



Espoliação urbana, segregação socioespacial, indústria e transporte coletivo na cidade de Blumenau-SC no século XX

Urban spoliation, socio-spatial segregation, industry and collective transport in the city of Blumenau-SC in the 20th century

Donizete Correa Franco Pires

Resumo: O processo de formação e expansão urbana da cidade de Blumenau, durante o século XX, teve diferentes e significativas repercussões socioespaciais para todas as camadas sociais, mas o impacto e a distribuição das benesses foram diferentes, conforme o nível de renda. A espoliação urbana se mostrou contínua, desde os primórdios do período industrial, para além do século XX, que se caracterizou, excepcionalmente a partir da década de 1970, pela precarização e segregação urbana, sustentadas pela modernização baseada nos baixos salários. Uma certa homogeneidade, percebida no espaço urbano da cidade até meados da década de 1960, desaparece com a ampliação das linhas do transporte coletivo, que chegou até às periferias da cidade, contribuindo para a sua expansão, reservando as áreas centrais, já equipadas e com boa infraestrutura, para as camadas de alta renda. Agravando ainda mais a situação das camadas populares, o processo de reestruturação produtiva, a partir da década de 1980, precarizou as condições de trabalho e reduziu consideravelmente os salários do operariado blumenauense. O empobrecimento da população refletiu diretamente no processo de produção do espaço, pois as alternativas que a ela restou, no que diz respeito ao espaço urbano e habitação, foi a busca por terra e moradia mais baratas, ou seja, aquelas que não interessavam à especulação imobiliária. Esse processo de precarização culminou na agudização da segregação socioespacial de Blumenau.

Palavras-chave: espoliação urbana, segregação socioespacial, transporte coletivo, produção do espaço, expansão urbana.

Abstract: The process of urban formation and expansion of the city of Blumenau, during the last century, had different and significant socio-spatial repercussions for all social layers, but the impact and distribution of benefits were different, depending on the income level. Urban dispossession was continuous, from the beginning of the industrial period, beyond the 20th century, which was characterized, exceptionally from the 1970s onwards, by precariousness and urban segregation, sustained by modernization based on low wages. A certain homogeneity, perceived in the city's urban space until the mid-1960s, disappeared with the expansion of public transport lines, which reached the outskirts of the city, contributing to its expansion, reserving the central areas, already equipped and with good infrastructure for high-income groups. Further aggravating the situation of the popular classes, the process of productive restructuring, starting in the 1980s, made working conditions precarious and considerably reduced the wages of workers in Blumenau. The impoverishment of the population was directly reflected in the process of producing space, as the alternatives left to it, with regard to urban space and housing, were the search for cheaper land and housing, that is, those that were not of interest to speculation. real estate. This process of precariousness culminated in the worsening of socio-spatial segregation in Blumenau.

Keywords: urban spoliation, socio-spatial segregation, public transport, production of space, urban expansion.

INTRODUÇÃO

As desigualdades sociais e as injustiças a elas associadas se constituem como um dos traços mais marcantes da sociedade brasileira, sendo objeto de estudo das mais diversas áreas de conhecimento (VILLAÇA, 1998). No caso brasileiro, os dados sobre as desigualdades econômicas são alarmantes, pois cerca de 23% da renda nacional é apropriada pelo 1% mais rico (SOUZA, 2018), o que retrata o elevado índice de concentração de renda no país. São muitos e significativos os relatos e estudos sobre as desigualdades, que além de expor o cenário brasileiro, também contribuem para a compreensão histórica dessa dinâmica do capitalismo e das ações para a redução das desigualdades sociais, abordando, principalmente, as desigualdades de renda, de concentração de riqueza e os instrumentos de redistribuição (TELLES, 2013; PIKETTY, 2014) ou as correlações entre democracia e desigualdade, pelos efeitos redistributivos das políticas públicas (CARVALHO, 2001; SOUZA, 2018). No entanto, apesar da unanimidade de que o enfrentamento das desigualdades envolve múltiplas dimensões, é relativamente pouco investigada a importância das cidades no processo de produção e reprodução das desigualdades (VILLAÇA, 1998).

A mais importante manifestação espacial-urbana das desigualdades que impera em nossa sociedade é a segregação urbana (VILLAÇA, 2012) e “nenhum aspecto do espaço urbano brasileiro poderá ser jamais explicado/ compreendido se não forem consideradas as especificidades da segregação social e econômica que caracterizam nossas metrópoles, cidades grandes e médias” (VILLAÇA, 2012, p. 44). Historicizar tais processos é essencial, pois não se tratam de fenômenos estáticos. Os diferentes conceitos e o ambiente em que eles foram construídos são o suficiente para entendermos que não apenas a segregação, mas também a espoliação urbana, devem ser analisadas do tempo e no espaço em que ocorrem. Tratam-se de processos. A segregação e espoliação são tendências, portanto, deve ser compreendida como tal, não como exclusividade.

Portanto, a necessidade de compreensão do processo histórico de produção da segregação e espoliação urbana, nos primórdios do século XX, são essenciais para o entendimento da conformação da sociedade capitalista contemporânea. Frente às condições da sociedade dominada pelo capitalismo selvagem, observou-se a necessidade de análise crítica de uma sociedade predominantemente industrial, onde o processo espoliativo se fez e faz presente, como é o caso da cidade de Blumenau, em Santa Catarina, no Sul do Brasil.

ESPOLIAÇÃO E SEGREGAÇÃO NO INÍCIO DO SÉCULO XX

O desordenamento do crescimento urbano que ainda se manifesta nas grandes e médias cidades brasileiras é herança não apenas de um intenso processo de industrialização (KOWARICK, 1983), mas também da construção ideológica da representação do urbano, que propaga a imagem da cidade como única e exclusiva alternativa de melhoria de condições de vida frente às adversidades do meio rural (MARICATO, 1996). Tais fenômenos provocaram uma explosão demográfica nos centros urbanos, decorrente de intensa migração em direção às cidades, com taxas de crescimento anuais dos centros urbanos bastante significativas (SANTOS, 2023).

Até as três primeiras décadas do século XX, nos primórdios da industrialização brasileira, as grandes empresas resolviam, em parte, o problema da moradia de seus funcionários através da produção de vilas operárias (BONDUKI, 1994). Não era possível atender a todos, mas boa parte da força de trabalho vivia nesses espaços, que produzidos pelos industriais, lhes permitiam o controle não apenas da produção, mas também da vida dos operários, vigiando e controlando comportamento do operariado durante e após o horário de trabalho (KOWARICK, 1983; BONDUKI, 1994). A proximidade da moradia com a empresa, uma vez que as vilas se localizavam, em sua maioria, no seu entorno, acelerava o processo de produção, pois não havia atrasos decorrentes de imprevistos nos deslocamentos moradia-trabalho (VILLAÇA, 1986).

