

SEGREGAÇÃO ESPACIAL E SEGREGAÇÃO SOCIAL: UM BREVE OLHAR SOBRE A CIDADE DE CRICIÚMA

SPACE SEGREGATION AND SOCIAL SEGREGATION: A BRIEF LOOK AT THE CITY OF CRICIÚMA

RESUMO

A ocupação territorial do atual município de Criciúma iniciou-se na década de 1880, com a chegada dos primeiros colonizadores. A descoberta do carvão mineral, no início do século XX, acelerou o processo de urbanização do município, a qual se consolida na segunda metade do século XX, com a diversificação econômica. Desde então, a segregação espacial e social apresenta-se na cidade, perpetuando-se até os dias atuais. Com o tema baseado na análise da segregação sócio-espacial e como ela desenvolve-se na cidade de Criciúma – SC, o artigo busca demonstrar como esse fenômeno urbano ocorre e quais suas causas e algumas de suas consequências no contexto histórico social do município que se desenvolveu através da extração carbonífera da região e, conseqüentemente, teve sua urbanização acelerada de forma irregular. Buscando uma metodologia quantitativa e qualitativa através de revisão bibliográfica de autores que tratam a questão urbana, procurou-se (re) discutir sobre as consequências atuais de todo o processo de urbanização pelo qual o município passou ao longo do século XX e o início do século XXI e vem transformando-se nos dias atuais. Ao comparar as áreas de risco ambiental da cidade, áreas ocupadas irregularmente, bairros construídos sobre rejeitos de carvão onde a classe mais baixa reside, com a qualidade de vida dos habitantes dos bairros nobres, centrais e verticalizados da cidade, a discrepância mostra-se visível. Utilizando bases cartográficas e de dados do Plano Diretor participativo (PDP), obtêm-se comparações significativas, entre alguns bairros, nos aspectos de renda e educação.

Palavras-chave: Segregação. Urbanização. Habitação. Criciúma. Carvão.

RESUMEN

La ocupación territorial del actual municipio de Criciúma se inició en la década de 1880 con la llegada de los primeros colonizadores. Con el descubrimiento del carbón mineral a principios del siglo XX, se acelera el proceso de urbanización del municipio, que se consolida en la segunda mitad del siglo XX con la diversificación económica. Desde entonces, la segregación espacial y social se presenta en la ciudad, y así se perpetúa hasta los días actuales. Con el tema basado en el análisis de la segregación socioespacial y cómo ocurre en la ciudad de Criciúma, el artículo busca demostrar cómo ocurre este fenómeno urbano y cuáles son sus causas y algunas de sus consecuencias en el contexto histórico social del municipio que se desarrolló a través de la extracción carbonífera de la región, y conseqüentemente tuvo su urbanización acelerada de forma irregular. Buscando una metodología cuantitativa y cualitativa a través de revisión bibliográfica de autores que tratan la cuestión urbana. Se buscó (re) discutir sobre las consecuencias actuales de todo el proceso de urbanización por el cual el municipio pasó a lo largo del siglo XX y el inicio del siglo XXI y viene transformándose en los días actuales. Al comparar las áreas de riesgo

José Gustavo Santos da Silva

Acadêmico da 6ª fase do curso de Licenciatura em Geografia da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC. E-mail: gustasantos92@gmail.com

Rafaela Brito Pereira

Acadêmica da 6ª fase do curso de Licenciatura em Geografia da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC. E-mail: rafaelabritop@gmail.com

Mario Ricardo Guadagnin

Professor MSc em Geografia. Disciplina de Geografia Urbana, 5ª fase do curso de Licenciatura em Geografia da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC. E-mail: mrg@unesc.net

ambiental de la ciudad, áreas ocupadas irregularmente, barrios construidos sobre desechos de carbón donde la clase más baja reside, con la calidad de vida de los habitantes de los barrios nobles, centrales y verticalizados de la ciudad, la discrepancia se muestra visible. Utilizando bases cartográficas y de datos del Plan Director participativo (PDP), se obtienen comparaciones significativas, entre algunos barrios, en los aspectos de renta y educación.

Palabras clave: Segregación. Urbanización. Vivienda. Criciúma. Carbón.

INTRODUÇÃO

Historicamente, a morfologia do espaço urbano brasileiro vem sendo construída seguindo a lógica do modo de produção capitalista (ROCHA, 2002), o qual entende o espaço como uma mercadoria. Nesse sentido, a produção do espaço urbano tem como principal objetivo a obtenção da maior lucratividade possível. Tal realidade se reflete na cidade de Criciúma – SC.

O artigo foi desenvolvido dentro da disciplina de Geografia Urbana para ressaltar dentro do curso de licenciatura em Geografia a questão urbana de Criciúma. O espaço urbano local desenvolveu-se historicamente seguindo o contexto de urbanização capitalista. Mediante a exploração de carvão na cidade, as vilas operárias formaram-se, iniciando uma segregação/separação entre operários e os senhores do carvão. Desde então, a questão habitacional é relevante para compreender a cidade atual. Após anos de exploração constante do solo pelas mineradoras, suas marcas são deixadas no espaço geográfico, retratadas e observadas a céu aberto com rejeitos de carvão espalhados pelos arredores da cidade. Nos resquícios da mineração, encontra-se grande parte da população mais pobre da cidade; as (auto)construções espalham-se com ou sem incentivo estatal.

A URBANIZAÇÃO

O espaço urbano atual se constitui de forma desigual, apresenta-se fragmentado e articulado (CORRÊA, 1995) em diversas formas. Assim, a morfologia do espaço urbano brasileiro é construída de forma histórica, e tem como base os modos de produção capitalista da sociedade e dos interesses dos grandes detentores do capital.

Rocha (2012, p. 7) aponta que, “no Brasil, o processo de urbanização segue a lógica do capitalismo mundial, com a consolidação da espacialidade urbana”, chegando a um percentual de 84,35% das pessoas morando em cidades (IBGE, 2010). Pode chegar a 2020 com 89,50% de sua população residindo em cidades, segundo estimativas da Organização das Nações Unidas (ONU-HABITAT, 2012 p. 173).

