**METROPOLIZAÇÃO: ENSAIO EXPLORATÓRIO COM FOCO EM FLORIANÓPOLIS (SC)**

Hoyêdo Nunes Lins. UFSC. [hnlins55@gmail.com](mailto:hnlins55@gmail.com)

Área Temática 7: Economia regional e urbana

**RESUMO**

Pode-se dizer que, em diferentes países ou regiões, a história da modernidade se entrelaça irrecusavelmente com a da urbanização. Notadamente o crescimento industrial, traço marcante na trajetória do capitalismo durante os dois últimos séculos pelo menos, representou impulso à expansão urbana, a qual simultaneamente retroagiu sobre as respectivas atividades, fortalecendo o caráter de meios produtivos e mercados consumidores exibido pelas cidades. No percurso histórico, essa expansão urbana, magnetizando consideráveis contingentes de pessoas e atividades econômicas, nutriu processos de formação de metrópoles, como reflexo de movimentos de conurbação pelos quais espaços urbanos institucionalmente independentes e de tamanhos variados crescem e se espraiam, interpenetrando-se. Assim, metrópoles apresentam-se como superfícies (territórios) comparativamente grandes cujos habitantes e atividades compartilham um mesmo *continnum* urbano segmentado em termos políticos e institucionais. No Brasil, vários e intensos processos de formação de metrópoles foram observados ao longo do século XX, o que ganhou ainda mais amplitude e diversidade com a “explosão” das cidades de porte médio a partir da década de 1970. A capital de Santa Catarina, desdobrada entre a ilha do mesmo nome e o continente fronteiro, não deixou de registrar dinamismo dessa natureza. Este estudo ocupa-se desse processo local, objetivando apresentar e analisar a sua trajetória e discutir, a respeito dele, questões importantes para quaisquer realidades metropolitanas, principalmente dizendo respeito aos problemas comuns enfrentados por estruturas políticas e institucionais independentes mas que compartilham questões socioeconômicas e outras. Tal aspecto exige refletir e atuar, em planejamento e execução de medidas, tendo-se a escala metropolitana como baliza e a vontade de cooperação como postura.

Palavras-chave: metrópole, metropolização, conurbação, Grande Florianópolis

**1 INTRODUÇÃO**

Não se exagera ao postular que, em boa medida, a história da modernidade se confundiu com a da urbanização. Impelidos pelo crescimento industrial, processos de expansão urbana (mais ou menos rápidos) foram registrados em diversos países, nas áreas centrais do capitalismo e fora delas. Destino básico e recorrente na geografia das migrações, a cidade exibiu, de fato, tendência ao adensamento e à ampliação ao longo do tempo, mostrando-se diversos os fatores subjacentes, grosso modo assimilados à economia e à própria dinâmica urbana.

No bojo dessa evolução, a forma metropolitana erigiu-se em paisagem e em estrutura dominantes em várias realidades socioespaciais. Surgidas de movimentos de conurbação, pelos quais espaços urbanos independentes e de tamanhos variados se ampliam e espraiam e se interpenetram, metrópoles significam superfícies comparativamente grandes cujos habitantes e atividades compartilham um mesmo *continnum* espacial, segmentado, todavia, em termos políticos e institucionais (administração pública, aparato legislativo).

O Brasil apresentou múltiplos e intensos processos de formação de metrópoles desde meados do século XX, uma dinâmica que se avultou e diversificou ainda mais com a, por assim dizer, “explosão” das cidades de porte médio a partir da década de 1970. A capital de Santa Catarina, desdobrada entre a ilha do mesmo nome e o continente fronteiro, não ficou à margem desse dinamismo. Assim como o município sede, vários municípios vizinhos registraram aumento populacional e adensamento que resultaram num tecido urbano praticamente unificado, em algumas latitudes da grande área sob a influência de Florianópolis.

A referida área é o objeto deste estudo, de perfil ensaístico e baseado em pesquisa bibliográfica e documental. Pretende-se descrever a sua formação, o que requer considerar processos históricos de ocupação e expansão e, sobretudo, abordar o percurso cumprido desde pelo menos meados do século XX. Objetiva-se também colocar em evidência aspectos da presente forma metropolitana da área, institucionalizada com a criação da Região Metropolitana da Grande Florianópolis. São tangenciados problemas ligados, por exemplo, a mobilidade e segregação, para os quais encaminhamentos na escala metropolitana são necessários, sob o signo da cooperação intermunicipal e interinstitucional. Inicia-se com algumas questões de cunho teórico e histórico sobre a formação de grandes superfícies urbanas, para contextualizar o estudo. Depois se focaliza a história da região de Florianópolis, mostrando a sua progressiva constituição. Por último, antes das considerações finais, discute-se a atualidade metropolitana.

**2 METRÓPOLES E METROPOLIZAÇÃO: SOBRE O TERRENO DO DEBATE**

É quase trivial assinalar que a metrópole é uma forma urbana. Seu florescimento seria o corolário de longos processos, conforme as circunstâncias de tempo e lugar. Entre os traços básicos figuram as relações entre cidades e seus entornos, em diversas escalas. Vínculos desse tipo seriam fatos históricos: diz Braudel (1995, p. 461) que “Todas as cidades do mundo, a começar pelas do Ocidente, têm os seus bairros periféricos. Não há árvores vigorosas sem rebentos no pé, não há cidades sem arrabaldes.” Isso parece tanto mais verdade quando cidades de maior porte estão envolvidas: “Obrigatoriamente, a certa distância dos grandes centros, surge a pequena cidade. [...;] uma grande cidade implica necessariamente uma auréola de cidades secundárias [...].” (Op cit., p. 462).

