

V.21 nº45 (2025)

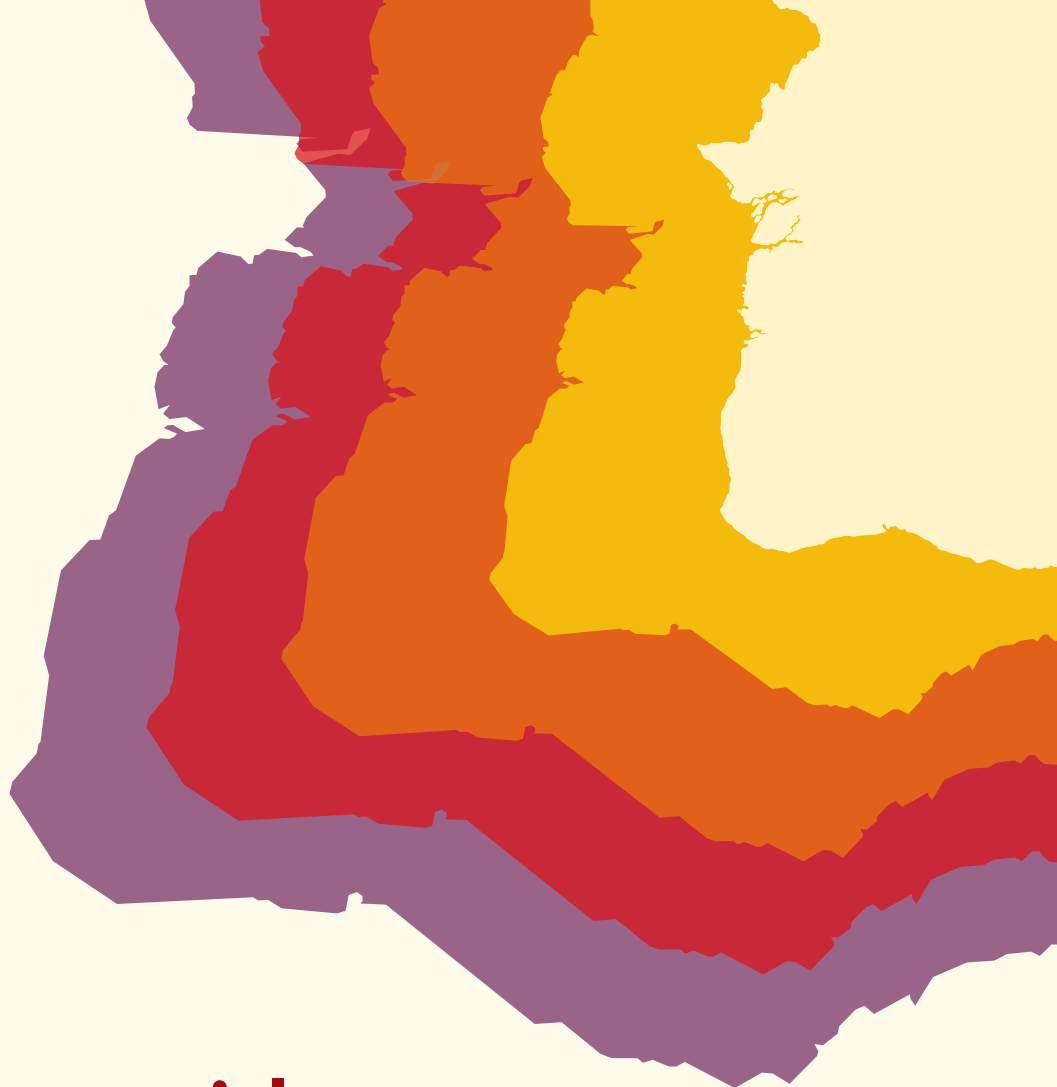
REVISTA DA
**AN
PE
GE**

ISSN 1679-768X

a

ANPEGE

Associação Nacional
de Pós-graduação e
Pesquisa em Geografia



Segregação espacial como produto histórico: o caso de Joinville e Araquari (SC)

Spatial segregation as a historical product: the case of Joinville and Araquari (SC)

La Segregación espacial como producto histórico: el caso de Joinville y Araquari (SC)

DOI: 10.5418/ra2025.v21i45.19186

GERMAN GREGÓRIO MONTERROSA AYALA FILHO

Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

MÁRCIO ROGÉRIO SILVEIRA

Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

V.21 n°45 (2025)

e-issn : 1679-768X

RESUMO: A segregação espacial reflete desigualdades de acesso à habitação, ao consumo e ao transporte urbano, acumuladas historicamente. Nos municípios de Joinville e Araquari, em Santa Catarina, essa segregação se manifesta de forma persistente. O estudo investiga a origem desse processo entre as duas cidades, analisando fatores como rendimentos familiares, infraestrutura habitacional, comercial, de educação, saúde e transporte urbano. A pesquisa utiliza um estudo de caso qualitativo e busca conectar diferentes aspectos sociais e econômicos para compreender a segregação. Conclui-se que o processo de segregação espacial entre Joinville e Araquari começou na década de 1940 e foi se consolidando até 2020. Historicamente, as camadas de alta renda residem nas áreas centrais de Joinville, enquanto as populações de baixa renda se concentram em Araquari e arredores, perpetuando as disparidades espaciais entre esses municípios.

Palavras-chave: segregação espacial; cidades; Joinville; Araquari.

ABSTRACT: Spatial segregation involves unequal access to housing, consumption, and urban transport, rooted in historical processes and social interactions that accumulate inequalities over time. This pattern is evident in the conurbated municipalities of Joinville and Araquari, Santa Catarina, where segregation persists. The study investigates the origins of this segregation, considering variables like family income, housing, education, commerce, health, and transport. By employing a qualitative study, the research aims to connect social and economic aspects between the two cities. It concludes that spatial segregation began to form in the 1940s, consolidating by 2020. High-income groups have traditionally lived in Joinville's central areas, while low-income populations are concentrated in Araquari and its surroundings, deepening spatial disparities between the municipalities.

Keywords: spatial segregation; cities; Joinville; Araquari.

RESUMEN: La segregación espacial implica un acceso desigual a la vivienda, al consumo y al transporte urbano, enraizado en procesos históricos e interacciones sociales que acumulan desigualdades a lo largo del tiempo. Este patrón es evidente en los municipios conurbados de Joinville y



Araquari, en Santa Catarina, donde la segregación persiste. El estudio investiga los orígenes de esta segregación, considerando variables como los ingresos familiares, la vivienda, la educación, el comercio, la salud y el transporte. Mediante un estudio cualitativo, la investigación busca conectar aspectos sociales y económicos entre las dos ciudades. Se concluye que la segregación espacial comenzó a formarse en la década de 1940 y se consolidó hasta 2020. Los grupos de altos ingresos han residido históricamente en las áreas centrales de Joinville, mientras que las poblaciones de bajos ingresos se concentran en Araquari y sus alrededores, profundizando las disparidades espaciales entre los municipios.

Palabras-clave: segregación espacial; ciudades; Joinville; Araquari.

INTRODUÇÃO

As cidades têm sido amplamente estudadas na geografia e nas ciências sociais, que revelam características comuns entre diferentes cidades. Para Marcuse (2003) e Corrêa (1989), as cidades são fragmentadas, compostas por um mosaico irregular de áreas com diferentes tamanhos, formas e conteúdos, criadas por variados processos espaciais e agentes sociais. Essa fragmentação resulta em uma divisão econômica e social do espaço, especialmente em países periféricos. A divisão econômica concentra infraestruturas como transportes, fábricas e serviços, enquanto a divisão social cria áreas homogêneas internamente e heterogêneas entre si, relacionadas a atributos como renda, escolaridade, etnicidade, entre tantos outros (Vasconcellos; Corrêa; Pintaui, 2018; Piekut; Pryce; Van Gent, 2019).

Essas divisões econômicas e sociais estão fortemente interligadas e frequentemente se sobrepõem. Harvey (1973) e Villaça (2017) destacam que grupos com maior poder econômico, ideológico e político se apropriam de vantagens da terra urbana, residindo próximos a melhores oportunidades de emprego e amenidades. Em contraste, os grupos minoritários têm menos opções de moradia, frequentemente ocupando áreas inadequadas ou ambientalmente frágeis, menos desejadas pelo mercado imobiliário, ou mais distantes dos centros urbanos tradicionais. Esse fenômeno é conhecido como segregação espacial.

A cidade de Araquari, em Santa Catarina, ilustra bem esses processos. Nos últimos dez anos, Araquari experimentou um crescimento populacional e econômico significativo devido à instalação de uma fábrica da BMW. Com uma população de 45.283 habitantes, Araquari é conurbada com Joinville (616.317 habitantes), a cidade mais populosa do estado e um dos principais núcleos urbanos de Santa Catarina. Entre 2010 e 2022, o crescimento populacional anual de Araquari (5,14%) foi quase 5 vezes maior que o da cidade de Joinville (1,71%).

As condições de vida em Araquari são um ponto de destaque. Em 2017, o IBGE desenvolveu uma tipologia intraurbana para estimar a qualidade de vida em diferentes setores geográficos das regiões metropolitanas brasileiras. Utilizando indicadores como renda familiar, saneamento básico, nível educacional, acesso a computador e internet, tipo de moradia e densidade domiciliar, o estudo revelou que Araquari pode ser considerada uma área quase que periférica à cidade de Joinville (IBGE, 2017).

