



Turistificação, centralidade e configuração espacial: uma análise em Itapema e Porto Belo-SC

Igor Tadeu Lombardi de Almeida^a, Valério Augusto Soares de Medeiros^b

^a Universidade Federal de Santa Catarina, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Florianópolis SC, Brasil. E-mail: igor.lombardi@ufsc.br

^b Universidade de Brasília, Programa de Pós-Graduação da FAU/UnB, Câmara dos Deputados, Coordenação de Pós-Graduação/CEFOP, Brasília, DF, Brasil. E-mail: valerio.medeiros@camara.leg.br

Submetido em 7 de março de 2023. Aceito em 26 de março de 2023.
<https://doi.org/10.47235/rmu.v11i1.292>

Resumo. O artigo consiste em uma análise configuracional para compreender a expansão urbana associada ao fenômeno de polinuclearização no sistema Itapema-Porto Belo, localizado no litoral de Santa Catarina, que tem presenciado crescimento demográfico decorrente da intensa turistificação nas últimas décadas. Se por um lado a paisagem é força motriz da urbanização e do desenvolvimento econômico, por outro sofre com os efeitos do turismo predatório, da especulação imobiliária e do espraiamento urbano. Sob uma abordagem morfológica, pretende-se compreender de que maneira a urbanização, lida por meio de uma perspectiva configuracional e estimulada pela turistificação, afetou a dinâmica das centralidades existentes no assentamento. Para tanto, são avaliadas as centralidades em quatro níveis: centro ativo urbano/morfológico, centro tradicional, subcentros e centros especializados. A pesquisa ampara-se na Teoria da Lógica Social do Espaço (Sintaxe Espacial), ao assumir a cidade enquanto um sistema de interdependências, de modo que alterações em partes implicarão alterações no todo. Os resultados obtidos para o estudo de caso, em sua leitura configuracional, indicam a existência de um notório fenômeno de polinuclearização no sistema Itapema-Porto Belo, no qual centralidades de diferentes escalas e configurações apresentam funções específicas e hierarquizadas no tecido urbano.

Palavras-chave. Centralidade Urbana, Urbanização Turística, Configuração Espacial, Sintaxe do Espaço

Introdução

No século XXI, o processo de urbanização no Brasil, usualmente originado ainda no período colonial, desdobrou-se em inúmeros assentamentos costeiros, favorecendo a consolidação de uma rede urbana de alta complexidade nos mais de sete mil quilômetros de litoral do país. A dinâmica é vinculada ao crescimento da produtividade global, ao grande volume de trabalho e às facilidades de deslocamento, fomentando um significativo desejo de lazer nas sociedades ocidentais, promovendo a intensificação de atividades de veraneio ao longo século XX (Maas, Rijs e Vries, 2005).

Consequentemente, estas atividades têm gerado altos fluxos econômicos e sociais em regiões de forte apelo paisagístico. Nessa dimensão, a estruturação urbana voltada para atividades essencialmente de turismo é denominada, por muitos autores, de “urbanização turística”.

“A gênese e o atual funcionamento das organizações e estruturas territoriais desempenham um papel fundamental – ainda que não exclusivo – nos processos turísticos” (Vera *et al.*, 1997, p. 39). A urbanização turística, portanto, baseia-se na construção de cidades ou bairros voltados essencialmente para o consumo, em que a “lógica de

centralidade” recorrente na cidade convencional se volta em uma crescente valorização da fachada marítima nas cidades costeiras (Rubio, 1986).

No Brasil, país em que grande parcela da população historicamente vive na costa, a paisagem tropical litorânea configura componente indispensável na caracterização de uma identidade nacional (Yázigi, 2001). O resultado é que grande parte dos investimentos turísticos se voltam para o fomento e a rentabilização dessas áreas, com foco no mercado imobiliário de veraneio e no crescimento da infraestrutura da rede urbana.

A considerar o enquadramento anterior, no presente artigo propõe-se uma análise configuracional para compreender o espraiamento urbano associado ao fenômeno de polinuclearização em um assentamento costeiro com expressivo processo de urbanização turística. O sistema selecionado, Itapema-Porto Belo (Figura 1), em Santa Catarina, localiza-se a 68km ao norte da capital Florianópolis. Segundo estimativas recentes, o município de Itapema alcança uma população de 69.323 habitantes, enquanto Porto Belo chega a 22.466 pessoas (IBGE, 2021), o que totaliza uma conurbação de 91.789 habitantes, população que aumenta consideravelmente nos períodos de verão.



Figura 1. Localização dos municípios de Itapema e Porto Belo em Santa Catarina (fonte: elaborado pelos autores sobre base cartográfica do IBGE, 2022)

O crescimento do sistema Itapema-Porto Belo acentua os conflitos entre interesses imobiliários e preservação ambiental em um frágil ecossistema (Sugai, 2002): se por um lado a paisagem é a principal fomentadora da ocupação urbana e do desenvolvimento econômico, por outro sofre com os efeitos do turismo predatório, da especulação imobiliária e do decorrente espraiamento urbano.

Sob uma abordagem morfológica, pretende-se compreender de que maneira a expansão urbana, estimulada pela turistificação, influenciou a dinâmica das centralidades no assentamento. Para tanto, são avaliadas as centralidades resultantes da urbanização turística em quatro níveis: a) centro ativo urbano/morfológico (região geograficamente

mais acessível do ponto de vista configuracional e que concentra grande quantidade de atividades comerciais e de serviços), b) centro tradicional (correspondente ao núcleo inicial do sistema, região de forte apelo histórico e cultural, com abundantes atividades comerciais e de serviços), c) subcentros (centralidades oriundas do processo de expansão do assentamento, resultando em uma rede de centros de diversas posições hierárquicas reproduzindo, em menor escala, atividades do centro ativo) e d) centros especializados (aqueles voltados principalmente às atividades turísticas).

Levanta-se a hipótese, portanto, de que especialmente em cidades litorâneas

turísticas, as centralidades se estabelecem tanto nas regiões de maior acessibilidade quanto nas de forte apelo paisagístico, a resultar em uma espécie de dualidade. Esse fenômeno contemporâneo está diretamente relacionado ao potencial turístico da paisagem como elemento primordial ou magneto para orientar o crescimento urbano, de modo que as novas relações que resultam em deslocamento e multiplicação de centralidades produzem um fenômeno de polinuclearização.

Para a discussão do argumento, o artigo está estruturado em seis partes. A primeira dedica-se à introdução, enquanto a segunda e a terceira compreendem a exposição dos conceitos relativos às centralidades urbanas e turísticas, respectivamente. Na quarta, são apresentados os procedimentos metodológicos, o que antecipa a quinta, dedicada aos resultados e à respectiva discussão. Por fim, são expostas as principais conclusões.