O fornecimento da moradia pela própria empresa diminuía os gastos dos operários com sua própria sobrevivência, o que permitia aos industriais baixar seus salários (KOWARICK, 1996). A intensificação da industrialização e o exponencial aumento populacional dos grandes centros urbanos, decorrente do processo migratório, aumentou, significativamente, a pressão sobre a oferta de moradias. Em paralelo, os preços da terra subiam consideravelmente, inclusive os terrenos das indústrias e das vilas operárias. Entretanto, o aumento populacional, que se traduziu em aumento do exército de reserva (MARICATO, 1996), somado a valorização da terra, tornou “anti-econômica” a produção de moradias por parte das indústrias (KOWARICK, 1983, p. 31). Desse modo, as empresas transferem os custos de moradia para os operários e os custos em infraestruturas para o Estado. É de se supor que, nesse novo cenário, os custos com moradia seriam acrescidos aos salários dos trabalhadores, mas não foi o que ocorreu (KOWARICK, 1983; MARICATO, 1996). A acumulação do capital desde sempre foi o objetivo dos grandes industriais e a intensificação do processo migratório foi um “prato cheio” aos interesses do capital.

Frente ao cenário de contínua ascensão do capital no período industrial do início do século XX, fica o questionamento sobre qual o destino do proletariado em relação à localização da sua moradia. Conforme Kowarick

(1983, p. 31), “a localização da classe trabalhadora passou a seguir os fluxos dos interesses imobiliários”, ou seja, a questão da moradia passou a ser resolvida pelas relações econômicas do mercado imobiliário. No entanto, os baixos salários não permitiram, à maioria da população, adquirir moradia através do mercado imobiliário, o que exigiu uma busca por alternativas frente às adversidades encontradas (MARICATO, 1996). A partir de então surgem e se expandem no cenário brasileiro – agora com mais força, pois já existiam em períodos precedentes –, os bairros periféricos, as favelas, as áreas com concentração de pobreza, que se constituem em espaços, quase sempre, distantes dos centros urbanos e também dos empregos e espaços de lazer e compras (KOWARICK, 1983; VILLAÇA, 1998).

Esse processo de dilapidação da classe trabalhadora, que vêm desde os baixos salários até a sua inserção no espaço urbano, resulta no que Kowarick (1983) denomina de espoliação urbana, que se constitui no

[...] somatório de extorsões que se opera através da inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo que se apresentam como socialmente necessários em relação aos níveis de subsistência e que agudizam ainda mais a dilapidação que se realiza no âmbito das relações de trabalho (KOWARICK, 1983, p. 59).

Em síntese, pode-se afirmar que a distribuição espacial, diante do cenário urbano espoliativo, reflete a condição social da sua população, espelhando ao nível do espaço a segregação que impera não apenas no âmbito das relações econômicas, mas também socioespaciais. Conforme Villaça (1998, p. 142), “a segregação é um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairros da metrópole”, o que não significa que tal concentração seja exclusiva, pois podem, sim, existir diferentes classes em um mesmo espaço. O que há é a predominância de concentração espacial de uma classe em relação a outra. Cabe também destacar que a segregação não é um

fenômeno exclusivo de grandes cidade e metrópoles, é também identificado, significativamente, nas cidades médias (VILLAÇA, 2012; SPOSITO, 2013).

A dicotomia *centro x periferia*, com os mais ricos vivendo nas áreas centrais e os mais pobres nas margens da cidade, constituiu por muitos anos o cenário espacial de diversas cidades brasileiras, isso por conta da incessante produção e reprodução das desigualdades socioespaciais e econômicas no Brasil e pela concentração de infraestruturas e serviços urbanos nas áreas centrais (MARICATO, 1996; VILLAÇA, 1998). No entanto, pode-se dizer que tal dicotomia já foi superada, uma vez que os centros das grandes cidades, como o Rio de Janeiro, por exemplo, que registraram significativo abandono por parte dos mais ricos, numa fuga à ocupação destes espaços pelas camadas de mais baixa renda, facilitada através da produção de infraestruturas (VILLAÇA, 1998). Um dos maiores interesses daqueles que detém significativo poder econômico, quando o assunto é produzir espaço/ localizações, é reduzir ao máximo o tempo de deslocamento para seus locais de emprego e espaços de lazer e compras (VILLAÇA, 1998). Produzir espaço é, portanto, produzir o tempo. O que interessa aos mais ricos não é apenas a produção das suas localizações, mas também o distanciamento do diferente. No capitalismo selvagem, como bem coloca Milton Santos:

Cada homem vale pelo lugar onde está: o seu valor como produtor, consumidor, cidadão, depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando incessantemente, para melhor ou para pior em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço) independentes de sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação e até o mesmo salário têm valor diferente segundo o lugar onde vivem. As oportunidades não são as mesmas. Por isso a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está (SANTOS, 2020, p. 107).

É importante também dizer que são pouco consideradas as relações entre a segregação e a totalidade das estruturas social e urbana, mas elas existem e

precisam ser apresentadas. Muitos estudos limitam-se em articular a segregação apenas às desigualdades e questões culturais (VILLAÇA, 2012). A descrição *centro x periferia*, por exemplo, é bastante utilizada e igualmente limitada,

pois não permite, por exemplo, que se articule a segregação com a estrutura urbana e social, [...] não explica, por exemplo, porque o centro tradicional de nossas cidades cresce mais numa determinada direção do que em outras, [...] não explica a articulação da segregação com as esferas econômicas, que se dá por meio da atividade econômica que maior interesse tem no espaço urbano: a atividade imobiliária, [...] e não explica e muito menos considera “as articulações entre, de um lado, a segregação e, de outro, o poder político e a ideologia (VILLAÇA, 2012, p. 46).

A precarização das condições de vida da população mais pobre se intensifica em alta velocidade, assim como ocorreu com a industrialização. Ao passo que as camadas populares foram relegadas ao descaso, o crescimento econômico brasileiro decolou entre as décadas de 1950 e 1970 (FURTADO, 2005). Entretanto, em um contexto socioespacial dominado pelo capitalismo selvagem, como o brasileiro, quem se apropria dos investimentos públicos dele decorrente são uma ínfima minoria (KOWARICK, 1983; MARICATO, 1996).