A urbanização de Criciúma acompanha a mesma forma de produção do espaço, contando atualmente com mais de 98,6%¹ de sua população residindo em meio urbano.

Acompanhando as minas de carvão, a cidade começa a ganhar as primeiras formas. Para que possa haver a exploração do carvão mineral na região, foram necessários mão de

¹ Cálculo feito pelos autores com base nos dados do Atlas Brasil, 2013. Disponível em: <http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/criciuma_sc#demografia>. Acesso em: 22 de julho de 2018

obra e incentivo estatal nos anos iniciais. Para Silva (2012 p. 23), “a produção do espaço urbano de Criciúma no período em estudos sofreu influência significativa do governo federal”, com ações para incentivar/viabilizar a extração do carvão para empresas de mineração que já se instalavam na região para início da exploração, Nascimento (2004, p. 355) complementa que “a atividade carbonífera, neste período, atraiu a atenção de grandes grupos econômicos nacionais, principalmente ligados a importação do carvão estrangeiro”.

A cidade torna-se polo de atração para empregos, onde milhares de pessoas vêm em busca de oportunidades. As mineradoras chegavam a pagar os melhores salários da região (SIZENANDO, 2011).

Mas o principal fator econômico que influenciava o crescimento desordenado era a abertura de minas em “qualquer afloramento, em cada encosta, em cada plano inclinado” (CAMPOS, 2001, p. 31 apud SIZENANDO, 2011, p. 43).

A abertura de minas era constante. Nascimento (2004, p. 57) afirma que, com “o crescimento da atividade carbonífera, foi estabelecido uma radical transformação na paisagem regional que foi cada vez mais tendo as marcas da extração do carvão”. Onde se abria uma mina, dezenas de trabalhadores migravam em busca de serviço, sendo eles do próprio município, trabalhadores desempregados de outras minas ou de outros municípios da região.

Deram início a atividade mineradora em 1920 a Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá (CBCA) e a Companhia Carbonífera Próspera (CCP). Conforme Nascimento (2004, p. 389), “Juntamente com as minas de carvão que abriram, as empresas construíram pequenas casas de madeira nas proximidades da mina, que eram depois alugadas ou cedidas aos operários mineiros”.

Concordantemente, Maricato, analisando um contexto brasileiro, comenta que:

Muitos industriais investiram em vilas habitacionais para seus operários, dando-lhes segurança de controle da mão-de-obra mais qualificada, uma vez que os trabalhadores ficavam sujeitos as normas estabelecidas pelos patrões quanto ao uso das moradias (1997, p. 34)

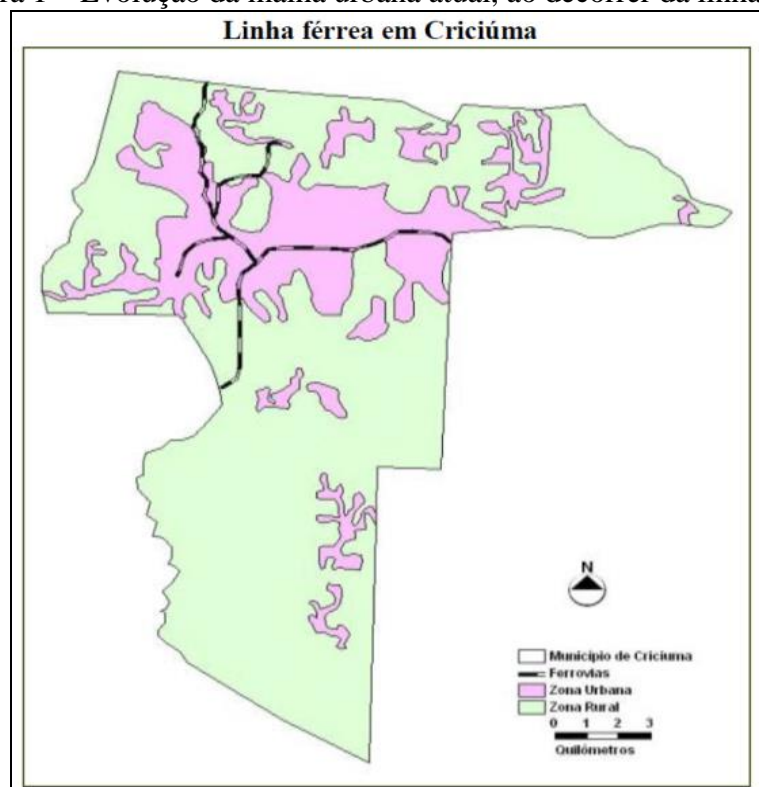
Nesse sentido, Maricato (1997) afirma que a elite brasileira importa da Europa a ideia modernista da casa higiênica, sendo essas exclusivamente para atender às funções necessárias para sobrevivência do trabalhador, neste sentido Gonçalves (2014, p. 3) vê a casa da vila operaria como o local que abrigaria todas as necessidades do trabalhador e afirma que “a casa serve para abrigar o corpo; mantê-lo abrigado em um lugar para dormir, comer, banhar-se, entre outras coisas” (GONÇALVES 2014, p. 3) para que no outro dia recome-se o trabalho.

As vilas operárias concentraram os trabalhadores perto das minas e aumentaram a produção, mas para escoar o produto era preciso um meio de transporte eficiente e rápido, a fim de que a grande produção não se esvaísse. Nesse sentido, outro fator que favoreceu a urbanização do município foi a estrada de ferro: “Como parte da atividade carbonífera que se instalou na localidade, construiu-se o ramal Tubarão-Criciúma da estrada de ferro Donna Thereza Christina” (NASCIMENTO, 2014, p. 389). Ainda na década 1920, a malha rodoviária não era desenvolvida, contando em sua grande maioria com estradas de chão dificultando o escoamento por rodovia, a solução encontrada foi a construção de uma ferroviária, que atenderia a produção e posteriormente a passageiros.