Centralidade Urbana: Alguns Conceitos

A industrialização dos últimos séculos promoveu a mudança de uma economia campesina para uma economia consolidada no espaço urbano, rompendo com a organização social e econômica até então predominante (Lefebvre, 1999). Com um processo migratório massivo e novas dinâmicas laborais, o espaço urbano exigia novos deslocamentos, além de uma reconfiguração compatível com a produção econômica em grande escala. Segundo Maricato (1997), políticos e urbanistas consideram que o sistema rodoviário atendeu a essa exigência. Ao longo das novas redes viárias, o tecido urbano, antes composto por um único centro e um subúrbio limitado, desmembrou-se em várias centralidades e um amplo subúrbio de área indefinida. Nesse contexto, quanto mais espreado o tecido urbano, maior a probabilidade de uma condição polinuclear.

Castells (1983) define o termo “centralidade urbana” na cidade contemporânea como uma região que concentra um conjunto de atividades espacialmente diversificadas, contrapondo-se à ideia de subúrbio. Trata-se, portanto, de importante lugar de troca entre os processos de produção e de consumo, ou seja, entre a atividade econômica e a organização social urbana.

O conceito de centralidade urbana nessa nova realidade também é distinto ao que até então era conhecido como o centro da cidade tradicional, constituído pelas primeiras delimitações ou sítio do qual a cidade se originou. As novas centralidades, contudo, são conduzidas pelo fator deslocamento (Villaça, 1998). Nesse processo, o centro tradicional pode perder protagonismo, ao mesmo tempo em que o centro morfológico e os subcentros ocupam esse papel.

Holanda (2012) classifica as centralidades com base em seus atributos espaciais e funcionais. Para o autor, há duas categorias predominantes de centralidades. A primeira delas, o centro funcional, é definida pela região que concentra a maior parte de comércio e serviços. Em geral, coincide com o centro tradicional (o que deu origem à cidade); a segunda categoria – o centro morfológico – consiste no ponto mais acessível geograficamente de todos os demais pontos do espaço urbano, quando considerada a estrutura de sua rede urbana.

O centro morfológico, também denominado “centro ativo urbano” (Hillier, 1996), tende a apresentar intensa atividade comercial e de serviços, e relaciona padrões de deslocamento com a forma do tecido, ou seja, o movimento em um sistema de espaços públicos é condicionado pela sua estrutura configuracional. O centro morfológico se estrutura, desloca-se e se expande com base no padrão de crescimento da mancha urbana e em função da reorganização dos fluxos potenciais oriundos da relação entre forma e espaço; esta dinâmica também proporciona o surgimento de subcentros, que reproduzem as atividades antes concentradas unicamente no centro tradicional, consoante sua escala e relevância.

As centralidades dessa natureza são mais suscetíveis a surgirem nas áreas mais acessíveis do tecido urbano (Hillier, 1999; Villaça, 1998). Nesse âmbito, a Sintaxe Espacial, especialmente no que diz respeito à variável “valor de integração”, fornece uma metodologia elementar para a identificação de regiões mais acessíveis no assentamento (Krafta, 2014). A medida pode ser mensurada em escala global e local; globalmente, as áreas mais acessíveis correspondem às vias 10% mais integradas do tecido urbano (Holanda, 2012); localmente, estão limitadas a um raio

específico (Hillier, 1999). Dessa maneira, é provável a identificação de possíveis centralidades quando aplicados tais valores obtidos pelos procedimentos recomendados pela abordagem.

Em relação ao processo de deslocamento das centralidades, fator inerente ao fenômeno da polinuclearização, Villaça (1998) argumenta que os detentores do capital tendem a trazer o centro para perto de si. Para o autor, o centro antigo [ou tradicional] pode se tornar uma centralidade periférica, na qual comércio e serviços voltados para as camadas de alta renda são substituídos por outros de caráter mais popular. O espaço urbano, nessa visão, abriga um movimento contraditório de centralização e descentralização. Descobre-se “o essencial do fenômeno urbano na centralidade. Mas na centralidade considerada com o movimento dialético ético que a constitui e a destrói, que a cria ou a estilhaça” (Lefebvre, 1999, p. 110).

Além desses centros, aquele de natureza “especializada” decorre do movimento econômico, no qual a especialização de algumas áreas faz com que as atividades se localizem juntas, podendo, em algumas situações, serem complementares (Correa, 2004). São classificados de acordo com sua função predominante: centros de negócios, centros comerciais, centros turísticos, centros de entretenimento etc.

A partir da literatura citada, depreende-se que as centralidades são classificadas de diversas maneiras. Com base em levantamento bibliográfico executado para a pesquisa, quatro denominações foram adotadas, com o intuito de auxiliar na compreensão e no levantamento das respectivas centralidades urbanas no sistema investigado:

- Centro ativo urbano/morfológico – região geograficamente mais acessível do assentamento;
- Subcentros – centralidades oriundas do fenômeno da polinuclearização, que reproduzem, em menor escala, atividades do centro tradicional;
- Centro tradicional – núcleo inicial do assentamento, região de forte apelo histórico e cultural, com abundantes atividades comerciais e de serviços;

- Centralidades turísticas – centros especializados voltados às atividades [predominantemente] turísticas.

Centralidade e Urbanização Turística

As características dos “lugares turísticos” presumem um conjunto de atividades, elementos simbólicos e convenções que os identifiquem em contraste com os não turísticos, uma vez que turistas projetam nesses lugares expectativas de uso e consumo singulares. Ademais, diferentemente de outras localidades, os lugares turísticos concatenam atividades e mecanismos de capitalização para os proprietários do solo e agentes do setor imobiliário, consistindo em objeto de consumo para os consumidores e se traduzindo como um marco de atuação do Estado (Vera *et al.*, 1997).

Sob a ótica do desenvolvimento urbano e capitalização das atividades de lazer, o processo de urbanização turística atinge uma estrutura organizacional de escala global, desconsiderando especificidades culturais e socioeconômicas. Para Mascarenhas (2004) enquanto aglomerações urbanas convencionais se consolidam com base na acumulação da produção de bens e manufaturados, as cidades turísticas são criadas especificamente como lugares de consumo de artigos, serviços de diversão, prazer, recreação e relaxamento, e não de necessidades básicas, tais como moradia, educação, trabalho etc.

O processo de urbanização turística se dá por meio da massificação e disseminação da prática turística. O uso lúdico de regiões litorâneas, por exemplo, implicou um conjunto de transformações espaciais, como a criação de novos acessos, saneamento básico e eletrificação de áreas até então pouco habitadas, muitas vezes com condições geomorfológicas desfavoráveis à urbanização (Martins, 2014). Pode-se inferir que, diferentemente do centro tradicional ou centro ativo/urbano, nas centralidades turísticas a acessibilidade preexistente não é necessariamente o principal atributo que as consolida, mas sim a paisagem.

As centralidades predominantemente voltadas para atividades turísticas podem ser classificadas como centralidades especializadas. De acordo com Correa (2004),

a especialização de algumas áreas da cidade surge do processo de coesão, ou seja, pelo movimento econômico que faz com que as atividades se localizem juntas, podendo, em algumas situações, serem complementares. Além disso, os planos diretores e leis de zoneamento contribuem para o fortalecimento de áreas especializadas no espaço urbano. Enquanto “não tendem a constituir uma forma espacial expressiva” (Correa, 2004, p. 58), os centros especializados devem apresentar, em certo grau, alguns aspectos configuracionais que caracterizem a centralidade, como, por exemplo, elevada acessibilidade. Centralidades turísticas, portanto, ainda que não surjam com alto grau de acessibilidade, apresentam massivos investimentos do Estado, de modo que se tornem locais “permeáveis” para que mantenham a lógica de consumo que as norteiam.

