreas de lazer seguiam, em geral, essa direção. O turismo, a partir do momento em que se apresenta como atividade rentável, acelera esse processo de expansão. Essas duas regiões são privilegiadas, também, por possuírem certas características físicas que favorecem o desenvolvimento do turismo, como águas mais quentes, proteção dos ventos, etc. Os problemas referentes ao acesso, dado que algumas dessas praias encontram-se a distâncias consideráveis do centro, vão sendo solucionados a partir das obras viárias executadas durante, principalmente, a década de 1970.

Um importante indicador sobre a expansão em direção a essas regiões é o índice de loteamentos aprovados. Durante as décadas de 1950, 60 e 70 os balneários do norte foram responsáveis por 4%, 11% e 14% destes, enquanto os do leste representaram 1%,

4% e 10% do total<sup>15</sup>. Esses números podem ser ainda maiores, uma vez que grande parte dos loteamentos eram feitos de maneira clandestina. Também na década de 1970 a construção civil sofreu um aumento de cerca de 700%<sup>16</sup>, esse sendo decorrente tanto das grandes obras executadas nessa década como da expansão imobiliária nesses balneários.

O planejamento urbano também ganha destaque nesse período, sendo importante destacar o Plano de Desenvolvimento Integrado da Grande Florianópolis, no início da década, e a criação do Instituto de Planejamento Urbano (IPUF), no final dela.

Apesar de sofrer significativas alterações, esse plano teve grande importância na atração de recursos federais e na concepção da necessidade de integração viária dentro da região metropolitana. As alterações feitas, por sua vez, foram decorrentes das pressões das elites uma vez que tal plano, que também serviu como base para o Plano Diretor de 1976, priorizava a expansão no sentido sudeste da ilha. A partir destas, as principais obras executadas foram direcionadas em favor das elites, e dos interesses turísticos, voltando o foco para a expansão tradicional no sentido norte e leste.

Uma das principais obras foi a conclusão da BR 101, em 1971, que significou a ligação da capital catarinense com importantes regiões dos estados vizinhos, em especial São Paulo, Curitiba e Porto Alegre. Essa pode ser considerada como obra central na consolidação do turismo na cidade, uma vez que formou um eixo entre as cidades que concentravam praticamente a maior parte da renda nacional, uma classe média em expansão e uma grande frota de veículos automotores. Também gerou importante ligação entre os municípios da região metropolitana de Florianópolis, levando a fixação de camadas da população, principalmente de baixa renda, ao longo da via e contribuindo para a formação de uma única malha urbana nesses municípios (ver anexo 1). A BR 101, o aterro continental construído para abrigar as novas pontes e a pavimentação da Avenida Ivo Silveira foram as únicas obras viárias efetuadas no continente durante esse período, mesmo sendo esta região responsável por cerca de 53% da população da área conurbada.

O descaso com o continente contrasta com o grande número de obras efetuadas na ilha que vieram a transformar sua estrutura viária. A partir destas ampliou-se o acesso em quase todas as direções da ilha, principalmente no sentido dos balneários norte e leste. Entre essas obras encontram-se as seguintes rodovias (ver anexo 3): SC-401-Norte, SC-402, SC-403, SC-401-Sul, SC-404, SC-406, SC-405. Além dessas

---

<sup>15</sup> SUGAI, Maria Inês. **Ob.Cit.** p. 79

<sup>16</sup> ASSIS, Leonora Portela, 2000, p.81

rodovias datam dessa década a construção da Ponte Colombo Salles, do Aterro da Baía Sul e da Via de Contorno Norte.

A construção da Via de Contorno Norte demonstra o grande poder das elites locais no direcionamento das obras públicas, segundo Sugai:

A atual Via de Contorno Norte - ilha havia sido proposta no Plano Diretor de Florianópolis não como uma via expressa, mas como uma via de trânsito rápido, com 25,00 metros de largura. Constituíam-se numa continuidade da Av. Beira Mar Norte, parte do anel viário de contorno no morro da cruz até o campus universitário da UFSC, na trindade. Após a aprovação do plano diretor, em 1976, ocorreu intensa pressão para se priorizar e iniciar as obras na Beira-Mar Norte antes da execução da Via Expressa Sul. Apesar dos Estudos de tráfego indicarem a maior prioridade na execução do acesso para o campus da UFSC pelo contorno sul do morro e não pelo contorno norte, apesar do Plano Diretor e da legislação indicarem a prioridade das Obras da Via Expressa Sul e da área de expansão prioritária a sudeste da ilha e, finalmente, apesar da pressão de parcela das elites e do setor imobiliário, interessados nos investimentos da área sudeste da ilha, foi, no entanto, definida como prioritária a execução da Via de Contorno Norte. Para tanto se alteraram as leis, mudaram-se os planos, os projetos de engenharia, as prioridades e transferiram-se os recursos. (SUGAI, 2002, p. 89).

Rapidamente se consolidou ao longo desta via a principal localização das classes de mais alta renda, tornando-se essa região a mais valorizada do sul do país<sup>17</sup>, com o metro quadrado dos terrenos alcançando uma média entre R\$ 9 mil e R\$ 10 mil atualmente. Ainda, a construção desta Via, que vai desde a cabeceira da ponte até as rodovias que ligam a parte central da ilha aos balneários norte e leste, resultaram em um traçado que uniu os espaços mais valorizados da ilha e destino tanto das residências das elites como de seus investimentos.

Florianópolis passou, portanto, durante a década de 1970, por uma transformação viária que veio a garantir o desenvolvimento do turismo, e as “expectativas” das elites no processo de especulação imobiliária. As obras viárias não foram as únicas, porém, efetuadas nesse período e que vieram a fortalecer esses dois processos. Também datam desta década importantes investimentos em saneamento básico que assim como os demais seguiam rumos bastante distintos entre ilha e continente. Os dados referentes ao abastecimento de água são bastante elucidativos nesse sentido. Enquanto no final da década de 1970, 90% do município de Florianópolis

---

<sup>17</sup> LENZI, Alexandre. **Beira-mar Norte**: O endereço mais caro do Sul é aqui. FLORIPAMANHÃ, Florianópolis, 22 de fevereiro de 2010.

possuía acesso a água encanada, nos municípios vizinhos de São José, Palhoça e Biguaçu esses números caíam para 68,4%, 48,4% e 49,3%, respectivamente<sup>18</sup>.

Essas inúmeras obras vão transformando estruturalmente a cidade, acelerou-se a dinâmica de expansão espacial, mas também foi marcante o abandono de certas atividades tradicionais em detrimento de outras. A própria centralidade que o transporte rodoviário atingiu refletiu-se no fim do transporte marítimo, amplamente utilizado nas décadas precedentes e de grande importância na formação espacial da cidade. Esse processo, aliado a outros fatores estruturais, foram decisivos para o encerramento das atividades portuárias nessa década na cidade. Ver quadro.

**Tabela 1: Movimento de entrada de navios no porto de Florianópolis: 1940 - 1970**

Ano	Número de navios
1940	643
1950	555
1960	184
1970	15

Fonte: IBGE – Anuário Estatístico – 1940, 1950, 1960, 1970 em PELUSO JUNIOR, Victor Antônio, p. 21

A década de 1970 pode ser entendida, portanto, como decisiva na consolidação dos processos de distribuição espacial que vinham se desenvolvendo na ilha e em seu entorno, e que persistem até hoje. As diferenças entre os investimentos entre ilha e continente e também entre regiões da ilha, juntamente com a forte especulação imobiliária, foram determinantes para o processo de segregação urbana que se acelerou desde então.

A criação da Via de Contorno Norte e a grande valorização gerada nessa parte da ilha resultaram em uma tendência a verticalização das construções ao longo desta, fenômeno que se espalhou nas décadas seguintes nos balneários do norte. Ao mesmo tempo, as obras efetuadas no continente que garantiam acesso a ilha - mas que não tocavam nas principais necessidades dessas regiões - acabaram por favorecer o estabelecimento das classes de mais baixa renda nesses locais. As maiores facilidades de acesso à ilha, aliado a grande diferença dos preços entre os terrenos nesses dois locais, transformam os municípios vizinhos, principalmente São José, Palhoça e Biguaçu, em verdadeiras cidades dormitórias. É notável que mesmo as obras no continente tinham como prioridade as necessidades de Florianópolis. Um claro exemplo

<sup>18</sup> SUGAI, Maria Inês. **Ob.Cit.** p. 96

disso refere-se ao traçado da BR 101, que por priorizar a proximidade com a capital catarinense acabou por cortar ao meio esses municípios, gerando sérias dificuldades de acesso dentro deles, além de problemas relacionados à poluição sonora, atropelamentos, etc. Esse traçado também favoreceu a concentração das classes de mais baixa renda ao longo dessa via, o que contribuiu para a formação de um único tecido urbano entre Florianópolis e esses três municípios.

Tem-se também, que as mudanças ocorridas nessa década marcaram o fim das relações tradicionais entre a capital e esses demais municípios. Como visto, durante os anos precedentes esses tinham Florianópolis como um dos principais destinos de sua produção, principalmente agrícola. Com o maior acesso criado com a BR 101 aos demais estados, e a consolidação do transporte rodoviário, aumentou-se a concorrência à produção agrícola local, fato que contribuiu para o êxodo rural. São José, Palhoça e Biguaçu apresentaram taxas médias de crescimento populacional nos anos 1970 na ordem respectiva de 7,52%, 6,30%, e 3,40%, enquanto Florianópolis apresentou média de 3,11% no mesmo período<sup>19</sup>. Como a maioria dessa população migrante acabou por instalar-se nessas cidades próximas e não na capital, têm-se um duplo benefício para esta.

Em primeiro lugar, a pouca infra-estrutura urbana no continente, a possibilidade de formação de assentamentos ilegais nesses locais, e os decorrentes preços baixos na moradia significaram redução no valor da força de trabalho. Esse fato é de extrema importância para a expansão do turismo e da construção civil que sofria um verdadeiro boom nesse período, já que é ali que estas atividades irão encontrar a mão-de-obra necessária. Do total da população economicamente ativa (p.e.a) nesses municípios, 89,6% tinha rendimentos abaixo de 2,34 salários mínimos em São José, esses números subiam para 93,3% em Biguaçu e 94,5% em Palhoça.

O segundo ponto esta relacionado com a possibilidade de exploração dessa força de trabalho, sem a necessidade de investimentos públicos por parte do governo de Florianópolis. A localização dessa massa e a decorrente formação de bairros pobres sem nenhuma infra-estrutura, fora das fronteiras políticas do município, possibilitaram direcionar ainda mais os investimentos públicos na formação de bens coletivos em favor dos interesses das classes dominantes. Sem essa nova relação que se estabeleceu seria

---

<sup>19</sup> SUGAI, Maria Inês. **Ob.Cit.** p. 99

certamente impossível Florianópolis ostentar os níveis de qualidade de vida que a fizeram ser eleita a melhor capital do Brasil na época.

### **3.4 Década de 1980 e a consolidação do projeto Turístico em Florianópolis**

A década de 1970 foi marcada por grandes investimentos em todo o Brasil, levando a um crescimento médio do PIB de cerca de 7%. Como vimos, Florianópolis se inseriu nesse período passando por uma verdadeira transformação viária que acabou por lançar as bases ao desenvolvimento do turismo na cidade. Esse cenário muda, porém na década seguinte.

Impulsionada pela grave crise mundial que se desenhava desde meados dos anos 1960<sup>20</sup>, a década de 1980 é marcada por uma forte elevação nas taxas de juros internacionais<sup>21</sup>. No Brasil, essa subida tem como resultado um grave aumento da dívida externa, o que acaba por significar um esgotamento na capacidade de investimento do Estado. Em contraste com as altas taxas de crescimento do PIB da década anterior, os anos 1980 apresentam uma média de crescimento de apenas 2% em todo o período, além disso, essa década termina com uma situação próxima do que se considerava como hiperinflação.