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

A perspectiva histórica enriquece a apreciação das relações entre meios urbanos e seus entornos, vínculos que diferem conforme os observados tipos históricos de cidade. Na Antiguidade mais remota, tais relações seriam muito rarefeitas, pois “Toda cidade tinha grande zelo pela sua *autonomia* [...]” (COULANGES, 2004, p. 225, grifado pelo autor) em matéria religiosa, governamental e política, razão pela qual “O isolamento era a lei [...].” (Ibid). Na Antiguidade Clássica a percepção era outra. Para Aristóteles (1985, p. 1327a), mostrava-se essencial a desimpedida comunicação da cidade com a adjacência, mirando-se a proteção; “[...] o outro fator é fazê-la facilmente acessível ao recebimento dos frutos do solo de seu território, e igualmente madeiras e quaisquer outros produtos disponíveis na região.” Platão (1997, p. 56) considerava “[...] impossível fundar uma cidade num local onde não houvesse necessidade de importar nada. [...] Haveria, pois, necessidade de outras pessoas que, de outras cidades, trouxessem o que lhe falta.”

Na Idade Média, o comércio de longa distância (entre a Europa Ocidental e espaços orientais, em especiarias e outros produtos) talvez esmaecesse o papel das interações próximas, que todavia garantiam o cotidiano nas cidades. Essas relações envolviam ambientes citadinos marcados, metaforicamente falando, pela articulação da muralha – expressão do poder político e militar – com a praça do mercado – expressão do poder econômico em evolução (CASTELLS, 1983). Essa possível percepção, de que a importância das comunicações distantes suplantava a de qualquer outra escala, pode ter inspirado a análise de Maquiavel (1969, p. 67-68), apresentada em Florença em 1513, sobre como governantes de principados deviam encarar questões de segurança: era preciso “[...] exortar tais príncipes a fortificarem e a proverem sua cidade, não se preocupando com o território que a contorna.”

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

Cabe assinalar a respeito a análise de Lefebvre (1974, p. 280, nossa tradução), para quem o capitalismo industrial e o vinculado extravazamento socioespacial teriam provocado a “extinção” da cidade como observada historicamente: “A produção industrial e o capitalismo se apropriaram das cidades históricas”, e “A sociedade inteira se torna urbana. O processo dialético é o seguinte: a cidade – sua negação pela industrialização – sua restituição numa escala muito maior do que outrora, a da sociedade inteira.” (Op cit., p. 205). Assim, por tecido urbano não se indica “[...] de modo estreito o campo construído nas cidades, mas o conjunto das manifestações do predomínio da cidade sobre o campo.” (LEFEBVRE, 1970, p. 10, nossa tradução). A cidade aparece, com efeito, como “fenômeno econômico” (RÉMY, 1966), sendo o “[...] fato da concentração da população, dos instrumentos de produção, do capital, dos prazeres e das necessidades [...]” (MARX; ENGELS, 1974, p. 93).

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

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

Também na América Latina e no Brasil o século passado testemunhou progressiva – e mesmo “explosiva” – urbanização. Na tipologia que Singer (1973) usou para tipificar as cidades na história do subcontinente – cidade da conquista, cidade comercial, cidade industrial – essa dinamização urbana constituiu, sem que isso surpreenda, desdobramento da terceira modalidade, embora as várias experiências latino-americanas tenham exibido particularidades, conforme as histórias dos países. No Brasil, o binômio urbanização-industrialização se traduziu, desde meados do século XX, em sistema urbano complexo e crescentemente heterogêneo, sobressaindo fortes processos de formação de metrópoles e de surgimento ou crescimento de cidades em diversas regiões, com persistente segregação socioespacial interna e “periferização” (FARIA, 1991).

Migrações campo-cidade, refletindo o jogo dos fatores de expulsão (desde o campo, por conta de estagnação ou mudança) e atração (pela cidade, já que as externalidades ou a eventual vitalidade econômica tendem a magnetizar os fluxos), cevaram os referidos processos (SINGER, 1973). A atração incide também sobre atividades econômicas – setores, empresas –, seduzidas por condições locais passíveis de síntese com a expressão “externalidades jacobianas”, em referência à análise de Jacobs (1970) sobre a economia das cidades.

Note-se que a reflexão sobre esse papel das cidades escora-se em contribuições seminais de autores interessados na questão mais geral do desenvolvimento econômico. Uma abordagem básica diz respeito a Myrdal (1968), que fala de efeitos regressivos da expansão em análise do caráter “bomba de sucção” que pode permear a relação entre o meio urbano, visto como polo, e suas cercanias. Outro enfoque central é o de Hirschman (1961), que considera “efeitos de polarização” na análise do mesmo tipo de problema. No bojo desses interações, processos como a *myrdaliana* “causação circular acumulativa” ressoariam em expansão das cidades em detrimento do campo ou da redondeza, os locais adjacentes ou próximos das primeiras recebendo contingentes atrás de espaços para moradia e, de modo amplo, reprodução social.

Nas últimas décadas do século XX, a globalização – com seus traços e reflexos – rimou com mudanças urbanas que ensejaram o uso recorrente do termo metropolização. Santos (1990) assinalou que, de fato, a metropolização sobretudo no chamado Terceiro Mundo é coetâneo da globalização. Mas o emprego desse termo não se limita à indicação de crescimento e multiplicação de espaços metropolitanos. A realidade apontada, segundo Lencioni (2017, 2020), é algo qualitativamente distinto.

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

Ganhou terreno o entendimento segundo o qual,

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

Diferentes cidades apresentar-se-iam, no contexto da globalização, como participantes de processos de metropolização. A tecnologia, com os avanços em digitalização, comunicações e organização produtiva, entre outros que estimulam reflexões sobre um pretenso contexto pós-fordista, é um assunto básico nesse debate, segundo Di Méo (2010), que aborda processos de metropolização em diversos tipos de países (do Norte e do Sul “globais”) e ressalta o problema das desigualdades internas nos espaços envolvidos. Na escala regional, essa metropolização apresenta-se como uma nova regionalização do capital, conforme ressalta Leopoldo (2020).

Novos desafios se impõem aos envolvidos em processos de interpenetração de espaços urbanos, vetores da formação de superfícies integradas. Não é sem consequências a emergência de uma única cidade, com distintas bases institucionais no seu interior mas com continuidades também em termos econômicos, envolvendo complementaridades. Os desafios têm muito a ver com o fato de que esses tecidos urbanos exibem problemas comuns cuja solução exige medidas coletivas: isso requer nas cidades mudança de escala institucional das ações, vislumbrando-se medidas abrangentes (SAVITCH, 2007). A forma cooperativa é estratégica nas negociações intermunicipais, devendo-se evitar, por exemplo, a competição predatória, ao estilo *beggar-thy-neighbour*. A índole colaborativa, fértil para redes de solidariedade e compartilhamento, significa, assim, o avesso do que Melo (1996) caracteriza como “hobbesianismo municipal”, formulação inspirada na ideia do filósofo inglês de que a condição natural do homem é a “[...] guerra de todos contra todos [...]” (HOBBES, 1997, p. 113).