O processo de consolidação de uma centralidade turística, a partir de investimentos públicos e privados, faz com que se tornem regiões privilegiadas em relação à oferta de transporte, serviços e empregos. Em algumas situações, o desenvolvimento da centralidade turística leva a um incremento populacional e de atividades decorrentes do aumento da densidade e copresença. Conseqüentemente, ocorre a sobreposição de usos voltados às atividades turísticas e às atividades convencionais.

Procedimentos Metodológicos

Amparada pelos conceitos discutidos nos itens anteriores, a pesquisa se fundamenta na Teoria da Lógica Social do Espaço (Sintaxe Espacial) (Hillier e Hanson, 1984; Hillier, 1996; Holanda, 2002; Medeiros, 2013), ao assumir a cidade enquanto um sistema de interdependências, de modo que alterações em partes impactam no sistema como um todo. A estratégia permite a compreensão do processo de expansão urbana com base na avaliação das novas relações estabelecidas na medida em que o assentamento cresce, em um processo decorrente da urbanização turística. Deste modo, a abordagem fornece subsídios para o entendimento do fenômeno de deslocamento e expansão das centralidades urbanas, além de dar suporte ao debate acerca do fenômeno da polinuclearização em Itapema-Porto Belo.

No que diz respeito às modelagens configuracionais, mapas de representação linear do sistema urbano, produzidos no *software* de geoprocessamento QGIS, foram construídos elucidando quatro momentos da história das cidades (anos de 1940, 1960, 2004 e 2021). Para a identificação das manchas urbanas mais antigas foi utilizado acervo cartográfico e imagens de satélites disponíveis, além de informações relacionadas às preexistências urbanas encontradas em referencial bibliográfico. As manchas urbanas mais recentes (2004 e 2021) foram construídas com base nas imagens de satélite disponíveis na plataforma *Google Earth*.

As representações lineares foram posteriormente processadas por meio do plugin *Depthmap* (versão X_0.35), o que permitiu a geração de mapas axiais e de segmentos e a obtenção de diversas variáveis sintáticas, incluindo integração global/NAIN (medida de centralidade que avalia o grau de acessibilidade das vias diante das demais do sistema) e conectividade (que expressa o número médio de cruzamentos existentes nas vias). Segundo a Sintaxe do Espaço, as vias mais integradas conformam o centro morfológico e consistem nas áreas mais prováveis de coincidirem com os centros ativos urbanos, isto é, aqueles para onde convergem, em quantidade e diversidade, fluxos e usos distintos. Para a identificação das centralidades, os dados configuracionais foram confrontados com levantamento de uso do solo, tomando por base as denominadas *Áreas de Interesse* do *Google Maps* (2021), que correspondem às regiões de maior concentração de lojas, bares, restaurantes, escritórios etc.

Resultados e Discussão: Aspectos Configuracionais do Sistema Urbano Itapema-Porto Belo

O Processo de Expansão Urbana

Os municípios de Itapema e Porto Belo estão localizados na porção central do litoral catarinense, região litorânea com sítio geográfico mais recortado de todo o Estado, na qual intervenções antrópicas para consolidação urbana têm transformado a paisagem intensamente (Pinho e Reis, 2010). O sistema urbano se estabelece entre as

principais centralidades balneárias da rede urbana local: Balneário Camboriú e Florianópolis (capital do estado). Essa região consiste também no eixo mais urbanizado do território estadual, com presença de municípios conurbados, desenvolvendo-se linearmente ao longo da BR-101, em direção à costa.

As primeiras ocupações nas imediações de Porto Belo e Itapema datam do século XVIII. Inicialmente o território pertencia ao município Tijucas, que está localizado ao sul do assentamento, em área de planície distante do litoral. Porto Belo se emancipou em 1925, sendo elevada, portanto, à categoria de vila. Nesse período, Itapema constituía um distrito da cidade (sua emancipação ocorreu em 1962).

A primeira estrutura considerada urbana (Figura 2), entretanto, consolida-se apenas na década de 1930, dentro dos limites municipais de Porto Belo. Diferentemente de grande parte das cidades brasileiras, nas quais o primeiro núcleo se desenvolve nas adjacências da Igreja Matriz, em Porto Belo o núcleo fundacional, constituído por uma pequena grelha, está

localizado a cerca de 1km do templo religioso. A então denominada Colônia Nova Ericéia se desenvolveu distante da Igreja de Bom Jesus dos Aflitos devido às condições topográficas menos favoráveis. Segundo Kohl (1987), a aldeia de Garoupas, onde se localizava a matriz, não possuía espaço físico para expansão, permanecendo como um bairro da nova vila.

Até a década de 1950 a região apresentava baixos índices de crescimento urbano. As atividades de subsistência relacionadas à pesca eram predominantes ao longo da costa, enquanto mais adentro, nas planícies, o protagonismo estava na atividade agropecuária. Na década de 1960 surgiram os primeiros loteamentos originados do parcelamento das propriedades rurais, formando faixas perpendiculares ao mar, limítrofes ao rio Perequê e à BR-101 – em processo de construção até 1971. Observa-se, nesse período, um maior investimento em infraestrutura urbana e o aumento de residências unifamiliares já utilizadas para veraneio (Pinho e Reis, 2010).



Figura 2. Núcleo fundacional de Porto Belo, em 1938. O ponto amarelo indica a localização da Igreja Matriz do Bom Jesus dos Aflitos e as linhas em vermelho o primeiro traçado urbano. À direita, fotografia da Igreja Matriz (fonte: Neves, 2007, p. 32, com adaptações dos autores, 2022).

Com base na representação linear da expansão urbana demonstrada na Figura 3, é possível compreender que na década de 1960 o núcleo urbano de Itapema, apesar de ter iniciado seu processo de expansão, ainda constituía um sistema independente de Porto Belo. A conurbação só ocorre com a inauguração da BR-101, estrutura que impulsionou o processo de urbanização turística. Segundo Sugai (2002), a consolidação dessa rodovia foi fundamental para a integração em âmbito

regional e nacional, para o processo de conurbação e para o incremento do turismo no litoral catarinense.

Embora a inauguração da rodovia tenha sido indispensável para a melhoria da acessibilidade e o conseqüente crescimento dos índices populacionais e construtivos, é possível observar na mesma figura que a expansão urbana ocorreu ao longo do perímetro da orla, o que indica a paisagem

como o principal elemento estruturante do espaço urbano do sistema Itapema-Porto Belo. A justaposição da acessibilidade e de uma orla exuberante transformam definitivamente as condições naturais preexistentes;

características que fomentaram, todavia, um processo de expansão urbana predatória, com pouco apreço pela preservação do ecossistema e da paisagem natural.