No plano urbano percebe-se uma grande diminuição nos investimentos públicos, em relação àqueles efetuados nos anos 1970. Há que ver, porém, que existe certo descompasso entre o cenário econômico nacional e a realidade vivida pela cidade. Apesar dessa diminuição, é na década de 1980 onde se concluem algumas das obras e também é nesse período onde se desenharam os impactos espaciais gerados por elas. Com a conclusão dessas obras, e a confirmação das expectativas de valorização que alimentaram a especulação imobiliária, têm-se nessa década um período de consolidação das áreas residenciais das elites, assim como a continuação do processo de segregação em curso. Além disso, os anos 1980 são marcados pela expansão do

---

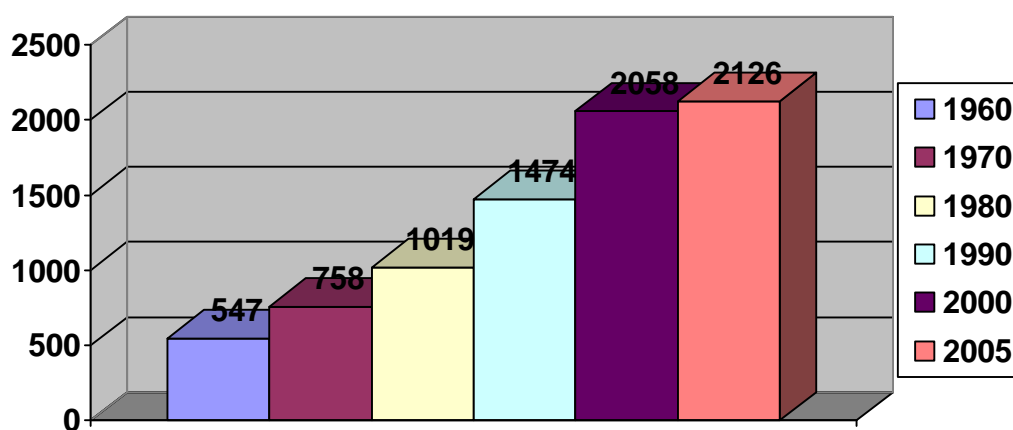
<sup>20</sup> Ver HARVEY, A condição Pós-Moderna

<sup>21</sup> Ver, TAVARES, Maria da Conceição, A retomada da Hegemonia norte-americana



turismo, graças à maior infra-estrutura e acessibilidade gerada. Esses dois fenômenos, reflexos dos investimentos passados, servem para manter aquecido o mercado da construção civil na cidade. Como se pode notar no gráfico abaixo, por exemplo, o crescimento na oferta de unidades habitacionais na região central mantém sua tendência de crescimento, mesmo diante das perspectivas desfavoráveis no cenário nacional.

**Gráfico 1: Evolução da Oferta de Unidades Habitacionais no Núcleo Central de Florianópolis**



Fonte: SANTOS, Fabíola Martins

Outro importante fato que marcou essa década e serviu como impulso ao turismo, foi o aumento do fluxo de turistas internacionais na cidade, em especial argentinos. Tem-se, com isso, que o turismo passa a ser explorado e defendido como importante meio de atração de moeda estrangeira (ver tabela abaixo). Num período como aquele vivido na década de 1980, de diminuição nos fluxos internacionais de capitais, esse fato acaba por servir de forte argumento aos que viam no turismo a saída para o desenvolvimento.

**Tabela 2: Movimento de turistas nacionais e estrangeiros para Florianópolis e a receita gerada em dólar: 1986 - 2005**

Ano	Nacionais	Estrangeiros	Total	Receita em US\$
1986	131.790	67.710	199.500	35.578.516,09
1987	126.811	82.034	208.845	129.962.213,00
1988	180.786	39.015	219.801	46.089.083,10
1989	*	*	*	152.051.181,19
1990	243.820	58.837	302.657	138.715.090,77
1991	269.133	61.456	330.589	84.920.325,01
1992	201.901	149.797	351.698	84.462.434,18
1993	238.282	178.332	416.614	176.091.054,78
1994	170.679	186.196	356.875	164.771.909,66
1995	172.623	83.105	255.728	109.863.451,84
1996	215.835	84.815	300.650	120.961.916,81
1997	270.189	154.591	424.780	215.508.608,92
1998	272.643	85.815	358.458	138.901.218,73
1999	287.859	147.631	435.490	129.520.526,02
2000	335.132	171.109	506.241	144.917.799,97
2001	319.901	232.987	552.888	163.149.590,98
2002	295.464	75.163	370.627	84.634.776,20
2003	233.425	74.769	308.194	56.000.054,43
2004	492.114	89.328	581.442	113.323.983,55
2005	453.516	120.582	574.098	169.090.856,43

Fonte: Santur, em: SANTOS, Fabíola Martins

\* No ano de 1989 não foi realizada pesquisa de Demanda Turística

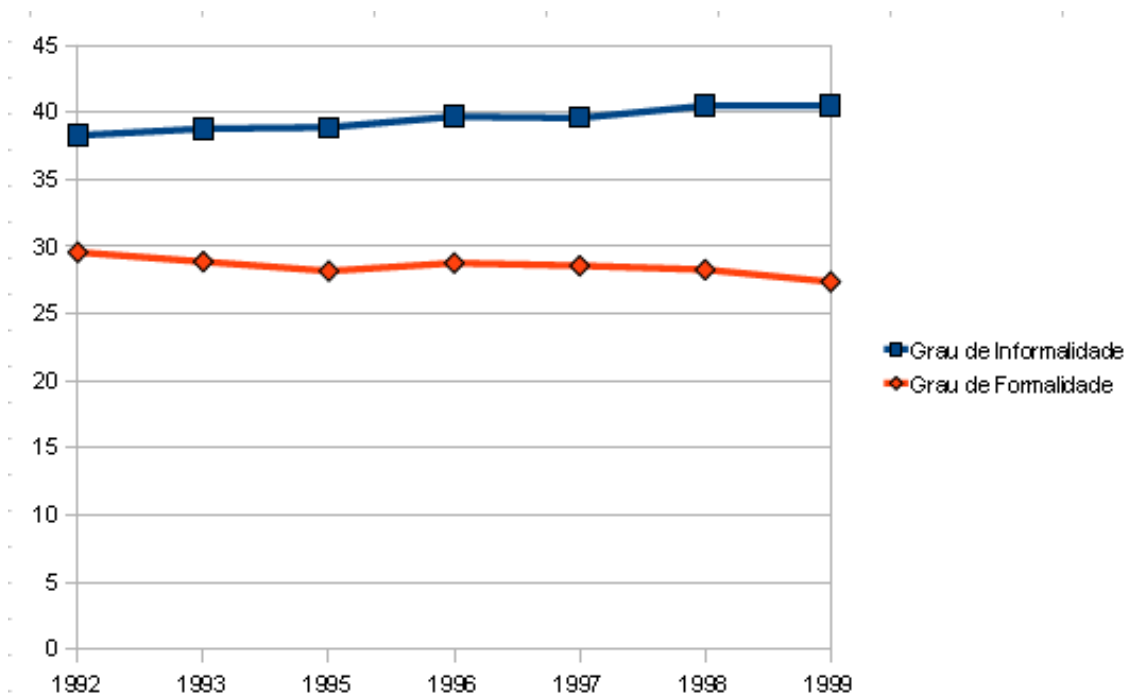
Podemos falar, portanto, que se a década de 1970 lançou as bases espaciais para o desenvolvimento do turismo, é a partir de 1980 que essa atividade se consolida na cidade, principalmente por atrair número crescente de turistas estrangeiros. Frente à crise por que passava a economia nacional, a elite local e dirigente fortalece o discurso em favor do turismo. O próprio diretor do IPUF em 1982, Gilson Meirelles, lança um artigo intitulado: “Turismo: a opção”. Reforça-se, nessa mesma década, a ideologia sobre a vocação natural da cidade, colocando-se novamente a questão do planejamento como maneira de impedir possíveis efeitos colaterais dessa atividade, é de 1981 o primeiro Plano de Desenvolvimento Turístico do Aglomerado Urbano de Florianópolis, desenvolvido pelo IPUF. Segue, porém, que o planejamento efetuado, principalmente na década de 1990, não inverte a lógica das prioridades dadas aos interesses das classes dominantes.

### **3.5 Década de 1990 e 2000: Turismo, Planejamento Estratégico Urbano e as Íntimas Relações Entre Capital e Estado**

Como vimos, a década de 1980 foi marcada por forte aumento no endividamento externo do Estado, significando cortes nos investimentos públicos em relação àqueles efetuados na década anterior. Ligado a isso, estava o grave problema de inflação e o insucesso dos sucessivos planos de estabilização. Nesse cenário inaugura-se a década de 1990, que teve a posse do primeiro presidente eleito por voto popular desde o golpe militar de 1964. Essa mudança política, juntamente com a inflação incontrolada, serviram para legitimar a implantação das políticas neoliberais durante essa década. Os anos 1990 foram marcados, portanto, por um amplo processo de privatizações, liberalização financeira e comercial e ascensão de políticas que visavam diminuir o peso do Estado na economia, passando importantes funções à iniciativa privada. Seguindo esse pacote de medidas estava um duro ataque a classe trabalhadora, com a flexibilização das leis trabalhistas e a perda de direitos desta. Vê-se como resultado dessas políticas um aumento marcante na concentração de renda no país<sup>22</sup>, ao mesmo tempo em que os índices de informalidade no mercado de trabalho apresentaram significativa subida, como demonstrada pelo gráfico abaixo.

---

<sup>22</sup> Em 1991 o percentual da renda apropriada pelos 10% mais ricos da população era de 50,37%, passando para 52,37% em 2000, já o percentual de renda apropriada pelos 40% mais pobres em 1991 era de 8,09%, caindo para 7% em 2000. (Atlas Do Desenvolvimento Humano, PNUD, 2000)

**Gráfico 2: Grau de Formalidade e Informalidade nos anos 1990 (%)**

Fonte: SABATINI, Mauricio de Souza, NAKATANI, Paulo. Elaboração Nossa

Obs.: 1) a PNAD não foi realizada em 1994. 2) Grau de formalidade = empregados com carteira de trabalho assinada/ocupados. 3) Grau de informalidade = empregados sem carteira de trabalho + conta própria/ocupados. 4) foram excluídas das especificações acima os trabalhadores domésticos com e sem carteira, os empregadores, os não remunerados, os trabalhadores na produção para o próprio consumo, os trabalhadores na construção para o próprio uso e os sem declaração.

Essa nova realidade no cenário nacional teve importantes reflexos na condução da política urbana em Florianópolis, principalmente no que diz respeito ao suporte dado pelo Estado ao que se convencionou chamar de “exigências do mercado”. As privatizações e a predominância das ideologias da auto-regulação pelo mercado, ao mesmo tempo em que limitaram a capacidade de planejamento por parte do Estado, também transformaram o modo como este se dá. Como vimos, na década de 1970, apesar de privilegiar as classes dominantes, o planejamento esteve voltado, na cidade, a um amplo projeto de integração urbana. Nas décadas de 1990 e 2000, esse planejamento toma uma direção muito mais pontual e localizada, com obras esparsas, sendo também caracterizado pelas parcerias público-privadas, o que garante um poder muito maior do Capital privado no direcionamento das políticas públicas.

Esse é o modo como a agenda neoliberal toma conta da política urbana. Colocando as cidades em constante concorrência entre si, prega a necessidade de um

planejamento estratégico no sentido de atrair os capitais que buscam um espaço para investir. No caso de Florianópolis, podemos dizer que são pelos menos três os focos que esse planejamento procura atrair: investimentos externos, turistas solventes e migrantes de grande poder aquisitivo. As últimas duas décadas foram marcadas por um trabalho constante das elites locais e do governo por promover o espaço de Florianópolis - tanto através de investimentos em infra-estrutura, quanto através do marketing urbano – para a atração destes. Outro fato que caracteriza essa competição entre as cidades está relacionado ao modelo de financiamento das obras públicas. A necessidade de superar as demais cidades exige um investimento maior a partir de recursos próprios, o que em muitos casos significa aumento do endividamento municipal. Em Florianópolis, por exemplo, data de 1998 o maior empréstimo de sua história até então, de R\$ 18 milhões, tomados junto ao BNDES. Nas décadas passadas os grandes investimentos efetuados na cidade foram a partir de empréstimos tomados pelo governo estadual, ou realizados pela própria União.