A atividade carbonífera em Criciúma impulsionou a construção do ramal da estrada de ferro Donna Thereza Christina (EFDTC), inaugurada em 1919 e que ligava as cidades de Tubarão a Araranguá, passando por Criciúma. A partir de 1923, a ferrovia passa a ser utilizada para o transporte de passageiros, mercadorias e carvão. A estação de passageiros construída no centro da cidade, contribuiu para o desenvolvimento do comércio das imediações (SIZENANDO, 2011, p. 50).

A ferrovia representava um grande fluxo de pessoas, mercadorias e capital, fator que impulsionou a urbanização das áreas adjacentes, (figura 1). A partir dos anos de 1960, a economia do município começa a se diversificar diante da decadência do carvão mineral.

Figura 1 – Evolução da malha urbana atual, ao decorrer da linha férrea



Fonte: Nascimento, 2001 (adaptado de Silva, 2012, p. 35).

Assim, indústrias do ramo têxtil, cerâmico e outras começam a ganhar mais espaço diante do cenário de fluxo de capital existente na cidade. A ferrovia é, então, deixada em segundo plano, e dá lugar a novas ruas e avenidas.

No traçado da ferrovia, a Avenida Centenário começa a ser construída, tornando-se, hoje, a principal via da cidade. Apesar dessa troca da principal economia da cidade, a mesma lógica continuou se aplicando.

Onde há grande fluxo de pessoas e mercadorias, a urbanização tende a se intensificar. Ainda na década de 1940, a população quase dobrou, passando de 27.000 para mais de 50.000 em 1950 (NASCIMENTO, 2004, p. 390).

Mas “Como na maioria das cidades brasileiras, no município de Criciúma, o crescimento espontâneo orientado por fatores econômicos e físicos e a falta de um planejamento territorial influenciaram a ocupação do território” (SIZENANDO, 2011, p. 54).

A expansão municipal acelera-se a partir dos anos 1970. Sendo esse período o segundo momento de ascensão do carvão nacional diante da crise do petróleo mundial nos anos 1970, isso cria uma demanda do carvão brasileiro que atrai mais pessoas para a região. Essa demanda expressiva do carvão ocorre até 1980, quando o carvão entra em crise na região carbonífera.

No decorrer dos anos de exploração do solo, a cidade concentra também os mais diversos ramos de serviços e indústrias, tornando-a polo da região do extremo sul catarinense nos mais variados serviços. Atualmente, conta com 211.369 mil habitantes (IBGE, 2017)², apresentando-se como uma cidade de porte médio. Assim, suas mazelas sociais demonstram-se de forma cada vez mais nítida.

Na organização atual do espaço urbano, “pode-se identificar em Criciúma uma morfologia, organização e divisão territorial da cidade a partir do comércio, serviços, áreas industriais e áreas rurais remanescentes da seguinte forma: área central e subcentros” (FELACIO, 2013, p. 40).

Um pequeno recorte da história da urbanização municipal ajudará a compreender as formas de segregação atuais existentes dentro do município de Criciúma.

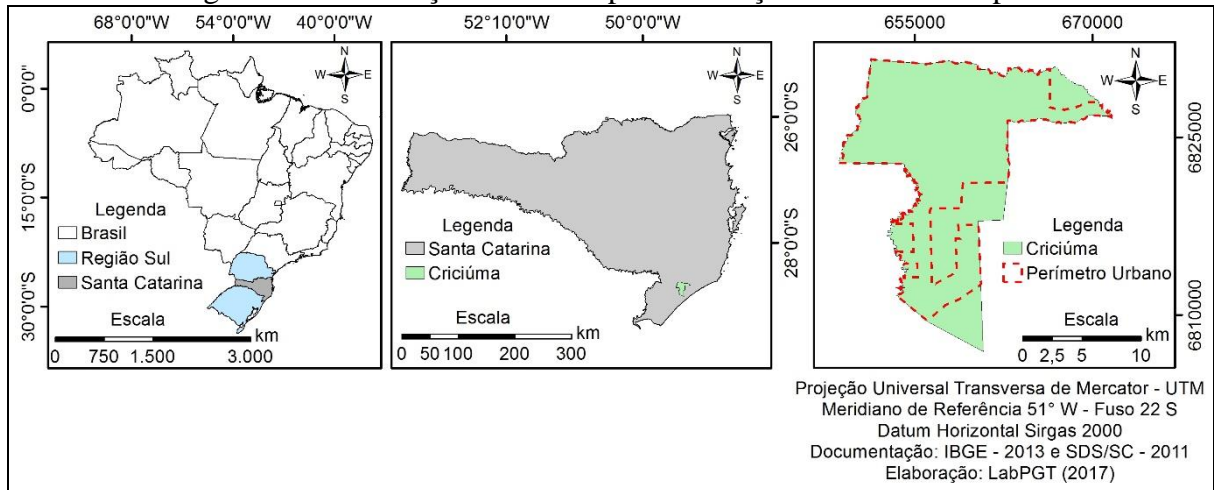
O ESPAÇO URBANO DA CIDADE

O município de Criciúma está localizado na Região Sul do Brasil, no estado de Santa Catarina, na mesorregião do Sul catarinense (Figura 2). Em uma saída de campo pelos bairros que são atendidos pelo sistema integrado de transporte urbano, analisaram-se os diferentes

² Este valor é da população estimada para 2017; de acordo com o último censo (2010) a população oficial seria de 192.308 mil habitantes.

tipos de moradias, pavimentações, tipo de transporte público, as instituições públicas de cada lugar, atrações, espaços públicos de lazer etc.

Figura 2 – Localização do município em relação ao estado e ao país



Fonte: Laboratório de Planejamento e Gestão Territorial da Universidade do Extremo Sul Catarinense, 2017.

Na medida em que Criciúma cresceu, materializou duas divisões básicas: a divisão territorial do trabalho, que é reflexo das atividades econômicas que a cidade concentra, e a divisão social ou segregação urbana, que reflete a divisão da população social em classes sociais (CÂMARA, 2004, p. 376).