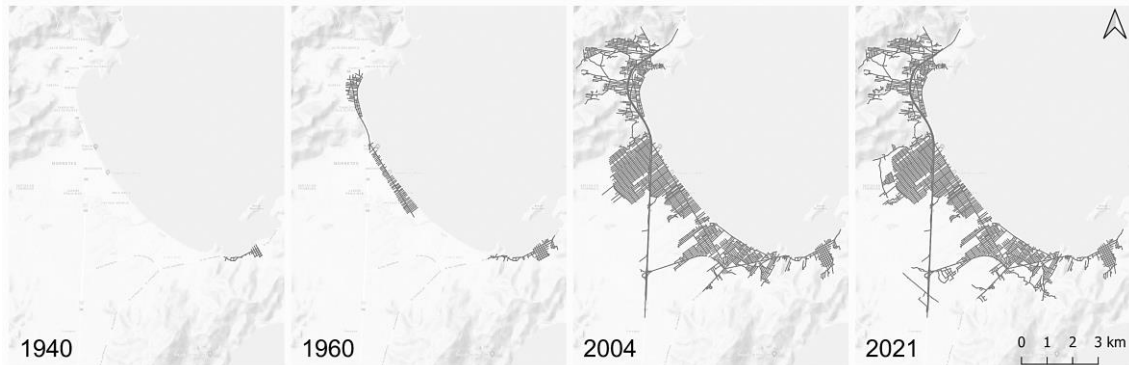


Figura 3. Expansão da mancha urbana de Porto Belo e Itapema entre os períodos de 1940 e 2021 (fonte: elaborado pelos autores a partir de imagens históricas – 1940 e 1960 – consultadas em Neves, 2007, e Google Earth, 2004, 2021 e 2022).

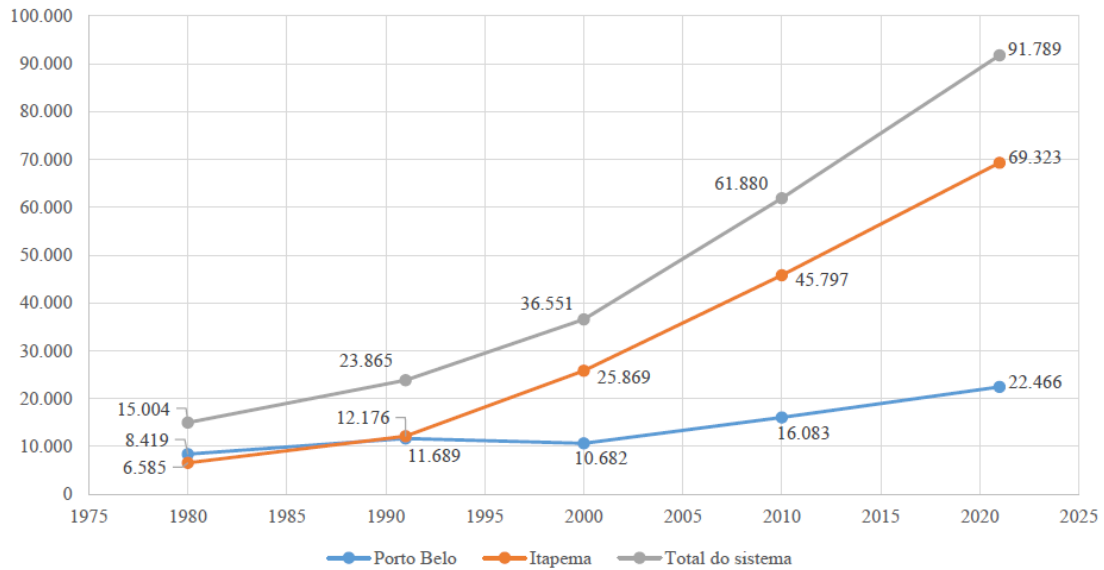
Com base na observação de imagens históricas (Figura 4), nota-se que a lógica de assentamento é regida, em um primeiro momento, pelo parcelamento do solo, em um segundo pelo surgimento das edificações e, por fim, pela consolidação da urbanização. Solà-Morales (1997) define esse tipo de urbanização como “marginal”, pois comumente ocorre fora da “legalidade”. No entanto, em Itapema e Porto Belo, a atuação de grupos imobiliários respaldados pelo Estado foi crucial para a ocupação do território.

O tecido urbano se expandiu substancialmente entre as décadas de 1960 a 2000, contudo permaneceu muito semelhante quando observados os mapas de 2004 a 2021 (Figura 3). Apesar de pouco ampliar em termos de área, o sistema Itapema-Porto Belo vivencia um processo vertiginoso de crescimento demográfico no início do século XXI, processo que está diretamente ligado à turistificação do território. De acordo com os dados presentes no Gráfico 1, a população do assentamento cresceu 151,12% entre 2000 e 2021, o que representa um dos maiores índices do Brasil.

Ao ser observada a Figura 4, é possível identificar uma intensa verticalização na imagem de 2010; uma notável mudança dos padrões de tipologia construtiva em relação às cenas anteriores (décadas de 1960 e 1980): de casas de veraneio e edifícios de dois pavimentos à predominância de prédios com mais de dez pavimentos. O processo de verticalização, que ocorre com uma grande permissibilidade do poder público no litoral catarinense, está relacionado ao intensivo aproveitamento da terra urbana, em que há uma explícita relação entre verticalização e adensamento (Somekh, 1997).

Primeiramente em Itapema e mais recentemente em Porto Belo, a verticalização ocorre, segundo Pinho e Reis (2010), sem obedecer a um plano diretor urbano de ocupação. As ruas e bairros, que são frutos de loteamentos promovidos para abrigar o novo contingente populacional e, principalmente, residências de veraneio, surgem de maneira dissociada da criação de infraestrutura viária, saneamento básico e abastecimento de água. A ininterrupta urbanização pode ser descrita como uma absoluta hegemonia sobre o entorno natural, debilitando sua própria fonte de renda: a paisagem.

Gráfico 1. Crescimento demográfico de Porto Belo e Itapema ao longo dos anos (fontes: Censos do IBGE de 1980, 1991, 2000, 2010 e Estimativa Populacional de 2021 – IBGE).



Obs. A população de Porto Belo diminuiu no Censo de 2000, pois o distrito de Bombinhas se emancipou em 1992, tornando-se um novo município.

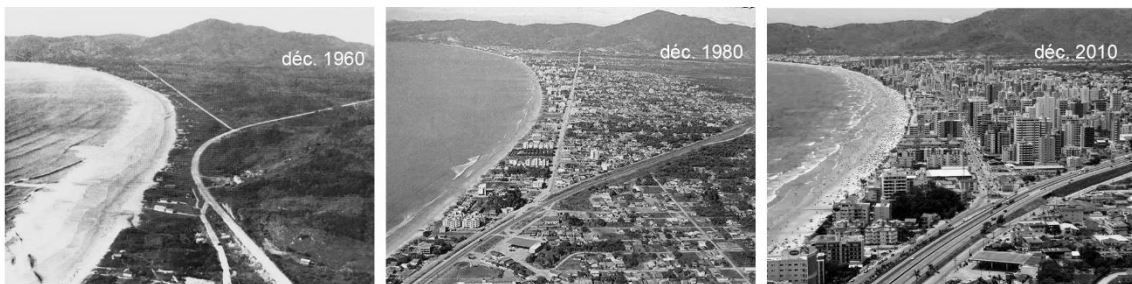


Figura 4. Evolução do crescimento urbano do sistema Itapema-Porto Belo (décadas de 1960, 1980 e 2010) (fonte: Reis, 2012, com adaptações dos autores).

