

TEXTOS PARA DISCUSSÃO

LabCit/Gedri

V. 1, n. 5, 2020
ISSN 2675-3308

ALGUNS ELEMENTOS PARA DISCUSSÃO DA SEGREGAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL NOS MUNICÍPIOS DE ARAQUARI/SC E JOINVILLE/SC

German Gregório Monterrosa Ayala Filho

O **Laboratório de Estudos sobre Circulação, Transporte e Logística – Labcit** se constitui como espaço de interação entre pesquisadores, professores, estudantes e comunidade, oferecendo suporte para atividades de pesquisa, ensino e extensão. A origem do laboratório remete ao **Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas – Gedri**, constituído em 2005. O mesmo congrega pesquisadores de diferentes regiões do país. O grupo é certificado pelo CNPq desde 2005 e atualmente é sediado no Departamento de Geociências da Universidade do Federal de Santa Catarina (UFSC).

LABCIT/GEDRI
Departamento de Geociências
Bloco C do CFH, Sala 4
E-mail: labcit.gedri@gmail.com
Telefone: 048-3721-8594
Ramal: 8594



Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC
Centro de Filosofia e Ciências Humanas – CFH
Departamento de Geociências – GCN
Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da UFSC
Laboratório de Estudos sobre Circulação, Transportes e Logística –
LABCIT
Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas –
GEDRI
Coordenador: Márcio Rogério Silveira

Site: <https://labcit.ufsc.br/>

ALGUNS ELEMENTOS PARA DISCUSSÃO DA SEGREGAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL NOS MUNICÍPIOS DE ARAQUARI/SC E JOINVILLE/SC

Textos
para
Discussão

German Gregório Monterrosa Ayala Filho

Mestrando em geografia pela Universidade Federal de Santa Catarina. Bolsista do conselho nacional de pesquisa e desenvolvimento científico e tecnológico (CNPQ). Integrante do grupo de estudos em desenvolvimento regional e infraestruturas (GEDRI). Pesquisador na área de geografia humana, com ênfase em geografia urbana.

Resumo: Neste trabalho foram analisados processos determinantes na organização espacial do município de Araquari e Joinville e as contribuições desses processos na (re)produção de quadros de segregação sócio-espacial. Neste percurso, examinamos relações entre industriários, o mercado imobiliário, grupos sociais ditos excluídos, o Estado e a distribuição espacial das classes sociais no espaço urbano dos municípios de Joinville e Araquari/SC. A partir de pesquisa bibliográfica, observações em campo, tabulação de dados primários e secundários e exame documental de cartografia, instrumentos legislativos e clípagens da imprensa local e regional, analisamos os processos históricos de formação da segregação. Como resultados, identificamos significativa relação entre industrialização e estrutura urbana no recorte empírico. Os industriários, o Estado e o mercado imobiliário, por vezes atuando em conjunto, influenciaram na (re)produção de áreas privilegiadas para as elites, que tendem a se concentrar em Joinville, diametralmente, há maior concentração da pobreza em Araquari desde 1940 até a atualidade.

Palavras chave: Segregação espacial; Espaço Urbano; Agentes (re)produtores do espaço; Araquari; Joinville.

PRIMORDIAL SOCIO-SPATIAL SEGREGATION IN ARAQUARI AND JOINVILLE (1940)

Abstract:

In this work, determinant processes in the spatial organization of the municipality of Araquari were analyzed and the contributions of these processes in the (re) production of socio-spatial segregation. In this way, we examine relations between industrialists, the real estate market, so-called excluded social groups, the State and the spatial distribution of social classes in the urban space of the conurbated municipalities of Joinville and Araquari/SC. Based on bibliographic research, field observations, tabulation of primary and secondary data and documentary examination of cartography, legislative instruments and clippings from the local and regional press, As results, we identified a significant relationship between industrialization and urban structure in the empirical framework. The industrialists, the State and the real estate market, sometimes acting together, influenced the (re) production of privileged areas for the elites, who tend to focus on Joinville, diametrically, there is greater poverty concentration in Araquari from 1940 to the present day.

Keywords: Spatial segregation; Urban Space; Space (re)producing agents; Araquari; Joinville.