**2 HISTÓRICO DA CONFORMAÇÃO REGIONAL FLORIANOPOLITANA**

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

Depois, durante décadas, a Ilha ficou praticamente abandonada, segundo relatos de viajantes desde o século XVIII (ILHA..., 1979). Somente alguns poucos indivíduos, convivendo com indígenas e dependentes de caça e pesca, distribuíam-se de modo esparso em áreas à beira mar mais ou menos desbravadas, em enseadas da costa insular ocidental. Marasmo e ausência de perspectivas crivavam o cotidiano, um quadro de estagnação que só em meados do século XVIII seria alterado. O contexto maior da mudança eram os embates entre os Estados ibéricos na disputa por territórios meridionais da América do Sul, um cenário de beligerância que fez Portugal decidir pelo aproveitamento, em apoio às suas ações, da estratégica posição da Ilha.

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

A postura oficial lusitana ressoou igualmente, e com reflexos marcantes na história regional, por conta de importante fluxo migratório oriundo sobretudo do Arquipélago dos Açores, mas também da Ilha da Madeira. Isso ocorreu na metade do século XVIII (entre 1748 e 1756, mais ou menos), implicou a transferência de milhares de pessoas e teve como motivação o interesse do Estado português em, de um lado, fortalecer a sua presença ao Sul da colônia – algo estratégico devido às disputas com a Espanha –, e, de outro, atender demandas de pessoas daquelas ilhas sobre emigrar em busca de melhores condições de vida. De fato, embora, como assinala Rodrigues (2002), se registre emigração de portugueses desde o século XV, o movimento de meados do século XVIII exibiu especificidades quanto à motivação:

A emigração açoriana setecentista foi decisivamente marcada pelo movimento registado em meados do século, direccionado para o Brasil meridional – para Santa Catarina e para o Rio Grande de São Pedro. Com objectivos bem delineados pela coroa, mas, simultaneamente, respondendo às solicitações das gentes das ilhas, que passavam por dificuldades várias, assistiu-se a uma actividade inédita no fluxo emigratório açoriano para aquelas regiões. Em 1747 encontravam-se inscritos cerca de 8.000 indivíduos, entre casados e solteiros, que correspondiam a 5,25% da população açórica de então. A partir de 1747 estavam, pois, criadas as condições para a saída de inúmeros casais açorianos. (CORDEIRO; MADEIRA, 2003, p. 108)

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

Logo após a Independência do Brasil e a pronta transformação da vila em cidade de Desterro, migrações – muitos alemães – nutriram o dinamismo demográfico e fortaleceram a economia da província, traduzindo-se em núcleos coloniais também localizados no entorno continental da Ilha (além dos instalados em outras regiões catarinenses). Com efeito, a primeira iniciativa de colonização alemã em Santa Catarina é de 1829: São Pedro de Alcântara, mais tarde tornada freguesia, no caminho entre São José e Lages e distante (hoje) cerca de 40 km da capital. Nas décadas posteriores essa imigração se intensificou e irradiou, gerando vários outros núcleos; próximas a Desterro surgiram as colônias de Leopoldina e Santa Isabel, nos anos 1840, de Santa Tereza, nos 1850, e de Terezópolis e Angelina, no começo dos 1860, com variados níveis de desempenho e sucesso (BOITEUX, 1920; CABRAL, 1968).

Essa multiplicação de colônias, com práticas sobretudo agrícolas ou, mais amplamente, rurais, significou robustecimento do comércio com a sede da província e, desde a República (1889), com a capital do estado de Santa Catarina. Sobre São Pedro de Alcântara, por exemplo, Cabral (1968, p. 196) informou que “Em 1854, contava com 1.500 habitantes e os seus produtos supriam a Capital.” Mas as comunicações terrestres permaneciam problemáticas, na região e na província, as condições para transporte refletindo os empecilhos ligados aos desafiadores relevo e cobertura vegetal. Agravava o quadro a perene escassez de recursos públicos, alegadamente um grande obstáculo para obras e reparos, algo sempre lamentado e denunciado em discursos oficiais, como os disponíveis em *Provincial*... (2024).

Ainda assim, como indicado, produtos desses núcleos coloniais – e de outras localidades próximas – atingiam Desterro, cevando o abastecimento local e também embarques para mercados externos à região e à província (CABRAL, 1972). Como o transporte no nível regional era basicamente marítimo, pode-se imaginar os espelhos d’água das baías norte e sul singrados por muitas embarcações desde numerosos pontos das costas insular e continental. Realmente, “[...] estradas – caminhos apenas abertos – ligavam as localidades próximas, mas por elas não se transportava coisa alguma [...]” (CABRAL, 1968, p. 165). Motivo básico: “[...] era mais rápido e mais barato fazer o transporte em canoas, para as localidades próximas, dentro das baías, [e] em sumacas, lanchas e iates, para os pontos vizinhos.” (Ibid.).

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

Gastos foram feitos também com vistas ao transporte de cabotagem. Nos anos 1840, construiu-se rampa para atracação próxima de onde depois seria instalado, em 1851, o (primeiro) Mercado Público da cidade, contíguo à praça da Matriz junto à praia (hoje Praça XV de Novembro, no centro de Florianópolis). Pretendia-se facilitar a chegada e o manuseio de barcos com pescados e produtos agrícolas vindos de locais da Ilha e do continente, como os núcleos coloniais. No início de 1899 foi inaugurado um novo mercado (utilizado até hoje), em substituição ao primeiro, em área próxima de aterro a noroeste do centro histórico. O Mercado Público erigiu-se, assim, em ponto de convergência de interações com escopo regional.