Durante a primeira metade do século XX, os grandes capitalistas, em especial os grupos empresariais, não pareciam preocupados com os custos decorrentes do modelo de envolvimento imperante no Brasil, se concentrando no lucro e desprezando a dilapidação que provocaram no âmbito social. O Estado, por sua vez, atuou a favor destes agentes, incluindo os imobiliários, uma vez que suas políticas governamentais se basearam em parâmetros que alimentaram os interesses da apropriação privada, parâmetros esses “ditados pelos imperativos do processo de acumulação, excludentes e predatórios, e não pelas ‘necessidades sociais’ que transcendem a lógica da engrenagem econômica” (KOWARICK, 1983, p. 52). Esse enfraquecimento da classe trabalhadora, na sua dimensão política e social, que até então serviu como instrumento produtivo a serviço da

expansão do capital, estava apenas engatinhando para uma dilapidação ainda mais estarrecedora, que se daria a partir da segunda metade da década de 1970, com a entrada massiva de capital estrangeiro e pela adoção do regime de acumulação flexível por parte do empresariado e pelo parque industrial brasileiro. Os sistemas de acumulação que antes eram praticamente subordinados às condições locais passam a ser, cada vez mais, tributários e dependentes de relações mais amplas (KOWARICK, 1983; SANTOS e SILVEIRA, 2001).

OS DESLOCAMENTOS, A INDÚSTRIA E O TRANSPORTE COLETIVO

Até meados da década de 1950, os deslocamentos eram feitos de um modo hierárquico bastante claro em Blumenau. A burguesia fazia uso do automóvel enquanto o proletariado utilizava o ônibus ou bicicletas. Cerca de 90% dos operários industriais de Blumenau residiam num raio inferior a 3km do seu local de trabalho e mais de 95% deles utilizavam a bicicleta como meio de transporte. Apenas aqueles que moravam em municípios vizinhos, como Indaial e Gaspar, utilizavam ônibus como meio de transporte (MAMIGONIAN, 1965). Naquele momento haviam cinco empresas privadas¹ que faziam o transporte intra e intermunicipal (FROTSCHER; VEDANA, 1999).

Neste período, as condições de vida dependiam de uma série de fatores, no qual a dinâmica das relações de trabalho era um ponto primordial, onde desde os primórdios da industrialização brasileira, até os anos 1930 (KOWARICK, 1983) e no caso de Blumenau até os anos 1950 (BIELSCHOWSKY, 2009; LIMA, 2021), as indústrias resolveram em parte o problema da moradia da mão de obra através da construção das vilas operárias, reduzindo consideravelmente as despesas dos operários em sua sobrevivência,

¹ O transporte coletivo de Blumenau foi, durante muito tempo, feito por empresas independentes e operado, inicialmente, pelo motorista que também era proprietário do automóvel (FROTSCHER; VEDANA, 1999).

permitindo às indústrias significativos rebaixamentos salariais (KOWARICK, 1983). O impacto dessa estratégia do capitalismo industrial “selvagem” representou um aceleração no processo de acumulação no qual se difundiu o assalariamento, mesmo que constantemente rebaixado, com a expansão industrial (SHCIFFER, 2015).

Com a intensificação da industrialização e os crescentes fluxos migratórios, aumenta a pressão sobre a oferta de habitações populares em praticamente todas as cidades industriais brasileiras (KOWARICK, 1983). Tais fenômenos ocorrem simultânea e paralelamente à valorização dos terrenos fabris, que em Blumenau eram dotados de considerável infraestrutura, com os melhores equipamentos e serviços públicos daquele momento (BIELSCHOWSKY, 2009). Torna-se, então, do ponto de vista dos industriais, antieconômica a manutenção e construção de vilas operárias para o operariado blumenauense, ainda mais se considerarmos o excedente de força de trabalho existente na cidade naquele período, que constituía num grande exército de reserva à mercê do capital industrial. A população urbana da cidade passava de 50,8% em 1950 para 71,5% em 1960, e 86,5% em 1970 (SOUZA, 1991). As indústrias transferem assim o custo da moradia e os gastos com transporte para o próprio trabalhador, enquanto os custos com infraestrutura são transferidos para o Estado (KOWARICK, 1983).

A partir de meados da década de 1970 as vilas operárias tendem a desaparecer do cenário urbano de Blumenau (OLIVEIRA, SCHORNER, 2002) e a questão da moradia parra a ser resolvida, em parte, pelas relações econômicas no mercado imobiliário, pois o Estado e também a burguesia se eximiram desta política. Surgem então, em Blumenau, as primeiras ocupações “irregulares” (SIEBERT, 1999), que se formaram através da autoconstrução em assentamentos precários, constituindo a terceira fase da habitação social da cidade, na qual “o Estado omitiu-se e a iniciativa privada ausentou-se” e “a população de baixa renda teve que assumir a produção de sua moradia” (SIEBERT; BACK; TENFEN, 2012, p. 5).

Surge na cidade, em 1962, a empresa de transporte coletivo Nossa Senhora da Glória Ltda, que operava nos bairros Glória, Garcia e Progresso, tendo como ponto final a Empresa Industrial Garcia, uma das maiores indústrias têxteis de Blumenau e do Brasil na época, o que evidencia a importância da presença da indústria na formação desse espaço urbano (FROTSCHER; VEDANA, 1999). Frente ao constante aumento do fluxo migratório, a urbanização acelerada e ao processo de desmonte das vilas operárias, ampliou-se a área de abrangência do transporte coletivo de Blumenau, chegando em áreas já bastante habitadas da cidade, mas que até então, ou não eram atendidas pelo sistema ou o atendimento era defasado, como os bairros Bom Retiro, Velha, Itoupava Seca, Ponta Aguda e Vorstadt (FROTSCHER; VEDANA, 1999). É também nesse período que surge no cenário urbano de Blumenau o que passou a ser designado como periferia², áreas ou aglomerados com concentração de pobreza e carentes de infraestrutura (SIEBERT, 1999), onde passa a residir crescente quantidade da força de trabalho, necessárias para fazer girar as engrenagens da maquinaria econômica blumenauense.