INTRODUÇÃO

O município de Araquari (33.867 habitantes), situado no nordeste de Santa Catarina e lindeiro ao município mais populoso do estado (Joinville), passou a chamar atenção por diversos motivos. Araquari apresentou um crescimento demográfico em torno de 53% nos últimos dez anos e, entre 2015 e 2016, foi o município catarinense que mais cresceu demograficamente (4,35%). Enquanto, em 2010, possuía somente 24.810 habitantes. Assim, observa-se um vertiginoso aumento populacional (36%) no período de 2010 a 2016.

A economia também ostentou uma relevante ampliação em 2013, quando são registradas 577 empresas a mais do que em 2010, perfazendo um total de 1394 empresas ativas no município. Em 2014, o grupo BMW, multinacional da indústria automobilística europeia, implantou uma fábrica de produção de automóveis em Araquari, empregando cerca de 1.200 trabalhadores¹. Essa aparente prosperidade refletiu também na arrecadação tributária municipal, que passou de R\$ 34,3 milhões em 2010 para R\$ 79,1 milhões em 2014. O Imposto Sobre Serviços (ISS), um dos mais importantes tributos municipais segundo Cesare (2005), arrecadou 97,3% a mais nesse período.²

A imprensa tem enunciado veementemente o município como uma “terra de oportunidades” para os mais variados grupos sociais, desde empresários e rentistas da terra urbana, até trabalhadores³. Essa disseminação se verifica, especialmente, em um canal de notícias de título “Araquari: a bola da vez!”, organizado pela Irineu Imóveis e veiculado ao portal de notícias G1 do grupo Globo Comunicações. Nesse acervo midiático estão reunidos diversos textos que tentam reforçar e difundir um ideário em que o município está conseguindo promover um desenvolvimento diferenciado das demais cidades catarinenses, no sentido de garantir aos seus munícipes: maior qualidade de vida, taxas reduzidas de desemprego e manter sob controle a violência urbana – ainda que, de acordo com um dos textos, esse controle advenha do incremento no policiamento e da organização de vigílias por parte de alguns membros da sociedade civil. Araquari seria então, neste discurso, ao mesmo tempo um polo econômico atraente para investidores e uma cidade que se mantém tranquila, apesar de se situar entre o grande centro urbano de Joinville⁴ e as praias do norte catarinense, cuja cercania agrega algum valor turístico às suas terras. Uma cidade que supostamente oferece à sua população, abundantes oportunidades de emprego, proximidade a amenidades naturais e baixos custos de vida.

Apesar do conjunto de dados tão favoráveis à economia de Araquari e dos esforços na construção narrativa hegemônica da “terra de oportunidades”, uma matéria veiculada em jornal local⁵ relatou que: “Por falta de infraestrutura, a população [de Araquari] já está preocupada com o *crescimento desordenado*⁶ da cidade, e até mesmo políticos admitem que existem questões urgentes a serem resolvidas” (grifos nossos). A

¹ Dados do parágrafo obtidos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

² Dados obtidos do Portal da Transparência de Araquari.

³ Entre outros: “**Araquari: descubra uma joia pouco conhecida do estado**” G1, 02/04/2019; “**Os benefícios de morar em Araquari**” G1, 10/04/2019; “**Cultura e história: entenda como Araquari se tornou um dos principais polos econômicos do norte do estado**” G1, 10/04/2019; “**Conheça as praias próximas a Araquari**”, G1, 08/05/2019; “**Facilidade de morar em Araquari**” G1, 13/05/2019; “**Onde estudar em Araquari?**” G1, 13/05/2019; “**Por que abrir sua empresa em Araquari?**” G1, 13/05/2019.

⁴ Joinville é um município que faz fronteira político-administrativa ao norte de Araquari. Joinville é o maior polo industrial de Santa Catarina e o terceiro maior da Região Sul brasileira bem como o município mais populoso do estado, com uma população estimada em torno de 569.645 habitantes (IBGE, 2017). Joinville e Araquari compartilham de espaços conurbados, de fortes vínculos econômicos e há notável deslocamento cotidiano das pessoas entre os dois municípios.

⁵ Matéria intitulada “Cidade que mais cresceu em Santa Catarina, Araquari luta por melhorias”, publicada no jornal Notícias do Dia, de Joinville em 2015.