Nota-se que nessa década os investimentos empreendidos, tanto pelo governo federal quanto estadual e municipal, privilegiaram três eixos principais. O primeiro deles ao longo da BR 101, que recebeu duplicação no trecho que se estendia da divisa com o Paraná até a cidade de Palhoça. O segundo eixo foi aquele que faz a ligação da BR-101 com a ilha de Santa Catarina, que teve a construção da BR-282 e da segunda ponte de acesso à ilha. O terceiro esteve ligado ao acesso da via de contorno norte com os balneários ao norte, através da duplicação da SC-401. Nesses trechos também se localizaram inúmeras obras na construção de elevados, pontes, viadutos e avenidas paralelas. Ocorreu, também durante esse período, certa tentativa dos municípios vizinhos de copiar o modelo de desenvolvimento urbano de Florianópolis. Segundo Sugai:

A valorização imobiliária e o afluxo de capitais e os constantes investimentos públicos e privados nas áreas urbanas situadas no eixo privilegiado de Florianópolis espelham, sob o ponto de vista da classe dominante, o sucesso de seu projeto de segregação espacial e a eficiência daquelas ações do Estado. Os investimentos estatais, que predominantemente são considerados como os geradores desta concentração de riquezas e do desenvolvimento da cidade são: a) os intensos investimentos viários, em especial a avenida à beira-mar ao longo da orla, parte da Via de Contorno Norte-Ilha; b) a criação e localização do campus da UFSC e a concentração das empresas estatais e de economia mista, ambos na região da trindade. (SUGAI, 2002, p. 126)

Esse sucesso, sob o ponto de vista das elites, foi buscado pelos municípios vizinhos, que passaram a investir em obras semelhantes às aquelas existentes na capital. Tanto a parte continental de Florianópolis, quanto nos municípios de São José e Palhoça passaram a receber investimentos em aterros e avenidas Beira-Mar. Além disso, instalaram-se nesses locais inúmeros campi universitários.

Esse conjunto de obras e a localização dessas abriram novas frentes à expansão do capital imobiliário na região. Os melhores acessos entre ilha e continente possibilitaram a formação de bairros das elites próximos a essas vias. Tem-se que essas melhorias acabaram por contribuir na ligação dos bairros segregados das elites tanto na ilha quanto no continente.

Outro fato marcante nos anos 1990 está relacionado aos fluxos migratórios em direção à Florianópolis e seu entorno. Nesse sentido podemos dividir esse período em duas partes. A primeira metade da década é marcada pela tradicional migração de pessoas de baixa renda de regiões rurais ou mais pobres. Na segunda metade, porém, esse quadro inverte-se e é notável a vinda de pessoas de mais alta renda para a região, principalmente para o município de Florianópolis. Esse fenômeno transforma a tendência de redução das taxas de crescimento populacional, vividas desde a década de 1950 na cidade. Tem-se, assim, que se de 1991-1996 o município obteve um crescimento populacional de 8,4%, esse número salta para 20,18% de 1996-2000<sup>23</sup>. A comprovação de que esse movimento foi impulsionado pela migração de uma classe de mais alta renda pode ser notada a partir da melhora apresentada em alguns índices. Durante a década de 1990, a capital catarinense apresentou o segundo maior crescimento no Brasil nos rendimentos de sua população, de 62,2%. Nesse mesmo período, o rendimento médio mensal apresentado na cidade foi o maior dentre todas as capitais brasileiras. Ao mesmo tempo, houve uma redução na quantidade de chefes de domicílio com Rendimento Nominal Mensal de até 2 salários mínimos, passando de 42,9% em 1991 para 16,4% em 2000<sup>24</sup>.

A vinda desses migrantes de mais alta renda para a cidade demonstrou o êxito das elites locais e do governo na busca por vender o espaço urbano de Florianópolis. Esse fenômeno serviu, também, por consolidar novos tipos de empreendimentos imobiliários que haviam se iniciado durante a década de 1980. É o caso do loteamento de Jurerê Internacional, um bairro de alto padrão projetado por uma empresa privada,

---

<sup>23</sup> SUGAI, Maria Inês. **Ob.Cit.** p. 148

<sup>24</sup> SUGAI, Maria Inês. **Ob.Cit.** p. 157

onde toda a infra-estrutura construída no local, o planejamento, as regras de construção, a localização dos tipos de construção e a fiscalização dessas regras são geridas por esse grupo privado, também é caso semelhante o loteamento Praia Brava. Outro caso um tanto distinto, mas também sustentado por esse fenômeno, foi a construção do complexo turístico Costão do Santinho, uma vez que seus apartamentos podem ser comercializados, sob a condição de serem alugados enquanto não utilizados pelo proprietário.

O sucesso desses empreendimentos não significa necessariamente a instalação desses migrantes de alta renda nesses respectivos locais. Essa dinâmica ocorre, porém, pois essa nova leva de pessoas reforça o processo de especulação imobiliária. Além de fixar residência na cidade, essa nova população busca frentes rentáveis para investir seus capitais na cidade, e é justamente na expansão do turismo que esses capitais irão se direcionar. Dessa forma, ao mesmo tempo em que a expansão do turismo direciona os investimentos privados, esta é reforçada por eles.

Esses novos empreendimentos na cidade, ligados ao turismo, também servem por atrair outro foco de investimentos mirados pelo modelo de planejamento estratégico urbano, os investimentos de capitais provenientes de outras localidades. No caso de Jurerê Internacional, por exemplo, em 1989, 57% dos proprietários dos lotes não eram residentes de Florianópolis, sendo os gaúchos responsáveis por 38% deles. Em 2000 essa proporção diminuiu, porém 47% dos lotes seguem sendo de propriedade de pessoas de outros estados e até mesmo de outros países<sup>25</sup>. A própria empresa responsável por tal empreendimento, HABITASUL, é proveniente de outro estado. Essa distribuição é semelhante em outros balneários, assim como no resort Costão do Santinho.

A expansão do turismo é claramente a sustentação e o atrativo desses investimentos. Na década de 1990, os números desta atividade na cidade passaram de 330.589 visitantes em 1991, para 506.241 em 2000, chegando atualmente a cerca de 800 mil<sup>26</sup>. Como demonstra a tabela abaixo, os meios de hospedagem utilizados por esses turistas são bastante variados, com destaque mesmo para o aluguel de casas e apartamentos, o que alimenta de distintas maneiras o setor da construção civil e os processos de especulação imobiliária.

---

<sup>25</sup> ROCHA, Luciana Sandrini, 2001

<sup>26</sup> SANTUR, 2008

**Tabela 3: Meios de Hospedagem Utilizados**

MEIO DE HOSPEDAGEM	2006	2007	2008
CASA AMIGOS/PARENTES	30,42%	28,51%	29,67%
HOTEL	22,21%	22,42%	21,74%
CASA OU APTO. DE ALUGUEL	19,00%	23,62%	24,82%
POUSADA	11,94%	14,20%	17,05%
CASA PRÓPRIA	10,91%	8,76%	4,62%
HOSP. PENSÃO DORMIT.	2,18%	0,46%	0,84%
CAMPING	2,18%	1,75%	1,05%
ALBERGUES/ALOJAMENTOS	1,16%	0,28%	0,21%
TOTAL	100,00%	100,00%	100,00%

Fonte: SANTUR/GERÊNCIA DE PLANEJAMENTO

Seguindo o modelo de planejamento estratégico urbano, outros investimentos foram feitos na busca por promover o espaço de Florianópolis e assim atrair os capitais externos. No final da década de 1990 foi construído na cidade, no aterro da baía Sul, um grande centro de eventos, chamado de Centro-Sul. A partir daí buscou-se colocar Florianópolis na agenda nacional de realização de grandes eventos, além de servir de contrapartida ao modelo típico de turismo de verão vivido na cidade. Desde sua criação o número de eventos nesse local passou de 73 em 1999, para mais de 150 em 2008. A realização desse tipo de atividades, de notabilidade nacional ou até mesmo internacional, é uma das ações defendidas pelos novos planejadores urbanos. Identificando a cidade como um organismo em constante competição com as demais cidades, coloca-se a necessidade de vendê-la e nesse sentido esses eventos servem de importante meio de divulgação do espaço urbano a ser comercializado.

Temos, portanto, que a década de 1990 foi marcada por um aumento da migração de camadas de alta renda para a cidade, além de uma busca constante por atrair investimentos externos. Nesse período notou-se uma elevação generalizada da renda na cidade, além de diminuição nos indicadores de pobreza. Esse dois fenômenos, porém, não atuaram no sentido de diminuir os problemas de concentração de renda na cidade, tampouco combateram a dinâmica da segregação espacial. Segundo José Eli da Veiga:

Os modos pelos quais os frutos do aumento de renda são socialmente aproveitados é que determinam ou não reduções de pobreza e de desigualdade. E essas maneiras são condicionadas por um imenso conjunto



de regras formais e informais, que vão da Constituição ao mais simples dos costumes ou tradições, passando, é claro, pela distribuição dos direitos de propriedade, ou pelas transferências de renda operadas por todas as esferas governamentais. (VEIGA, 2004).

Também, segundo Sugai:

O aumento da renda das camadas mais pobres, inclusive, não garante melhor acesso ao atendimento hospitalar, ou uma maior eficiência dos serviços urbanos básicos, ou uma melhor acessibilidade a todos os locais centrais da cidade, à escola básica de qualidade, uma maior proteção e direitos sociais, entre outros aspectos. (SUGAI, 2002, p. 154)

Esse processo pode ser claramente visto em Florianópolis. Segundo o Atlas de Desenvolvimento Humano, publicado pelo PNUD, a concentração de renda em Florianópolis cresceu durante a década de 1990. Se em 1991 os 10% mais ricos se apropriavam de 40,95% da renda total, em 2000 esse número passou para 41,77%, já a proporção da renda apropriada pelos 40% mais pobres caiu de 9,16% para 8,41% no mesmo período. Também notável é o crescimento no número de favelas no período, tanto no continente quanto na ilha. De acordo com dados de 2002, existiam nesse ano 83 favelas na área conurbada de Florianópolis, sendo que 55 delas se localizavam na capital, o aumento de pessoas habitando em favelas cresceu cerca de 56% no período<sup>27</sup>. O acesso das camadas de mais baixa renda aos bens coletivos urbanos também não sofreu significativa alteração. Um exemplo importante está relacionado à localização dos estabelecimentos hospitalares. Ao final da década, 84,6% dos estabelecimentos situados na área conurbada de Florianópolis estavam localizados na capital, sendo que 70% deles encontravam-se no eixo privilegiado da Via de Contorno Norte<sup>28</sup>.

Entende-se, assim, que o modelo de planejamento urbano seguido durante a década de 1990 e que continua pautando a distribuição das obras públicas durante os anos 2000, reforça os processos de segregação espacial vividos na cidade. A atuação do Estado no espaço urbano, a partir da concepção da cidade como uma mercadoria destinada a ser vendida a um público específico, faz com que os investimentos públicos ou de parcerias público-privadas, tenham um caráter muito mais localizado, não priorizando a integração espacial. Da mesma forma como a ideologia dominante prega que a atuação do Estado na economia deve ser a de gerar um ambiente seguro às liberdades exigidas pelo mercado, acredita-se que no plano urbano o Estado deve criar

---

<sup>27</sup> SUGAI, Maria Inês. **Ob.Cit.** p. 160

<sup>28</sup> - SUGAI, Maria Inês. **Ob.Cit.** p. 113

um ambiente propício às exigências deste, o que levará, também, a um equilíbrio espacial. As evidências, porém, vão contra tal argumento e os históricos problemas de exclusão social em Florianópolis não têm sofrido nenhum revés. Todavia, as políticas defendidas pelas elites e postas em prática pelo governo parecem continuar fundamentadas nessas idéias. Os planos do recém eleito governador de Santa Catarina - Raimundo Colombo do Democratas - para Florianópolis, visam a valorização da “vocação regional para o turismo”<sup>29</sup>. Nesse sentido as principais obras defendidas não seguem um plano abrangente para o município, sendo apenas obras pontuais como a ampliação do aeroporto e a duplicação do trecho sul da BR-101. Vale ainda ressaltar importante fato ocorrido na década de 2000, que demonstrou outro lado da relação entre a classe dominante e o poder público.