Segundo o Censo de 2022 do IBGE, o percentual de residentes em favelas em Araquari (1,71%) é também superior ao de Joinville (0,5%). Ainda que o número seja pouco expressivo em comparação a outras cidades brasileiras, demonstra que há relativa diferença socioeconômica entre Joinville, que é o núcleo urbano polarizador da região, e Araquari, o município limítrofe que vem sendo integrado às dinâmicas urbanas de Joinville. Isso possibilita a identificação de elementos típicos da segregação espacial.

A segregação espacial não ocorre de forma abrupta, mas é um processo histórico resultante de interações sociais e, por conseguinte, espaciais e desiguais. Como qualquer espaço geográfico, ela é moldada por continuidades e descontinuidades nos processos espaciais e históricos. Dessa forma, a configuração atual das cidades reflete um produto histórico de desigualdades sociais acumuladas ao longo do tempo (Santos, 2006).

Uma pergunta que se impõe é: por que populações de alta renda se concentram principalmente em Joinville e não em Araquari? Este artigo objetiva analisar a origem e a consolidação da segregação entre Araquari e Joinville, relacionando-a com processos históricos. Além disso, serão considerados outros marcadores não incluídos na pesquisa do IBGE, como infraestruturas de educação, saúde, consumo, transportes e dados sobre violência. Estamos preocupados com as *causas* da segregação, portanto, com os processos que levam a diferentes graus e tipos de segregação no recorte analisado. Além disso, buscamos contribuir para um desafio metodológico identificado por Piekut, Pryce e Van Gent (2018), que é analisar a segregação para além do aspecto residencial, considerando também suas relações com acesso à saúde, educação e mobilidade. Nosso objetivo é conectar processos, resultados e desigualdades.

Desconhecemos pesquisas que analisem a segregação espacial de forma conjunta nas duas cidades, considerando os marcadores que estamos incluindo. Embora a instalação da fábrica da BMW tenha atraído a atenção de pesquisadores (Voos e Silva, 2014; Orjecoski, 2019; Wipprich, 2020) e da mídia regional, esses estudos focam principalmente nas repercussões internas ao município de Araquari. Logo, propomos uma ampliação da escala analisada até ao momento, relacionando o desenvolvimento urbano entre Araquari e Joinville.

Materiais e método

Iniciamos nossa análise na década de 1940, ano em que o IBGE realizou o primeiro censo demográfico do Brasil. Para a confecção de tabelas e cartogramas, utilizamos dados secundários provenientes dos censos demográficos do IBGE (1940-2010), setores censitários do IBGE e cartografia municipal disponibilizada pelas prefeituras. Quase não há registros textuais ou fotográficos em acervos históricos sobre a ocupação do município de Araquari na primeira metade do século XX.

Este trabalho combina análises de outras pesquisas de Geografia e História sobre as duas cidades. A partir delas, buscamos enfatizar processos espaciais e históricos que contribuíram para a segregação espacial nas cidades de Joinville e Araquari. Iniciamos comparando características socioeconômicas e infraestruturais nas duas cidades no ano de 1940, identificando aspectos iniciais de segregação.

Por fim, discutimos aspectos atuais de segregação entre as duas cidades, para isso, utilizamos de dados primários, oriundos de observações em campo. Também consideramos dados sobre tempos de deslocamento, frotas veiculares, índices de desenvolvimento da educação básica, custo do m² construído em diferentes áreas das cidades, número de homicídios noticiados em jornais de grande circulação, entre outros indicadores quantitativos. As fontes consultadas para a pesquisa estão indicadas ao longo do texto ou em notas de rodapé.

O conceito de segregação espacial

Antes de caracterizarmos o espaço urbano de Joinville e Araquari, convém tratar sobre o conceito de segregação espacial. Para Corrêa (1989), a produção do espaço urbano resulta em segregação espacial, obrigando alguns grupos sociais a ocuparem áreas residenciais com menor acessibilidade aos espaços de consumo.

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

A segregação é um produto de desigualdades e diferenciações sociais (econômicas, étnicas e culturais). A segregação espacial é resultado da espacialização dessas desigualdades e hierarquias, é manifestação dos conflitos sociais que ocorrem no espaço urbano, onde diferentes estratos sociais disputam por localizações privilegiadas, buscando acesso facilitado a amenidades naturais e amenidades socialmente produzidas, ou ao “lucro urbano” das diferentes localidades (Bourdieu, 2018).

Milton Santos (2020) alerta que, nas cidades, como em demais subespaços nacionais, as diversas frações do território não possuem o mesmo valor e, da mesma forma, estão constantemente

alterando de valor. São mudanças que estão associadas não só à produção, mas cada vez mais à circulação, à distribuição e ao consumo. O crescimento econômico acelerado de Araquari, próxima de Joinville, a maior cidade industrial de Santa Catarina, expressa essa realidade, especialmente quando Joinville altera sequencialmente, desde a abertura econômica da década de 1990, seu papel de cidade industrial para uma cidade de serviços, na qual a circulação, a distribuição e o consumo assumem papéis mais relevantes.

Algo facilmente verificado pela substituição, ao longo dos anos, do predomínio do valor adicionado da indústria pelo valor adicionado do setor de serviços. Implicando em desconcentrações e espraiamentos das atividades econômicas de Joinville para os municípios vizinhos, particularmente Araquari. O município de Araquari, na busca por investimentos imbuí-se de uma atratividade territorial – viabilidade que têm em mira não apenas a conjuntura econômica, mas as facilidades oferecidas por cada lugar dentro do espaço – que, ao ser planejada e produzida disformemente, gera uma organização espacial na qual as formas espaciais (infraestruturas) desiguais são sustentadas por uma dimensão dos comportamentos obrigatórios, ou seja, formas jurídicas e sociais (superestruturas), também discrepantes. Assim, estabelece-se um ambiente que tanto as moradias quanto o acesso aos equipamentos coletivos são feitos de forma segregados e sustentados por um conjunto de relações sociais, políticas e ideológicas.

Harvey (1973) e Villaça (2017) argumentam tese similar entre si. Para os dois autores, há uma relação entre segregação e a possibilidade de apropriar vantagens econômicas, essa relação seria determinada em maior intensidade pelos tempos de deslocamento ao trabalho do que pela acessibilidade à infraestrutura técnica e social; a não ser a de transporte, que se destacaria entre as demais. Para eles, as elites apropriam mais as vantagens econômicas da terra urbana, escolhendo morar próximas às oportunidades de emprego mais atrativas ou próximas a localizações com infraestrutura de transporte privilegiada, assim, controlando os tempos de deslocamento na cidade.

Grupos minoritários possuem menor possibilidade de escolha, apesar de buscarem habitar em localidades com benefícios semelhantes. Isso resulta, muitas vezes, na construção de residências em áreas impróprias (às vezes ilegais) para ocupação ou em áreas de fragilidade ambiental (terrenos alagadiços, encostas de morros, com infraestrutura técnica precária), áreas comumente menos visadas pelo mercado imobiliário. Demonstra-se assim, relações entre segregação e degradação ambiental, que pode ocasionar todo tipo de tragédia (enchentes, deslizamentos, abaulamentos, poluição de corpos hídricos) Como referiu Santos (1978, p. 81): “Cada homem vale pelo lugar onde está. O seu valor como produtor, consumidor, cidadão, depende de sua localização no território (...) a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está.”

Rodrigues (2018) reflete sobre uma forma de segregação que se expande desde a década de 1970: os loteamentos murados e os condomínios fechados. Para a autora, eles devem ser entendidos

como uma forma de segregação espacial e como produto imobiliário calcado na propriedade privada da terra combinado com a mercantilização da segurança. As cidades estão cada vez mais associadas ao medo, como afirma Caldeira (2000, p. 9): “grupos se sentem ameaçados com a ordem social que toma corpo nas cidades contemporâneas, constroem enclaves fortificados para a sua residência, trabalho, lazer e consumo”.

Rodrigues (2018) conclui que os loteamentos murados e os condomínios fechados, hoje, resultam da atuação de empreendedores imobiliários, que definem lugares onde os “iguais” se protegem dos “outros” e difundem essa forma de habitar na maioria das cidades do planeta. Segundo a autora, essa forma de segregação combina a mercadoria terra/edificação/cidade com a mercadoria segurança. Possibilita-se, por um lado, o aumento da renda, juros e lucro pelos incorporadores imobiliários, ao colocarem no mercado um produto imobiliário que supostamente protege da violência urbana; por outro lado, potencializa-se a apropriação privada de espaços públicos e coletivos, intensifica-se o predomínio do valor de troca, a desigualdade espacial e as dificuldades de circulação. Essa forma de segregação pouco contribui para dirimir efetivamente a violência urbana, considerando que esta é, em grande parte, oriunda das desigualdades espaciais que esse próprio modelo auxilia a (re)produzir.

Há ainda a possibilidade de que a segregação pode cumprir alguns papéis positivos na conformação de cidades, porque a concentração de pessoas similares em uma mesma área pode favorecer maior apoio mútuo, suporte emocional e coesão social entre determinadas comunidades. Essas áreas podem ser vistas como lugares de conforto, além de permitirem a possibilidade da reprodução de estilos de vida únicos (Cheshire, 2007). No entanto, isso também pode levar ao aumento de intolerâncias entre diferentes grupos, falta de confiança interpessoal. A diminuição da segregação e maior convivência com a diversidade social pode levar à troca de experiências, atitudes, comportamentos e renegociação de interesses (Forrest; Kearns, 2001).