⁶ Como muito bem observa Souza (2018), frequentemente o discurso do senso comum ou do planejamento urbano de Estado se utiliza da expressão “crescimento desordenado”. Segundo ele, por trás da aparente “desordem”, há uma “ordem” sócio-espacial derivada de imperativos imanentes ao capitalismo e dos vetores de força típicos de sociedades heterônomas. A “desordem” não é lida como produto de uma “ordem” mais abrangente e supralocal nem como contexto no qual se desenvolvem “novas ordens”, muitas delas clandestinas e ilegais.

mídia, parcelas significativas da sociedade, planejadores do Estado e até mesmo pesquisadores, comumente relacionam os problemas do fenômeno urbano à “desordem” territorial ou à falta de planejamento.

Na continuação da matéria, Clenilton Carlos Pereira (PSDB), o atual prefeito do município de Araquari, declara que com a implantação de novas empresas no município, houve significativo aumento da arrecadação de tributos. Diz ele: “A receita orçamentária praticamente quadruplicou”. O que se revela nessa matéria, tanto do ponto de vista político-administrativo local quanto de uma parcela da população é que, se por um lado Araquari cresceu e ampliou a sua riqueza em razão do número de empresas e tributos, por outro, isso não contribuiu com a melhora da qualidade de vida da população quando esta é, em certa medida, aferida pela capacidade do Estado em atender as demandas por infraestrutura, serviços e mobilidade urbana.

Em 2017, o IBGE elaborou uma tipologia intraurbana que pretendeu estimar a qualidade de vida para diferentes *setores geográficos*⁷ dos municípios que compõe cada uma das regiões metropolitanas brasileiras. Para sistematizar esse estudo, o IBGE utilizou a renda familiar do chefe do domicílio, o saneamento básico domiciliar (coleta de esgoto e lixo), o nível educacional, o acesso a computador e a internet domiciliar, os residentes em domicílio de alvenaria e o percentual de pessoas com densidade com mais de dois moradores por dormitório, como indicadores de qualidade de vida. Nesta tipologia, Araquari aparece como *perifeiria* do município de Joinville, dado que, determinado *setor geográfico* central de Joinville agrupa altos indicadores de “qualidade de vida”, configurando um nítido quadro de *segregação sócio-espacial*.

Diante do exposto até aqui, e considerando que o espaço é resultado de determinações históricas como nos ensina Corrêa (1989), alguns questionamentos parecem se impor. Dentre eles, objetivamos contribuir para a resposta da seguinte: quais processos históricos foram inicialmente responsáveis por configurar o quadro de segregação sócio-espacial verificado atualmente no espaço intra-urbano de Joinville e Araquari? Para cumprir ao objetivo inquirido, analisamos dados primários e secundários referentes aos processos históricos de formação e estruturação urbana de Araquari e Joinville. Ou seja, fizemos pesquisa bibliográfica, observações em campo e análise documental de cartografia, instrumentos legislativos e clípagens da imprensa local e regional. Por fim, cabe comentar que esse texto é dedicado, em primeiro lugar, aos geógrafos e às geógrafas de formação (estudantes de graduação, principalmente).

O QUE É A SEGREGAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL? POR QUEM ELA É (RE)PRODUZIDA?

Antes de caracterizarmos um pouco do espaço urbano de Joinville e Araquari, é conveniente fazer breve pausa para tratar sobre o conceito de segregação sócio-espacial. A segregação é, antes de qualquer coisa, produto de desigualdades e diferenciações sociais (econômicas, étnicas e culturais). A segregação sócio-espacial é resultado da espacialização dessas desigualdades, é manifestação dos conflitos sociais que ocorrem no espaço urbano, onde diferentes estratos sociais disputam por localizações privilegiadas, buscando acesso facilitado a amenidades naturais e socialmente produzidas (infraestrutura técnica e social). Para Alvarez (2018), a segregação constitui um dos fundamentos da produção do espaço capitalista, sendo não apenas resultado deste processo, mas também parte de seu conteúdo. Há, portanto, a construção de uma estrutura espacial de poder que é essencial para a reprodução do capitalismo e das relações de dominação.

De acordo com Lojkin (1997), a hipótese fundamental de uma clivagem entre os interesses urbanos de frações hegemônicas da sociedade e de classes desprivilegiadas deve se basear na análise de três tipos de segregação sócio-espacial: uma *primeira segregação*, no nível da habitação; uma *segunda segregação*, no nível de equipamentos coletivos (escolas, postos de saúde, áreas de lazer); e por último, uma *terceira segregação*, no nível do transporte domicílio-trabalho (transporte coletivo x automóvel).