Em suma, ocorrem dois tipos de segregação dentro de uma cidade, a espacial e a social, e essas estarão intimamente ligadas.

A segregação espacial se dará pela forma com que os lugares estão fragmentados na cidade, diferenças bruscas de paisagem, muros, prédios. Souza (2003) se refere a esse tema como segregação residencial e destaca que esse, por sua vez, é essencialmente um produto da cidade, principalmente as de grande porte.

Para Santos (2014, p. 78), “o espaço é resultado da ação dos homens sobre o próprio espaço”. Sendo assim, esse espaço segregado apresenta-se dentro dessa morfologia como ação resultante de anos de exploração do solo pelo próprio homem, que acaba construindo o espaço atual segregado, dividindo classes.

No mesmo seguimento, a segregação social indica como os grupos sociais se inter-relacionam no espaço da cidade. Para Souza (2003), a diferenciação dos espaços residenciais é resultado de vários fatores altamente problemáticos como o da pobreza, do racismo, da violência urbana, da degradação ambiental, dos transportes ineficientes. O autor ainda cita que a população reage de formas diferentes a esses problemas conforme a classe social (SOUZA, 2003, p.87).

Seguindo essa lógica, as classes mais abastadas concentram-se nos centros (geralmente em edifícios) longe das periferias (pobres) ou resguardam-se nos condomínios fechados com alta segurança nas periferias (ricas), afastando-se dos problemas sociais urbanos.

Em contrapartida, as populações de classes baixas se afastam dos locais onde o preço do solo urbano é muito alto, repulsaram-se para áreas onde tenham condições de pagar pelas moradias. Maricato (1997, p. 43) afirma que “o acesso à moradia está ligado ao seu preço, que, por sua vez, depende da sua localização”. Cria-se, assim, uma distinção social e espacial dentro da própria cidade. Clark (1982, p. 181) afirma que “Um dos traços mais característicos da cidade é o seu alto nível de diferenciação interna”.

A SEGREGAÇÃO DA CIDADE

Por ser reflexo social e fragmentado, o espaço urbano, especialmente o da cidade capitalista, é profundamente desigual. A desigualdade constitui-se em característica própria do espaço urbano capitalista (CORREA, 1995, p. 8).

Segundo Caldeira (2000), as diferenciações das moradias, distâncias entre grupos sociais, proximidade das áreas de risco ou até mesmo quando duas áreas distintas estão próximas, mas existe a separação por muros e alta tecnologia de segurança, estes exemplos são reflexões das segregações nas cidades.

Na cidade de Criciúma, o contraste visual não é perceptível como em São Paulo, onde a favela de Paraisópolis se choca com o bairro nobre do Morumbi, ou ainda como em Lima, no Peru, onde o muro de La Vergüenza separa pobres e ricos, mas o olhar entre bairros nos mostra padrões arquitetônicos diferenciados, sendo esses padrões a base da estrutura urbana de hoje (SPOSITO, 2001), deixando clara a renda das pessoas que ali residem.

Rodrigues ainda complementa que:

Espacialmente mudam as características da habitação. É suficiente observar qualquer cidade para verificar que há uma grande diferenciação entre características de moradias dos bairros, tamanho dos lotes das construções, da “conservação”, de acabamento das casas, as ruas – asfaltadas ou não -, a existência de iluminação, esgotos, etc. para se ter uma noção de segregação espacial. Ao mesmo tempo, há espaços na cidade com infraestrutura e outros sem. Há espaços densamente ocupados e outros com rarefação de ocupação. Amplos espaços servidos de infraestrutura e outros com grande densidade de ocupação, mas com rarefação de serviços (2003 p. 11).

Percebem-se os edifícios no centro da cidade, causando um grande aglomerado de áreas residenciais e comerciais. O padrão arquitetônico de verticalização repete-se na área

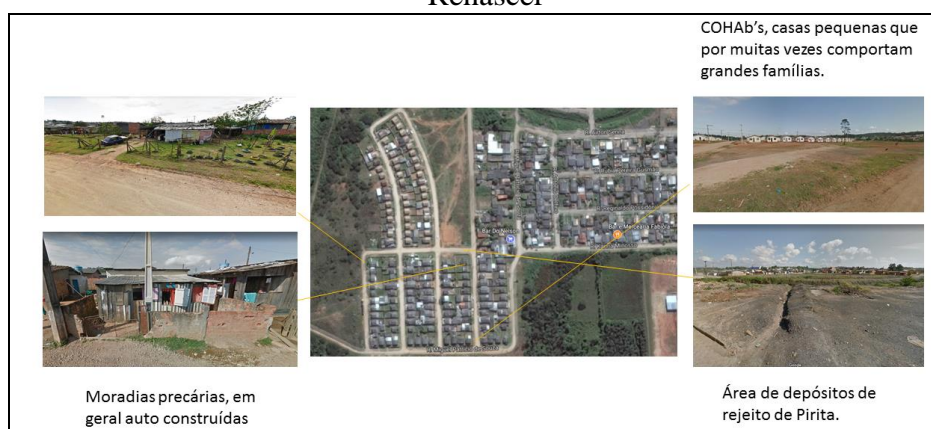
central, e nota-se que “Edifícios residenciais de mesma área, mesmos materiais de construção, mesmos acabamentos têm preços diferentes dependendo de onde se situam” (MARICATO, 1997, p.43).

Nota-se que a localização do solo urbano dentro da cidade capitalista tem preços diferentes, dependendo dos serviços que estão em torno da residência, porque, “Quando alguém compra uma casa, está comprando também as oportunidades de acesso aos serviços coletivos, equipamentos e infraestrutura. Está comprando a localização na cidade” (MARICATO, 1997, p. 43).

O solo urbano na área central de Criciúma é bem valorizado pela especulação imobiliária nesta área a arquitetura verticalizada se repete e o aglomerado de prédios é constante, aproveitando todos os espaços do solo urbano. Placas de venda/aluguel são observadas em todo canto a espera de inquilinos e compradores, em geral aluguéis e preços de compra muito elevados, dificultando o acesso de trabalhadores com renda baixa de alugar ou comprar casas na área central, ou até mesmo desfrutar dos serviços oferecidos pela esfera privada.