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

Ao sistematizar a literatura sobre segregação espacial, Piekut, Pryce e Van Gent (2019) propõem que os estudos nesse campo sejam direcionados para três categorias amplas: a natureza da segregação, as causas da segregação e o impacto da segregação. Optamos por focar nas causas da segregação, alinhando-nos também com outra sugestão dos autores, que é relacionar processos, resultados e desigualdades.

1940: início da segregação espacial entre Joinville e Araquari

No início do século XX, ainda não havia uma delimitação ou definição clara sobre Regiões Metropolitanas no estado de Santa Catarina. Apesar disso, Joinville já se destacava regionalmente pelo seu desenvolvimento industrial, especialmente no setor metal-mecânico, articulando-se a dinâmicas econômicas mais amplas com outras cidades. Destacam-se São Francisco do Sul, onde ficavam localizadas as atividades portuárias mais próximas, e cidades do Planalto Norte Catarinense, impulsionados pelo crescimento da indústria madeireira.

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

No Censo de 1940 do IBGE, a população urbana era aquela aglomerada em centros com um mínimo de serviços coletivos, e em que os habitantes se dedicavam na maior parte do tempo à atividades econômicas que não eram rurais. Embora os critérios para definição de áreas “suburbanas” da época não sejam suficientemente claros, entende-se que a população suburbana habita em áreas de transição entre urbano e rural, com características mistas que dificultavam a categorização entre “urbana” e “rural” (IBGE, 1940).

O distrito de Parati, ao Norte, abrigava a cidade-sede, enquanto os outros dois distritos, ao Sul, eram compostos por pequenas vilas e povoados menos urbanizados. É notável que os maiores aglomerados de Barra Velha e Itapocu ficavam distantes da cidade de Parati e eram essencialmente rurais, tornando seus habitantes relativamente independentes da cidade-sede para trabalhar e acessar o comércio e serviços básicos da época.

Tabela 1 - População de Araquari e Joinville (1940).

Município	População				
	Total	Urbana	Suburbana	Rural	% Urbana
Araquari	12.147	1.339	235	10.503	11%
Joinville	45.590	15.820	1.769	28.021	35%

Fonte: Censo IBGE de 1940

A cidade de Parati (Figura 1) concentrava o maior número de edificações ao norte, onde fazia fronteira com as margens do rio Parati, e era limitada ao sul pelo ramal ferroviário da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. O traçado das vias da cidade era relativamente retilíneo, e o espaço urbano incluía: a sede da prefeitura municipal, uma escola, uma delegacia de polícia, a coletoria estadual, uma agência de correios e telégrafos, uma agência telefônica, a estação ferroviária, um cartório, um cemitério consideravelmente afastados das habitações, alguns estabelecimentos comerciais, um campo de esportes e uma praça (Monsenhor Sebastião Scarzello) em frente à igreja matriz.

Tabela 2 - População de Araquari por distrito (1940).

Divisão distrital	População			
	Total	Urbana e Suburbana	Rural	%Urbana
Parati (sede)	3.784	806	2.978	21%
Barra Velha	7.138	443	6.695	6%
Itapocu	1.225	325	900	27%

Fonte: Censo IBGE de 1940

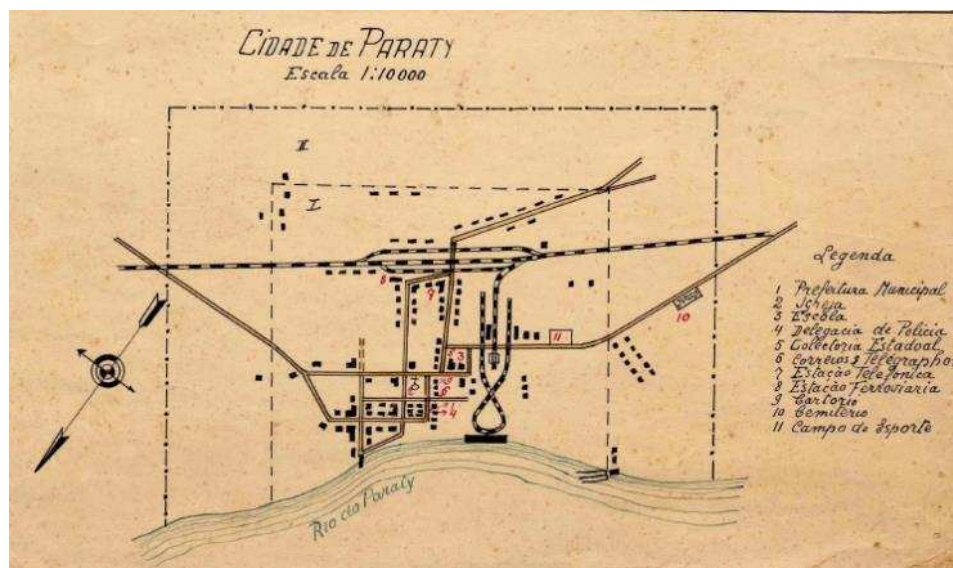
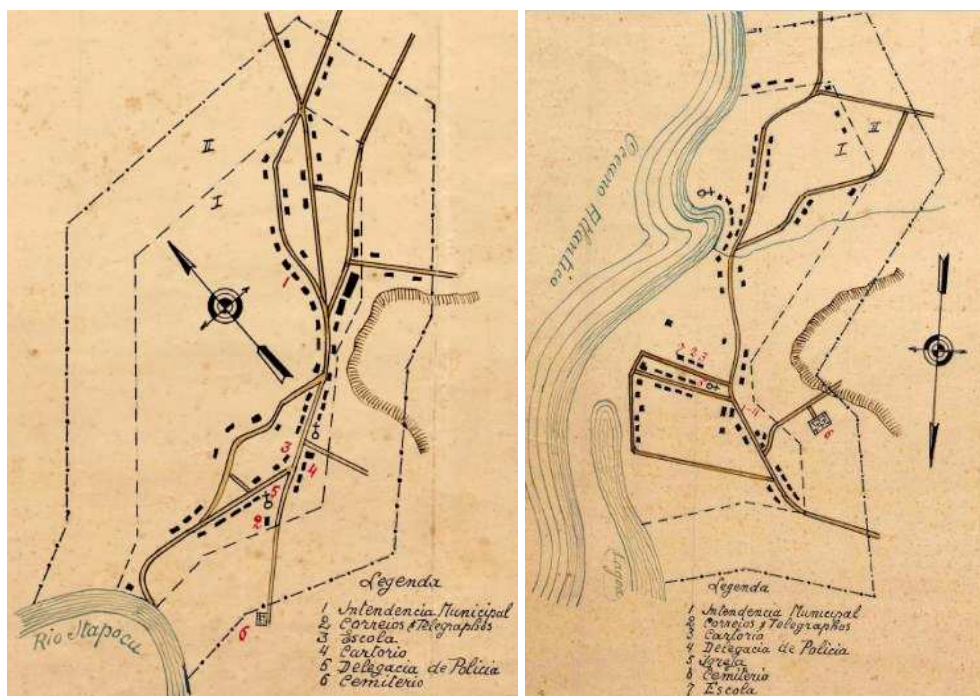


Figura 1 - Mapa da cidade de Parati (1938). Fonte: Governo de Santa Catarina. Secretaria de Estado do Planejamento. Arquivo Digital de Mapas Catarinenses. Desenhista: Julião F. Disponível em: <<http://www.spg.sc.gov.br/mapas/cidades/araquari/araquari.html>>. Acesso em: 16 jan 2020.

A vila de Itapocu (Figura 2) era delimitada ao leste pelo Morro Grande e circundada pelo rio Itapocu nas demais extremidades. Nela, encontrava-se uma agência de correios e telégrafos, uma escola, um cartório e uma delegacia de polícia. A vila de Barra Velha (Figura 3), situada ao sul de Itapocu, tinha suas edificações concentradas na orla marítima, onde a pesca era a principal atividade econômica. Barra Velha também possuía uma agência telegráfica, uma escola, um cartório, uma delegacia de polícia e uma igreja. Ambos os povoados apresentavam baixa atividade comercial.



Figuras 2 e 3 - esquerda: Vila de Itapocu (1938), direita: Vila de Barra Velha (1938). Fonte: Governo de Santa Catarina. Secretaria de Estado do Planejamento. Arquivo Digital de Mapas Catarinenses. Desenhista: Julião F. Disponível em: <<http://www.spg.sc.gov.br/mapas/cidades/araquari/araquari.html>>. Acesso em: 16 jan 2020.

Na década de 1940, Parati concentrava a maior parte das atividades comerciais, produtivas, políticas e culturais, além das habitações mais caras. O distrito de Parati também recebeu a maior parte dos investimentos em infraestrutura, como o ramal ferroviário. Os dados de 1940 sugerem que, apesar dessa diferenciação socioespacial intramunicipal em Araquari, as assimetrias sociais são muito mais marcantes quando comparadas ao município de Joinville. Por exemplo, em Joinville, 53% das unidades prediais eram de alvenaria, enquanto em Araquari esse percentual era de apenas 8%, com a maioria das edificações construídas em madeira, um material mais barato e geralmente de menor qualidade (Tabela 3).

Tabela 3 - Unidades prediais e domiciliares em Joinville e Araquari em construções de natureza indicada (1940).