⁷Setor geográfico entendido como um conjunto de bairros com características próprias e “personalidade”, conforme Souza (2016).

Harvey (1973) e Villaça (2017) argumentam que há uma relação entre segregação e a possibilidade de apropriar vantagens econômicas, essa relação seria determinada em maior intensidade pelos tempos de deslocamento ao trabalho do que pela acessibilidade à infraestrutura técnica e social; a não ser a de transporte, que se destacaria entre as demais. Neste contexto, as elites apropriam mais as vantagens econômicas da terra urbana, escolhendo morar próximas às oportunidades de emprego mais atrativas ou próximas a localizações com infraestrutura de transporte privilegiada, assim, controlando os tempos de deslocamento na cidade. Enquanto, os pobres possuem menor possibilidade de escolha, apesar de buscarem habitar em localidades com benefícios semelhantes. Isso resulta, muitas vezes, na construção de residências em áreas impróprias (às vezes ilegais) para ocupação ou em áreas de fragilidade ambiental (terrenos alagadiços, encostas de morros, com infraestrutura técnica precária etc.), áreas comumente menos visadas pelo mercado imobiliário.

Existem múltiplos olhares, distintos entre si, que examinam diferentes escalas e contextos, sobre o fenômeno da segregação sócio-espacial, não havendo pleno consenso entre o que de fato caracteriza ou o que ocasiona uma situação de segregação ou não segregação. Apesar disso, parte significativa da literatura anticapitalista⁸ entende que a segregação está diretamente relacionada, em maior ou menor medida, com as relações de produção, a divisão territorial do trabalho, a dominação imposta por classes sociais privilegiadas, a propriedade privada e mercantilização da terra urbana, enfim, relaciona-se com diversos elementos comuns às sociedades capitalistas. Estes elementos fazem com que as classes de características sócio-econômicas “semelhantes” residam em determinadas porções das cidades, relativamente homogêneas. Como observa Villaça (2017), isso não significa, é claro, que não haja presença ou crescimento de diferentes classes no mesmo espaço.

Corrêa (1989) coloca o espaço urbano como produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem o espaço. As ações que produzem o urbano são concretas e não aleatórias, derivam da dinâmica de acumulação do capital, das necessidades de reprodução das relações de produção e dos conflitos de classe que dela emergem. Assim como Corrêa (1989), Lefebvre (2001) refere que os principais agentes que fazem e refazem a cidade são os grandes capitalistas proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais ditos excluídos.

A ação desses agentes se faz dentro de um marco regulatório jurídico que não é neutro, refletindo o interesse dominante de um dos agentes, comumente o dos grandes industriais ou do mercado imobiliário. Convém apontar que, muitas vezes há conflitos entre os interesses desses dois agentes e a sua resolução se dá por intervenção do Estado, agente essencial para minimizar os conflitos de classe, que normalmente beneficia os proprietários dos meios de produção, implicando a continuidade do processo de acumulação e a reprodução das relações de produção (CORRÊA, 1989).

Apesar das singularidades de cada um desses *processos* de produção do espaço urbano e dos conflitos de interesse que aconteceram e acontecem em diversas partes do planeta, sobretudo quando examinamos o que ocorre em países “centrais” e em países “periféricos”, o que a produção do espaço urbano sempre ocasiona é, tanto lá como cá, a (re)colocação mais ou menos forçada de pessoas – via de regra pobres – em espaços residenciais de infraestrutura precária e com baixa acessibilidade às fontes de poder, aos espaços de troca e aos bens de consumo coletivo, reforçando quadros de segregação sócio-espacial.

⁸ Sugerimos, em especial, a leitura do livro “A Cidade Contemporânea: segregação espacial” organizado por Vasconcelos, Corrêa e Pintaui (2018).