Duas figuras ilustram esse aspecto. A Figura 1 mostra o local do primeiro mercado, no fundo da praça (Foto A), e sugere o seu papel no movimento comercial (Foto B), permitindo observar embarcações envolvidas no transporte de mercadorias. A Figura 2 refere-se ao novo mercado. Com estrutura maior e mais imponente (Foto A), melhorada em reformas posteriores, suas instalações reforçaram o histórico papel do Mercado Público como destino de fluxos de produtos de grande alcance, insinuado na agitação ao lado do prédio, captada pela Foto B.

Essa movimentação, que se desdobrou no século XX, denota, de certo modo, uma dinâmica de escopo regional e indica alguma integração econômica territorial (produção, comércio) dentro do arco de influência de Desterro (e Florianópolis). A inauguração, em 1926, da Ponte Hercílio Luz sobre o canal do Estreito, estabelecendo uma ligação não marítima entre a Ilha e o continente, há de ter contribuído para o fortalecimento dessa configuração regional escorada em relações comerciais. Seja como for, isso não representou, ao que parece, arrefecimento imediato da movimentação marítima, como sugerido na Foto B da Figura 2.

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

|  |
| --- |
| A – Localização na extremidade da praça, junto à praia |
|  |
| B – Movimento comercial na fachada voltada à praia |
| Fonte: Fotos A e B: Pedrollo (2018) |

Cabe notar que a capital sempre recebeu produtos de origem extralocal (e estrangeira), segundo depoimentos de visitantes (ILHA..., 1979). Permitiam tal coisa as atividades do porto da cidade, que, além de desembarcar produtos, embarcava, na margem continental do canal do Estreito, sobretudo madeira (ou lenha), e, na insular, mormente farinha de mandioca, entre outros itens (HÜBENER, 1981). Tudo isso envolvia práticas alfandegárias, na Alfândega antiga, ao lado do primeiro mercado – em prédio que explodiu em abril de 1866 –, e no novo estabelecimento, pouco mais ao norte, inaugurado em julho de 1876 em edificação ainda existente. Empresas de navegação – Hoepcke (que depois criou, no começo do século XX, o Estaleiro Arataca) e Lloyd Brasileiro – atuavam destacadamente, cevando o setor comercial na capital catarinense, como abordado em Bastos (1997).

Figura 2 – O novo Mercado Público (de 1899)

|  |
| --- |
| A – Fachada Sul, provavelmente na década de 1930 |
|  |
| B – Movimento e comércio às margens do mercado (fins dos anos 1910 – início dos 1920) |
| Fonte: Foto A: Pedrollo (2018); Foto B: IHGSC (2000) |

Tornada ente federado com a República, Santa Catarina passou a registrar mudanças de vulto e ecoar intensamente o que ocorria no centro do país. Na capital do estado, que ganhou o (discutível) nome de Florianópolis, o espaço urbano se adensou cada vez mais e a atmosfera citadina passou a prevalecer, em detrimento dos, por assim dizer, aspectos rurais. O governo estadual, em gestões desdobradas na virada de século, colocou a viação – transporte de pessoas e cargas – entre as suas medidas prioritárias (BOITEAUX, 1920). Em Florianópolis destacou-se nesse sentido a construção da referida Ponte Hercílio Luz, cujo uso lubrificou muito a movimentação entre a Ilha e o continente, além de afetar o plano urbano de Florianópolis (PELUSO JUNIOR, 1991). Cresceu o uso de automóveis, ônibus e caminhões nos transportes da capital e de locais como São José, Palhoça e Biguaçu, e isso se refletiu nos movimentos terrestres de mercadorias, não obstante a má qualidade das estradas.

A intensificação das relações regionais implicou linhas de transporte coletivo e se traduziu em maior procura, por moradores do entorno continental, de produtos e serviços disponibilizados na Ilha. Até de locais distantes afluíam consumidores para compras – as mais volumosas e importantes – em Florianópolis, uma interação em escala regional que ganhou intensidade com as melhorias no sistema viário em contexto de modernização urbana mais geral: obras públicas e privadas que se prolongaram até os anos 1930 (CORRÊA, 2004). Com efeito, em meados dos anos 1920 toda a área da capital – abrangendo os municípios vizinhos – “[...] já era atendida por transporte coletivo, revelando que a Estrada do Litoral, em direção ao sul, até Palhoça, e a Estrada do Itajaí, em direção ao norte, até Biguaçu, estavam conservadas e permitiam o fluxo constante de automóveis e ônibus.” (GOULARTI FILHO, 2022, p. 382).

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

Nos anos 1940 pouco se fez, no estado e na capital, em obras de relevo e infraestrutura. Merece realce a anexação do Estreito por Florianópolis, em 1944, retirando-lhe de São José e tornando florianopolitanos os moradores daquele local. Estes representavam considerável fração da população de Florianópolis, um reflexo dos menores preços imobiliários lá praticados. As relações ilha-continente lograram intensificação progressiva, e ganharam crescente vigor os vínculos com São José, Palhoça e Biguaçu, ou seja, de amplitude regional. Nesse quadro, Florianópolis canalizava cada vez mais a produção agrícola (hortícola) adjacente ou próxima; ao mesmo tempo, “[...] a carga importada por Florianópolis destina-se ao consumo, não só da Capital, como das cidades e vilas situadas no seu raio de acção.” (DIAS, 1947, p. 55). No interior da Ilha, a precariedade das estradas impunha grandes dificuldades às comunicações terrestres envolvendo os ambientes surgidos dos assentamentos coloniais, mas de locais como Canasvieiras (ao norte), por exemplo, também por terra chegavam ao centro de Florianópolis itens como hortifrutigranjeiros e café.

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

Reformas urbanas, loteamentos em áreas de chácaras nas bordas do centro, ampliação multidirecional dos limites urbanos, a reboque do surgimento de novos bairros, tentativas de planejamento, reconfiguração de vias intraurbanas e entre a área central e distritos, entre outros processos, foram alterando as feições de Florianópolis, cujo centro passou a acusar veloz verticalização (POZZO, 2010). A localização de unidades de vários órgãos públicos, estaduais e federais, notadamente desde os anos 1960, influenciou essa moldagem urbana, devendo-se ressaltar o papel dos *campi* da Universidade Federal de Santa Catarina e da Universidade do Estado de Santa Catarina, criados nos anos 1960 e 1970, respectivamente. Aterros nas baías norte e sul e a construção da Ponte Colombo Machado Salles, nos 1970, e da Ponte Pedro Ivo Campos, inaugurada no começo dos 1990, foram importantes fatores (FACCIO, 1997).