Município	Unidades Prediais e domiciliares em construções de natureza indicada			
	Total	Alvenaria	Madeira	Outra natureza
Joinville	9.130	4.876	4.221	33
Urbano	3.032	2.533	479	10
Suburbano	394	247	144	2
Rural	5.704	2.285	3.398	21
Araquari	2.457	194	2.252	11
Urbano	306	96	203	6
Suburbano	53	2	51	0
Rural	2.099	96	1.998	5

Fonte: Censo IBGE de 1940

Tabela 4 - Valor dos aluguéis em Joinville e Araquari (1940).

Município	Valor dos aluguéis mensais em Cr\$	Relação entre valor do aluguel e número de domicílios
Joinville	129.372	14,17
Urbano	108.512	35,79
Suburbano	5.868	14,89
Rural	14.992	4,10
Araquari	1.471	0,60
Urbano	817	2,67
Suburbano	119	2,25
Rural	539	0,26

Fonte: Censo IBGE de 1940

A segregação é uma manifestação da renda fundiária urbana, um fenômeno produzido pelos mecanismos de ocupação do solo, que são determinados pela divisão social e espacial do trabalho (Lojkin, 1997). Quando analisamos o preço dos aluguéis, a moradia em Joinville era em média 15 vezes mais cara do que em Araquari (Tabela 4). A renda dos trabalhadores é outro marcador de segregação espacial (Harvey, 1973), que em Joinville eram significativamente maiores (Tabela 5).

Tabela 5 - Estabelecimentos industriais e salários do setor em Araquari e Joinville (1940).

	Município	
	Joinville	Araquari
Empresas	132	0
Estabelecimentos	167	3
Pessoal ocupado	3.989	15
Salários e vencimentos (Cr\$ 1.000)	10.261	25
Relação entre pessoal e salário (Cr\$)	2.572	1.667

Fonte: Censo IBGE de 1940

A distribuição espacial de diferentes grupos sociais influencia a localização das unidades escolares, dos serviços e sua respectiva qualidade. A alta renda tende a ter demandas diferentes por comércio e serviços. Os percentuais de instrução dos habitantes são significativamente desequilibrados quando comparamos os dois municípios. A maior concentração de diplomados no ensino superior em Joinville (Tabela 6) também se relaciona com maior número de serviços que exigiam mão de obra especializada, como assistência médica, jurídica e trabalhos de ensino superior, entre outros (Tabela 7).

Tabela 6 - Escolaridade em Joinville e Araquari (1940).

Município	Pessoas de 10 anos ou mais que possuem curso completo ou diploma de estudos do grau indicado					
	Grau elementar		Grau médio		Grau Superior	
	#	%	#	%	#	%
Araquari	36	0,30	6	0,05	3	0,02
Joinville	4527	9,93	806	2	139	0,30

Fonte: Censo IBGE de 1940. # representa o número absoluto e % os percentuais com relação à população total do município.

Tabela 7 - Infraestrutura urbana em Joinville e Araquari (1940).

	Município			
	Araquari		Joinville	
	#	%*	#	%*
Varejos	51	4,20	218	4,78
Atacados	8	0,66	26	0,57
Agências postais/telegráficas	3	0,25	4	0,09
Hospitais	0	0	5	0,11
Centros de saúde	1	0,08	2	0,04
Unidades escolares (ensino primário)	36	2,96	73	1,60
Bibliotecas	0	0	6	0,13
Jornais locais	0	0	3	0,07
Cinemas e teatros	0	0	9	0,20
Agências bancárias	0	0	1	0,02
Logradouros públicos	13	1,07	168	3,69
Domicílios com eletricidade	87	7,16	3.354	73,57
Prédios abastecidos com água	0	0	2.037	44,68
Veículos motorizados	21	1,73	613	13,45

Fonte: Elaborado a partir do Censo IBGE de 1940, Sinopses Estatísticas IBGE do Município de Joinville de 1945 e Sinopses Estatísticas IBGE do Município de Araquari de 1945.

* Relação para cada 1.000 habitantes

Joinville apresentava melhores condições de infraestrutura, (Tabela 7) e a maior parte de sua população desenvolvia atividades urbanas. A infraestrutura técnica e social de Joinville estava, na verdade, concentrada em conjuntos de bairros específicos, nos quais residiam as camadas sociais de alta renda. Em Joinville, os recursos financeiros mantinham um núcleo urbano de forte caráter industrial e comercial. Araquari, por sua vez, permanecia predominantemente rural, sem nenhum edifício com abastecimento de água fornecido pelo Estado, contando com poucos investimentos na área urbana (SOUZA, 1991).

A combinação das teses de Harvey (1973), Lojkin (1997) e Villaça (2017) com variáveis verificadas em Joinville, como o preço significativamente superior dos aluguéis, o número de atividades urbanas desempenhadas na cidade, os melhores salários oferecidos pela indústria, a disponibilidade de infraestrutura urbana, a quantidade de comércios e serviços, e as atividades lúdico-culturais em cinemas e teatros, permite afirmar que a renda mais elevada da região se concentrava em Joinville. Portanto, elementos de segregação espacial entre Joinville e Araquari já eram observáveis desde 1940.

Dinâmicas demográficas e distribuição espacial de diferentes grupos de renda (1940-2010)

Ao longo de 70 anos, o quadro demográfico de Joinville (Tabela 8) mostra uma mudança significativa a partir da década de 1950, quando a população urbana superou a rural, que até então era predominante. O crescimento demográfico em Joinville já excedia as taxas de crescimento estadual e nacional (Tabela 9), exceto no período de 1950 a 1960. A partir da década de 1960, as taxas de crescimento em Joinville foram mais do que o dobro das verificadas em outras esferas político-administrativas. A Figura 4 ilustra a localização e as atuais manchas urbanas dos municípios de Joinville e Araquari.

Tabela 8 - Evolução demográfica em Joinville e Araquari (1940-2022).

Ano	Município					
	Joinville			Araquari		
	% Urbana	%Rural	Total	% Urbana	%Rural	Total
1940	37%	63%	44.745	11%	89%	11.842
1950	51%	49%	43.334	12%	88%	16.481
1960	78%	22%	70.888	12%	88%	16.904
1970	89%	11%	126.058	22%	78%	9.374
1980	94%	6%	235.822	76%	24%	9.674
1991	96%	4%	346.125	85%	15%	15.998
2000	97%	3%	429.604	93%	7%	23.645
2010	97%	3%	515.018	94%	6%	24.810
2022	97%	3%	616.317	98%	2%	45.283

Fonte: Elaborado a partir dos Censos do IBGE de 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000, 2010 e 2022.

Tabela 9 - Taxas de crescimento demográfico em Joinville, Araquari, Santa Catarina e Brasil (1950-2022).

Período	Joinville	Araquari	Santa Catarina	Brasil
1950 – 1960	64%	3%	38%	37%
1960 – 1970	78%	-45%	36%	33%
1970 – 1980	87%	3%	26%	28%
1980 – 1991	47%	65%	23%	21%
1991 – 2000	24%	48%	18%	15%
2000 – 2010	20%	5%	17%	12%
2010 – 2022	20%	83%	22%	6%

Fonte: Censos IBGE de 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000, 2010 e 2022

O contingente populacional de Araquari reduziu significativamente entre 1960 e 1970 (Tabelas 8 e 9), devido ao desmembramento de uma porção territorial do município em 1961, que foi incorporada ao recém-fundado município de Barra Velha. Araquari consolidou sua urbanização quase

vinete anos depois de Joinville, entre 1960 e 1970 (Tabela 8). Desde 1980, Araquari apresentou taxas de crescimento demográfico relativamente superiores às de Joinville, de Santa Catarina e do Brasil (Tabela 9).