Entre as décadas de 1950 e 1970, mesmo com a maior abrangência do transporte coletivo, os bairros centrais (Itoupava Seca e Centro) eram melhor atendidos, pois “como todos (os ônibus) passavam pela rua principal da Itoupava Seca, a Rua São Paulo, os moradores daquele trecho tinham mais opções de horários” (FROTSCHER; VEDANA, 1999, p.73). O transporte coletivo e a expansão da malha urbana de Blumenau se constituíram numa

² Conforme Yvonne Mautner (2015), em São Paulo periferia tem um significado específico, mas que foi forte e ideologicamente disseminado no país todo. Ela “reflete a visão dual que o senso comum atribui ao espaço urbano. Geograficamente significa as franjas da cidade. Para a sociologia urbana, o local onde moram os pobres, em contraposição à parte central da cidade, estruturada e acabada. Existem exceções, é claro, empreendimentos imobiliários de luxo que também podem ser encontrados nos limites da cidade, assim como cortiços nas áreas centrais – porém jamais seriam identificados como ‘periferia’” (SCHIFFER, 2015, p. 253). Nas definições da autora, devemos considerar a periferia como “base de um processo de produção do espaço urbano. A periferia é de fato um local onde vivem os pobres, é socialmente segregada, e o preço da terra é baixo, porém, ao mesmo tempo, é um local mutante, sempre reproduzido em novas extensões de terra, enquanto velhas periferias são gradualmente incorporadas à cidade, ocupadas por novos moradores e reorganizadas pelo capital” (SCHIFFER, 2015, p. 253, grifos da autora).

dinâmica de mútua influência, onde um promoveu o desenvolvimento e expansão do outro. Entre 1950 e 1960, a população urbana de Blumenau passou de 24.443 para 47.740, enquanto a população rural diminuiu, também significativamente, de 23.665 para 10.038 (TAPIA, 1991) e de acordo com Frotscher e Vedana (1999), nesse período, as linhas do transporte coletivo do bairro Escola Agrícola³ e a extensão da linha da Vila Nova até a Rua Araranguá⁴, região próxima ao Centro e já muito populosa na época, transportavam diariamente centenas de passageiros.

A sucessiva construção de pontes a partir e principalmente na década de 1950, permitiu maior ligação entre as duas margens do Rio Itajaí-Açu, o que “contribuía para a expansão do transporte coletivo, assim como para a ocupação de espaços ainda não urbanizados” (FROTSCHER; VEDANA, 1999, p.73). A Ponte Irineu Bornhausen, por exemplo, que liga os bairros Itoupava Seca (margem sul) e Itoupava Norte (margem norte), foi construída em 1953 e em 1957, o segundo bairro já era atendido pelo transporte coletivo. Também na Itoupava Norte, poucos anos após a viabilização do serviço de transporte coletivo, surgem, em meados da década de 1960, a ocupação Morro São Roque, uma das mais populosas da cidade até a década de 1990. Próximo ao Morro São Roque, também na região norte da cidade, no bairro Fortaleza, surge a ocupação Morro do Abacaxi, também conhecida como Nova Esperança ou Toca da Onça (SIEBERT, 1999).

No outro lado da cidade, na região sul, o desenvolvimento e prolongamento das linhas de ônibus ocorriam simultaneamente. Em 1956, a prefeitura, por meio da Lei nº 717/1956, criou os bairros Glória e Progresso⁵, desmembrando-os do bairro Garcia. A partir de então, “a linha de ônibus que

³ Nesse mesmo período, no final da década de 1960, surge no bairro Escola Agrícola o que viria a se tornar uma das maiores ocupações da cidade na época, o Morro Germano Gross, mais conhecido como Morro da Coripós (SIEBERT, 1999).

⁴ A Rua Araranguá foi o destino que a Prefeitura Municipal deu aos removidos da Favela Farroupilha em 1950, quando do centenário da cidade, como política de higienização urbana, uma vez que, de acordo com a Câmara de Vereadores, a localização da favela na área central da cidade, ao lado da Ponte de Ferro (cartão postal da cidade) seria prejudicial ao turismo, à imagem da cidade, e também à valorização imobiliária.

⁵ O nome Progresso se deu pelo rápido desenvolvimento da região sul da cidade, proporcionado pelas indústrias têxteis instaladas no bairro Garcia (FROTSCHER; VEDANA, 1999).

servia ao bairro Garcia foi estendida até rua da Glória” (FROTSCHER; VEDANA, 1999, p. 75) e também ampliada no bairro Progresso (TAPIA, 1991).

Ao passo que nas regiões norte (próximo às pontes/ margem do rio) e sul o desenvolvimento e crescimento da malha urbana e das linhas de transporte coletivo se davam de modo bastante acelerado, a região oeste, por outro lado, não acompanha o mesmo ritmo. A debilidade dos serviços na região oeste entre as décadas de 1950 e 1970, mais precisamente na região do bairro Velha, se fazia presente em praticamente sua totalidade, impactando significativamente a população blumenauense, afinal, o bairro Velha era o mais populoso, embora sua densidade fosse menor, por conta do grande tamanho de seu território (TAPIA, 1991). No bairro Velha Central⁶, por exemplo, “muitos proprietários de automóvel com espírito de solidariedade davam carona aos vizinhos, principalmente em caso de emergência e doenças, pois o ônibus não chegava até aquela localidade” (FROTSCHER; VEDANA, 1999, p. 76). Na Velha Grande, extremo sul da região oeste de Blumenau, onde predominava e ainda predominam camadas sociais de mais baixa renda, a situação era ainda mais precária quando comparada com o restante da cidade, pois apesar da investida de empresas de transporte em oferecer e expandir a linha para este espaço, não obtiveram sucesso, uma vez que, “em virtude do custo do transporte coletivo, muitos moradores daquelas localidades preferiam fazer o uso da bicicleta” (FROTSCHER; VEDANA, 1999, p. 75). Foi somente a partir do final dos anos 1960 que a ampliação da malha urbana e das linhas de transporte coletivo se efetivaram na região do bairro da Velha, fato que se concretizou por conta das indústrias que ali se instalaram e dos vários loteamentos que foram criados (TAPIA, 1991; FROTSCHER; VEDANA, 1999, p. 75).

Na região leste da cidade, especificamente nos bairros Vorstadt e Ponta Aguda, vizinhos ao Centro da cidade, a construção das pontes Dos Arcos e Adolfo Konder, em 1950 e 1957, respectivamente, facilitaram um maior contato entre os bairros. Até então, os moradores da Ponta Aguda somente conseguiam

⁶ A região da Velha era popularmente dividida em Velha, Velha Grande, Velha Pequena e Velha Central, mas a denominação oficial, o desmembramento a partir do bairro Velha, só ocorreu em 2004, a partir da Lei Complementar 489/2004

chegar ao Centro através de balsas, pois o bairro fica localizado na imediata margem esquerda do Rio Itajaí-Açu (TAPIA, 1991; SIEBERT, 1999). Entretanto, apesar da criação de linhas circulares ligando os dois bairros ao Centro, a sua proximidade com ele não permitiu lucratividade às empresas de transporte coletivo, sendo estas rapidamente extintas (FROTSCHER; VEDANA, 1999), restando aos moradores, como alternativa de deslocamento, o automóvel, a bicicleta, ou o mais comum, ir caminhando até o Centro.