Nos bairros mais periféricos de classe baixa, a arquitetura também se repete. Além das casas de baixa estrutura (Figura 3) (em geral por estarem em cima de área mineirada com risco de desabamento), também a aglomeração é comum, aproveitando todo o espaço do terreno, as vezes com mais de uma casa por terreno. Em casas de catadores de materiais recicláveis é comum usar o espaço do terreno para fazer de depósito do material, e a triagem para a venda.

Figura 3 – Padrão arquitetônico, Cohabs de baixa estrutura e autoconstruções no bairro Renascer



Fonte: Google Maps, 2011. Imagens organizadas pelos autores.

Na cidade de Criciúma, as sobreposições de território são constantes. Caldeira (2000) cita que os espaços que seriam de lazer, consumo e trabalho – em teoria, públicos – são

excessivamente seguros com a justificativa do medo de crimes violentos. Também seriam exemplos de uma segregação mais recente encontrada nos centros urbanos modernos.

A diferenciação dentro do espaço urbano de uma mesma cidade é vista com um rápido olhar entre seus bairros. No exemplo de Criciúma, a Figura 4a demonstra casas à beira do trilho da ferrovia Donna Thereza Christina, e a figura 4b demonstra a verticalização da área central, áreas separadas por poucos quilômetros.

Figura 4 – Casas à beira do trilho, Bairro Paraiso (A), Verticalização no bairro Centro (B).



Fonte: Acervo dos autores, 2017.

Neste ponto, podemos novamente analisar a questão da especulação imobiliária. Por que essas pessoas não moram nos prédios do bairro Centro (Figura 4-B) ou nas casas de alto padrão do bairro Pio Correa?

A resposta em questão seria o capital, ou a capacidade dessas pessoas em pagar pelo uso do solo urbano, pois a “chamada crise habitacional está presente sempre que se considera a capacidade de pagar dos moradores” (RODRIGUES, 2003, p. 12). O solo urbano recebe sobre o mesmo um valor que pode variar de acordo com a utilização e localização.

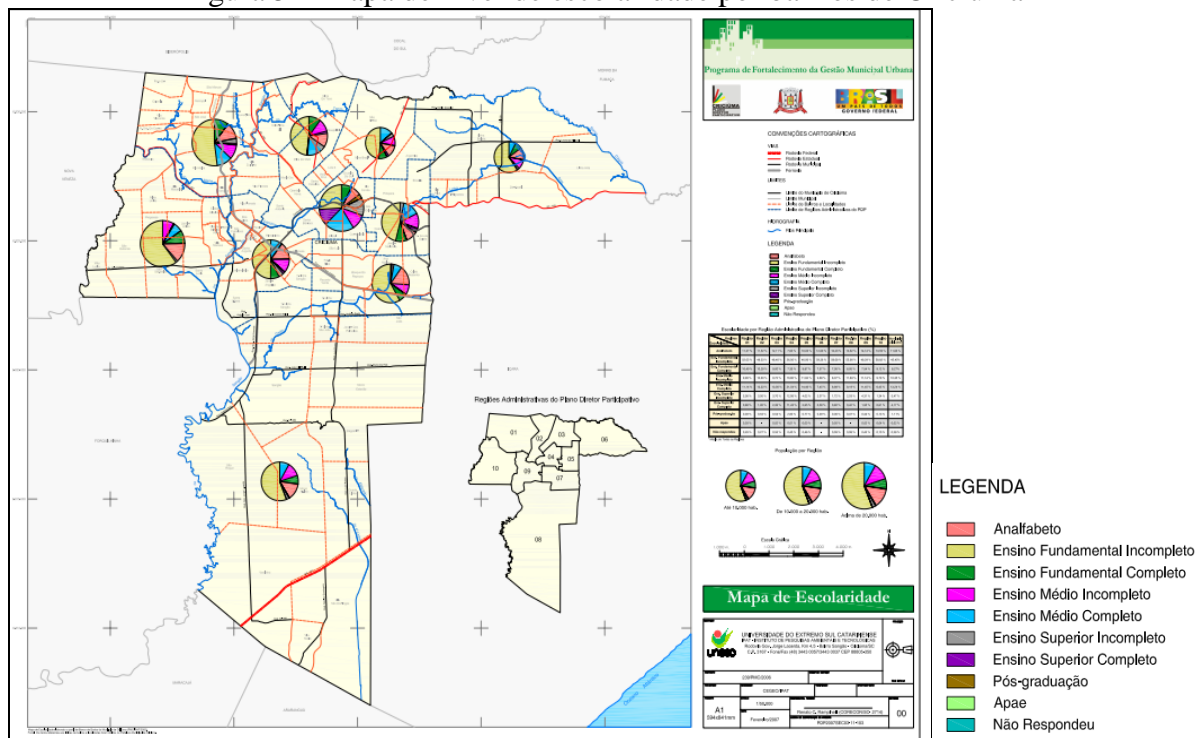
Os espaços urbanos nas áreas centrais são atrativos das classes mais ricas da sociedade, que podem arcar com preços altíssimos por moradias de alto padrão nos bairros mais nobres da cidade. Portanto, são em geral pessoas com maior nível de escolaridade e renda elevada.

RENDA E ESCOLARIDADE

Observa-se no mapa a seguir (Figura 5) que o ensino fundamental incompleto é o que mais se destaca nos gráficos, e esse, por sua vez, aumenta nos bairros mais afastados do centro e subcentros da cidade, por exemplo, a região administrativa 7, onde se localizam os

bairros Cristo Redentor e Renascer e outros. Esses apresentam os maiores índices de vulnerabilidade social dentro da cidade.

Figura 5 – Mapa de nível de escolaridade por bairros de Criciúma



A região administrativa 7 apresenta 58% de sua população com ensino fundamental incompleto, 13% de analfabetos e apenas 0,80% com ensino superior completo.