FORMAÇÃO DA SEGREGAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL EM ARAQUARI E JOINVILLE

A partir de meados do Século XIX, parte significativa da literatura⁹ sugere que a conjugação de fatores como o loteamento das terras em Joinville para imigrantes europeus, a abundância de madeira e da erva-mate proveniente da região do planalto norte catarinense, a conclusão da Estrada Dona Francisca, o Rio Cachoeira (que conecta Joinville e São Francisco do Sul) e, principalmente, o porto de São Francisco, permitiram maior acumulação de riqueza em Joinville. Essa acumulação, concomitante com as ondas migratórias oriundas da Europa para a região norte do litoral de Santa Catarina, consubstanciaram processos de urbanização muito mais expressivos em Joinville do que em Araquari, que permanecia um município de atividade essencialmente rural até 1940. Identificamos, dentre os agentes que mais contribuíram para esses processos de urbanização e segregação: a Família Real portuguesa, o Governo Imperial Brasileiro, a Companhia Colonizadora de Hamburgo, grupos empresariais que exploravam o ciclo da erva-mate e da madeira e agentes de comércio marítimo.

Não conseguimos obter dados suficientes para uma análise conclusiva sobre a segregação sócio-espacial anterior ao período de 1940. Apesar disso, a partir dos primeiros documentos cartográficos com detalhamento da infraestrutura municipal e do Censo IBGE da época, observa-se que já se desenhava incipiente segregação sócio-espacial entre Joinville e Araquari desde 1940. Cabe comentar que todos os dados que serão apresentados a seguir são oriundos do Censo IBGE de 1940.

Na década de 1940, os dados de população perfaziam um contingente de 12.147 habitantes (1.339 em áreas urbanas) em Araquari e 45.520 habitantes (15.580 em áreas urbanas) em Joinville. Colocando em termos relativos, a população total de Joinville era mais de três vezes maior, enquanto sua população urbana era quase quinze vezes superior à de Araquari. Os araquienses estavam distribuídos em três distritos de ocupação esparsa, com pequenos núcleos principais de povoamento e distantes um do outro: Parati (cidade sede), Barra Velha e Itapocu. O distrito de Barra Velha contava com uma população muito superior à dos demais, embora fosse um distrito quase que inteiramente rural.

O distrito de Parati (ao norte do município, mais próximo de Joinville e São Francisco) continha a cidade-sede, enquanto os outros dois (ao sul), pequenas vilas e povoados menos urbanizados. É notável que os maiores aglomerados de Barra Velha e Itapocu ficavam distantes da cidade de Parati e eram essencialmente rurais, provavelmente tornando seus habitantes relativamente independentes da cidade de Parati para trabalhar e acessar o comércio e serviços básicos da época.

A cidade de Parati concentrava o maior número de edificações ao norte, onde tocava as margens do rio Parati, e limitava-se ao sul pelo ramal ferroviário da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. O traçado das vias da cidade era relativamente retilíneo, e integravam seu espaço urbano: a sede da prefeitura municipal, uma escola, uma delegacia de polícia, a coletoria estadual, uma agência de correios e telégrafos, uma agência telefônica, a estação ferroviária, um cartório, um cemitério consideravelmente afastado das habitações, alguns estabelecimentos comerciais, um campo de esportes e – grande novidade – uma praça (Monsenhor Sebastião Scarzello) em frente à igreja matriz.

A vila de Itapocu era limitada ao leste pelo Morro Grande e circundada nas demais extremidades pelo Rio Itapocu. Nela se situava uma agência de correios e telégrafos, uma escola, um cartório e uma delegacia de polícia. A vila de Barra Velha ficava ao sul de Itapocu, suas edificações se concentravam na orla marítima, a principal atividade econômica praticada por seus habitantes estava relacionada à pesca, em virtude da proximidade com o Oceano Atlântico. Barra Velha também possuía uma agência telegráfica, uma escola, um cartório, uma delegacia de polícia e uma igreja, coisa que não havia em Itapocu. Nos dois povoados existia baixa atividade comercial.

⁹ Ver, por exemplo, Rocha (1994), S. Thiago (2004), Seibel (2010), Silivi Junior (2017) e Orjecoski (2018).

É fundamental salientar que os dados recolhidos de 1940 sugerem que, apesar dessa diferenciação sócio-espacial intramunicipal em Araquari, as assimetrias sociais são muito mais marcantes quando a comparamos ao município de Joinville. Por exemplo, em Joinville, 53% das unidades prediais eram de alvenaria, enquanto em Araquari esse percentual correspondia a somente 8%, as demais edificações utilizaram de madeira como material construtivo, material mais barato e comumente de menor qualidade.