Quanto ao espaço central de Blumenau, este era o melhor atendido pelo transporte coletivo na cidade, pois a poucas ligações entre os bairros fazia com que todas as linhas, sem exceção, transitassem por ele, o que o tornava bastante sobrecarregado, uma vez que, em questão territorial ele é bastante condensado, entre o rio e um morro, e que todos os deslocamentos urbanos convergiam para ele (TAPIA, 1991; FROTSCHER; VEDANA, 1999). Se o transporte coletivo de Blumenau conheceu progressos, pontuais e muito relativos, foi devido, por vezes, ao desenvolvimento da indústria automotora e à necessidade de os detentores do capital desenvolverem os meios necessários e eficazes (também pontuais e relativos) para transportar a população a seu lugar de trabalho, cenário não muito diferente do que aconteceu em grandes centros urbanos, como São Paulo e Rio de Janeiro.

Detentora, até a década de 1960, de um tecido urbano que compreendia atividades esparsas no espaço, Blumenau perpassa, ao longo desta mesma década, por significativas transformações em seu espaço urbano, principalmente a região central⁷. Foram grandes os esforços da burguesia e da administração pública, que por mais de 80 anos tiveram estreitas relações (TOMIO, 2000), para integrar os espaços sociais e econômicos, o que acabou por concentrá-los, visando fazê-los funcionar conforme seus interesses, conforme a lógica capitalista (VIDOR, 1995). Outrora espaço de troca, de exteriorização e de encontro, o Centro era composto por bares, cafés, restaurantes, pequenos bancos e agências de prestação de serviços. Era um espaço de predominância

⁷ Até o início da década de 1960, compreendia-se como parte do Centro os bairros da sua “periferia”, como a “Itoupava-Sêca, Vila Nova, Ribeirão Fresco” e pequenas partes dos bairros Velha e Garcia (MAMIGONIAN, 1965, p. 471).

do setor terciário, mas ainda com algumas indústrias e nele residia parte substancial da população (MAMIGONIAN, 1965; VIDOR, 1995). Entretanto, com o desenvolvimento acelerado do fator econômico e do processo de acumulação da cidade, este comércio multifacetado foi obrigado, por forças de agentes econômicos, a ceder lugar às agências bancárias de maior porte, aos escritórios de empresas e de profissionais liberais, aos estabelecimentos comerciais de médio e grande porte e aos serviços especializados (VIDOR, 1995). Tal processo veio acompanhado de significativos investimentos públicos, voltados principalmente a melhorias do sistema viário nos bairros centrais, como a pavimentação da Rua Santa Catarina, no bairro Itoupava Seca, em 1968, e a construção da Avenida Presidente Castelo Branco, conhecida como Beira-Rio, iniciada também em 1968. No entanto, “apesar de obras em locais estratégicos como estes, a maioria das ruas da cidade não eram pavimentadas” (FROTSCHER; VEDANA, 1999).

Essa transformação ocorrida em um curto espaço de tempo em Blumenau, em especial as relacionadas aos investimentos públicos, que tiveram como suporte o rápido desenvolvimento do capital, cujas atividades sempre buscaram o lucro, “induziu à elevação dos preços fundiários e consequente especulação imobiliária” (VIDOR, 1995, p. 184). Embora o discurso tenha sido de que tais obras foram construídas com o intuito de melhorar as condições do tráfego dos ônibus, desafogando o trânsito do centro (FROTSCHER; VEDANA, 1999), os investimentos tinham como fim a especulação imobiliária e a respectiva acumulação, concentrada em espaços estratégicos determinados pelo capital (VIDOR, 1995), como foi o caso da canalização do Ribeirão Bom Retiro no bairro Jardim Blumenau na década de 1960, que permitiu a abertura de diversas vias, como a Rua Nereu Ramos e Engenheiro Rodolfo Ferraz e “transformou completamente a fisionomia do centro urbano” de Blumenau, uma vez que a partir desse investimento diversos edifícios residenciais luxuosos foram construídos nesses espaços (EMMENDOERFER, 1961, p. 12). Além disto, essa concentração, que beneficia uns (classe dominante) em detrimento de outros (camadas populares), trouxe para Blumenau uma série de problemas, entre eles a degradação da função de

lazer, visto que estes espaços foram substituídos por escritórios e bancos, e o aumento do fluxo viário e conseqüente lentidão do transporte coletivo, pois os investimentos públicos voltados ao sistema viário tinham, também, por interesse acumulativo, o aumento no incentivo do consumo e uso dos automóveis (VIDOR, 1995). Cabe também destacar uma grave conseqüência do capitalismo selvagem nesse período, de grande repercussão socioespacial em Blumenau, que foi a verticalização, que culminou na “destruição da memória construída da cidade – a arquitetura antiga – para dar lugar a prédios em altura”, resultando em significativa “degradação visual, por dificultar a orientação aos cidadãos, constituindo-se em zona morta no período noturno, pois as atividades culturais e de lazer estão praticamente ausentes deste espaço” (VIDOR, 1995, p. 184).

Muitos dos bairros que receberam grandes investimentos públicos entre os anos 1960 e 1970, que se constituem basicamente nos bairros centrais, foram ocupados por boa parte da burguesia têxtil e da elite local. Neles também se localizaram os novos empresários locais, com suas pequenas fábricas e comércios, algumas delas dirigidas por diretores administrativos das empresas maiores, “onde os terrenos tiveram seus preços elevados, segregando assim, espacialmente, os antigos moradores locais pela valorização dos terrenos” (BIELSCHOWSKY, 2009, p. 127). Os investimentos públicos viários em Blumenau nas décadas durante esses dois decênios tiveram também as indústrias como agentes coadjuvantes. A valorização de muitos terrenos industriais de Blumenau se deu, pode-se dizer, através da parceria entre os industriais e o Estado, como foi o caso da Empresa Indústria Garcia/ Artex, que por sua vez ofereceu parte de seu terreno para a construção do novo traçado da Rua Amazonas, até hoje uma das maiores e principais ruas da cidade, ligando o Centro aos bairros da região sul (BIELSCHOWSKY, 2009). Com a finalização da obra, não só o acesso à indústria foi facilitado, o que indiretamente acelerou o processo de produção e acumulação, como também os terrenos do entorno foram valorizados, se tornando objetos de forte especulação imobiliária na cidade.