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

Nas últimas décadas, tudo isso tem como contexto – e embute como causalidade – processos econômicos em que sobressaem a forte expansão do setor de turismo (sobretudo de verão) e a consolidação de um *cluster* de empresas de base tecnológica, com suas instituições de apoio (LINS, 2011). O turismo incide em vários pontos do litoral da Ilha e do continente contíguo, e atinge também (com outro perfil) municípios como Santo Amaro da Imperatriz e Águas Mornas, com suas águas termais e estruturas receptivas. O setor de base tecnológica concentra-se na área central da Ilha e em locais (insulares ou não) mais ou menos próximos, e igualmente em municípios vizinhos (CATELA, 2022). Desdobramento regional também foi observado no setor de confecções do vestuário, que de uma maior presença em Florianópolis passou a mostrar vigor no continente, mormente em São José, certamente por conta dos menores preços imobiliários e custos de mão de obra (LINS, 2006). Mas, a rigor, processos desse tipo tipificaram várias atividades desde os anos 1970, sob a influência da BR-101, cujas margens atraíram muitos empreendimentos (PELUSO JUNIOR, 1991).

**3. FLORIANÓPOLIS METROPOLITANA ATUAL: TRAÇOS E PROBLEMÁTICA**

O corolário dessa trajetória, no período atual, é a afirmação de uma área de grande superfície exibindo um *continuum* urbano desdobrado sobre esferas institucionais e administrativas diferentes e autônomas, isto é, os municípios que a compartilham. Essa área exibe relações internas de considerável intensidade, em especial no tocante aos movimentos cotidianos de pessoas. Ao mesmo tempo, *et pour cause*, exibe problemas coletivamente vivenciados, em grande medida comuns aos municípios (ou a partes deles), o enfrentamento dos quais seria de interesse nesse tecido urbano como um todo.

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

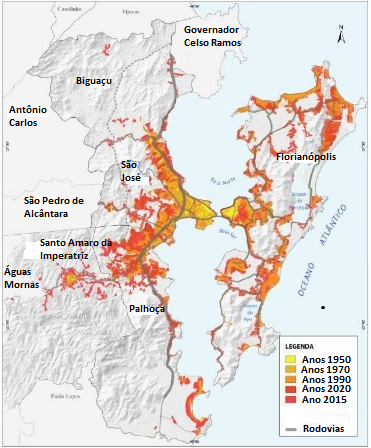
Pelo menos dois aspectos devem ser ressaltados sobre a formalização da RMF. Um é que houve antecedentes, com sequência de criação em 1998, extinção em 2007 – devido a uma ampla reforma administrativa no estado – e reinstituição em 2010, por lei complementar depois redefinida pela referida LC nº 636, de 09/09/2014 (IPEA, 2019). Outro aspecto refere-se ao contexto nacional, que registrou, na esteira das disposições da Constituição de 1988 – que delegou ao plano estadual as decisões e medidas a respeito –, a criação de numerosas RM país afora. Também nessa escala houve precedentes, pois na primeira metade dos anos 1970 foram criadas, sob a Constituição de 1967, as RM de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza, às quais somou-se a RM do Rio de Janeiro após a fusão dos estados de Rio de Janeiro e Guanabara (HOLANDA; CASTRO, 2018).

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

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

Essa irradiação da urbanização se expressou em, ou foi tradução de, um intenso alvoroço imobiliário, implicando o setor de construção civil: “[...] neste início do século XXI, ocorre, na região metropolitana, uma verdadeira explosão imobiliária, jamais vista ou experimentada [localmente]” (CAMPOS, 2009, p. 184). A combinação de crescimento turístico, certa estabilidade na economia e acesso a financiamentos representou importante vetor, inclusive repercutindo na difusão, em escala de RM, do processo de verticalização então já bastante acentuado no centro de Florianópolis e seus arredores. Dizer irradiação da urbanização significa referir igualmente à intensificação de mudanças no uso do solo, notadamente do solo rural. Estratégias de busca de sobrelucros, pelo capital que se valoriza no setor imobiliário, têm estado em ação: Lipietz (1974) teoriza sobre o assunto falando, por exemplo, em sobrelucros de urbanização e de antecipação. A consolidação da RMF também é perpassada pelo avanço demográfico, que tem tido na sua base, de maneira destacada, a dinâmica migratória, conforme Alves e Baeninger (2008), entre outros.

Figura 3 – Região Metropolitana da Grande Florianópolis: o espraiamento da urbanização



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

As Tabelas 1 e 2 informam sobre demografia na RMF. O período coberto é de pouco mais de 50 anos, do Censo Demográfico de 1970 ao de 2022. A população da RMF passou de 245.046 a 1.174.811 nesse período (Tabela 1), uma expansão de quase cinco vezes. Para colocar em perspectiva, a população de Santa Catarina cresceu 2,5 vezes nesse período.

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

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

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

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

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

São eloquentes as taxas de crescimento anuais nos períodos intercensitários (Tabela 2). Florianópolis exibe pouca oscilação, com taxas maiores nos anos 1980 e 1990. Mas São José “explode” nos 1970, caindo aos poucos desde então; Palhoça tem taxa alta na primeira década, acusa redução até o início deste século e sobe fortemente entre 2010 e 2022; Biguaçu mantém oscilação com tendência de queda, embora se recupere no último período intercensitário. Os demais municípios exibem estabilidade ou alternância de declínio e alguma retomada, sempre com, de todo modo, aumento (às vezes pronunciado) da taxa entre os dois últimos Censos. De alguma maneira, esses dados são congruentes com a imagem fornecida pelo mapa da Figura 3.