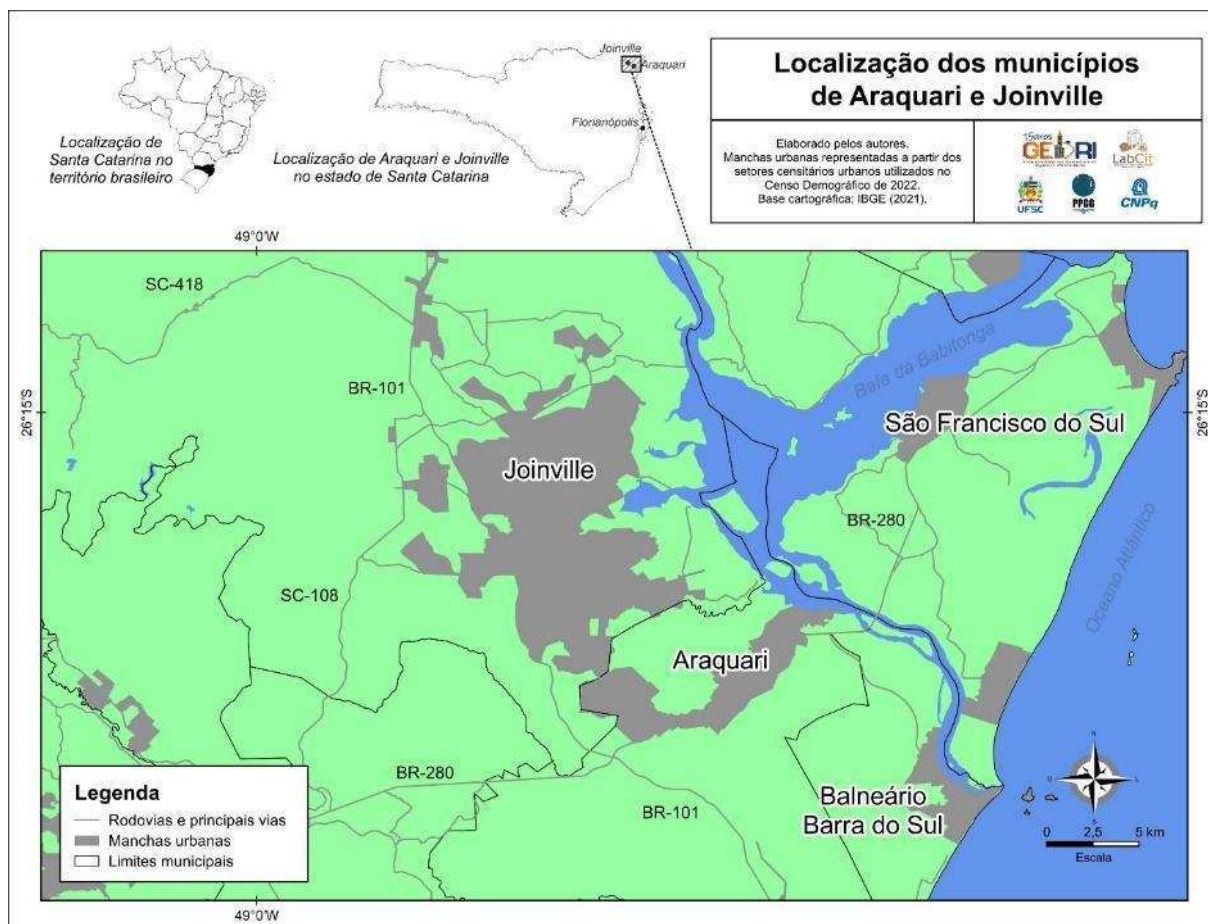


Figura 4 – Mapa de localização de Joinville e Araquari, os setores censitários urbanos estão indicados em cinza.

Elaborado para os autores em 2024 por João Henrique Zöchler Lemos.

Santana (2017) verificou que, em 1985, as camadas de alta renda familiar (rendimentos superiores a cinco salários-mínimos) se concentravam na porção centro-norte do núcleo urbano de Joinville. As rendas familiares tendiam a diminuir conforme nos afastávamos dessa região (Figura 5). Observa-se também a formação de algumas "ilhas de baixíssima renda", onde os rendimentos familiares médios são inferiores a um salário-mínimo. Essas "ilhas" estão localizadas na porção leste (em áreas alagadiças de manguezal) e no extremo sul de Joinville (próximas a Araquari). Em Joinville, os rendimentos tendem a diminuir à medida que as habitações se aproximam de Araquari.

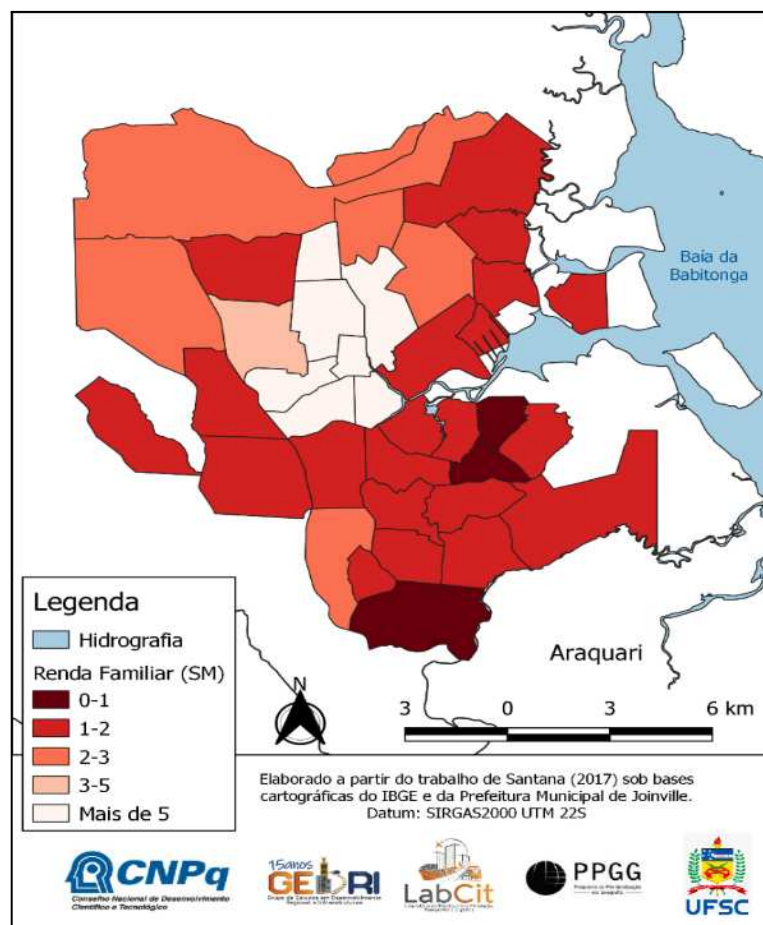


Figura 5 - Mapa de renda familiar aproximada em Joinville (1985). Fonte: adaptado de Santana (2017).

A partir daqui, passaremos a tratar essa região com rendimentos superiores a cinco salários-mínimos como Setor das Camadas de Alta Renda (SCAR), composto pelos bairros de Joinville: Anita Garibaldi, América, Atiradores, Bucarein, Centro, Glória, Saguauçu e Santo Antônio. Esse setor geográfico se configura como área residencial da alta renda regional desde pelo menos 1985.

O Setor das Camadas de Alta Renda

O Centro de Joinville apresenta uma significativa heterogeneidade em relação aos grupos sociais que o habitam. Em algumas áreas, como as proximidades do terminal central de transporte público, predominam comércios populares e imóveis com aluguéis mais acessíveis. Em contraste, outras regiões próximas ao Shopping Mueller, à Pontifícia Universidade Católica de Santa Catarina

(PUC/SC), e ao longo da rua Visconde de Taunay — chamada de via gastronômica — concentram condomínios de apartamentos de alto padrão¹.

Esses conjuntos imobiliários oferecem diversas comodidades, como portaria 24 horas, elevadores, academia, espaço gourmet, sala de cinema, piscina e múltiplas vagas de garagem, entre outros benefícios. Localizados próximos a grandes eixos viários de rápido fluxo de veículos, estão também nas imediações do 62º Batalhão de Infantaria (BI) de Joinville — uma ampla área de uso militar, que tem seu perímetro patrulhado continuamente por militares.

Ao analisar o número de homicídios violentos ocorridos por bairro em Joinville (Tabela 10), observa-se que não houve registros desse tipo de ocorrência nos bairros que compõem o SCAR no ano de 2017. Ao agrupar esses dados por região (Tabela 11), nota-se que a maioria dos homicídios ocorreu nas regiões Sul e Leste da cidade, que fazem fronteira com Araquari. Em 2019, a taxa de mortalidade por homicídios foi de 0,14 em Joinville e 0,29 em Araquari, indicando que, proporcionalmente, ocorreram o dobro de homicídios em Araquari em relação a Joinville naquele ano.²

O SCAR localiza-se na área de maior adensamento dos principais eixos viários de Joinville desde 1975 (HOENICKE, 2007), corroborando as teses de Harvey (1973) e Villaça (2017), segundo as quais a alta renda tende a residir próximas a locais com infraestrutura de transporte privilegiada, controlando assim o tempo de deslocamento na cidade. Esses grupos sociais permanecem, portanto, próximos ao comércio, serviços e outros recursos essenciais à vida urbana.

Segundo Voos (2012), a redistribuição das camadas de alta renda para além do bairro Centro foi facilitada, em parte, pelo Plano Básico de Urbanismo de 1965 (PBU/65) e pelo Plano Diretor Urbano de 1973 (PDU/73), ambos cruciais para a consolidação do SCAR. Conforme o autor, esses planos permitiram o deslocamento das populações operárias para as zonas Leste e Sul da cidade, em direção a Araquari, enquanto a extensão da Rua Dr. João Colin (do Centro ao Norte de Joinville) foi direcionada para ocupações de uso comercial e residenciais de baixa densidade, típicas de alto padrão. O PDU/73, inspirado no modelo de planejamento da cidade modernista, segregou Joinville em termos de funções urbanas, beneficiando o SCAR com o adensamento de comércio, serviços e habitação, enquanto destinou as regiões Leste e Sul à atividade fabril. A partir dessa análise, Voos (2012) indica que os terrenos no SCAR se valorizaram, ao contrário das zonas Leste e Sul.

¹ Alguns exemplos de condomínios, verificados no site da Anagê Imóveis: Helbor Prime Haus, Helbor Victoria, Albert Einstein, Bethoven, Garden Terrace, Safira Residence, Newport, Villa Del Fiori, Helbor Spazio Club, Palazzo Anthurium, Helbor Magnifique, Rimini, Ritz Class, entre outros.

² A taxa de mortalidade corresponde ao número de homicídios ocorridos no município para cada 1.000 habitantes. Os dados utilizados para calcular essa taxa estão disponíveis no site da Diretoria de Vigilância Epidemiológica (DIVE), acessado em 14 de maio de 2020.

Tabela 10 - Homicídios por bairro de Joinville (2017).

Bairro	Homicídios
Jardim Paraíso	8
Aventureiro	7
Jardim Iriú	6
Paranaguamirim	6
Comasa	5
Jarivatuba	5
Vila Nova	5
Boehmerwald	3
Fátima	3
Pirabeiraba	3
Profipo	3
Vila Cubatão	3
Boa Vista	2
Distrito Industrial	2
Espinheiros	2
Floresta	2
Guanabara	2
João Costa	2
Petrópolis	2
Outros	1
Fonte: Levantamento realizado pelo grupo AN e pela RBS TV ³	

³Disponível<<https://www.nsctotal.com.br/noticias/saiba-quais-bairros-registraram-maior-numero-de-homicidios-em-joinville-em-2017>>.
Acesso em: 12 maio 2020.

em:

Tabela 11 - Homicídios por região de Joinville (2017).