Características Configuracionais Contemporâneas

Para o cenário de 2022, o sistema Itapema-Porto Belo (Figura 5) apresenta um tecido urbano contíguo, caracterizado pelo padrão em colcha de retalhos, estrutura comum em cidades brasileiras. Conforme afirma Medeiros (2013), o padrão é o que mais contribui para a construção de um espaço de fragmentação, condição morfológica que paulatinamente compromete qualidades da percepção e legibilidade espacial. O resultado é um tecido urbano menos acessível e permeável, o que agrava a segregação espacial e derivados, como o distanciamento entre pobres e ricos, a concentração de renda e outros aspectos socioeconômicos negativos.

Quanto aos seus cruzamentos, o sistema possui equilibradamente interseções em “X” e em “T”, podendo ser classificado como misto, com padrões irregulares e regulares recorrentes no tecido urbano. De acordo com esta classificação de Medeiros (2013), enquanto malhas regulares tendem a apresentar conexões em “X”, pois as vias se cruzam e há uma menor quantidade de eixos por área, nos sistemas com maior irregularidade predomina a estrutura em “T”.

Um agravante para a fragmentação do sistema Itapema-Porto Belo é a passagem da BR-101 “cruzando” o tecido urbano. A rodovia, apesar de conectar pontos importantes do sistema e da rede urbana litorânea, também funciona como uma barreira, constituindo fronteiras entre as partes do assentamento e mantendo

regiões isoladas no contexto urbano (Lynch, 1997), principalmente aquelas de baixa renda, mais distantes da costa.

A partir dessa estrutura macro, quatro características físico-espaciais se destacam atualmente no assentamento (Figura 5).

1) O núcleo fundacional em grelha: disposto em região de planície, está localizado na porção leste do sistema urbano, no município de Porto Belo. Apresenta estrutura composta por ruas ortogonais e quadras de aproximadamente 70x70m. Pode ser considerada uma região que pouco se modificou ao longo do tempo, devido aos limites impostos pelas condições geográficas (a orla marítima ao norte e as montanhas que a circunscvem). Em relação à tipologia construtiva é composta majoritariamente por edificações térreas. O conjunto apresenta baixa densidade construtiva, com casas ocupando parcialmente lotes nas áreas residenciais e totalmente os lotes no centro tradicional (próximo à orla). O conjunto edilício dialoga com a paisagem, o que tem fomentado o surgimento de estabelecimentos destinados às dinâmicas turísticas (cafés, restaurantes, casas de artesanato etc.).

2) Trechos de malha irregular (zona costeira): consistem nas primeiras ocupações urbanas do território (áreas próximas à Igreja Matriz de Porto Belo e ao centro de Itapema) ou se desenvolvem sobre regiões litorâneas de topografia acidentada. São, em geral, compostas por núcleos pesqueiros preexistentes, com permanência de alguns. Estas áreas articularam o território e viabilizaram a sua ocupação extensiva (Pinho e Reis, 2010). Estruturam-se ao longo de uma via linear principal, na qual desembocam ruas de caráter local – forma urbana conhecida como espinha de peixe (Reis, 2012). A tipologia construtiva é variada; há algumas

áreas que ainda preservam edificações térreas de características vernaculares pertencentes a moradores que ainda sobrevivem da pesca. No entanto, essas edificações paulatinamente têm sido substituídas por estruturas multifamiliares ou de alta renda, visto o alto valor paisagístico das suas localidades. No centro de Itapema (ao norte do assentamento), o processo de verticalização é intenso.

3) Trechos de malha irregular (áreas distantes da costa): a estrutura irregular é parte devido ao relevo acidentado e parte à informalidade (no que se refere à legislação). Nos assentamentos informais, as construções usualmente são construídas primeiro, e as ruas, quadras e blocos surgem ao longo do tempo. São áreas do tecido urbano com pouco valor imobiliário, seja pela distância da orla ou por se situarem em regiões de risco, como encostas suscetíveis a deslizamentos.

4) Loteamentos em grelha: constituem a maior porção do tecido urbano. São áreas originadas do antigo parcelamento de terras agrícolas (Reis, 2012). A ocupação e a expansão desses trechos foram impulsionadas pela urbanização turística – viabilizada pela inauguração da BR-101. Concentram a população de maior renda ao longo da orla e, quando adentram o território, as edificações tendem a pertencer à população de renda mais baixa. Em relação à tipologia construtiva, enquanto as áreas próximas ao mar possuem forte verticalização, muitas vezes superando edifícios com 20 ou 30 pavimentos, os bairros distantes da linha de água – principalmente aqueles à oeste da BR-101 – apresentam uma tipologia predominantemente composta por residências unifamiliares e edifícios de até quatro pavimentos. Nota-se, também, uma maior presença de população flutuante quanto mais próximo do mar, afirmando a vocação turística do litoral.

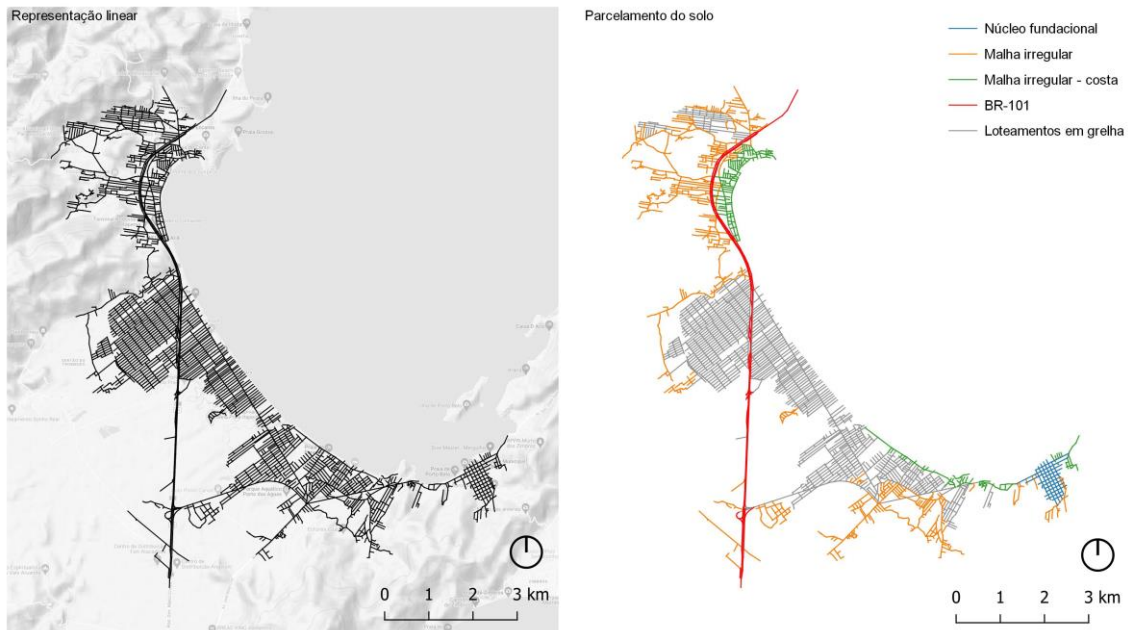


Figura 5. Representação linear do sistema Itapema-Porto Belo, à esquerda; parcelamentos predominantes de solo, à direita (fonte: elaborado pelos autores sobre base Google Earth, 2022).