A sequência (espaçada) de pesquisas do IBGE sobre regiões de influência das cidades permite enriquecer o quadro. No estudo concluído em 1983, disponibilizado anos depois, Florianópolis aparece somente como Capital Regional (tanto quanto Joinville, Blumenau, Tubarão, Criciúma, Joaçaba e Chapecó) pertencente à região de influência de Curitiba (IBGE, 1987). No trabalho de 1993, publicado bem mais tarde, atribuiu-se à capital catarinense nível de centralidade de “forte para médio”, integrante da Área de Atuação de Curitiba (IBGE, 2000). Na pesquisa de 2007, divulgada logo em seguida, Florianópolis é vista como Capital Regional A, inserida em rede urbana influenciada por Curitiba e Porto Alegre; Blumenau, Chapecó e Joinville, por exemplo, constituem capitais regionais B, especificamente 2B (IBGE, 2008). Somente na pesquisa de 2018 – em que são considerados cidades um ou mais municípios interligados em unidades urbanas, com conurbação e movimentação cotidiana pendular entre, por exemplo, domicílio e local de trabalho – Florianópolis é mostrada como metrópole, ou como um dos 12 arranjos populacionais do país merecedores dessa designação (IBGE, 2020).

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

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

Fonte: elaborada pelo autor com os dados da Tabela 1

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

Essa vida metropolitana enfrenta grandes problemas de mobilidade. São quase naturalizados na paisagem local os imensos e demorados congestionamentos, mormente nos horários de pico dos deslocamentos entre os municípios e no seu interior – sobressaindo os do AUF –, com gargalos cujo equacionamento costuma parecer possibilidade remota. Diagnóstico de 2015, relacionado à elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (PLAMUS), ressaltou entre os aspectos desse quadro a elevada utilização do transporte individual, a escassa efetividade do transporte coletivo e a saturação das principais vias nos momentos de maior demanda (LOGIT ENGENHARIA CONSULTIVA; STRATEGY&; MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE ADVOGADOS, 2015). Evidente sobretudo nas pontes que ligam a Ilha ao continente e nos seus acessos, com grande amplitude geográfica em seus efeitos e manifestações, a questão da mobilidade reflete o descompasso entre a forte concentração de atividades (comércio, serviços, empregos) no centro de Florianópolis e a dispersão insular e continental, nas entranhas da área conurbana e em toda a região metropolitana, da ocupação residencial, base de volumosos deslocamentos pendulares.

Assinale-se que a situação não é alheia às opções históricas de planejamento e intervenções urbanas. Costa, Bosco, Farias et al. (2020) examinaram o percurso dos planos diretores de Florianópolis, desde as primeiras ações nos anos 1950, e constataram que a matriz rodoviarista e o urbanismo modernista permearam tudo o que se pensou e executou, até o início do presente século. A orientação turística das escolhas do planejamento, crescentemente forte desde pelo menos a década de 1970, só fez robustecer esses aspectos, prevendo-se áreas de expansão urbana em diferentes direções desde o centro florianopolitano, para as costas norte, leste e centro-sul da Ilha, com suas necessidades de comunicação rodoviária. O mesmo pode-se dizer com respeito aos ensaios de planejamento voltados ao AUF, continuamente reforçando a centralidade do núcleo urbano insular de Florianópolis. O referido PLAMUS, de sua parte, propôs a criação de novas centralidades na região, para desestimular os deslocamentos.

Outro importante traço problemático dessa estrutura metropolitana é a segregação socioespacial. Aspectos como avidez do setor imobiliário e conjunção de interesses públicos e privados em torno da exploração dos atributos da área, especialmente na Ilha – divulgada como lugar de exceção, em astuta estratégia de marketing escorada na ideia de “Ilha da Magia” –, modelaram e seguem modelando um tecido urbano em direções que beneficiam principalmente camadas afluentes da sociedade. Clivagens socioespaciais são geradas ou aprofundadas, no bojo de processo que Sugai (2015) qualificou como de segregação silenciosa. Programas e projetos públicos de perfil social não deixam de se enfeixar nesse processo e encorpá-lo. Foi o caso do Minha Casa, Minha Vida, programa de habitação popular do Governo Federal surgido em 2009, cujos empreendimentos na RMF, vários deles a oeste da BR-101, alimentaram o caráter de segregação incrustado na trajetória da área (SOUZA; SUGAI, 2018).

Lidar com esse tipo de problema, sobretudo quando infraestruturas e serviços de interesse regional estão em jogo, sempre exige ações de escopo metropolitano, como se falou no início. Contudo, avanços nessa direção, exigentes de inovação em gestão pública e em arranjos institucionais, têm se mostrado difíceis e desafiadores, prevalecendo visões e posturas individuais, ainda que consórcios municipais, por exemplo, envolvendo problemas específicos (como saúde) tenham visto a luz historicamente (FARAH, 2003). Não obstante as disposições do já mencionado Estatuto da Metrópole, individualismo local e *hobbesianismo municipal* tem marcado presença em diferentes estruturas metropolitanas no Brasil (ROLNIK; SOMEKH, 2003).

A RMF não representaria exceção nesse quadro geral. O mencionado diagnóstico de Logit Engenharia Consultiva, Machado Meyer Sendacz e Opice Advogados (2015) assinalou, com respeito à organização institucional voltada à mobilidade urbana, ausência de integração e coordenação intermunicipal em planejamento, gestão e execução de medidas. Ora, mesmo que a gestão dos transportes seja assunto municipal, é preciso articulações em escala regional, visando os interesses e necessidades nesse plano. Numa palavra, é preciso cooperar no que concerne à abordagem dos problemas de mobilidade ou quaisquer outros que tenham dimensão supramunicipal. Mas essa importância é mais geral: “A ideia de cooperação pode ser aliada com a complementaridade proporcionada por uma divisão de trabalho, que reforça a multiplicidade de identidades sub-locais, tendo como elemento chave o fortalecimento da instância regional.” (ROLNIK; SOMEKH, 2003, p. 100).