Região	Homicídios
Sul	31
Leste	23
Norte	18
Oeste	6
Central	2
Fonte: Levantamento realizado pelo grupo AN e pela RBS TV ⁴	

Com a implementação desses planos urbanísticos, nota-se em Joinville a transformação progressiva da rua Max Colin (cerca de 2 km de extensão) e da rua Otto Boehm (aproximadamente 1 km de extensão) em vias comerciais e de serviços voltados para a alta renda. Nelas, o comércio vem se "aburguesando": pequenas bancas de jornal, mercearias, botecos e panificadoras são substituídos por restaurantes de alta gastronomia, lojas de grife estrangeira, panificadoras gourmet, bares de bebidas artesanais, salões de beleza, centros de estética, consultórios médicos e odontológicos particulares, entre outros.

Além disso, verifica-se no SCAR um fenômeno crescente de condomínios fechados e loteamentos murados. Desde a década de 1970, promotores imobiliários locais têm desenvolvido condomínios residenciais de alto padrão, como Arvoredo, Orleans, Parc de France, Ville du Lion, Jardim de Versailles, entre outros. Buscando afastar a violência urbana e segregar alta e baixa renda, esses condomínios são protegidos por muros, portões, grades de ferro, câmeras de vigilância e guaritas, contando ainda com serviços privados de segurança, limpeza e jardinagem.

A segregação espacial consolidada

Em anos recentes, houve um aumento tanto no IDH (Figura 6) quanto no Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB) (Figura 7) em Araquari e Joinville, indicando uma melhora nos indicadores básicos de desenvolvimento humano. No entanto, o IDH e o IDEB permanecem significativamente mais elevados em Joinville, revelando uma disparidade em Araquari entre arrecadação e investimentos em setores fundamentais como saúde e educação (Tabela 12), em comparação com o estado de Santa Catarina. Enquanto Joinville apresentava o 4º maior IDH do Estado, Araquari está na 226ª colocação.

4

Cf. nota 5.



Figura 6 - IDH em Joinville e Araquari (1991-2010). Elaborado a partir dos Censos IBGE de 1991, 2000 e 2010.

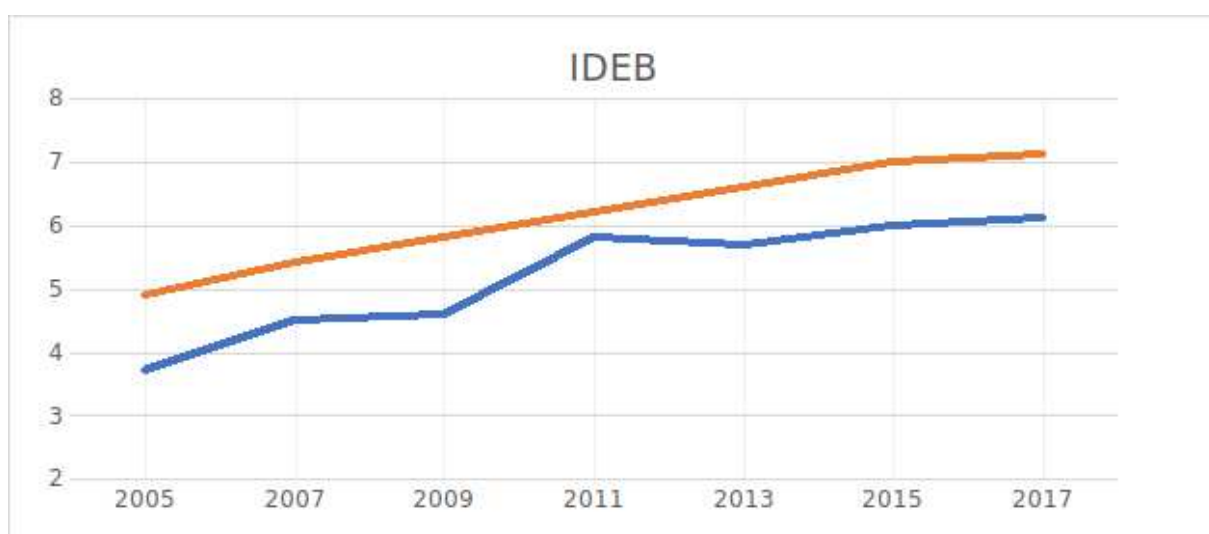


Figura 7 - IDEB em Araquari e Joinville (2005 - 2017). Elaborado a partir de dados do INEP de 2005, 2007, 2009, 2011, 2013, 2015 e 2017.

Tabela 12 - PIB e IDH em Joinville e Araquari em relação ao estado de Santa Catarina

	Município	
	Joinville	Araquari
IDH (2010)	0,809	0,703
Classificação do IDH em relação ao estado de SC (2010)	4°	226°
PIB (2020)	36.391.911	5.510.941
Classificação do PIB em relação ao estado de SC (2020)	1°	13°
Fonte: Censos IBGE de 2010 e 2020.		

Ao mapear os rendimentos médios por bairro ou setor censitário, torna-se evidente a disparidade salarial entre os moradores do SCAR, das demais áreas de Joinville e de Araquari (Figura 8). Em algumas áreas do SCAR, os rendimentos médios ultrapassam 6 salários-mínimos, enquanto em Araquari não há nenhum setor censitário com renda média superior a 3 salários-mínimos. Além disso, Araquari apresenta uma maior homogeneidade interna de rendimentos do que Joinville. Em determinadas áreas do SCAR, os rendimentos chegam a ser mais que o dobro das médias municipais. Isso demonstra uma clara concentração espacial tanto de alta renda quanto de baixa renda em regiões específicas das duas cidades: enquanto os mais ricos permanecem no SCAR, a população de Araquari continua relativamente mais pobre.

Há significativa diferença nos padrões construtivos entre os domicílios no SCAR e no bairro Porto Grande, em Araquari. Alguns domicílios no SCAR possuem dois pavimentos, são cercados por muros altos, grades de ferro, cercas elétricas e câmeras de segurança, indicando o fenômeno de autosegregação pelas camadas de alta renda. Enquanto a maioria dos domicílios em Porto Grande são construídos com madeira e sem acabamento ou pintura nas paredes, sem muros, está situado em via sem pavimentação.⁵

Ao analisar a mobilidade urbana, os tempos de deslocamento para o trabalho dos residentes de Araquari estão entre os mais elevados de Santa Catarina. Segundo Cocco (2016), 13% dos moradores de Araquari gastam de uma a duas horas por dia no trajeto até o trabalho, colocando o município como o segundo com a pior mobilidade urbana do estado. Em contraste, apenas 6% dos trabalhadores de Joinville enfrentam o mesmo tempo de deslocamento. Esse dado reforça a reflexão de Villaça (2017), segundo a qual as camadas de alta renda exercem controle sobre os tempos de deslocamento no espaço urbano.

⁵ Baseado em observações em campo feitas nos dias 18, 19, 20, 21 e 22 de janeiro de 2021.

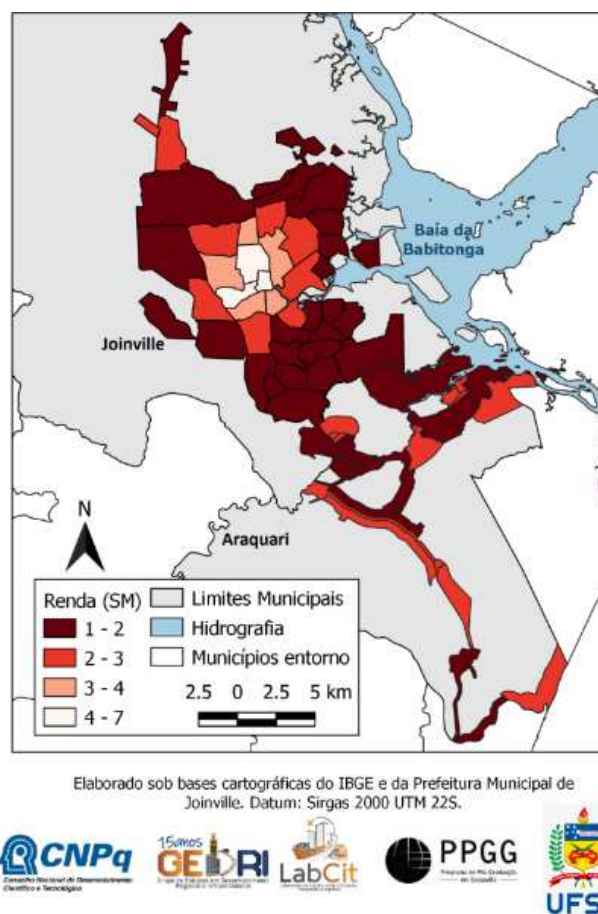


Figura 8 - Mapa de renda média em Araquari e Joinville (2010). Elaborado a partir do Censo IBGE 2010 e de Joinville: Prefeitura Municipal, 2017. Para Joinville foi realizada uma divisão por bairros para facilitar a visualização, para Araquari foram utilizados setores censitários.