O turismo, durante essa década, seguiu sua tendência de expansão, estima-se que durante a próxima temporada o número de visitantes   cidade possa chegar a 1 milhão de pessoas. Impulsionados por esse aumento, pôde verificar-se uma contínuo expansão nos setores hoteleiros, tanto com a criação de novos empreendimentos quanto na ampliação dos já existentes. O setor comercial também sofreu grande expansão, sendo marcado pela construção de dois novos shoppings centers de grande porte na cidade. A ligação desses empreendimentos com a atividade turística levou à sua fixação, principalmente, no sentido norte e leste da ilha. No caso desses shoppings, um está localizado ao longo da SC-401 e o outro no bairro Santa M nica, próximo à UFSC e no caminho dos principais balneários do leste.

A relação entre o turismo, ou a elite empresarial ligada a ele, e o Estado, na condução da política pública foi marcada, porém, durante essa década, pelas ligações ilícitas entre essas duas esferas.

No ano de 2007, uma operação realizada pela Polícia Federal, chamada de moeda verde, denunciou um amplo esquema de favorecimento aos grandes empresários do setor hoteleiro, comercial e da construção civil, pela administração pública. Entre os casos investigados estavam a construção do complexo hoteleiro Il Campanário, em Jurerê Internacional, do Costão Golf, na praia do santinho, de ambos os shoppings construídos no período, do supermercado Bistek, no bairro Costeira do Pirajuba , além do hospital Vita, no bairro Santa M nica, entre outros. O resultado da investigação

---

<sup>29</sup> Artigo da Assessoria de Imprensa do Senador Raimundo Colombo, **Colombo defende valorização da vocação regional para o turismo da região de Florianópolis**, Associação dos Jornais do Interior de Santa Catarina, 09-09-2010

levou ao indiciamento de 54 pessoas entre empresários e autoridades públicas, além da prisão temporária de 22 deles. Entre as ocorrências investigadas contam crimes contra a ordem tributária, tráfico de influência, formação de quadrilha, corrupção ativa e passiva, falsificação de documentos e uso de documentos falsos. Segundo a Polícia Federal, o esquema se ramificava, de um lado, atingindo principalmente a Fundação Estadual do Meio Ambiente (Fatma), a Fundação Municipal do Meio Ambiente (Floram), a Câmara de Vereadores e a Secretaria de Urbanismo e Serviços Públicos (Susp), de outro, empresários ou pessoas físicas interessadas em promover construções. O relatório indicou fraudes ou criação de novas leis e licenças ambientais para legalizar a construção de empreendimentos imobiliários em áreas de preservação permanente.

A investigação levantou suspeitas até mesmo contra o prefeito da cidade no período, Dário Berger (PSDB). Segundo esta, ele teria sancionado a chamada Lei de Hotelaria, que concedia redução de 50% no IPTU (imposto Predial e Territorial Urbano) ao setor hoteleiro. De acordo com publicação da Folha Online, as escutas utilizadas indicavam que tal ato foi tomado em benefício e sob a influência do empresário Fernando Marcondes de Mattos, dono do resort de luxo Costão do Santinho. Ainda, alguns empresários ligados ao setor hoteleiro, principalmente de menor porte, e a própria delegada encarregada do caso, sinalizaram que os incentivos criados com a lei não representavam as demandas da maior parte do setor.

A ocorrência dessas formas de corrupção demonstra como a elite utiliza-se dos mais variados meios para impor suas demandas ao Estado. As práticas de planejamento estratégico urbano mostraram-se eficientes em grande medida para esse fim, legitimando as ações do Estado em favor das classes dominantes. As barreiras legais, porém, não se colocaram como intransponíveis às necessidades de valorização dos capitais. Temos assim que, apesar da defesa do turismo com atividade limpa e sustentável, o que realmente a move são as possibilidades de rentabilidade dos capitais investidos. Florianópolis possui cerca de 42% de seu território como Área de Preservação Permanente, a compra de licenças ambientais possibilitou a ocupação desses espaços pelo capital privado e também a efetivação de projetos que não levaram em conta os prejuízos ambientais causados. Novamente, nota-se que o desenvolvimento da atividade turística trás consequências contrárias àquelas apresentadas pelo discurso dominante, não deixando, porém, de transferir os prejuízos causados para a coletividade da cidade.

### 3.6 Considerações Finais sobre o Capítulo

Desde pelo menos as últimas cinco décadas Florianópolis tem convivido com o aumento do turismo, e a defesa de que esta atividade representa o caminho para o desenvolvimento do município. Foram criadas durante esses anos determinadas idéias que acabaram por penetrar no inconsciente coletivo da população. A principal delas refere-se à vocação natural da ilha. Também foi difundida a idéia de que o turismo é uma atividade que distribui seus benefícios para as mais distintas camadas da população.

Nossa análise sobre o desenvolvimento espacial da cidade, influenciado em grande parte pelo turismo, nos leva a conclusões distintas. Nota-se que essa atividade representa uma opção econômica feita pelas elites locais e que essas elites, a partir do poder que exercem sobre as decisões do Estado, têm prioridade na escolha sobre o espaço coletivo da cidade. Ao fazerem sua opção por determinada atividade econômica, também fazem sua opção pelo espaço aonde irão desenvolvê-la.

A relação das elites de Florianópolis com o turismo, assim como suas escolhas sobre os locais onde fixarão suas residências, tem determinado a dinâmica da formação espacial da cidade e também das cidades em seu entorno. Não apenas transformam o espaço urbano através de suas construções particulares, mas principalmente no direcionamento das obras públicas. Dessa forma alimentam a especulação imobiliária, fazendo da cidade uma mercadoria rentável, luxuosa e exclusiva. O resultado desse processo é a exclusão de uma camada da população que fica impossibilitada de desfrutar dos bens coletivos, criados ou mesmo naturais, existentes nesse meio.

Também é importante ressaltar como o planejamento urbano foi concebido na cidade durante os mais diversos períodos, sustentando os interesses das elites e contribuindo para o processo de segregação espacial que se estabeleceu na área conurbada de Florianópolis. Vimos que as tentativas de planejar o desenvolvimento espacial da cidade tomaram diferentes rumos, dependendo da realidade e dos projetos políticos e econômicos vividos pela esfera nacional. Esse planejamento, porém, apesar de assumir diferentes intensidades, sendo em determinados períodos mais abrangente e

em outros, mais localizado, atuou de maneira a gerar a infra-estrutura necessária para o desenvolvimento do turismo e dos empreendimentos ligados a essa atividade, além de determinar espacialmente a fixação das diferentes classes sociais.

O desenvolvimento do turismo também contribuiu em muito para o processo de segregação espacial vivido na cidade. A escolha das elites por desenvolvê-lo em determinados balneários gerou uma rápida expansão imobiliária nesses locais, além de um processo de especulação imobiliária que tornou impossível o acesso das classes de baixa renda a esses espaços. Além disso, esses balneários apresentaram prioridade no recebimento de infra-estrutura em saneamento básico, pavimentação e acessibilidade, em relação aos bairros das classes populares. Esses processos têm determinado as enormes disparidades nos preços dos terrenos praticados entre diferentes locais da ilha e também entre ilha e continente.

Dessa forma, notamos que o turismo não se sustenta como atividade capaz de gerar certo equilíbrio espacial e distribuir seus benefícios às mais variadas classes sociais que compõem a cidade. Muito pelo contrário, o turismo só se desenvolveu dessa maneira em Florianópolis fazendo uso da segregação espacial. Os índices de qualidade de vida, por exemplo, um dos principais marketings da cidade para a atração de visitantes, somente ostenta tais níveis devido à segregação espacial entre ilha e continente. Os serviços públicos oferecidos nesses locais turísticos também são praticados, somente, devido à maneira caótica a que são deixados os bairros das classes dominadas.

Por fim, essas práticas exclusivistas, que determinam um desenvolvimento espacial desordenado na cidade, não parecem apresentar um cenário de mudança nos próximos anos. As novas práticas de planejamento urbano, pelo contrário, atuam de maneira a fortalecer esses processos em marcha. Isso se dá pela maneira de se conceber a cidade como uma mercadoria, posta a venda pelas elites e para as elites. Essa dinâmica fortalece a apropriação privada do todo coletivo que é a cidade.

## 4. O TRABALHO NO TURISMO

### 4.1 Condições de Trabalho no Turismo

Muito se fala do turismo como importante na geração de empregos, por ser esta uma atividade intensiva em mão de obra. Também se defende essa atividade por gerar encadeamentos positivos em outros setores, como construção civil, comércio, etc. Segundo o ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, em 2002, Sergio Amaral, “O turismo é uma indústria, uma das mais importantes do mundo para geração de empregos, sendo também uma exportação em que o comprador vem adquirir esse serviço no território do produtor”. Tem-se, nesse sentido, um duplo benefício: criação de empregos e atração de divisas externas.

Há que, porém, analisar a questão do emprego não apenas quantitativamente, mas também qualitativamente, para se entender os reais efeitos do turismo sobre o trabalho e sobre o trabalhador. Dessa forma, procuraremos entender até que ponto essa atividade atua no sentido de distribuir melhor a renda dentro das diferentes camadas sociais, e também até que ponto cria as bases necessárias para um maior desenvolvimento e acesso aos serviços básicos para a classe trabalhadora.

Em Florianópolis, segundo relatório do DIEESE, as principais atividades se concentram no setor de serviços, sendo responsáveis por mais de 70% do PIB municipal. Dentro desse setor, porém, as atividades ligadas ao turismo não são as que mais empregam. A partir da análise de quatro ramos de atividades ligadas ao turismo na região metropolitana de Florianópolis, notou-se que essas são responsáveis pela geração de apenas 20.874 empregos formais<sup>30</sup>. Em 2004, segundo a Relação Anual de

---

<sup>30</sup> Os quatro ramos selecionados foram: Lazer e Entretenimento, Comércio, Alimentos e Bebidas, Meios de Hospedagem. “O setor de Lazer e entretenimento foi definido com base nas seguintes divisões CNAEs: 90 - Atividades artísticas, criativas e de espetáculos; 91 - Atividades ligadas ao patrimônio cultural e ambiental; 92 - Atividades de exploração de jogos de azar e apostas e 93 - Atividades esportivas e de recreação e lazer. Para o Comércio utilizou-se o grupo CNAE: 472 - Comércio varejista de produtos alimentícios, bebidas e fumo. Já o setor de Alimentos e bebidas caracterizou-se pelos grupos CNAEs: 561 - Restaurantes e outros serviços de alimentação e bebidas e 562 - Serviços de catering, bufê e outros serviços de comida preparada. E por fim, a atividade econômica Meios de hospedagem abrangeu as CNAEs: 55108 - Hotéis e similares e 55906 - Outros tipos de alojamento não especificados anteriormente.” (DIEESE, 2008, p.53)

Informações Sociais do Ministério do Trabalho e Emprego-MTE (RAIS), em Florianópolis, somente as atividades de Administração do Estado e de Serviços coletivos prestados pela Adm. Pública, eram responsáveis, respectivamente, por 28,93% e 13,73% do total de empregos formais na cidade, totalizando mais de 80 mil pessoas ocupadas. Esses números são de grande importância para desmistificar o turismo como principal atividade econômica na geração de empregos no município.

A estrutura dos empregos no turismo também é afetada por outros fatores próprios dessa atividade. Em primeiro lugar, o fluxo de turistas não acontece de maneira equilibrada durante o ano todo. Em Florianópolis, os meses de verão são responsáveis pela maioria das visitas turísticas na cidade. Sendo, portanto, uma atividade delimitada por um curto espaço de tempo, as variações climáticas exercem um grande poder sobre ela. Uma temporada chuvosa, por exemplo, é sinônimo de menos visitantes e menos gastos. O turismo também mantém relação direta com o nível da atividade econômica, por não ser uma atividade que apresenta prioridade nos gastos dos seus praticantes. Dessa forma ele cresce em períodos de expansão na economia, mas rapidamente cai em períodos de crise. Esses fatores, que criam grande incerteza, têm reflexo direto sobre os contratos de trabalho, número de horas trabalhadas, e até mesmo localização e moradia dos trabalhadores.