Identificação das Centralidades Urbanas

As centralidades do sistema Itapema-Porto Belo foram identificadas a partir dos procedimentos analíticos da Sintaxe Espacial. O mapa axial para a variável integração global (Figura 6) indica que o centro ativo urbano/morfológico, correspondente aos eixos 10% mais integrados do assentamento como um todo, alcança valores de integração global entre 0,740 e 0,802, enquanto as regiões menos integradas (em azul escuro), ou seja, com pouca acessibilidade potencial em relação ao assentamento como um todo, atingem os níveis de 0,190 a 0,251. A linha axial de maior integração e conectividade, simultaneamente, é a Avenida Nereu Ramos

(valores de 0,802 e 116, respectivamente). O núcleo ativo urbano/morfológico do sistema compreende o trecho do cruzamento entre a BR-101 e a Avenida Nereu Ramos, disposto na porção central do tecido urbano e paralelamente à praia mais extensa do território, denominada Meia Praia.

O centro ativo urbano/morfológico, portanto, localiza-se em área privilegiada do tecido, visto que se configura ao longo da orla: apropria-se da paisagem marítima, além de possuir fácil deslocamento a partir da Avenida Nereu Ramos e pela BR-101. Quando considerado o parcelamento do solo, está completamente situado em regiões constituídas pelos loteamentos em grelha.

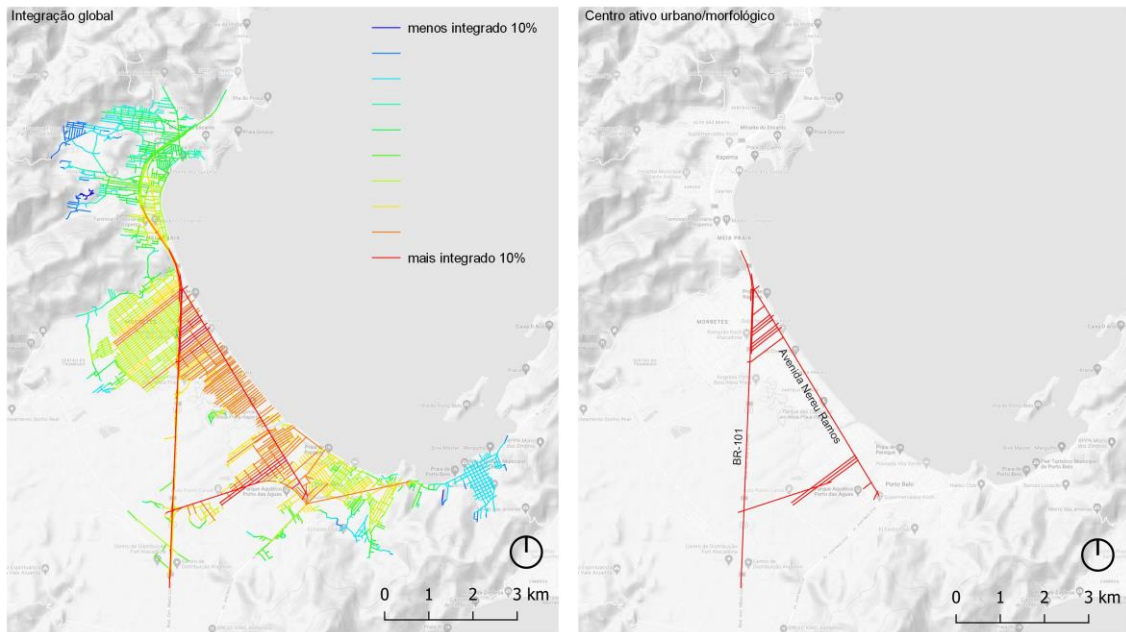


Figura 6. Mapa axial para a variável integração global, à esquerda, e o respectivo núcleo de integração/centro ativo urbano/morfológico, à direita (fonte: elaborado pelos autores sobre base Google Earth, 2022).

Quando levantadas as *Áreas de Interesse*, ou seja, regiões de intensa atividade comercial e de serviços, e confrontadas com o mapa de conectividade (Figura 7), é possível novamente observar o protagonismo da Avenida Nereu Ramos: é ali onde se concentra a maioria dos estabelecimentos comerciais do assentamento. Acredita-se que as razões para o desempenho se relacionam à linearidade do

eixo, à proximidade com a praia e por se tratar de uma via estruturante para o sistema. O cenário possivelmente viabilizou a criação de uma vasta rede comercial ao longo dos seus mais de 6km de comprimento: para referência, o único shopping center do sistema (Andorinha Shopping) encontra-se nessa avenida, muito próximo ao entroncamento com a BR-101.