A área central da cidade⁸ se constituiu, a partir da década de 1960, como um espaço reservado e com prioridade para a função/ serviço, de grande concorrência entre estabelecimentos do terciário (VIDOR, 1995), concorrência esta que tem se intensificado nos últimos anos (WENNING, 2017), mas desta vez também para a função de moradia, uma vez que nestes espaços se concentram boa parte dos empregos terciários e até mesmo industriais e que Blumenau ainda concentra grandes indústrias em seus bairros centrais, como a Cremer e Eletro Aço Altona, no bairro Itoupava Seca, e a Cia Hering, que tem sua matriz localizada no bairro Bom Retiro. Embora a verticalização e adensamento da área central se agudizem a partir nos anos 1960 e 1970, ainda era perceptível um grande número de terrenos ociosos na área central da cidade, aguardando maiores investimentos em infraestruturas e serviços, que conseqüentemente valorizaram – e valorizaram – muito mais estes espaços (BIELSCHOWSKY, 2009).

OS IMPACTOS SOCIOESPACIAIS DO PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA: O CASO DE BLUMENAU-SC

A estabilidade econômica percebida na década de 1960 nos países centrais industrializados sentiu com força o impacto do embargo nos cartéis de petróleo, sucedendo-se numa inevitável crise financeira, que rompeu com o ritmo econômico até então ascendente, trazendo com ela o desemprego, desindustrialização, austeridade fiscal, inflação, o neoconservadorismo e um apelo muito mais forte à racionalidade da liberdade de mercado e da privatização, por conta da insegurança em relação a atuação e intervenção públicas (HARVEY, 1996). A crise global das últimas três décadas do século XX mostra sua dramaticidade expressa nas possibilidades de regressão social. O cenário mundial de insegurança política e econômica do final da década de 1970

⁸ Que conforme a Prefeitura de Blumenau compreender os bairros Centro, Vila Nova, Victor Konder, Itoupava Seca e Do Salto, mas conforme Mamigonian (1965), Vidor (1995), Siebert (1999) e Back (2004) também compreende os bairros Bom Retiro, Jardim Blumenau e partes dos bairros Ponta Aguda, Garcia e Vorstadt.

e início da de 1980 é marcado pelo período de reestruturação regulatória no capitalismo e pela crítica ao Estado de bem-estar social. Daí a emergência de um novo regime de acumulação e regulação inteiramente novo: o neoliberalismo (HARVEY, 2008; BRENNER; PECK; THEODORE, 2012; ANTUNES, 2021).

Defendia-se a necessidade da “retirada”, a “redução” dos benefícios sociais pelo Estado, de modo a direcionar os recursos para as esferas econômicas e competitivas (HARVEY, 2008). Essa desregulamentação do Estado, apoiada na lógica neoliberal, intrínseca ao desenvolvimento tecnológico, abriu brechas para que a influência dos meios comercial, financeiro e especulativo substituíssem a predominância da economia de produção ligada ao setor secundário (ANTUNES, 2000).

No espaço social produzido por estas oscilações e incertezas, novas formas de experiências e domínios das organizações industrial e social começam a tomar forma, configurando a passagem de um sistema de acumulação para outro distinto. Uma destas formas é o que Harvey (1996, p. 140) denomina de “acumulação flexível”, que representa a “flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo”, resultando num rápido e desigual desenvolvimento de vários setores, entre eles o das regiões geográficas, por exemplo, e o de empregos, de onde surge o chamado “setor de serviços”. Essa acumulação flexível envolve uma “compressão do espaço-tempo”, um estreitamento e aceleração das relações e parcerias público-privadas, facilitadas pelos meios de comunicação e pela queda nos custos de transporte. Com esses poderes aumentados, decorrentes do processo de concentração política e econômica, o setor terciário vem se aproximando cada vez mais das decisões do Estado (HARVEY, 1996). Para o autor, é preciso entender como as transformações locais se relacionam a tendências mais amplas, localizando as correntes turbulentas desse desenvolvimento geográfico desigual promovido pelos processos neoliberalização (HARVEY, 2008).

Nos anos 1980 a privatização de empresas estatais, a flexibilização da legislação trabalhista, a redução da carga fiscal e a abertura comercial foram algumas das premissas deste novo regime que foram concretizadas no Brasil. A adaptação das empresas brasileiras ao modo de produção flexível e ao mercado globalizado, na chamada inserção competitiva, gerou uma “reestruturação produtiva” (HARVEY, 1996), diretamente influenciada pelos fatores externos e pelas políticas públicas ditadas pela lógica neoliberal. Os preceitos dessa lógica se deram nos mais variados campos, principalmente da política, do trabalho e da economia. Assim, frente a estes fenômenos, se “o ato de produzir é igualmente o ato de produzir espaço” e se o “espaço social não pode ser explicado sem o tempo social (SANTOS, 1980, p. 206), as dinâmicas socioespaciais também ficam sujeitas a modificações.

A política de acumulação flexível adotada pelas indústrias brasileiras no final do século XX, que tinham por princípio reforçar o processo de acumulação de capital dos industriais (HARVEY, 2008), afetou diretamente as camadas mais pobres do país, pois elevou os índices de desigualdades quando promoveu o desemprego, a precariedade das condições de trabalho e reduziu consideravelmente os salários (ANTUNES, 2000; OLIVEIRA, 2003; HARVEY, 2008)

Um panorama real do impacto deste processo pode ser observado no desmonte dos empregos industriais na região de Blumenau, em Santa Catarina, um dos maiores polos da indústria têxtil brasileira (SIEBERT, 2006).

A partir da década de 1980, Blumenau passa por um rápido processo de descentralização do seu parque industrial. Registrou-se inflexão, com declínio acentuado da atividade econômica e ajustamento à crise nacional, com efeitos em toda a cidade, e como fatores endógenos desta crise, não se deve desconsiderar a importância das enchentes que atingiram o município em 1983 e 1984 nem a saturação do espaço (SIEBERT, 2006).

A significativa descentralização industrial de Blumenau no período pós 1980 pode ser interpretada como crise, mas também como “transformação”, dado que muitas destas empresas abriram filiais ou se transferiram para

idades vizinhas (SIEBERT, 2006, p. 176). O processo de reestruturação produtiva determinou os elevados índices da dispersão industrial de Blumenau registrados nas duas últimas décadas do século XX. Algumas indústrias, como a Blumalhas e a Johnson e Johnson, por exemplo, encerraram suas atividades na cidade, mas várias outras foram relocadas para municípios vizinhos, como a Albany, transferida de Blumenau para Indaial, a Dudalina, que se mudou do centro da cidade para a BR-470, a Sacoplás, que transferiu suas atividades para Gaspar, também às margens da BR-470 e a Teka, que abriu filial em Indaial (SIEBERT, 2006). Anteriormente às duas últimas décadas do século XX, a centralidade das indústrias era uma característica do parque fabril blumenauense, muito próximas, inclusive, de onde viviam as camadas de mais alta renda, cenário que mudou com a adoção do regime de acumulação flexível, quando as indústrias buscaram transferir suas estruturas para as margens das rodovias (LINS, 2000; SIEBERT, 2006).