Todavia, o quadro local não parece animador nesse sentido. Sequer se avançou na elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da região, consoante ao Estatuto da Metrópole e atribuição, conforme IPEA (2019), da SUDERF, autarquia estadual constituída, como dito, pela mesma lei que instituiu a RMF em 2014. Consulta, no início de 2024, ao respectivo *site* na internet permitiu registrar: “Sendo o PDUI uma ferramenta complexa, a sua contratação e elaboração passa por dificuldades desde a sua primeira tentativa pela SUDERF em 2018 [...]” (PLANO..., 2024). Apesar dos grandes problemas, porém, “[... elaborou-se e aprovou-se] o Plano de Trabalho para a contratação do PDUI [...].” (Ibid.). Quer dizer, elaborar esse plano, que poderá representar um grande passo para uma efetiva gestão metropolitana, permanece na órbita das possibilidades e dos objetivos ainda por atingir.

**4. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

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

As exigências nesse sentido haverão de se aprofundar nos próximos anos, por conta, destacadamente, da entrada em uso do Contorno Viário da Grande Florianópolis, empreendimento iniciado em 2014 (após muitos anos de espera, com tentativas, frustrações e pressões diversas) e inaugurado em agosto de 2024. O Contorno, cujo traçado é mostrado (de forma algo estilizada) na Figura 4, foi concebido e construído para desviar o tráfego rodoviário de passagem pela região, contribuindo para desafogar o saturado trecho local (interno) da BR-101.

Figura 4 – Ilustração sobre o traçado do contorno rodoviário da Grande Florianópolis



Fonte: adaptado de Mathias (2014)

Com o tempo, o Contorno “puxará” o tecido urbano em sua direção, ao sabor dos interesses dos agentes produtores de espaço. Assim, deverá se repetir o tipo de processo derivado da construção do trecho da BR-101 na região, há seis décadas. Mas, pelas atuais condições da área, essa dinâmica haverá de ser mais intensa e veloz. Mudanças no uso do solo, abertura de novos loteamentos e furor construtivo estarão presentes, mantendo na ordem do dia a importância do planejamento e da gestão cooperativa ou compartilhada, com atenção para a escala regional. Problemas de mobilidade e segregação, entre outros, são graves e desafiadores demais para se prescindir de esforços com tal escopo, e o mesmo vale para a promoção do desenvolvimento econômico, que deverá merecer políticas mirando em complementaridades.

**Referências**

ALVES, P. A.; BAENINGER, R. A. Região Metropolitana de Florianópolis: migração e dinâmica da expansão urbana. XVI ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, ABEP, Caxambú, v. 16, p. 1-20, 29/9 a 03/10 de 2008.

ARISTÓTELES. *Política*. Tradução de Mário da Gama Kury. Braília: Editora Universidade de Brasília, 1985. [Século IV a.C.]

BASTIAT, F. Il n’y a pas de príncipes absolus. In: *Sophismes économiques*. 4.ed. Paris: Guillaumin, 1851, p. 140-144.

BASTOS, J. M. *O comércio de múltiplas filiais em Florianópolis – SC.* 1997. 111 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1997.

BENJAMIN, W. Paris, a capital do século XIX. Exposé de 1935. In: *Passagens*. Belo Horizonte: Editora UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006, p. 37-51.

BOITEUX, L. A. *Pequena historia catharinense*. Florianópolis: Officinas A Electricidade da “Imprensa Official”, 1920.

BRASIL. Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2015. Obtido em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm> Acesso em: 01 fev. 2024.

BRAUDEL, F. *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII.* V. 1 – As estruturas do cotidiano: o possível e o impossível. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

CABRAL, O. R. Os açorianos. In: PRIMEIRO CONGRESSO DE HISTÓRIA CATARINENSE, 1948, Florianópolis, Anais..., v. II. Florianópolis: Imprensa Oficial, 1950. (Separata).

CABRAL, O. R. *História de Santa Catarina*. Florianópolis: Imprensa da Universidade Federal de Santa Catarina, 1968.

CABRAL, O. R. *Nossa Senhora do Desterro*. Notícia II. Florianópolis: Oficinas Gráficas da Imprensa da Universidade Federal de Santa Catarina, 1972.

CAMPOS, E. T. *A expansão urbana na Região Metropolitana de Florianópolis e a dinâmica da indústria de construção civil*. 2009. 212 fl. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009.

CARDOSO, F. H. O negro e o desenvolvimento econômico e social de Florianópolis. In: CARDOSO, F. H.; IANNI, O. *Cor e mobilidade social em Florianópolis*: aspectos das relações entre negros e brancos numa comunidade do Brasil Meridional. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1960, p. 3-120.

CASTELLS, M. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CATELA, E. Y da S. Distribuição espacial de inovadores schumpeterianos: diversificação e especialização na aglomeração espaço-temporal de startups de base tecnológica em Florianópolis. *Revista Brasileira de Inovação*, v. 21, n. e022020, p. 1-36, 2022.

CORDEIRO, C.; MADEIRA, A. B. A emigração açoriana para o Brasil (1541-1820): uma leitura em torno de interesses e vontades. *Arquipélago*, 2ª Série, v. VII, p. 99-122, 2003.

CORRÊA, C. H. P. *História de Florianópolis – Ilustrada*. Florianópolis: Insular, 2004.

COSTA, E. dos S.; BOSCO, E. R.; FARIAS, Z. I.; MELLO, E. de S.; SIMÕES, M. de B. A.; REBOLLO-SQUERA, J.; ROCHA, I. de O. Análise da mobilidade cotidiana em Florianópolis. *GeoUERJ*, n. 37, e39525, p. 1-20, 2020.

COULANGES, F. de. *A cidade antiga*. São Paulo: Martin Claret, 2004. [1864]

DIAS, W. Florianópolis, ensaio de geografia urbana. *DEGC Boletim Geográfico*, n. 2, p. 1-73, 1947.

DI MÉO, G. La métropolisation: une clé de lecture de l’organisation contemporaine des espaces géographiques. *L’Information Géographique*, v. 74, n. 3, p. 23-38, 2010.

ENGELS, F. *A questão da habitação*. São Paulo: Acadêmica, 1988. [1872]

FACCIO, M. da G. A. *O Estado e a transformação do espaço urbano*: a expansão do Estado nas décadas de 60 e 70 e os impactos no espaço urbano de Florianópolis. 1997. 186 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1997.

FARAH, M. F. S. Gestão pública local, novos arranjos institucionais e articulação urbano-regional. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. (Org.). *Regiões e cidades, cidades nas regiões*: o desafio urbano-regional. São Paulo: Editora UNESP: ANPUR, 2003, p. 81-94.