Para Lojkin (1997), a segregação é uma manifestação da renda fundiária urbana, um fenômeno produzido pelos mecanismos de ocupação do solo, estes por sua vez, determinados pela divisão social e espacial do trabalho. Essa noção pressupõe que a terra mais cara, logo, seria ocupada pelas camadas de alta renda. Seguindo a lógica deste autor, mediante o preço dos aluguéis, o espaço de Joinville – este muito mais caro, sendo em média 15 vezes mais caro nas porções urbanizadas – concentraria as camadas de alta renda. Araquari, por decorrência, concentraria camadas de menor renda. Como observou Villaça (2017), essa tese não se verifica em diversos casos empíricos. Nem sempre as camadas de alta renda moram em terra cara, mas em geral, é isso que ocorre. Entretanto, a alta renda também ocupa terra barata na periferia, por exemplo, na Granja Viana ou em Alphaville, ambas em São Paulo. Portanto, somente a análise do preço dos aluguéis é insuficiente para afirmarmos que as elites locais residiam em Joinville e não em Araquari na época.

Para contornar essa incerteza, emprestaremos os resultados da profunda investigação de Harvey (1973), onde ele relaciona as localizações urbanas com o rendimento das pessoas. Conclui que o processo social de determinação de salários é parcialmente modificado por mudanças na localização das oportunidades de empregos, comparadas com mudanças em oportunidades residenciais. Os rendimentos, em média, eram notadamente superiores em Joinville.

Evidentemente a distribuição espacial das classes determina a distribuição espacial das unidades escolares, dos serviços e da sua respectiva qualidade. Os percentuais de instrução dos habitantes são significativamente díspares quando equiparamos os dois municípios. Em razão de uma quantidade de diplomados no ensino superior se concentrarem em Joinville, entendemos que lá também se concentrava maior número de serviços que exigiam mão de obra especializada, como, assistência médica, assistência jurídica, trabalhos intelectualizados típicos da aristocracia, entre outros.

Joinville apresentava boas condições de infraestrutura, quando comparada à Araquari e a maior parte de sua população desenvolvia atividades urbanas. No entanto, Souza (1991) observa que a infraestrutura técnica e social de Joinville estava, na verdade, concentrada em conjuntos de bairros específicos, nos quais residiam as camadas sociais de alta renda. Um aspecto de destaque é que, em Joinville, os recursos financeiros que mantinham o núcleo urbano já estavam baseados na indústria e no comércio. Araquari, por sua vez, permanecia predominantemente rural, sem nenhum edifício com abastecimento de água fornecido pelo Estado, contando com poucos investimentos na área urbana. A conjugação entre as teses de Harvey (1973), Lojkin (1997) e Villaça (2017) com os fatores que ocorriam em Joinville como: o preço significativamente superior dos aluguéis, o número de atividades urbanas desempenhadas na cidade, os altos salários oferecidos pela indústria, a disponibilidade de infraestrutura urbana, o número de comércios e serviços e as atividades lúdico-culturais que ocorriam em cinemas e teatros, permitem dizer, que as elites da região se concentravam em Joinville.

O desenvolvimento da indústria em Joinville e os melhores salários disponíveis na cidade provavelmente atraíram pessoas com maior poder aquisitivo, ou permitiram maior acumulação de capital. Não estamos sugerindo que a elite joinvilense era composta por trabalhadores da indústria, esses muito mais representavam uma classe média, ou o proletariado industrial urbano. A elite seria composta pelos proprietários desses estabelecimentos industriais. Em contrapartida, Araquari permaneceria essencialmente rural e situava classes sociais menos favorecidas politicamente e economicamente. Por essas razões, entendemos que em Joinville se concentravam as classes sociais mais abastadas, enquanto em Araquari, residiam predominantemente agricultores (situados em pequenas e médias propriedades de terra), pescadores e trabalhadores de baixa renda. Em grosso modo, não conseguimos identificar marcantes assimetrias sócio-

espaciais em escala intramunicipal de Araquari. O distrito-sede (Parati) dispunha de melhor infraestrutura, caracterizando-se como mais urbanizado que os demais. No entanto, as diferenças entre os três distritos eram certamente menores do que suas semelhanças e identidades, quando se examinam as condições de vida das classes sociais que lá residiam.