Entre 2010 e 2018, a relação entre frota veicular e número de habitantes aumentou em Araquari e Joinville (Figura 9). No entanto, os moradores de Joinville têm maior facilidade para adquirir veículos particulares, enquanto os de Araquari dependem mais de outros modos de transporte. É importante destacar que Araquari carece de ciclovias, ciclofaixas, vias exclusivas para ônibus ou um sistema de transporte coletivo integrado com as linhas de ônibus de Joinville.

As rodovias federais apenas contornam as áreas urbanizadas de Joinville, enquanto o principal eixo de circulação urbana em Araquari é a BR-280, que atravessa os bairros mais densamente povoados da cidade, como Itinga, Porto Grande e o Centro (Figura 10). Em Araquari, o processo de urbanização seguiu de perto os principais eixos rodoviários, refletindo uma dependência direta das vias de transporte para o crescimento urbano.

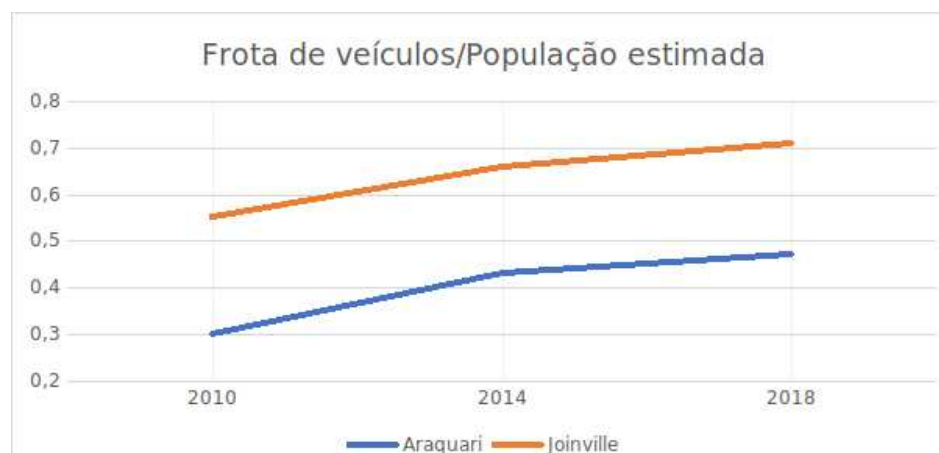


Figura 9 - Relação entre frota de veículos e a população estimada em Araquari e Joinville (2010-2018). Fonte: DENATRAN 2010, 2014 e 2018 e estimativas populacionais do IBGE de 2010, 2014 e 2018.

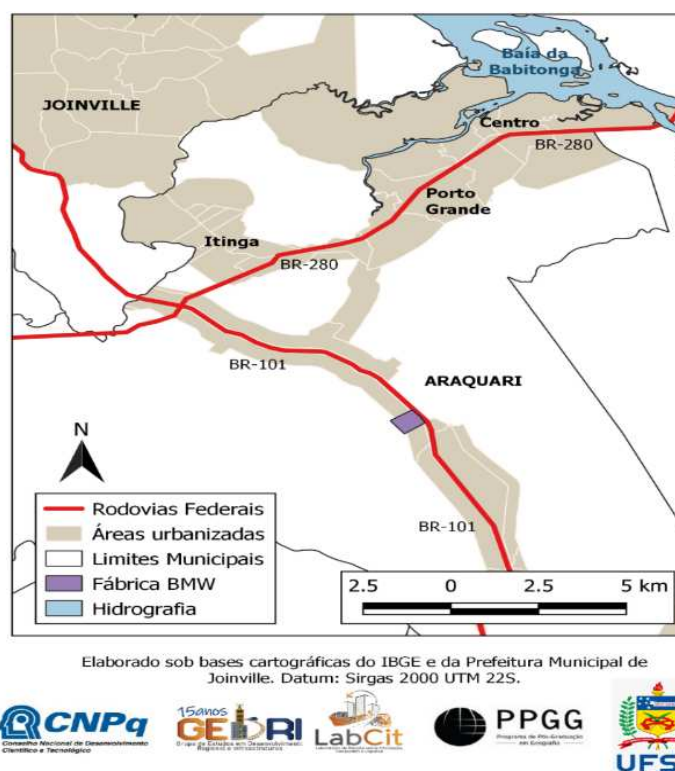


Figura 10 - Mapa dos eixos viários estruturantes de Araquari. Elaborado a partir do Censo IBGE 2010 e de Joinville: Prefeitura Municipal, 2017.

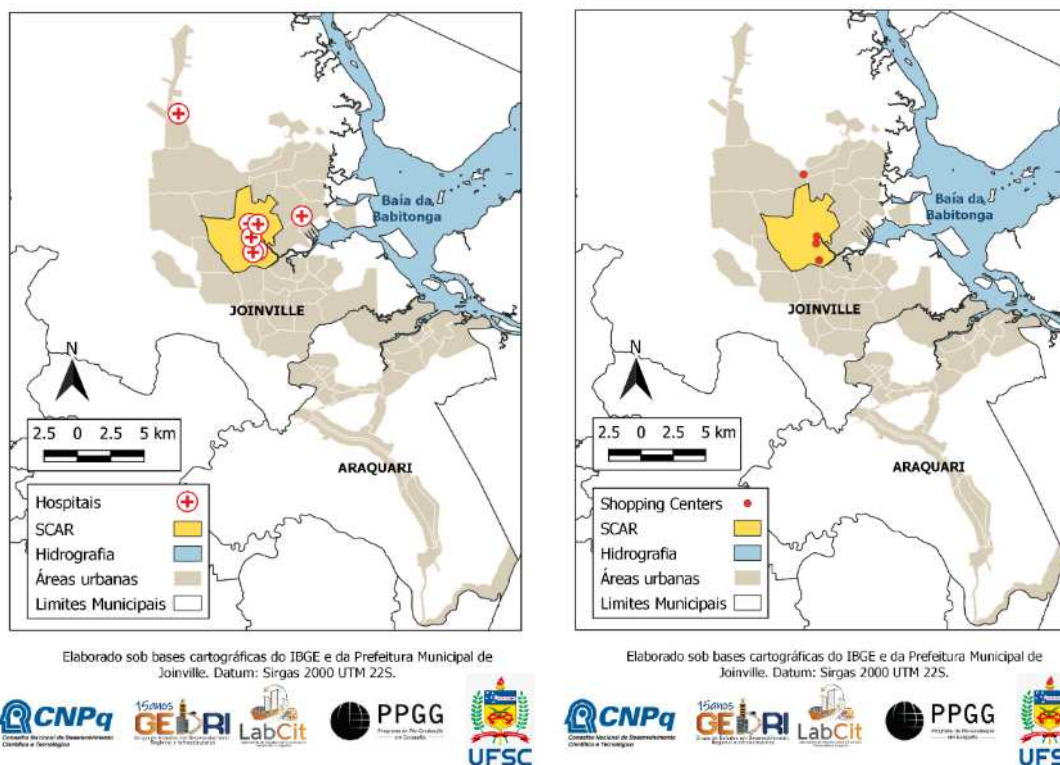
Os moradores do loteamento Acaraí, localizado no bairro Porto Grande e habitado por cerca de 150 famílias, têm manifestado sua insatisfação com a insegurança de atravessar a BR-280 a pé. Em 2009, organizaram ao menos duas manifestações, bloqueando o trânsito na rodovia por 20 minutos, exigindo a construção de uma passarela ou a instalação de redutores de velocidade. No entanto, até ao

momento, suas demandas não foram atendidas pela administração pública. Um dos moradores declarou: “Os carros passam em alta velocidade, e os acidentes com quem precisa cruzar a rodovia são constantes.” Segundo a Polícia Rodoviária Federal, a região registra vários acidentes, a maioria envolvendo atropelamentos e colisões entre carros e bicicletas, com um aumento de vítimas durante os fins de semana⁶.

No que diz respeito à infraestrutura de saúde, a região que compreende Joinville e Araquari possui sete hospitais, sendo quatro privados e três públicos, todos localizados em Joinville (Figura 11). Nenhum hospital está situado em Araquari. Cinco dos hospitais estão dentro dos limites do SCAR, e os dois restantes, embora fora dessa área, ainda estão próximos. Todos os hospitais do SCAR são privados, enquanto os demais são públicos. Em termos de distância e tempo de deslocamento, os moradores do SCAR têm uma posição privilegiada para o acesso a serviços de saúde de emergência.

Um último aspecto que analisamos é o padrão comercial, com foco na localização dos shopping centers em Joinville e Araquari (Figura 12). Observa-se que quase todos, com exceção do Garten Shopping, estão situados no SCAR, e nenhum está em Araquari. Shopping centers concentram uma ampla variedade de comércios e serviços, reduzindo ao mínimo o número de deslocamentos necessários para que os consumidores atendam suas necessidades.

⁶ Dados e depoimentos sistematizados a partir de matéria intitulada “Moradores do Loteamento Acaraí fecham BR-280, em Araquari, para pedir segurança”, da NSC. Disponível em: <<https://www.nsctotal.com.br/noticias/moradores-do-loteamento-acarai-fecham-br-280-em-araquari-para-pedir-seguranca>>. Acesso em 26 jan 2021.



Figuras 11 e 12 - esquerda: Mapa da localização dos hospitais. Direita: Mapa de localização dos shopping centers. Elaborado a partir do Censo IBGE 2010 e de Joinville: Prefeitura Municipal, 2017.