FARIA, V. E. Cinquenta anos de urbanização no Brasil. *Novos Estudos*, n. 29, p. 98-119, 1991.

FISHMAN, R. A nova cidade americana. *Diálogo*, v. 24, n. 4, p. 49-54, 1991.

GOULARTI FILHO, A. *Caminhos*, *estradas* *e* *rodovias* *em* *Santa Catarina*. São Paulo: Hucitec, 2022.

HIRSCHMAN, A. O. *Estratégia do desenvolvimento econômico*. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.

HOBBES, T. *Leviatã ou matéria, forma e poder de um Estado eclesiástico e civil*. São Paulo: Nova Cultural, 1997. [1651]

HOLANDA, V. C. C. de; CASTRO, F. F. B. de. Institucionalização e metropolização do espaço no Brasil: notas sobre um debate necessário. *Breves Contribuiciones del I.E.G.*, n. 29, p. 52-73, 2018.

HÜBENER, L. M. *O comércio da cidade do Desterro no século XIX*. Florianópolis: Ed. da Universidade Federal de Santa Catarina, 1981.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Regiões de influência das cidades*. Rio de Janeiro: IBGE, 1987.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Regiões de influência das cidades: 1993*. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARX, K. *Le capital*. Livre 1. Moscou: Éditions du Progrès, 1982. [1867]

MARX, K.; ENGELS, F. *L’idéologie allemande – Premiére partie: Feuerbach*. Paris: Éditions Sociales, 1974. [1845-1846]

MATHIAS, L. Começaram as obras do Contorno Viário da Grande Florianópolis. *ND+*, 29 maio 2014. Disponível em: <https://ndmais.com.br/noticias/comecam-as-obras-do-contorno-viario-da-grande-florianopolis/> Acesso em: 2 fev. 2024.

MELO, M. A. Crise federativa, guerra fiscal e “hobbesianismo municipal”. *São Paulo em Perspectiva*, v. 10, n. 3, p. 11-20, 1996.

MYRDAL, G. *Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas*. Rio de Janeiro: Saga, 1968.

PEDROLLO, A. O primeiríssimo mercado. In: *Onde está Desterro?.* Florianópolis: Projeto apoiado pela Secretaria de Turismo, Cultura e Esporte de Santa Catarina, 2018. Disponível em: <https://www.ondeestadesterro.com.br/os_mercados.html> Acesso em: 10 jan. 2024.

PELUSO JUNIOR, V. A. O crescimento populacional de Florianópolis e suas repercussões no plano e na estrutura da cidade. In: *Estudos de geografia urbana de Santa Catarina*. Florianópolis: Ed. da UFSC : Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1991, p. 311-354.

PLANO de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da Região Metropolitano da Grande Florianópolis (RMF). Florianópolis: Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Florianópolis (Suderf), 2024. Disponível em: <https://suderf.sc.gov.br/plano-de-desenvolvimento-urbano-integrado-pdui/> Acesso em: 01 fev. 2024.

PLATÃO. *A República*. Tradução Enrico Corvisieri. São Paulo: Nova Cultural, 1997. [Século IV a.C.]

POZZO, R. R. *Modernidade capitalista em Florianópolis – SC e a dinâmica do centro urbano*. 2010. 228 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, 2010.

PROVINCIAL Presidential Reports: Santa Catarina. Center for Research Libraries, Global Resources Network. Chicago: The University of Chicago, 2024. Disponível em: http://ddsnext.crl.edu/titles/189# Acesso em: 10 jan. 2024.

QUEIRÓS, J. M. Eça de. *A cidade e as serras*. São Paulo: Babel, 2012. [1901]

RÉMY, J. *La ville, phénomène économique*. Bruxelles: Vie Ouvrière, 1966.

RODRIGUES, J. D. Entre duas margens: a circulação atlântica dos açorianos nos séculos XVII e XVIII. *Arquipélago*, 2ª Série, v. VI, p. 225-245, 2002.

ROLNIK, R.; SOMEKH, N. Governar as metrópoles: dilemas da recentralização. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. (Org.). *Regiões e cidades, cidades nas regiões*: o desafio urbano-regional. São Paulo: Editora UNESP: ANPUR, 2003, p. 95-104.

ROSA, V. da. *A Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: Gab. Typ. d’“O Dia”, 1916. (Notas que acompanharam o mapa oferecido ao Governo do Estado).

SANTA CATARINA. Lei Complementar nº 636, de 9 de setembro de 2014. Disponível em: <http://leis.alesc.sc.gov.br/html/2014/636_2014_lei_complementar.html> Acesso em: 26 jan. 2024.

SANTOS, M. A metrópole: modernização, involução e segmentação. In: VALLADARES, L.; PRETECEILLE, E. (Coord.). *Reestruturação urbana*: tendências e desafios. São Paulo: Nobel, 1990, p. 183-191.

SAVITCH, H. V. Globalisation et changement d’échelle dans le gouvernement urbain. *Métropoles*, n. 2, p. 1-21, 2007.

SIMMEL, G. As grandes cidades e a vida do espírito. *Mana*, v. 11, n. 2, p. 577-591, 2005. [1903]

SINGER, P. *Economia política da urbanização*. 3.ed. São Paulo: Brasiliense, 1973.

SOUZA, E. L.; SUGAI, M. I. Minha Casa Minha Vida: periferização, segregação e mobilidade intraurbana na área conturbada de Florianópolis. *Cadernos Metrópole*, v. 20, n. 41, p. 75-98, 2018.

SUGAI, M. I. *Intervenções viárias* *e* *as* *transformações* *do* *espaço* *urbano*: a via de contorno norte-ilha. 1994. 2 v. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.

SUGAI, M. I. *Segregação silenciosa*: investimentos públicos e dinâmica socioespacial na área conurbada de Florianópolis (1970-2000). Florianópolis: Editora da UFSC, 2015.

VERA, M. H. *As dinâmicas de metropolização e a atuação dos agentes produtores do espaço urbano na área conturbada de Florianópolis.* 2018. 330 fl. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2018.