Seguindo pesquisa elaborada pelo DIEESE, em quatro ramos ligados ao turismo na região metropolitana de Florianópolis, segundo critérios apresentados acima, nota-se que a sazonalidade dessa atividade tem um impacto direto sobre a estabilidade no emprego. O contrato de experiência<sup>31</sup> é amplamente utilizado pelos empregadores, que lançam mão dessa modalidade para suprir as demandas durante a alta temporada, se livrando facilmente do excedente de funcionários nos meses seguintes. Esse mecanismo funciona como importante ferramenta para os empregadores, que têm a possibilidade de transferir os efeitos da queda de lucros, devido à baixa temporada, para a classe

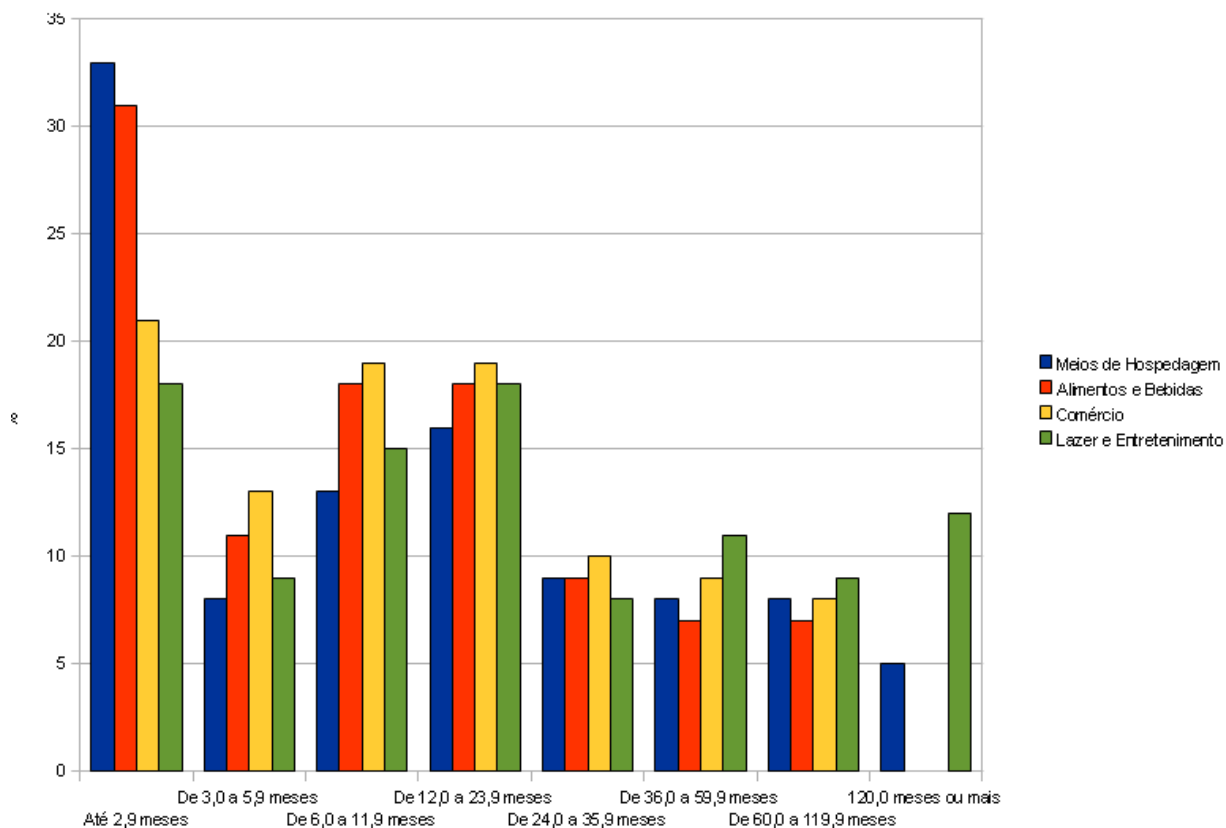
---

Os municípios pesquisados foram: Águas Mornas; Antonio Carlos; Biguaçu; Florianópolis; Governador Celso Ramos; Palhoça; Santo Amaro da Imperatriz; São Jose e São Pedro de Alcântara.

<sup>31</sup> “O contrato de experiência é uma modalidade do contrato por prazo determinado, cuja finalidade é a de verificar se o empregado tem aptidão para exercer a função para a qual foi contratado. Da mesma forma, o empregado, na vigência do referido contrato, verificará se adapta-se à estrutura hierárquica dos empregadores, bem como às condições de trabalho a que está subordinado. Conforme determina o artigo 445, parágrafo único da CLT, o contrato de experiência não poderá exceder 90 dias. O artigo 451 da CLT determina que o contrato de experiência só poderá sofrer uma única prorrogação, sob pena de ser considerado contrato por prazo indeterminado.” (em [http://www.guiatrabalhista.com.br/guia/contrato\\_experiencia.htm](http://www.guiatrabalhista.com.br/guia/contrato_experiencia.htm), acessado: 01/11/2010)

trabalhadora. O gráfico abaixo demonstra o grau de utilização dessa modalidade de contrato nos quatro ramos pesquisados, no ano de 2006.

**Gráfico 3: Distribuição do Empregados Segundo Faixa de Tempo Empregado (2006)**



Fonte: DIEESE. Elaboração Nossa

Em todas as atividades abrangidas pela pesquisa o modelo de contrato de experiência apareceu como principal modelo na contratação. No ramo de meios de hospedagem o nível de contratação até 2,9 meses chegou a cerca de 33%. A maioria dos trabalhadores dentro dessas atividades encontra-se no período de trabalho entre 2,9 e 23,9 meses, sendo que nos ramos de Alimentos e Bebidas e Comércio nenhum trabalhador apresentava mais de 120 meses de serviço.

Esse alto nível de rotatividade no emprego determina uma série de dificuldades para os trabalhadores. A instabilidade no emprego impede qualquer tipo de planejamento financeiro, além de forçar o trabalhador a submeter-se a duras exigências durante o período em que está empregado, uma vez que convive com a remota esperança de receber um contrato por tempo indeterminado. Um exemplo disso é o aumento das jornadas de trabalho. Segundo pesquisa realizada por Maria Marcela



Fernández de Claro, em uma cidade litorânea de Santa Catarina, a jornada diária das mulheres empregadas no comércio de confecção chegou, em alguns casos, há 14 horas diárias durante a alta temporada, também se constatou que 25% dessas mulheres pesquisadas não tiravam nenhum dia de folga por mês durante esse período. Notou-se, nessa mesma pesquisa, que os trabalhadores temporários apresentavam uma jornada de trabalho menor que os trabalhadores permanentes, além de tomarem mais dias de folgas por mês. Segundo a autora da pesquisa:

Por meio desse dado (diferença nas jornadas de trabalho entre trabalhadores temporários e permanentes) é possível notar que a força de trabalho temporária serve, sobretudo, às necessidades imediatas das empresas. Enquanto os trabalhadores contratados permanentes trabalham mais tempo para aproveitar ganhos extras, os contratados temporariamente só têm oportunidade de trabalhar as horas de maior movimento, dividindo a possibilidade de ganhos extras com os outros. Além de contar com pouca segurança no emprego, os trabalhadores temporários têm menos chances de alcançar uma renda maior, que lhes permita suprir suas necessidades na baixa temporada. (CLARO, 2002, p. 55)

A instabilidade no emprego e a utilização de formas de contratação temporárias, não são os únicos fatores que influem nas más condições de vida dos trabalhadores no turismo. Essa atividade também é caracterizada pelos baixos salários pagos, além de formas salariais que substituem o salário fixo, como pagamentos por comissão nas vendas. A utilização da comissão ao invés do salário fixo, ou então da utilização desta para pagar menores salários, também é um meio dos empregadores se protegerem das instabilidades do turismo e dos efeitos da baixa temporada. A pesquisa realizada por Claro revela que o número de mulheres que não recebem salário fixo sobe na baixa temporada, passando de 8,3% para 17,6%, entre aquelas trabalhadoras permanentes. Esse fato pode demonstrar uma redução na porcentagem das comissões pagas durante a alta temporada, além de grande diminuição nos salários durante a baixa temporada. A pesquisa realizada pelo DIEESE também demonstra que o pagamento de baixos salários é praticado em todas as atividades ligadas ao turismo, como demonstra a tabela abaixo:

**Tabela 4: Remuneração média segundo a atividade econômica na Região Metropolitana de Florianópolis – 2006<sup>32</sup>**

<b>Atividade econômica</b>	<b>Remuneração média (em R\$)</b>
Meios de hospedagem	655,00
Alimentos e bebidas	526,00
Comércio	599,00
Lazer e entretenimento	778,00

Fonte: DIEESE. Elaboração nossa

Considerando que no ano da pesquisa o salário mínimo era de R\$ 350,00, tem-se que somente nas atividades de Lazer e Entretenimento os rendimentos recebidos ultrapassavam em pouco os dois salários mínimos. A atividade de Alimentos e Bebidas, além de apresentar a menor média salarial, também foi a responsável pela segunda maior taxa de utilização de contratos de experiência, ultrapassando os 30% no total de ocupados.

Outra característica marcante do mercado de trabalho no turismo é a informalidade. Segundo pesquisa realizada pelo IPEA, a partir de dados do PNAD em 2006, constatou-se que no Brasil, do total de empregados nas atividades ligadas ao turismo, 56,7% encontravam-se na informalidade. Na região Sul esse número caía para 50,6%.

A informalidade nessa atividade pode ser entendida por inúmeras razões. Bastante comum dentro de certos ramos ligados ao turismo, como nos meios de hospedagem, é a terceirização de certos serviços, como café da manhã, limpeza, serviços de camareira, lavanderia, etc. Os ofertantes desses serviços muitas vezes não são empresas registradas, mas pessoas que têm na temporada a oportunidade de emprego. Os empregadores recorrem a esses serviços, pois não criam nenhum vínculo legal com o empregado, podendo ajustar facilmente a oferta dos serviços segundo a demanda existente. A instabilidade na oferta de empregos acaba forçando os trabalhadores a aceitarem este tipo de contratação. O comércio ambulante também caracteriza a informalidade nesse setor, que atraídos pelas possibilidades de ganhos durante a alta temporada, se “auto-empregam” oferecendo os mais distintos tipos de produtos. É comum dentre dos ambulantes pessoas de diversas regiões do país, principalmente das mais pobres, que têm na sazonalidade turística o determinante para sua localização.

---

<sup>32</sup> IBIDEM, p. 41

O alto grau de utilização do emprego informal está ligado, também, à desestabilização de atividades econômicas tradicionais, gerada pelo turismo. Os processos de especulação imobiliária nos balneários, e a apropriação desses locais pelos complexos turísticos, ao expulsarem a população local, também inviabilizam a realização de certas atividades antes praticadas nesses espaços. Caso bastante típico em Florianópolis e na área conurbada se dá em relação à pesca artesanal. A decadência dessa atividade tem se dado em consonância com o desenvolvimento do turismo na região. Segundo Severo e Miguel, em estudo referente à pesca na praia da pinheira em Palhoça:

Apesar da evolução do sistema técnico de captura na pesca com a utilização do *nylon*, dos barcos com motores, entre outros fatores; nesta época (a partir da década de 1970) tem início o processo de abandono das atividades tradicionais (como a pesca e a agricultura), em benefício de atividades ligadas ao turismo.

O quarto sistema (sistema de pescadores e prestadores de serviços), portanto, se caracteriza pela organização da comunidade em torno do turismo, confirmando a primeira hipótese de pesquisa, a qual afirma que o abandono das atividades tradicionais ocorreu em função das atividades ligadas ao comércio e prestação de serviços, e da especulação imobiliária na região.