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

Sistematizando nossas análises até aqui, concluímos que os ciclos ervateiros e madeireiros somados à infraestrutura de transporte disponível na época permitiram maior acumulação de riqueza em Joinville a partir de meados do século XIX. Essa acumulação, concomitante com as ondas migratórias oriundas da Europa para a região norte do litoral de Santa Catarina, consubstanciaram processos de urbanização muito mais expressivos em Joinville do que em Araquari, que permanecia um município de atividade essencialmente rural até 1940. Identificamos, dentre os agentes que mais contribuíram para esses processos de urbanização e segregação: a Família Real portuguesa, o Governo Imperial Brasileiro, a Companhia Colonizadora de Hamburgo, grupos empresariais que exploravam o ciclo da erva-mate e da madeira e agentes de comércio marítimo.

Não conseguimos obter dados suficientes para uma análise conclusiva sobre a segregação sócio-espacial anterior ao período de 1940. Apesar disso, a partir dos primeiros documentos cartográficos com detalhamento da infraestrutura municipal e do Censo IBGE da época, observa-se que já se desenhava incipiente segregação sócio-espacial entre Joinville e Araquari desde 1940. Em Joinville os aluguéis eram consideravelmente mais caros, a cidade dispunha de melhor e mais abundante infraestrutura técnica e social e oferecia melhores salários para os trabalhadores da indústria. Por essas razões, entendemos que em Joinville se concentravam as classes sociais mais abastadas, enquanto em Araquari, residiam predominantemente agricultores (situados em pequenas e médias propriedades de terra), pescadores e trabalhadores de baixa renda.

Um último pensamento que nos parece conveniente destacar é de que: enquanto o capitalismo, com seu cortejo de vícios e perniciosidades, agravar e reforçar quadros de segregação, o uso e a ocupação do solo nas cidades serão injustos.

REFERÊNCIAS

- ALVAREZ, Isabel Pinto. A segregação como conteúdo da produção do espaço urbano. In: VASCONCELOS, P. A.; CORREA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (org). **A Cidade Contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2018, p. 111-126.
- CESARE, Cláudia de. O cadastro como instrumento de política fiscal. In: ERBA, D. A.; OLIVEIRA, F. L.; LIMA JUNIOR, P. N. (org). **Cadastro multifinalitário como instrumento de política fiscal e urbana**. Rio de Janeiro: 2005, p. 39-70.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1989.
- HARVEY, David. **Social Justice and the city**. Londres: Edward Arnold, 1973.
- LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.
- LOJKINE, Jean. **O Estado Capitalista e a Questão Urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- ORJECOSKI, Lis Graziela. **Transformações sócio-espaciais no município de Araquari (SC)**. 2018, 147 p. Dissertação (Mestrado) – Universidade do Estado de Santa Catarina, Centro de Ciências Humanas e da Educação, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental, Florianópolis, 2018.

ROCHA, Isa de Oliveira. **Industrialização de Joinville (SC): da gênese às exportações**. 1994, 189 p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 1994.

SANTANA, Naum Alves de. **A verticalização (quando) possível na cidade de Joinville-SC: a cidade como pode ser, o projeto urbano e a realidade material**. 2017, 341 p. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 2017.

SEIBEL, Nelci Terezinha. **História do Porto de São Francisco do Sul**. Joinville: S&A, 2010.

SILIVI JÚNIOR, Osmar Leon. **Avaliação de áreas urbanas consolidadas: o caso de Joinville/SC**. 2017, 235 p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes e Gestão Territorial, Florianópolis, 2017.

SOUZA, Luiz Alberto de. **O processo de ocupação de mangues em Joinville: agentes, estratégias e conflitos**. 1991, 127 p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 1991.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2016.

_____. A cidade, a palavra e o poder: práticas, imaginários e discursos heterônomos e autônomos na produção do espaço urbano. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (org). **A Produção do Espaço Urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2018, p. 147-166.

S. THIAGO, Eneida Raquel de. As múltiplas histórias da ilha e arredores. In: SANTOS, S. C.; NACKE, A.; REIS, M. J. (orgs.) **São Francisco do Sul: muito além da viagem de Gonneville**. Florianópolis: UFSC, 2004, p. 75-118.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (Orgs.). **A Cidade Contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2018.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. Ed. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP/Lincoln Institute, 2017.

Como citar:

AYALA FILHO, G.G.M. Alguns elementos para discussão da segregação sócio-espacial nos municípios de Araquari/SC e Joinville/SC. **Textos para Discussão**. Florianópolis, v.1, n.5, 2020.