Em pesquisa elaborada por Simão, junto aos desligados da indústria têxtil blumenauense, na década de 1990, os dados revelam que 19,15% deles estavam sem nenhuma fonte de renda na época, e “constatava-se, ao mesmo tempo, uma queda de 6,3% dos trabalhadores que percebiam renda na faixa de 1 a 3 salários mínimos. O que comprova uma tendência ao empobrecimento destes trabalhadores” (SIMÃO, 2000 apud SAMAGAIA, 2010, p. 89). As novas exigências nos níveis de escolaridade e o rebaixamento dos salários fragilizaram ainda mais a situação da classe trabalhadora mais pobre. “Em 1992, por exemplo, a indústria têxtil pagava em média 6,5 salários mínimos para os funcionários, tendo como exigência 6 anos de estudo. Em 2001, a média de remuneração caiu para 3,2 salários mínimos e o tempo de estudo exigido aumentou para 7,5 anos” (SIGAD, 2007 apud SAMAGAIA, 2010, p. 89).

Esse exponencial aumento da pobreza não se deve ao fato de a cidade ter empobrecido, mas sim ao aumento na concentração de renda. Entre 1991 e 2010, Blumenau mais do que dobrou a geração de riqueza, entretanto a distância entre ricos e pobres aumentou. Os 20% mais pobres, em 1991, continham 5% da renda gerada na cidade, caindo este índice para 4,5% em

2000. Já os 10% mais ricos, que detinham 35% da renda em 1991, avançaram para 39% em 2010 (SIGAD, 2010) Neste período, muitas indústrias faliram, como foi o caso da Companhia Jensen de Blumenau. A empresa, assim como muitas outras brasileiras, instalou uma vila operária em suas proximidades (LIMA, 2021), mas faliu no final da década de 1980, destinando uma propriedade aos funcionários como forma de pagamento de dívidas trabalhistas (PMHIS, 2011). “Ao longo dos anos, um dos antigos empregados da referida Companhia fez grilagem das terras, vendendo de forma irregular, dando início à ocupação clandestina”, que veio a se chamar Vila Jensen (PMHIS, 2011, p. 18). O levantamento realizado pela Prefeitura Municipal de Blumenau para a elaboração do Plano Municipal de Habitação de Interesse Social (PMHIS), em 2011, apontou que 126 famílias residiam na ocupação (PMHIS, 2011).

Com sua expansão intensificada somente a partir da segunda metade da década de 80, a região norte de Blumenau, onde se localiza a Vila Jensen, foi ocupada, predominantemente, pelas camadas de mais baixa renda, mesmo com os deslocamentos de indústrias para esta região e de infraestruturas e investimentos viários facilitando o acesso a esta parte da cidade (SIEBERT, 1999; SAMAGAIA, 2010). Em relação às áreas de concentração de pobreza de Blumenau, estas “foram se formando no processo de ampliação urbana da cidade, não aparecem na paisagem da cidade. O que faz com que um turista ou um morador mais desatento possa acreditar que eles realmente não existam, ou melhor, que não existem pobres na cidade” (SAMAGAIA, 2010, p. 108). No que diz respeito à estrutura física destes espaços, destaca-se que, “quanto mais antiga a ocupação, mais ela se aproxima, ao menos formalmente, do espaço urbano legal. A infraestrutura, por exemplo, é quase completa nas ocupações mais antigas, obtidas através de movimentos reivindicatórios” (SIEBERT, 1999, p. 131).

O processo de reestruturação produtiva afetou diretamente as camadas de mais baixa renda, pois além do empobrecimento da população, da precarização das condições de trabalho e do elevado índice de desemprego registrado neste período, aqueles que ainda conseguiram manter os seus

empregos tiveram elevação nos custos e no tempo de deslocamento moradia-trabalho, uma vez que a localização de seus empregos mudou, seja para outro bairro ou até mesmo para outro município. Têm-se então uma acentuação nos níveis de segregação espacial. Nesse sentido, conforme Villaça (1998; 2011, p. 56), a segregação pode ser entendida como “um mecanismo espacial de controle dos tempos de deslocamento”, “um processo necessário à dominação social, econômica e política do espaço”, dominação esta que, no que se refere ao espaço intraurbano, pelas camadas de mais alta renda, “visa principalmente a apropriação diferenciada de suas vantagens locacionais”. Esse conjunto de fatores determinou, em poucas décadas, a intensificação do processo de produção da segregação urbana de Blumenau, cidade detentora de significativos territórios de pobreza, produzidos pelo capital neoliberal e onde predominam as desigualdades e as injustiças delas decorrentes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As investigações teóricas e empíricas evidenciam que, para a reprodução ampliada do capital, estratégias espaciais são armas importantes para o controle de localizações estratégicas por parte das empresas. Tais processos, quando combinados com o empobrecimento da classe trabalhadora e da precarização das condições de trabalho, que se constituem igualmente numa das inúmeras facetas do neoliberalismo, acabam culminando em significativas repercussões socioespaciais, principalmente em relação às camadas sociais mais pobres.

Evidenciou-se que, não apenas em Blumenau, mas em todo o Brasil, a alternativa que restou aos mais pobres, que tiveram sua situação econômica ainda mais deteriorada por conta do processo de reestruturação produtiva e de acumulação flexível por parte do parque fabril, foi buscar moradia nos espaços de sobra, ou seja, aqueles distantes não apenas dos interesses do mercado imobiliário, mas também do espaço urbano equipado, onde se concentram as camadas solventes, de mais alta renda.

A expansão urbana de Blumenau foi condicionada, também, pela evolução e expansão das linhas do transporte coletivo. O poder público local, que por muito tempo condensou em suas áreas centrais uma certa heterogeneidade de classes, permitiu à classe dominante a sua permanência nestes espaços e também sua valorização, enquanto aos mais pobres foi designado aqueles espaços que sobraram, ou seja, fora dos interesses da especulação imobiliária, distantes das áreas centrais e equipadas e desprovidos de infraestruturas, espaços estes tiveram sua expansão propiciadas e até mesmo incentivadas pelo transporte coletivo.