As atividades atualmente são extremamente sazonais, quase não há mais agricultura, e até mesmo a pesca é sujeita à demanda turística, além de continuar em uma organização que favorece os intermediários e sem apoio do governo aos pescadores. (SEVERO, MIGUEL, p.11)

Esses trabalhadores, que não encontram mais em suas atividades típicas os meios possíveis à sua subsistência, se vêem obrigados a buscar outros tipos de trabalho. Essa mão-de-obra, em geral pouco qualificada, acaba encontrando no turismo a possibilidade de emprego. Inserem-se, porém, dentro do mercado informal de trabalho, como ambulantes, terceirizados ou subempregados, não usufruindo dos direitos trabalhistas e extremamente vulneráveis à instabilidade e sazonalidade do turismo.

Essa estrutura nos empregos gerados pelo turismo, com predominância do trabalho informal e temporário, prejudica, também, as conquistas trabalhistas. Segundo o DIEESE, apesar de distinto entre os setores, o grau de sindicalização é bastante baixo, o que se reflete nos baixos salários, longas jornadas de trabalho e poucos dias de folga mensais.

Temos assim, que apesar das defesas feitas em relação ao turismo como importante atividade geradora de empregos e distribuidora de renda, essa não garante ao trabalhador os meios adequados à sua subsistência. Os mecanismos aos quais a classe

patronal tem acesso servem, em última instância, para transferir os reveses da instabilidade nessa atividade para a classe trabalhadora. Os baixos salários pagos, aliados aos contratos de trabalho temporário e a informalidade, além de não garantirem uma renda suficiente para o sustento do trabalhador durante todo o ano, também impedem o acesso desses há certos direitos, como o seguro desemprego. Entendemos, portanto, que essa estrutura apresenta benefícios claros à classe dominante, que se vê protegida pelas mais diversas ferramentas. A partir do momento em que prioriza o lucro ao invés do salário, ou a classe que vive do lucro ao invés daquela que vive do salário, o turismo não pode ser considerado como atividade que atue no sentido de uma melhor distribuição de renda, tampouco capaz de gerar condições de vida adequadas ao trabalhador.

## **4.2 Características do Trabalhador no Turismo em Florianópolis**

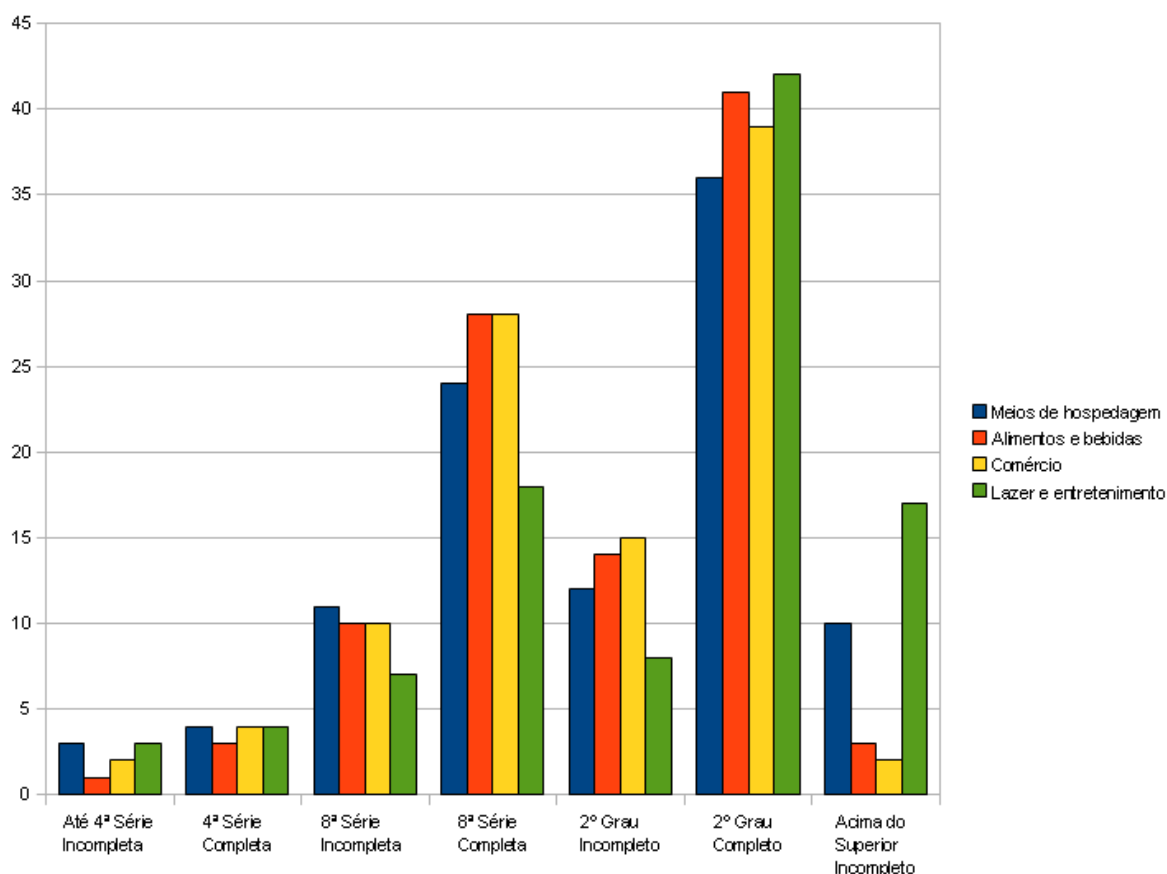
Quando se analisa o turismo, mesmo levando-se em conta os baixos salários pagos, a informalidade e os empregos temporários, pode ter-se a falsa idéia de que esses fatos ocorrem, justamente, pois os trabalhadores nas atividades ligadas a ele buscam apenas uma inserção temporária no mercado de trabalho. Seriam os casos de estudantes que procuram complementar a renda durante o recesso escolar, ou mesmo pessoas desempregadas que encontram nas atividades turísticas um meio de vida até o próximo emprego. Uma análise mais atenta, porém, sobre as características desses trabalhadores mostra que tais argumentos são infundados.

Um primeiro argumento contra essa idéia dá-se em relação à faixa etária desses trabalhadores. Utilizando-se da pesquisa realizada pelo DIEESE na região metropolitana de Florianópolis, nas quatro atividades citadas acima, nota-se que apesar de em diferentes graus, a maior parte dos trabalhadores encontra-se no intervalo de 25 a 49 anos. Nas atividades de meios de hospedagem 67% da força de trabalho encontra-se nesse intervalo, em alimentos e bebidas esse número é de 56%, no comércio 59% e nas atividades de lazer e entretenimento 63%. Segundo esses números têm-se que a faixa

etária majoritária dos trabalhadores no turismo corresponde a pessoas em idade adulta, chefes de família que contribuem com seus rendimentos para o sustento familiar e não apenas individual.

Outro fator que corrobora nossa hipótese está relacionado à escolaridade dos indivíduos que trabalham nessas atividades. Em todas elas a maior porcentagem encontrada referia-se há trabalhadores com o segundo grau completo, sendo seguido por aqueles que possuíam até a 8ª série completa. Os números relacionados à oitava série incompleta, segundo grau incompleto ou mesmo superior incompleto foram bastante baixos em todas as atividades, com certa diferença em Lazer e Entretenimento (ver gráfico).

**Gráfico 4: Distribuição dos Empregos Segundo Grau de Instrução (%) - 2006**



Fonte: DIEESE. Elaboração Nossa

Segundo tais informações apresentadas entende-se que a maior parte desses trabalhadores já finalizou o período de estudos, portanto, não têm no trabalho uma atividade realizada apenas nos períodos de férias escolares. Esse fato ajuda-nos a afastar

as ilusões sobre o emprego no turismo ser fruto de uma opção e não da necessidade concreta do trabalhador.

Ainda, utilizando-se da pesquisa realizada por Maria Marcela Fernández de Claro, percebe-se o elevado grau de participação das mulheres pesquisadas, na renda familiar. Dentre aquelas com contrato de trabalho permanente, 50% das mulheres eram responsáveis por metade dos rendimentos familiares, durante a alta temporada. Esse número apresenta significativo aumento durante a baixa temporada, onde essas mulheres respondiam por cerca de 63% da renda familiar. Essa mudança pode ser explicada pelo aumento do número de pessoas empregadas na família durante a alta temporada. Durante a baixa temporada tem-se, porém, um duplo prejuízo a essas trabalhadoras, pois ao mesmo tempo em que vêm seus rendimentos diminuídos, aumentam a participação da renda em seus lares.

Segundo as características sobre os trabalhadores ligados ao turismo, compreendemos que esses têm nessas atividades o principal meio de sobrevivência. Trabalham, porém, por salários baixos, sem segurança e estabilidade no emprego o que acaba por comprometer o nível de vida dessa classe durante todo o ano. Na baixa temporada têm seus rendimentos extremamente reduzidos, valendo-se de outras formas de auto-emprego, realizando bicos, ou mesmo desempregados. Durante a alta temporada se desdobram das mais variadas formas para obterem os maiores ganhos possíveis. Assim, as inconstâncias do turismo definem a condição de vida da classe que vive desse tipo de trabalho.

A falta de dados torna difícil a caracterização da parcela informal que participa desse mercado de trabalho. Porém, utilizando-se de pesquisa realizada por Helton Ricardo Ouriques, com vendedores ambulantes em Florianópolis, durante a alta temporada, constatou-se que essa é a ocupação principal da grande maioria deles, independente da estação do ano. O emprego informal representa, muitas vezes, a única maneira de trabalho e de modo para aproveitar-se dos maiores ganhos na alta temporada. Entendemos, assim, que independente da formalização ou não dos empregos, o trabalhador no turismo, de um modo geral, não têm essas atividades como meramente temporárias para complemento de renda, mas sim dependem dos ganhos nela para a sobrevivência durante todo o ano.

### **4.3 Condições de Vida do Trabalhador no Turismo em Florianópolis**

A sazonalidade no turismo trás graves conseqüências para a vida do trabalhador. Sua rotina diária, jornada de trabalho, tipo de emprego e até mesmo moradia são modificados pelas variações entre a alta e a baixa temporada. A grande vulnerabilidade dessa classe, que como vimos não dispõe de praticamente nenhum meio de proteção frente a essas instabilidades, diferentemente da classe patronal, define, também, suas precárias condições de vida. A baixa remuneração e a dependência dos ganhos durante poucos meses para o sustento anual, força esses trabalhadores a viverem em más condições, em favelas ou bairros de pouca infra-estrutura, longe de seus locais de trabalho e sem acesso aos mais variados bens coletivos existentes na cidade. Dessa forma, o turismo atua na formação espacial da cidade, não apenas direcionando as obras públicas, mas também influenciando na localização espacial das diversas classes. Esse fenômeno se materializa na formação de assentamentos ilegais, colaborando para a segregação espacial, como pode ser visto claramente na cidade de Florianópolis.

Como demonstrado, o turismo atua fortalecendo os processos de especulação imobiliária e a apropriação dos principais espaços pelas elites. Esse processo dificulta o acesso ao espaço urbano pelas camadas de mais baixa renda. O resultado é o aumento das favelas e a formação de um amplo mercado informal de moradia. As dificuldades de estabelecimento dessa classe, a raridade de novos espaços para a autoconstrução força o trabalhador ao acesso à moradia a partir de alguma transação comercial, mesmo nos assentamentos informais. Segundo Fernanda Maria Lonardoni:

Os estudos da Rede INFOSOLO/UFSC na área conurbada de Florianópolis indicam o mercado imobiliário informal como a principal forma de acesso à moradia nos assentamentos informais de baixa renda. Além disso, este mercado também se revelou muito dinâmico. No conjunto dos seis assentamentos da área conurbada, o grupo entrevistou em média 10,4% do total de imóveis existentes em cada localidade. Isto significa que no período definido pela pesquisa – últimos seis meses – mais de 10% dos imóveis de cada assentamento havia sido objeto de alguma transação imobiliária – compra ou aluguel – ou pretendiam ser – no caso dos imóveis que estavam a venda. (LONARDONI, 2007, p.55)

Essa é a realidade para um grande número de trabalhadores, nas mais variadas áreas, certamente também daquelas ligadas ao turismo. Essa atividade atua de outras maneiras também, na questão da habitação, nesse caso em relação a aqueles trabalhadores mais “afortunados”. Segundo Claro, durante a temporada turística o número de pessoas que vivem sob o mesmo teto aumenta, no caso das trabalhadoras pesquisadas. Esse fenômeno é muito comum dado que a necessidade dos ganhos durante esse período força esses trabalhadores a abandonar seus lares cotidianos, para alugá-los a turistas, indo viver na casa de amigos ou parentes. Isso significa que “a cada temporada, os sujeitos são obrigados a mudar de hábitos, costumes, adaptar-se a novos ambientes e pessoas (Claro, 2002, p.54). Durante o período de alta temporada constatou-se, portanto, que essas trabalhadoras têm suas jornadas de trabalho estendidas, redução nos dias de folga, além de mudanças importantes nas relações rotineiras e familiares. Esses processos causam, certamente, graves danos à saúde física e mental desses indivíduos.