Enquanto isso, nos bairros centrais é onde se encontram a população de classes mais altas, por exemplo, a região administrativa 4, onde se localizam os bairros Centro, Pio Correa, Michel e outros que apresentam os menores indicadores para analfabetismo (7,6%), ensino fundamental incompleto (26%) e o maior para ensino superior completo (11,40%). Essa discrepância apresenta-se ainda quando comparada com outras regiões administrativas mais periféricas.

Os moradores desses bairros periféricos são, em geral, trabalhadores da construção civil, assalariados de grandes empresas da região, trabalhadores terceirizados etc. que, devido à baixa renda salarial, não podem pagar por moradias em condições mais adequadas, pois, “para quem conta com recursos limitados, a oferta de imóveis no mercado não é compatível com seus salários. Para quem conta com recursos limitados, a crise habitacional não é nova” (RODRIGUES, 2013 p. 12).

Essas discrepâncias de renda acabam criando uma força de repulsão dessas pessoas para os bairros mais afastados, ocupados na maioria das vezes de forma irregular, (auto) construindo suas moradias em áreas de proteção permanente (APPs) ou áreas de risco.

Alguns dos locais de construção são às margens dos trilhos da ferrovia, encostas de morros, margens de rios e áreas que eram destinadas à exploração do carvão ou ao antigo depósito de lixo da cidade, áreas essas degradadas ou em processo de recuperação ambiental. Esses cidadãos ali se localizam porque, como complementa Rodrigues:

De alguma maneira é preciso morar. No campo, na pequena cidade, na metrópole, morar como vestir, alimentar, é uma das necessidades básicas dos indivíduos. Historicamente mudam as características da habitação, no entanto é sempre preciso morar, pois não é possível viver sem ocupar espaço (2003, p. 11)

Segundo Gonçalves (2001), há dois espaços destinados à pobreza no município: as áreas cobertas por rejeitos de carvão e, paradoxalmente, as áreas de preservação ambiental (APAs).

Cita ainda que esse é claramente um “exemplo de crescimento urbano que não está associado a investimentos de infraestrutura e à oferta de serviços urbanos” (GONÇALVES, 2001, p. 95). As áreas apresentadas, além de servirem de depósito de rejeito de carvão por muitos anos, também eram utilizadas com o antigo lixão da cidade.

Desse modo, complementa Maricato:

Na ausência de alternativa habitacional regular a população apela para os seus próprios recursos e produz a moradia como pode. As consequências desse universo de construção, completamente desregulado, ignorado pelo Estado, são trágicas, dadas suas dimensões. A maior parte dos governos municipais e estaduais desistiram de responder pelo “poder de polícia” sobre o uso e a ocupação do solo. A ocupação predatória e irracional resultante dessa falta de controle é a principal causa de uma lista grande de males, inaceitáveis em pleno início do século XXI: enchentes, desmoronamentos, poluição hídrica, epidemias, etc. (apud TEIXEIRA 2009, p. 22).

Assim, observam-se nas fotos a seguir (Figura 6) algumas áreas de risco ocupadas irregularmente e a falta de infraestrutura nos bairros Cristo Redentor, Renascer e Boa Vista.

Figura 6 – Ocupação irregular e falta de infraestrutura nos bairros Cristo Redentor e Boa Vista em Criciúma

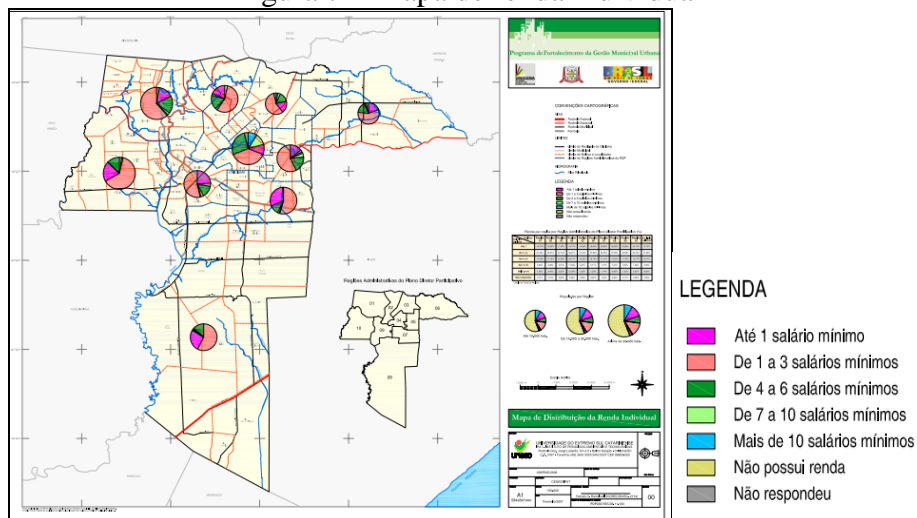


Fonte: Plano municipal de redução de riscos, IPAT, 2009 (adaptado de Felacio, 2013, p. 98).

Guadagnin (2001 apud GONÇALVES, 2001, p. 114) comenta que nesses mesmos bairros que passaram por anos de exploração pela indústria carbonífera acabam criando “um espaço para a construção de um território”. Assim, casas (auto) construídas ou doadas pela prefeitura espalham-se, criando ali um território demarcado pelas comunidades que ali vivem, as quais constroem e reconstróem o espaço habitado desses bairros. Isso vai ao encontro do que afirma Santos (2014, p. 71), quando afirma que a “produção do espaço é resultado da ação dos homens agindo sobre o próprio espaço por meio dos objetos, naturais e artificiais”.

Durante a construção do Plano Municipal de Redução de Riscos (PMRR), observou-se que as áreas de riscos mapeadas são as mesmas onde se localizam os bairros citados nas fotos acima e outros que apresentam os piores indicadores dentro do município. Em um breve olhar sobre o mapa da Figura 7, na região administrativa 10, nos bairros Progresso, Mina União, São Defende e outros, mais de 20% têm renda de até um salário mínimo, mais de 63% de 1 a 3 salários, e 12% de 4 a 6 salários.