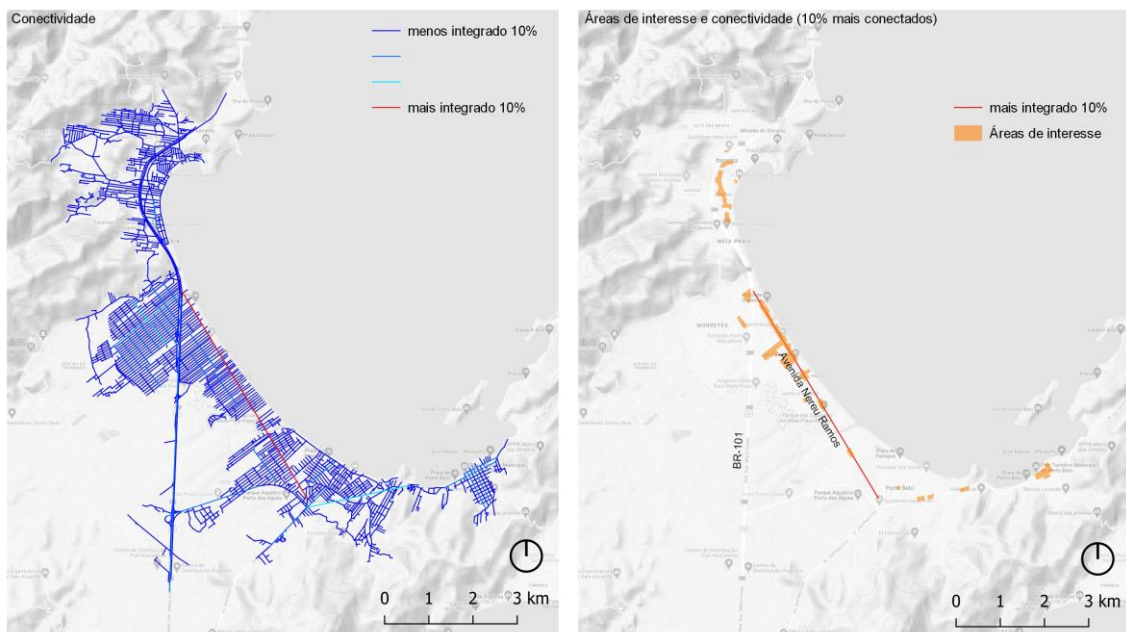


Figura 7. Mapa axial para a variável conectividade, à esquerda, e o respectivo núcleo centro ativo urbano/morfológico, à direita (fonte: elaborado pelos autores sobre base Google Earth, 2022).

Por outro lado, a primeira centralidade do sistema, o “centro tradicional”, localizado em Porto Belo, tem pouca acessibilidade em relação ao sistema como um todo, apresentando valores de integração global de 0,312 a 0,374. Apesar disso, por se tratar de uma área com forte apelo paisagístico e por ser uma das primeiras consolidadas, ainda permanece no centro tradicional grande parte dos edifícios institucionais, tais como a Prefeitura Municipal, a Câmara dos Vereadores e a Delegacia de Polícia.

A expansão da mancha urbana na região de Itapema fez com que o centro tradicional deixasse, paulatinamente, de ser o centro ativo urbano/morfológico do assentamento. O deslocamento do centro ativo urbano/morfológico, observado na Figura 8, ocasionou a perda de protagonismo do centro tradicional quanto à concentração de

atividades comerciais e de serviços. Dadas as condições de baixa integração e conectividade, pode-se inferir que os estabelecimentos institucionais, e mais recentemente a paisagem, venham a ser os maiores responsáveis pela conservação – e pelo incremento – de algumas atividades comerciais na região.

Além disso, na tentativa de mitigar os impactos da polinuclearização e a consequente “perda de centralidade”, o poder público tem investido no resgate e preservação do patrimônio material e imaterial do local, por meio do restauro de edificações históricas ou pela valorização dos elementos da paisagem. Projetos de qualificação urbana cresceram na última década: um dos exemplos é a inauguração do Pfer de Porto Belo, em 2011, tornando-se um dos principais pontos turísticos do centro tradicional.



Figura 8. Mapa axial para a variável integração global, à esquerda, e imagens das respectivas centralidades levantadas no sistema Itapema-Porto Belo (fonte: elaborado pelos autores sobre base Google Earth, 2022).

A sobreposição das *Áreas de Interesse* com o mapa de integração global evidencia o fenômeno de polinuclearização do sistema, ainda que seja considerado um assentamento de médio porte. Os aspectos históricos da expansão urbana e o alto índice especulativo da terra decorrente do processo de urbanização turística podem ser considerados os principais fatores para o surgimento de múltiplas centralidades urbanas.

Além do centro morfológico e tradicional, também é possível identificar dois subcentros no assentamento, indicados na Figura 9. O primeiro deles, denominado “Subcentro Itapema”, também se localiza na Avenida Nereu Ramos, porém na porção norte do tecido urbano. Nessa região, a avenida apresenta índices menores de integração global se comparados à centralidade morfológica, variando entre 0,620 e 0,668. No

entanto, quando analisados os valores das linhas do entorno, a avenida permanece como o eixo de maior integração. A conectividade na avenida também é superior às ruas próximas, com valor de 18.

Em relação aos usos, é possível observar uma elevada concentração de edifícios institucionais no Subcentro Itapema, incluindo a Câmara dos Vereadores, a Prefeitura Municipal e a Secretaria da Saúde, de forma similar ao que ocorre no centro tradicional de Porto Belo. Isso se dá uma vez que essa área compreende a região de urbanização mais antiga do município, onde a necessidade da criação de instituições públicas ocorreu após a emancipação da cidade. Em relação à rede de comércio e aos serviços, há estabelecimentos de pequeno, médio e grande porte,

O segundo subcentro (Figura 9), denominado “Subcentro Porto Belo”, está localizado entre o centro morfológico e o centro tradicional. É estruturado pela mesma avenida do centro

tradicional: Governador Celso Ramos, também principal ligação entre os dois municípios. Trata-se de uma centralidade ainda em formação. Quando levantados os usos nas *Áreas de Interesse*, observa-se a existência de estabelecimentos comerciais de grande porte, como lojas de departamento e mercado atacadista, o que denota uma predominância de atividades compatíveis com a escala do automóvel.

Em relação às medidas de integração global, o eixo que concentra as atividades comerciais apresenta valor de 0,697, enquanto a conectividade alcança 28 cruzamentos. Se comparado às demais linhas do assentamento, pode-se considerar que essa fração da Avenida Governador Celso Ramos possui elevada integração global, compondo o conjunto dos eixos 20% mais integrados de todo o sistema. No entanto, se comparado aos demais eixos do conjunto, apresenta baixa conectividade, ainda que seu valor seja superior ao do entorno.



Figura 9. Mapas de integração global e sobreposição com as *Áreas de Interesse*. “Subcentro Itapema”, à esquerda, e “Subcentro Porto Belo”, à direita (fonte: elaborado pelos autores sobre base Google Earth, 2022).

Considerações Finais

O presente artigo abordou a temática da urbanização turística e a associou aos principais conceitos de centralidade urbana. A partir da discussão desenvolvida, foi possível compreender que a acessibilidade de um determinado lugar somada à diversidade de

usos conforma características inerentes às centralidades, ainda que em maior ou menor grau. A paisagem, contudo, também pode ser um fator importante na atração de centralidades urbanas quando considerados os lugares que se urbanizam a partir de sua apropriação. Tal compreensão permite correlacionar o processo de urbanização turística e o fenômeno da polinuclearização no

sistema urbano Itapema-Porto Belo, situado em Santa Catarina.

Ao analisar o sistema escolhido para estudo de caso, é notória a compreensão do surgimento de múltiplas centralidades no assentamento; ainda que não tenha uma população residente tão expressiva, esse processo é derivado de um contexto urbano peculiar. Primeiramente, o sistema Itapema-Porto Belo está localizado no principal eixo de expansão urbana de Santa Catarina, entre os principais destinos turísticos do estado: Balneário Camboriú e Florianópolis; segundo, porque se encontra em uma área de fácil acesso, muito próximo à BR-101; terceiro que, associado a esses fatores, é incontestável que as características do ecossistema favorecem o surgimento de polo turístico na região. Não se pode desconsiderar, finalmente, a existência de uma legislação permissiva no que diz respeito à verticalização e ao adensamento urbano.