A intensidade do trabalho e da jornada de trabalho também se reflete na saúde e condição de vida dos trabalhadores. Durante a temporada o tempo de lazer, convívio familiar e mesmo horas de sono, sofrem consideráveis reduções. Em alguns casos a intensidade do trabalho é extremamente exaustiva, como nos trabalhos de ambulantes. Esses percorrem longas distâncias diárias, vendendo seus produtos de baixo de rigoroso sol. Ainda, muitas vezes esses ambulantes não são moradores locais, vindo de outras localidades para trabalhar durante a temporada. Vivem nesses meses em péssimas condições, uma vez que devem utilizar esse tempo para alcançar os maiores ganhos possíveis.

Temos assim que o lazer e a recreação dos turistas têm em contrapartida o alto grau de exploração da classe trabalhadora. Essa tem o ritmo determinado pelo curto espaço de tempo em que se dá a atividade. Ao mesmo tempo, a baixa remuneração determina sua localização espacial e seu tipo de habitação, o que numa cidade marcada pela segregação significa um precário acesso aos bens que a cidade oferece. Nesse sentido, o trabalhador não é apenas impedido de utilizar serviços básicos, como saúde e segurança, mas é excluído dos próprios espaços onde se desenvolve o turismo, isto é, o modo como ele se apropria das praias ou dos atrativos naturais é extremamente diferente do modo como o turista se apropria deles. O trabalho no turismo impede o trabalhador do exercício contemplativo, e de seu pleno desenvolvimento físico e mental.



## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

“Assim como o Rei Midas transformava tudo o que tocava em ouro: o capitalismo transformou tudo em mercadoria”.

**(Ernst Fischer, A Necessidade da Arte)**

O turismo desenvolveu-se, principalmente, no período pós segunda guerra, possibilitado pelos avanços nos meios de transporte e por certas conquistas da classe trabalhadora, como o direito a férias remuneradas. Todavia, sua expansão se dá devido ao modo como os capitalistas se apropriam dessa nova realidade, transformando o ato de viajar numa necessidade, numa mercadoria. Esse processo é reflexo da própria necessidade de expansão do modo de produção capitalista, que nesse sentido é extremamente inovador.

Como qualquer outra atividade dentro do capitalismo, o turismo também possui um caráter ideológico, fundamental para sua legitimação. Surgem nesse sentido certas idéias, certos consensos que marcam o desenvolvimento dessa atividade. Muito se fala no turismo como um exercício de liberdade humana, fundamental para a integração dos povos, para a troca de cultura e uma maior harmonia entre as pessoas. Outros consensos buscam legitimar essa atividade apelando para a sustentabilidade ambiental, a geração de empregos, ou desenvolvimento econômico. Têm-se, dessa forma, argumentos que tratam a sociedade como uma estrutura homogênea, onde qualquer crescimento é sinônimo de benefícios coletivos. Desmistificar esses consensos foi um dos motivos dessa monografia.

Nesse sentido, analisamos a relação entre o turismo e a condução da política urbana de Florianópolis. Ficou claro que o turismo é uma atividade desenvolvida pela elite e para a elite. Sendo assim, sua expansão na cidade teve influência direta sobre a execução das obras que moldaram o meio urbano da cidade. Não somente dessa forma, mas também direcionando os investimentos das elites, o turismo tem moldado espacialmente a cidade. Esse processo, porém, não tem levado a um equilíbrio espacial, contribuindo para o grave problema de segregação vivido na cidade.

Temos, assim, um primeiro reflexo de que o desenvolvimento do turismo não significa benefícios iguais para as diferentes classes sociais, que compõem o todo urbano. Vimos que a classe dominante, em Florianópolis, sempre teve preferência na eleição e apropriação dos espaços da cidade, e que a escolha delas por um determinado espaço significa a impossibilidade de acesso deste pelas classes dominadas. Sendo assim, ao utilizarem esses espaços como destinos de suas moradias ou de seus investimentos também direcionam as obras públicas, alimentando o processo segregador da especulação imobiliária.

Um segundo ponto referente à diferença do impacto gerado pelo turismo nas diferentes classes, está relacionado ao trabalho e remunerações nessa atividade. Os baixos salários e as relações precárias de trabalho são marcantes, revelando que a exploração da classe trabalhadora é a real base para o turismo. Além dessa realidade, percebemos que existem diferenças enormes nos mecanismos de proteção das diferentes classes, em relação às inconstâncias nas atividades turísticas. Esses mecanismos tornam possível a transferência dos prejuízos gerados pela sazonalidade, para a classe trabalhadora. Também se constatou que a estrutura dos empregos torna muito difícil as ações coletivas por parte desses, contribuindo para sua vulnerabilidade e insegurança.

Ainda, temos que o turismo está longe de representar a atividade que mais gera empregos em Florianópolis, o que poderia levantar certos questionamentos sobre a centralidade que ganha na condução das políticas públicas e na defesa pelo governo e meios de comunicação. O que se verificou foi que, apesar desse fator, essa atividade apresenta uma grande funcionalidade para as classes dominantes. Representa em grande parte a opção econômica das elites locais, vendida para as elites estrangeiras, e também o modo encontrado por esta de tornar os aspectos físicos da cidade em meio para valorização de seus capitais. O turismo, além de proporcionar uma gama de possibilidade para seus investimentos, também serve de importante alavanca para ao processo de especulação imobiliária existente.

Dessa forma, procurou-se entender a dinâmica da produção do espaço urbano de Florianópolis, relacionada com o turismo, e de como esse tem atuado fortalecendo os históricos processos de segregação espacial e social na cidade.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A Cidade do Pensamento Único**. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 2002

ASSIS, Leonora Portela. **Planos, Ações e Experiências na Transformação da “pacata” Florianópolis em Capital Turística**. 2000. 127 f. Dissertação (Mestrado em História) Universidade Federal de Santa Catarina, 2000

BRUNDTLAND, Gro Harlem. **Nosso futuro comum**: comissão mundial sobre meio ambiente e desenvolvimento. 2.ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1991.

CLARO, Maria Marcela Fernández. **Condições de Vida, Trabalho e Saúde dos Trabalhadores de Comércio em Relação à Sazonalidade Turística**. 2002. 236 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) Universidade Federal de Santa Catarina, 2002

DANTAS, Ana L. F. Lucena. **O Uso de Indicadores Socioambientais para Análise da Atividade Turística na Ilha de Santa Catarina, Município de Florianópolis**. 2005. 237 f. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção) Universidade Federal de Santa Catarina, 2005

DIEESE. **Relatório Final de Análise**: Pesquisa do Setor de Turismo e Hospitalidade da Região Metropolitana de Florianópolis – SC. Florianópolis, 2008. 164.

ENGELS, Friedrich. **A Questão da Habitação**. Belo Horizonte: Aldeia Global, 1979

FRIGHETTO, Mauricio. **Plano Diretor: Planejando o seu futuro**. Florianópolis: FLORIPAMANHÃ, 15 de março de 2010. Disponível em: <<http://floripamanha.org/2010/03/plano-diretor-planejando-o-seu-futuro/>> acesso em: 20/08/2010

GUERINI, Eduardo. **Metropolização e Impactos Sócio-Ambientais em Florianópolis (1986-1996)**. 2000. 107 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia Política) Universidade Federal de Santa Catarina, 2000

IPEA; FUNIVERSA. **Sistema de informações sobre o mercado de trabalho no setor turismo**: estimativas referentes à dimensão da mão-de-obra informal nas atividades

características do turismo com base nos dados da pnad 2006, para o brasil, regiões e estados. Brasília, 2008. 54p

KLEIN, Naomi. **A ascensão do capitalismo do desastre**. Disponível em: <[http://www.cecac.org.br/mat%E9rias/Naomi\\_Klein\\_Capitalismo\\_desastre.htm](http://www.cecac.org.br/mat%E9rias/Naomi_Klein_Capitalismo_desastre.htm)> acesso em: 05/09/2010

KRIPPENDORF, Jost. **Sociologia do turismo**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1989

LAGE, Beatriz; MILONE, Paulo C. **Economia do Turismo**. Campinas: Papirus, 1991

LENZI, Alexandre. **Beira-mar Norte: O endereço mais caro do Sul é aqui**. FLORIPAMANHÃ, Florianópolis, 22 de fevereiro de 2010. Disponível em: <<http://floripamanha.org/2010/02/beira-mar-norte-o-endereco-mais-car-do-sul-e-aqui/>> acesso em: 10/09/2010

LOJKINE, Jean. **O Estado Capitalista e a Questão Urbana**. 1. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

LONARDONI, Fernanda Maria. **Aluguel, Informalidade e Pobreza: O acesso à moradia em Florianópolis**. 2007. 145 f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade) Universidade Federal de Santa Catarina, 2007

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006. L. 1, 2v.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A ideologia alemã**. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

MATTOS, Melissa Laus. **Arquitetura institucional em concreto aparente em Florianópolis/SC e suas repercussões no espaço urbano da cidade entre 1970 e 1985**. 2009. 240 f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade) Universidade Federal de Santa Catarina, 2009.

MENEZES, Suelen. Turismo é importante para geração de emprego, diz Sergio Amaral. **Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior**. 27 de março de 2002. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/noticia.php?area=2&noticia=4339>> acesso em: 02/11/2010

OURIQUES, Helton Ricardo. **A Produção do Turismo: Fetichismo e Dependência**. Campinas: Alínea, 2005.

\_\_\_\_\_. **Turismo em Florianópolis: uma crítica à indústria pós-moderna**. Florianópolis: Editora UFSC, 1998

\_\_\_\_\_. **Turismo, Meio Ambiente e Trabalho em Florianópolis – SC. Caderno Virtual de Turismo**. Florianópolis, v. 7, n. 2, 2007. Disponível em: <<http://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/ojs/viewarticle.php?id=239&layout=abstract>> Acesso em: 10/08/2010

PELUSO JUNIOR, Victor Antonio. **O crescimento populacional de Florianópolis e suas repercussões no plano e na estrutura da cidade**. Florianópolis, Disponível em: <[http://www.arq.ufsc.br/urbanismoV/artigos/artigos\\_pj.pdf](http://www.arq.ufsc.br/urbanismoV/artigos/artigos_pj.pdf)> acesso em: 03/08/2010

ROCHA, Luciana Sandrini. **Florianópolis: Turismo e Produção do Espaço Urbano**. 2001. 221 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) Universidade Federal de Santa Catarina, 2001

SABADINI, Mauricio de Souza; NAKATANI Paulo. Desestruturação e informalidade do mercado de trabalho no Brasil: **revista Venezuelana de analisis de coyuntura**, 2002, Vol. VIII, n. 2, jun. 2002. Disponível em: <<http://www.ucm.es/info/ec/jec8/Datos/documentos/comunicaciones/Laboral/Souza%20Mauricio.PDF>> acessado em: 15/10/2010

SANTOS, Fabíola Martins dos. **Uma Análise Histórico-Espacial Do Setor Hoteleiro No Núcleo Urbano Central De Florianópolis (Sc)**. 2005. 189p. Dissertação (Mestrado em Turismo e Hotelaria) Universidade do Vale do Itajaí, 2005

SANTOS, Milton. **Por Uma Economia Política da Cidade: O caso de São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1994

SANTUR. **Pesquisa Mercadológica Estudo da Demanda Turística: Sinopse Comparativa 2006, 2007 e 2008 Janeiro/Fevereiro**. Florianópolis, 2008. 18p.