Figura 7 – Mapa de renda individual



Fonte: Plano Diretor Participativo, 2007/ IPAT (adaptado pelos autores).

Ainda na região 4 vista anteriormente, onde se encontram os bairros Cristo Redentor e Renascer, mais de 80% dos moradores sobrevivem com renda de até 1 a 3 salários. Na região central, apresentam-se os mais elevados salários da cidade, com a população residente (23%) ganhando de 7 a mais de 10 salários mínimos, e apresenta a menor taxa de população que sobrevive com apenas um salário 10%.

As contradições entre os bairros são claras quando se observa a renda e a escolaridade, podendo-se ainda elencar outros fatores, como a abastecimento de água potável, a rede de esgoto, a coleta de lixo, os postos de saúde etc. Acaba que, dessa forma, o acesso aos serviços públicos prestados encontra-se nas áreas mais centrais.

Com isso, estabelece-se que determinados espaços da cidade possuem melhores condições de infraestrutura, como saneamento básico, coleta de lixo, segurança, escolas bem estruturadas, ruas asfaltadas etc.

A segregação vai estar ligada, portanto, ao uso e ao preço do solo urbano, determinado pelos agentes imobiliários e pelos demais agentes formadores do espaço urbano (CORRÊA, 1995).

Assim, complementa Carlos:

A segregação é a negação do urbano e da vida urbana. Seu fundamento é a existência da propriedade privada do solo urbano, que diferencia o acesso do cidadão a moradia, produzindo a fragmentação dos elementos da prática socioespacial urbana separando os lugares da vida, enquanto elementos autônomos: neste nível a existência da propriedade privada da terra realiza desigualdades que está na base do desenvolvimento da sociedade capitalista (apud ROCHA, 2012, p. 6).

Isso faz com que a população de classes sociais mais baixas resida em lugares afastados do centro, sem, muitas vezes, o fundamental acesso aos serviços públicos, tendo o seu direito à cidade negado, pelo Estado, e pelos demais agentes detentores do poder.

Harvey (2005, apud FELACIO, 2013, p. 80) comenta que o “direito à cidade não é só um direito de acesso ao que já existe, mas o direito de participar da construção e da reconstrução do tecido urbano de modo condizente com a necessidade das populações urbanas”.

Ainda, segundo Teixeira (2001 apud GOLÇALVES, 2001, p. 115), esses “bairros são fruto da concepção de cidade, de mundo, que os produtores da cidade, pertencentes à classe dominante, têm em relação à humanidade”. Essa segregação é fruto de um sistema de capital globalizado que, para satisfazer a seu apetite insaciável por lucros, usa e desusa do espaço a seu favor, portanto:

O capitalismo produz e reproduz o espaço amplamente marcado por desigualdades e desequilíbrios na sua produção que leva a estágios distintos de desenvolvimento social, econômico e político, estabelecendo dessa forma uma relação produtiva de forma heterogênea na cidade (FELACIO, 2013, p. 23).

Ainda Lefebvre complementa:

O capital impõe à cidade sua lógica centrada na produção e reprodução do espaço e das relações de produção do mesmo, no qual está organizada como lócus privilegiado do excedente econômico, do poder político e da festa cultural, a cidade se transforma também em produto do capital, segundo as mesmas leis econômicas que regem a produção. O espaço privilegiado da reprodução da sociedade fica, então, subordinado à lógica do capital (apud FELACIO, 2013 p. 69).

A cidade de Criciúma desenvolve-se dentro desse sistema desde o final do século XIX, tornando-se a cidade polo da região sul de Santa Catarina, e, hoje, ainda mantém as discrepâncias dentro de seu espaço urbano, facilmente visualizadas em um simples passeio de ônibus pelos bairros da cidade.

Perceber as discrepâncias e contrastes com um olhar crítico sobre as instituições que produzem e reproduzem o espaço urbano dentro da cidade salienta a segregação urbana que uma parcela significativa da população é refém.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Hoje, quando o trem passa cortando a cidade, os veículos e os pedestres param para ele e observam atentamente seus vagões carregados de carvão viajarem em direção a Capivari de Baixo – SC. Assim, os traços na urbanização atual da cidade deixados pela exploração de carvão mineral são observados com um simples olhar pelas janelas do ônibus do sistema integrado de transporte urbano. Sem nem descer, observamos as diferenciações na morfologia da cidade, suas distintas áreas (periféricas, centrais e sub centros), sua segregação social e espacial. Ou simplesmente sua segregação urbana.

Moradias à beira dos trilhos são comuns, áreas de grande risco para os moradores. Apesar de o trem atualmente passar poucas vezes por dia (se comparado aos anos de ouro do carvão, quando o fluxo era mais intenso), o perigo está presente.

Observam-se crianças e adultos realizando suas atividades, fadados, pela sua condição financeira, a não saírem da beira dos trilhos, condicionando-os a viver em constante vigilância. Também são observadas moradias em áreas degradadas pela exploração de carvão, ou em “recuperação” ambiental com rejeitos de Piritá, onde os chamados condomínios habitacionais (Cohabs) de baixa renda, são construídos por iniciativa estatal, para abrigar a

parcela mais carente da população, sem condições de adquirir moradia digna. Esses cidadãos são depositados em cima dos depósitos, como se fossem uma espécie de rejeito urbano, (re)negados pelo estado (que, naturalmente, cumpre seu papel de repressor e mantenedor de classes), pelos agentes detentores do capital que se apoderam da cidade, criando uma capitalcracia (CORRÊA, 2010) detentora do poder no meio urbano.

A imagem a seguir é observada no meio urbano da cidade, por vez autoexplicativa. É preciso que os trabalhadores sirvam de mão de obra barata para manter uma classe dominante no poder, as faces da urbe se mostram a cada passeio de ônibus por vez a questão pichada persiste, “com quantos pobres se faz um rico?”

Figura 8 – Pichação em antiga fábrica, bairro Próspera



Fonte: Acervo do autor, 2017.