A criação de novas reservas de terra a partir da capitalização da paisagem é o principal instrumento ideológico para o espraiamento urbano que se intensificou a partir do final do século XX. O intenso e rentável *marketing* de promoção de Itapema e Porto Belo levaram a transformações disruptivas do território: o que antes se caracterizava por uma comunidade pesqueira e agrícola, de forte identidade cultural, hoje conforma um lugar que padece com a desterritorialização.

As análises desenvolvidas no artigo e os resultados alcançados permitem concluir que o sistema Itapema-Porto Belo apresenta crescimento predominantemente ao longo da costa, com pouca relação com a BR-101. Entretanto, Itapema apresenta uma situação geográfica mais favorável em relação à Porto Belo, o que se reflete em um maior desenvolvimento urbano. Este aspecto é comprovado com a construção e análise dos mapas da expansão da mancha urbana, que também permitiram identificar uma mudança no protagonismo das duas localidades: Porto Belo foi o principal município da região até meados do século XX, porém gradualmente perdeu importância, com Itapema assumindo a liderança em aspectos demográficos e econômicos, tão logo ocorreu a conurbação entre os municípios.

Em relação às centralidades urbanas levantadas, os valores obtidos por meio dos

procedimentos metodológicos da Teoria da Lógica Social do Espaço foram relevantes para a identificação do centro ativo urbano/morfológico e das respectivas vias que estruturam o sistema. A Avenida Nereu Ramos pode ser considerada o principal eixo viário; além de ser a mais extensa e integrada da modelagem; é, também, a que apresenta a maior concentração de comércio e serviços, o que pode ser elucidado pela alta concentração de *Áreas de Interesse* em sua contiguidade.

O centro tradicional de Porto Belo pode ser considerado a região mais afetada com a expansão urbana em termos de acessibilidade. O crescimento linear associado ao deslocamento do centro morfológico em direção à Itapema, somado a um relevo acidentado como um dos seus limitantes, fragmentaram essa estrutura dos demais eixos do tecido urbano, fazendo com que perdesse importância em termos econômicos. Seu fortalecimento e preservação, contudo, é essencial para mitigar os impactos da desterritorialização e a transformação monocultural, consequências de um desenvolvimento territorial que prioriza o lucro em detrimento do planejamento urbano e das políticas públicas de bem-estar social.

Referências

- Castells, M. (1983) *A questão urbana*. São Paulo: Paz e Terra.
- Correa, R. L. (2004) *O espaço urbano*. São Paulo: Ática.
- Hillier, B. (1996) *Space is the machine*. Londres: Cambridge University Press.
- Hillier, B.; Hanson, J. (1984) *The social logic of space*. Londres: Cambridge University Press.
- Holanda, F. (2002) *Espaço de exceção*. Brasília: EdUnB.
- Holanda, F. (2012) “Uma ponte para urbanidade”, *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, [s.l.], v. 5, p. 59-76.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2021) *Estimativas populacionais de 2021*. Rio de Janeiro: IBGE.
- Kohl, D. H. B. (1987) *Porto Belo: sua história e sua gente*. São José: Editora Canarinho.

- Krafta, R. (2014) *Notas de aula de morfologia urbana*. Porto Alegre: Editora da UFRGS.
- Lefebvre, H. (1999) *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG.
- Lynch, K. (1997) *A Imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes.
- Maas, W.; Rijs, J.; Vries, N. (eds.) MVRDV (2005) *Costa ibérica: upbeat to the leisure city*. Barcelona: Actar.
- Maricato, E. (1997) *Metrópole na periferia do capitalismo*. Petrópolis: Vozes.
- Martins, J. C. F. (2014) “Da urbanização turística à metropolização sazonal no Algarve Litoral 1960/2013”. Tese de Doutorado em Sociologia. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa.
- Mascarenhas, G. (2004) “Cenários contemporâneos da urbanização turística”, em *Seminário Internacional Visões Contemporâneas Turismo/Lazer e Revitalização*, 2, Rio de Janeiro. Anais... Rio de Janeiro: FAU/UFRJ.
- Medeiros, V. A. S. (2013) *Urbis brasiliae: o labirinto das cidades brasileiras*. Brasília: EdUnB.
- Neves, J. (2007) “Evolução do uso e da cobertura do solo no setor norte da península de Porto Belo (SC)” (1938-2000). Dissertação em Geografia. Florianópolis: Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina.
- Pinho, L.; Reis, A. F. (2010). “Estudo do processo de crescimento urbano-turístico de Itapema, no litoral catarinense”, em: *Relatório de Pesquisa*, Florianópolis: CNPQ/UFSC.
- Reis, A. F. (2012). *Ilha de Santa Catarina: permanências e transformações*. Florianópolis: Editora da UFSC.
- Rubio, M. V. (1986). “Turismo y territorio: ideas para una revisión crítica y constrictiva de las prácticas espaciales del turismo”, em: *Estudios Turísticos*, nº 90, p 47-57.
- Solà-Morales, M. (1997) *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Edicions UPC.
- Somekh, N. (1997). *A cidade vertical e o urbanismo modernizador*. São Paulo: Studio Nobel.
- Sugai, M. I. (2002). “Segregação silenciosa: investimentos públicos e distribuição sócio-espacial na Área Conurbada de Florianópolis”. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo. São Paulo: FAUUSP.
- Vera, J. F.; Palomeque, F. L.; Marchena, M. J.; Anión, S. (1997). *Análisis territorial del turismo*. Barcelona: Ariel Geografía.
- Villaça, F. (1998). *Espaço intraurbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel.
- Yázigi, E. (2001). *A alma do lugar: turismo, planejamento e cotidiano em litorais e montanhas*. São Paulo: Contexto.

Tradução do título, resumo e palavras-chave

Touristification, centrality and spatial configuration: an analysis in Itapema and Porto Belo-SC

Abstract. *The paper consists of a configurational analysis to understand the urban expansion associated with the phenomenon of polynuclearization in the Itapema-Porto Belo system, located on the coast of Santa Catarina/Brazil, which has witnessed demographic growth resulting from the intense touristification of the last decades. If, on the one hand, the landscape is the driving force of urbanization and economic development, on the other hand, it suffers from the effects of predatory tourism, real estate speculation and urban spreading. Under a morphological approach, it is intended to understand how urbanization, read through a configurational perspective and stimulated by touristification, affected the dynamics of the existing centralities in the settlement. For that, the centralities are evaluated at four levels: urban/morphological active center, traditional center, subcenters and specialized centers. The research is supported by the Theory of Social Logic of Space (Space Syntax), by assuming the city as a system of interdependencies, so that changes in parts will imply changes in the whole. The results obtained for the urban system, in its configurational reading, indicate the existence of a notorious phenomenon of polynuclearization in the Itapema-Porto Belo system, where centralities of different scales and configurations present specific and hierarchical functions in the urban fabric.*

Keywords: *Urban Centrality, Touristic Urbanization, Spatial Configuration, Space Syntax.*

*Editores responsáveis pela submissão: Danielly Aliprandi,
Antonio Leandro Crespo de Godoy, Vera Tangari.*

Licenciado sob uma licença Creative Commons.