SUGAI, Maria Inês. **Segregação Silenciosa: Investimentos Públicos e Distribuição Sócio-Espacial na Área Conurbada de Florianópolis**. 2002. 259 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade de São Paulo, 2002

TORTATO, Mari. PF conclui inquérito da Operação Moeda Verde e aumenta lista de indiciados. **Folha de São Paulo**, 15 de outubro de 2007. Disponível em :

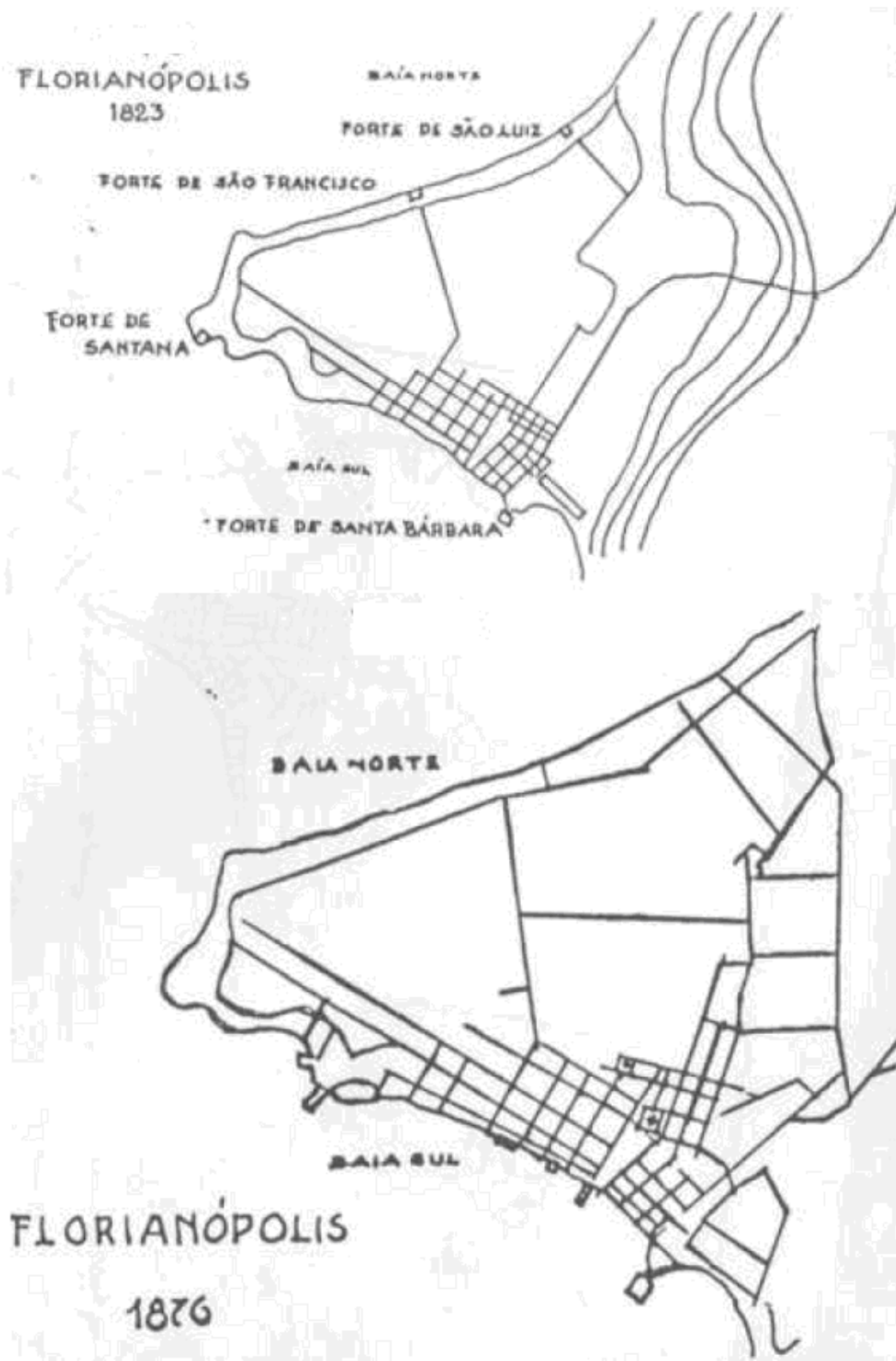
<<http://www1.folha.uol.com.br/folha/brasil/ult96u336961.shtml>> acesso em: 05/11/2010

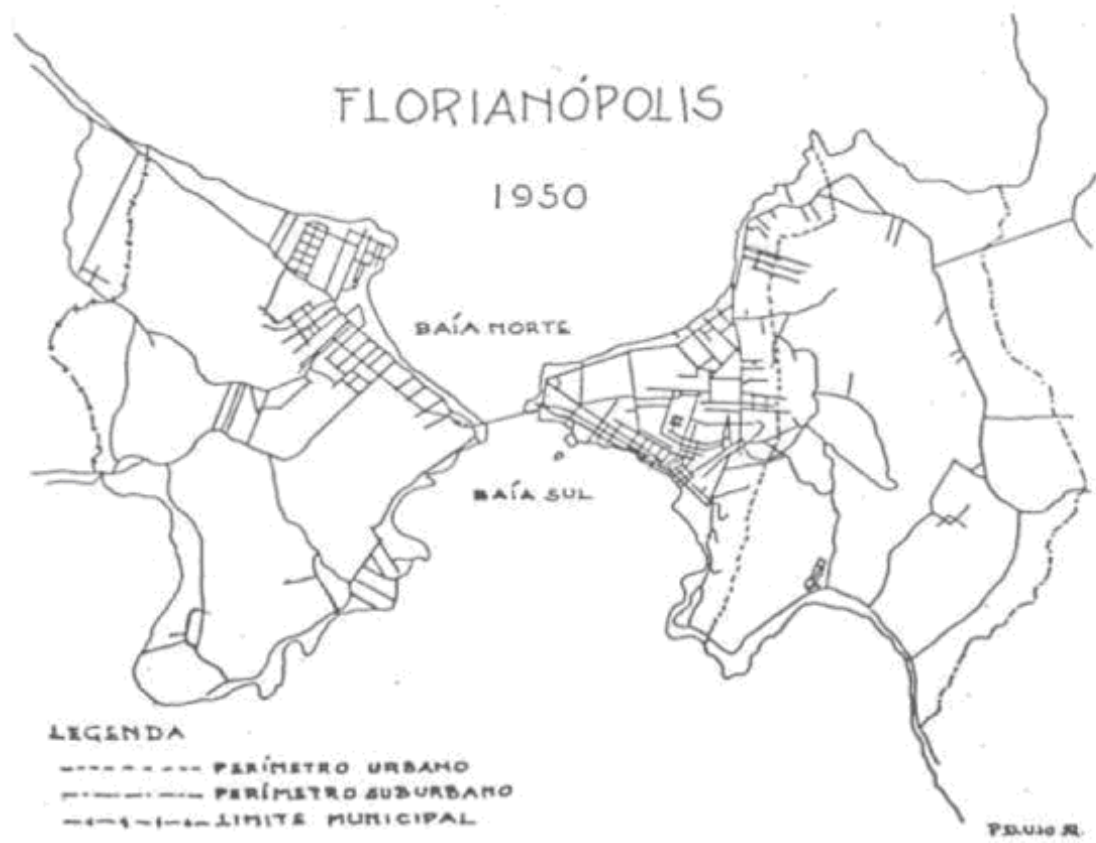
VARGAS, Diogo. Juarez Silveira, o protagonista: Interceptações telefônicas expõem cada vez mais o vereador. **A Notícia**. Joinville, 03 de Junho de 2007. Disponível em: <<http://www.an.com.br/2007/jun/03/0ger.jsp>> Acesso em: 04/10/2010

VEIGA, José Eli da. **Pobreza e desigualdade de renda são males independentes**. Disponível em: <<http://www.eagora.org.br/arquivo/Pobreza-e-desigualdade-de-renda-so-males-independentes/>> acesso em: 27/10/2010

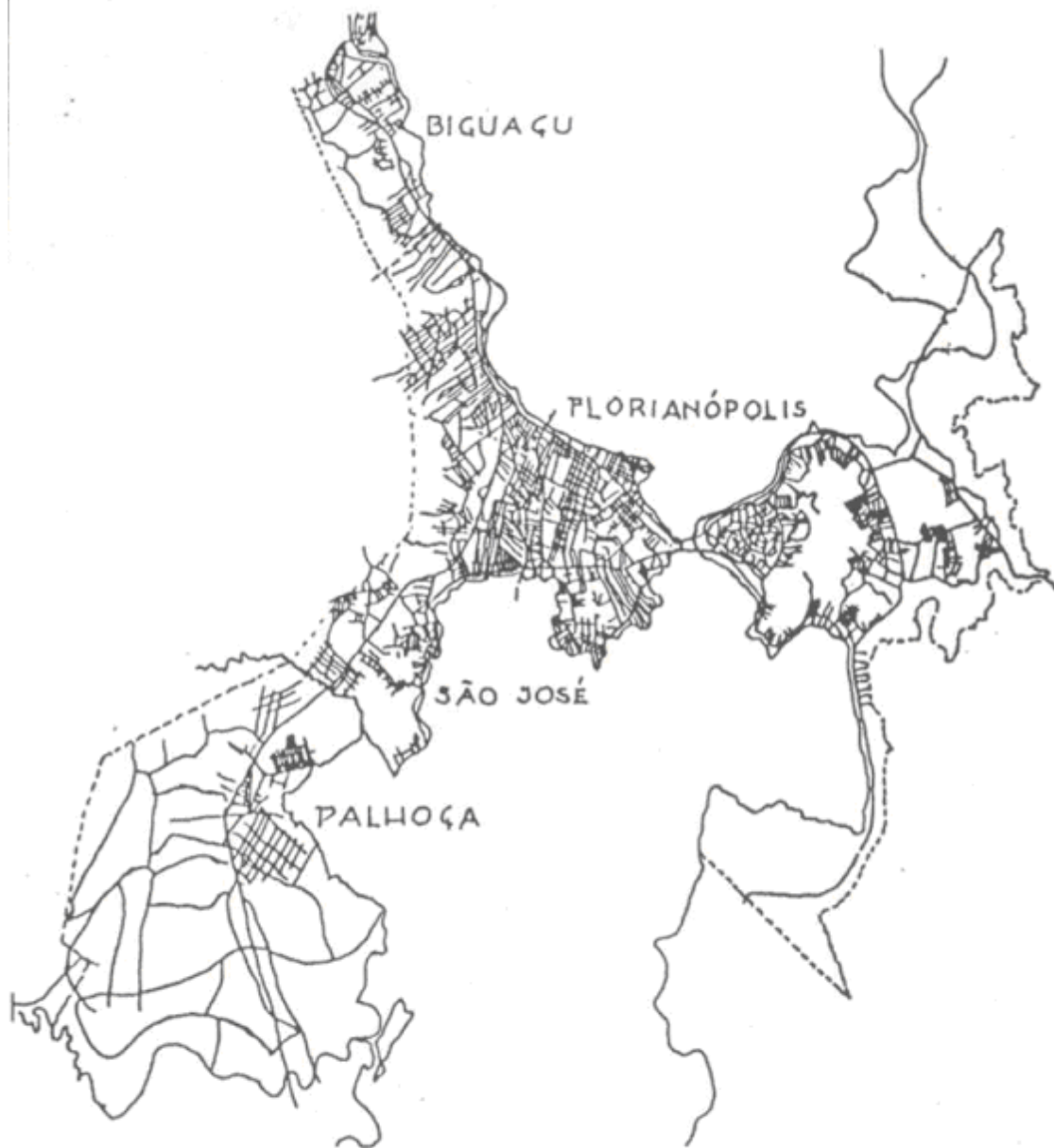
VIRILIO, Paul. **A arte do motor**. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

## ANEXO 1

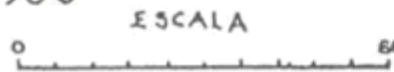








MAPA ESQUEMÁTICO DA CONURBAÇÃO  
1980





## ANEXO 3