Tentou-se aqui fazer um pequeno recorte da história de urbanização da cidade de Criciúma, o desenvolvimento perante um sistema capitalista de exploração, que, ao longo dos anos, explorou e degradou os recursos naturais presentes na cidade, formou e reformulou o espaço urbano, criando e recriando uma segregação espacial na morfologia da cidade – e social entre seus habitantes.

REFERÊNCIAS

- BRASIL, Atlas. **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil**. Brasil: 2013. Disponível em: <<http://www.atlasbrasil.org.br/2013/>>. Acesso em: 25 jun. 2017.
- CALDEIRA, Teresa P. do Rio. 2000. **Cidade de Muros: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo**. São Paulo: Editora 34/Edusp.
- CAMARA, Mauricio Ruiz. Mineração e crescimento urbano em Criciúma: contribuições para um debate. In: GOULARTI FILHO, Alcides (Org.). **Memória e cultura do carvão em Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2004. p. 375-382.
- CLARK, David. **Introdução à geografia urbana**. Tradução de Lúcia Helena de Oliveira Gerardi. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 3. ed. Rio de Janeiro: Ática, 1995.
- CORRÊA, Valcionir. **Globalização e crise: o sistema capitalcrático ultrapassa o limite da exploração do trabalho**. 2010. 457 f. Tese (Doutorado em Sociologia Política) – Curso de Ciência Política, Departamento de Sociologia e Ciência Política, Universidade Federal de

Santa Catarina, Florianópolis, 2010. Disponível em:

<<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/94322/277930.pdf?sequence=1>>.

Acesso em: 15 ago. 2017.

FELACIO, Rafael Matos. **A produção do espaço: segregação e diferenciação socioespacial na cidade de Criciúma – SC.** 2012. 163 f. Dissertações (Mestrado em Geografia) – Curso de Mestrado em Geografia, Centro de Ciências Naturais e Exatas Programa de Pós-graduação em Geografia e Geociências, Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2012.

Disponível em:

<http://w3.ufsm.br/ppggeo/images/dissertacoes/dissertacoes_2013/Dissertação Rafael Matos Felacio.pdf>. Acesso em: 29 jun. 2017.

GONÇALVES, Teresinha Maria. **Habitar. A casa como contingência da condição humana.**

Revista Invi, Santiago de Chile, v. 29, p.83-108, maio 2014. Disponível em:

<<http://www.revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/834/1138>>. Acesso em: 07 set. 2017.

GONÇALVES, Teresinha Maria. **Cidade e poética: um estudo de psicologia ambiental sobre o ambiente urbano.** Ijuí: Unijui, 2007.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios – 2010.** Rio de Janeiro: IBGE.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2017. **Cidades, Criciúma – 2017.** Rio de Janeiro: IBGE. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/criciuma/panorama>>. Acesso em 1 nov. 2017.

MARICATO, Erminia. **Habitação e cidade.** 5. ed. São Paulo: Atual, 1997.

NASCIMENTO, Dorval do. Agricultura e mineração na formação do espaço urbano de Criciúma. In: GOULARTI FILHO, Alcides (Org.). **Memória e cultura do carvão em Santa Catarina.** Florianópolis: Cidade Futura, 2004. p. 383-394.

NASCIMENTO, Dorval do. Ferrovias e Carvão: a ferrovia Tereza Cristina no sul do estado de Santa Catarina. In: GOULARTI FILHO, Alcides (Org.). **Memória e cultura do carvão em Santa Catarina.** Florianópolis: Cidade Futura, 2004. p. 355-364.

ONU-HABITAT. Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe 2012: Rumbo a una nueva transición urbana. 2012. **Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos,** Disponível em:

mirror.unhabitat.org/pms/getElectronicVersion.aspx?nr=3380&alt=1>. Acesso em: 28 jun. 2017.

ROCHA, Altemar Amaral. **A produção do espaço, segregação residencial e desigualdades sociais na morfologia urbana das cidades brasileiras. Anais do Simpósio Cidades Médias e Pequenas da Bahia 2012.** Disponível em:

<<http://periodicos.uesb.br/index.php/ascmpa/article/view/3653>>. Acesso em: 25 jun. 2017.

RODRIGUES, Arlete Moyses. **Moradia nas cidades brasileiras.** 5 ed. São Paulo: Ed.

Contexto, 1994. 72 p. (Coleção repensando a geografia)

SANTOS, Milton. **Metamorfose do estado habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia.** 6. ed. São Paulo: Edusp, 2014.

SILVA, Maria José Andrade da. **A produção do espaço urbano de Criciúma – SC e seus agentes de transformação.** 2012. 165 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Curso de Mestrado em Geografia, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Puc-sc, São Paulo, 2012. Disponível em: <<https://sapientia.pucsp.br/bitstream/handle/12304/1/Maria Jose Andrade da Silva.pdf>>. Acesso em: 25 jun. 2017

SILVA, Regina Celly Nogueira da; MACÊDO, Celênia de Souto. **Geografia Urbana: Pensando a Cidade e o Urbano.** Natal: do Autor, 2009.

SIZENANDO, Joélia Walter. **Mineração e espacialidade socioambiental: exploração carbonífera e ocupação territorial em Criciúma, Santa Catarina.** 2011. 73 f. Dissertação

(Mestrado em Ciências Ambientais) – Curso de Mestrado em Ciências Ambientais, Programa de Pós-graduação em Ciências Ambientais, Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma, 2011. Disponível em:

<<http://www.bib.unesc.net/biblioteca/sumario/000051/000051A0.pdf>>. Acesso em: 29 jun. 2017.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanização**. 13. ed. São Paulo: Contexto, 2002. 80 p. (Coleção repensando a geografia).

TEIXEIRA, Laércio Luiz. **A participação popular em políticas públicas municipais** – o caso do plano municipal de redução de riscos de Criciúma/SC. 2009. 48 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Curso de Bacharelado em Geografia, de Geografia, Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma, 2010. Disponível em:

<<http://www.bib.unesc.net/biblioteca/sumario/000040/00004095.pdf>>. Acesso em: 29 jun. 2017.