Villaça (2017) define esses centros como "poderes estruturadores dos deslocamentos das pessoas" (p. 303), sugerindo que as camadas de alta renda tendem a residir nas proximidades desses polos, controlando, assim, seus tempos de deslocamento na cidade. Além disso, Villaça (2017) ressalta particularidades dos shopping centers em relação ao comércio tradicional. Enquanto a maioria das lojas e serviços estão situados em espaços públicos, o shopping center é um ambiente inteiramente privado, com normas de segurança mais rígidas, oferecendo maiores garantias de acesso ao "público certo", restringindo acesso para grupos sociais considerados indesejáveis. O autor compara os shoppings a condomínios fechados, argumentando que, além de questões de segurança, há uma maximização do lucro dos promotores imobiliários na comercialização dos "pontos" de comércio, tornando-os espaços privilegiados para o consumo e segregação.

Considerações finais

Em 1940, documentos cartográficos e dados do Censo do IBGE revelam uma incipiente segregação espacial entre Joinville e Araquari. Joinville apresentava aluguéis mais altos, melhores condições infraestruturais e de ofertas de emprego, resultando na concentração de estratos sociais de maior renda, enquanto Araquari abrigava predominantemente agricultores, pescadores e trabalhadores

de baixa renda. Essa distribuição social já configurava um quadro inicial de segregação, que se consolidou ao longo de quase um século.

Seguindo a proposta de Lojkine (1997), a análise da clivagem entre interesses urbanos de frações hegemônicas e estratos desprivilegiados deve considerar três tipos de segregação: habitacional, no acesso a equipamentos coletivos e no transporte. Ao examinar Joinville e Araquari, observamos a consolidação da segregação, evidenciada pela localização de hospitais, shopping centers e pela distribuição de rendimentos. A segregação espacial não apenas pode dificultar o acesso a serviços essenciais, como saúde, educação e transporte, mas também influencia a reprodução de desigualdades, pois restringe oportunidades de mobilidade social.

Embora a análise tenha focado em Araquari devido ao maior número de publicações acadêmicas sobre Joinville, é importante ressaltar a presença de segregação interna em Joinville, especialmente nas regiões Leste e Sul. Apesar do crescimento econômico e aumento na arrecadação em Araquari, isso não tem necessariamente revertido essa segregação histórica verificada.

Esse contexto levanta questões para futuras investigações, oferecemos algumas agendas de pesquisa: Como resistir à segregação espacial? Quais estratégias para enfrentar os diversos sistemas de opressão nas cidades brasileiras? Que papel desempenham as comunidades locais na construção de espaços mais justos? Essas questões nos parecem essenciais para entender melhor as dinâmicas de segregação e desigualdade urbana.

Referências

- BOURDIEU, Pierre. Social space and the genesis of appropriated physycal space. **International Journal of Urban and Regional Research**. v. 42, p. 106-114, 2018.
- CALDEIRA, Tereza. **Cidade de Muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: EDUSP/34, 2000.
- CHESHIRE, Paul. **Segregated Neighbourhoods and mixed communities: a critical analysis**. York: Joseph Rowntree Foundation, 2007.
- CHIANELO, Marco Aurelio. De rua Visconde de Taunay a Via Gastronômica: Patrimônio, Consumo e Enobrecimento Urbano? In: I Simpósio de Patrimônio Cultural de Santa Catarina – “Patrimônio Cultural: Saberes e Fazeres Partilhados”, 2013, **Anais...**, Florianópolis, 2013, p. 1-10.
- COCCO, Rodrigo Giral di. **Transporte público e mobilidade urbana: contradições entre políticas públicas e demandas por mobilidade na região metropolitana de Florianópolis-SC**. 2016, 421 p., Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 2016.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1989.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Segregação Residencial: Classes Sociais e o Espaço Urbano. In: VASCONCELLOS, P. A.; CORREA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (orgs.). **A Cidade Contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2018b, p. 39-60.
- FORREST, Ray; KEARNS, Ade. Social cohesion, social capital and the neighbourhood. **Urban studies**. v. 38, p. 2125-2143, 2001.


- HARVEY, David. **Social Justice and the city**. Londres: Edward Arnold, 1973.
- HOENICKE, Nilzete Farias. **O distrito industrial de Joinville/SC: análise crítica e propositiva**. 2007, 137 p., Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Planejamento Urbano e Regional, São Paulo, 2007.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo Demográfico de 1940: População e Habitação. Rio de Janeiro, IBGE: 1940. Disponível em: <<http://memoria.org.br/pub/meb000000361/censo1940vol2nac/censo1940vol2nac.pdf>>.
- LOJKINE, Jean. **O Estado Capitalista e a Questão Urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- MARCUSE, Peter. Cities in Quarters. In: BRIGE, G.; WATSON, S. (orgs.). **A companion to the city**. Oxford: Blackwell Publishers, 2003.
- MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A Ideologia Alemã**. 2 ed. São Paulo: Martins Fontes, 2002.
- ORJECOSKI, Lis Graziela. Recente expansão industrial no nordeste catarinense: município de Araquari. **Geografar**. v. 14, p. 340-358, 2019.
- PIEKUT, Aneta; PRYCE, Gwilym; VAN GENT, Wouter. Segregation in the Twenty first century: processes, complexities and future directions. **Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie**. p. 1-10, 2019.
- RODRIGUES, Arlete Moysés. Loteamentos Murados e Condomínios Fechados: propriedade fundiária urbana e segregação socioespacial. In: VASCONCELOS, P. A.; CORREA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (org). **A Cidade Contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2018, p. 147-168.
- SANTANA, Naum. **A verticalização (quando) possível na cidade de Joinville-SC: a cidade como pode ser, o projeto urbano e a realidade material**. 2017, 341 p. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 2017.
- SANTOS, Milton. Espaço e sociedade no Brasil: a urbanização recente. **Geosul**. v. 3, n.5, p. 85-100, 1988.
- SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2006.
- SANTOS, Milton. **Pobreza Urbana**. 3. ed. São Paulo: Edusp, 2009.
- SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. 5. Ed. São Paulo: Edusp, 2009.
- SOUZA, Luiz Alberto de. **O processo de ocupação de mangues em Joinville: agentes, estratégias e conflitos**. 1991, 127 p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 1991.
- TRIVIÑOS, Augusto Nivaldo Silva. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas s.a., 1987.
- VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (Orgs.). **A Cidade Contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2018.
- VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. Ed. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP/Lincoln Institute, 2017.
- VOOS, Charles Henrique. **Transformações urbanísticas e planos diretores na centralidade de Joinville/SC**. 2012, 140 p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de pós-graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Florianópolis, 2012.

VOOS, Charles Henrique; SILVA, Luiz Eduardo de Carvalho. A BMW em Araquari/SC e o planejamento de ocasião: o Estado como agenciador da flexibilização urbana. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. v. 16, n. 2, p. 45-62, 2014.


WIPPRICH, Samuel Henrique. **Cidade para quem?** Flexibilização da legislação urbanística e a revisão do plano diretor em Araquari-SC. 2020, 172 p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Santa Catarina, Centro de Ciências Humanas e da Educação, Programa de pós-graduação em planejamento territorial e desenvolvimento socioambiental, Florianópolis, 2020.

YUJNOVSKY, Oscar. **La Estructura Interna de la Ciudad: el caso latino-americano**. Buenos Aires: SIAP, 1971.

SOBRE OS AUTORES

German Gregório Monterrosa Ayala Filho  - Doutorando em Geografia pela Universidade Federal de Santa Catarina (bolsista CAPES/DS), com período de doutorado-sanduíche no Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa (bolsista CAPES/PDSE). Mestre em Geografia pela Universidade Federal de Santa Catarina (bolsista CNPq). Licenciado em Geografia pelo Centro Universitário Internacional. Graduado em Engenharia de Transportes e Logística pela Universidade Federal de Santa Catarina. Realiza pesquisa na área de Geografia Humana, seus principais interesses de investigação incluem: estudos urbanos; tecnologia; políticas públicas e governança; segregação espacial e lutas por habitação.

E-mail: gg.ayala@gmail.com

Márcio Rogério Silveira  - Graduado em Geografia pela Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC), doutor em Geografia pela Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (UNESP), Campus de Presidente Prudente/SP e pós-doutorado (PDS/CNPq) no Instituto de Geociências (IG) da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Foi Professor efetivo dos Cursos de Graduação e Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal da Bahia (UFBA), de Graduação e Pós-Graduação em Geografia da UNESP (Campus de Ourinhos/SP e Campus de Presidente Prudente/SP, respectivamente) e Bolsista de Produtividade em Pesquisa da UNESP. Atualmente é Professor Associado do Departamento de Geociências da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e do Programas de Pós-Graduação em Geografia da UFSC. Foi Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFSC entre 2013 e 2015. É líder do Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas (GEDRI), coordenador do Laboratório de Circulação, Transportes e Logística (LABCIT). É Bolsista de Produtividade em Pesquisa (PQ) do CNPq - nível 2, desde 2011 e cofundador da Sociedade Brasileira de Pesquisa em Transportes (SBPT). Tem experiência na área de Geografia Econômica, Geografia Urbana e Geografia Regional, com ênfases em Geografia da Circulação, Transportes e Logística; Desenvolvimento Regional e Urbano, Planejamento de Transportes e Infraestruturas e mobilidade e acessibilidade em espaços urbanos e regionais.

E-mail: marcio.silveira@ufsc.br

Data de submissão: 20 de fevereiro de 2025

Aceito para publicação: 01 de setembro de 2025

Data de publicação: 05 de outubro de 2025