Percebe-se no espaço urbano brasileiro a segregação das camadas de mais baixa renda e a autosegregação dos mais ricos, e que os mais pobres são duplamente derrotados nas disputas espaciais, pois estão longe da infraestrutura e também dos seus empregos. Embora fora dos circuitos globais, a cidade de Blumenau vem acompanhando a tendência neoliberal que exclui as camadas sociais mais pobres, tendo como premissa a competitividade e o livre mercado, priorizando o investimento e o desenvolvimento econômico através da descentralização da indústria, da modernização baseada nos baixos salários e da especulação imobiliária, ao passo que melhorias das condições da realidade local são ignoradas pelo poder público. A espoliação urbana, mais uma vez, se apresenta como intrínseca ao capitalismo, independente do lugar e do espaço em que ocorre.

REFERÊNCIAS

ANTUNES, Ricardo. Trabalho e precarização numa ordem neoliberal. In: FRIGOTTO, Gaudêncio; GENTILI, Pablo. **A cidadania negada**. São Paulo: Cortez, 2001.

_____. A constituição do proletariado e sua práxis revolucionária. In: NETTO, J.P. **Curso livre Marx-Engels: A criação destruidora**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2021.

BIELSCHOWSKI, B. B. Patrimônio industrial e memória urbana em Blumenau/SC. Dissertação (Mestrado em Urbanismo, História e Arquitetura

da Cidade) – Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Santa Catarina, Florianópolis, 2009.

BLUMENAU. Plano Municipal de Habitação de Interesse Social (PMHIS). **Diagnóstico completo**. Prefeitura Municipal de Blumenau, 2011.

BRENNER, N.; PECK, J.; THEODORE, N. (2012). Após a neoliberalização? **Cadernos Metrôpole**. São Paulo, v. 27, n. 14, pp. 15-39

CARVALHO, J. M. **Cidadania no Brasil**: o longo caminho. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

EMMENDOERFER, E. Gloriosa tradição. **Blumenau em Cadernos**, Tomo IV, maio, p. 86-90. Blumenau, 1961.

FROTSCHER, M. VEDANA, L. M. **Viagens pela cidade**: o transporte coletivo de Blumenau. Florianópolis: Insular, 1999.

FURTADO, Celso. **A formação econômica do Brasil**. 32 ed. São Paulo :Companhia Editora Nacional, 2005.

HARVEY, David. **Condição pós moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 1996.

_____. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. **Espaço & Debates**: revista de estudos regionais e urbanos, ano XVI, n. 39, p. 48-64, 1996.

_____. **O neoliberalismo**: história e implicações. São Paulo: Loyola, 2008.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Brasileiro de 2000**. Rio de Janeiro: IBGE.

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana**. São Paulo: Editora Paz & Terra, 1983.

LIMA, Eliane B. Vilas operárias e a formação do espaço urbano no entorno fabril em Blumenau. Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade do Sul de Santa Catarina, Florianópolis, 2021.

MAMIGONIAN, A. Estudo geográfico das indústrias de Blumenau. **Revista Brasileira de Geografia**, n. 3, p. 63-151, 1965.

MARICATO, Ermínia. **Metrôpole na periferia do capitalismo**. São Paulo: Hucitec, 1996.

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à razão dualista**: o ornitorrinco. São Paulo: Boitempo, 2003. 150 p.

OLIVEIRA, M; SCHORNER, A. Fábrica com vila operária: a dominação específica - O caso da Empresa Industrial Garcia, de Blumenau/SC (1947-1974). **Blumenau em Cadernos**, Cultura em Movimento: Blumenau, 2002.

- PIKETTY, Thomas. **O capital no século XXI**. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2014.
- SANTOS, Milton. **Por Uma Geografia Nova** – da crítica da Geografia a uma Geografia crítica. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1980.
- _____. **O Espaço do Cidadão**. 7 ed. São Paulo: Edusp, 2020.
- _____. **A urbanização brasileira**. 5 ed. São Paulo: Edusp, 2023.
- SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria. L. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- SCHIFFER, S. R. São Paulo como polo dominante nacional. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli R. **O processo de urbanização no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2015. cap. 3, p. 73-110.
- SIEBERT, C. A. F. A evolução urbana de Blumenau: O (des)controle urbanístico e a exclusão socioespacial. 1999. Dissertação (Mestrado em Geografia) - UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1999.
- _____. Indústria e Estado: A Reestruturação Produtiva e o Reordenamento Territorial do Médio Vale do Itajaí. 2006. 231p. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.
- SIEBERT, C; BACK, C; TENFEN, S. Política habitacional em Blumenau: evolução e segregação. **IV Congresso Brasileiro e III Congresso Ibero-Americano Habitação Social: ciência e tecnologia “Inovação e Responsabilidade”**. Florianópolis, 2012.
- SIGAD. **Sistemas de Informações Gerenciais e de Apoio à Decisão**. Universidade Regional de Blumenau/FURB. Instituto de Pesquisas Sociais, 2007. Disponível em <https://www.sigad.furb.br/> Acesso em 05 ago. 2023.
- SIMÃO, Vilma M. **Desemprego e Sobrevivência: alternativas de trabalho**. Blumenau: Edifurb, 2000.
- SOUZA, M. L. A greve nas indústrias têxteis de Blumenau. Dissertação (Mestrado em Direito) – Programa de Pós Graduação em Direito da Universidade de Santa Catarina, Florianópolis, 1991.
- SOUZA, P. H. F. **Uma história de desigualdade: a concentração de renda entre os ricos no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 2018.
- SPOSITO, Maria. E. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS, O. A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S.M. (orgs.). **A cidade contemporânea: segregação socioespacial**. São Paulo: Contexto, 2013, p. 61-94.
- TAPIA, M. F. B. Blumenau: demanda de transporte coletivo urbano. Tese (Doutorado em Ciências Econômicas) – Programa de Pós Graduação em

Ciências Econômicas da Universidade Regional de Blumenau, Blumenau, 1991.

TELLES, V. S. **Pobreza e Cidadania**. São Paulo: Editora 34, 2013.

VIDOR, V. **Industrialização e urbanização do nordeste de Santa Catarina**. Blumenau, FURB, 1995.

VILLAÇA, Flávio. **O que todo cidadão precisa saber sobre habitação**. 1. ed. São Paulo: Global, 1986. 124 p.

_____. **O espaço Intraurbano no Brasil**. 1. ed. São Paulo: Global, 1998. 376 p.

_____. **Reflexões sobre as cidades brasileiras**. São Paulo: Studio Nobel, 2012.

WENNING, E. F. Centralidades intraurbanas na cidade de Blumenau-SC. Dissertação (Mestrado em Geografia) - UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2017.

Donizete Correa Franco Pires

Especialista em Planejamento Urbano pela Universidade do Oeste de Santa Catarina (UNOESC) e mestrando em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). E-mail: donizete.correa@posgrad.ufsc.br

Recebido em 14 de novembro de 2023.

Aceito em 21 de dezembro de 2023.