

David Sadowski

**INGLESES DO RIO VERMELHO: FORMA URBANA, ESPAÇOS
PÚBLICOS E NATUREZA**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PósARQ) da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do Grau de Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Orientadora: Profa. Dra. Adriana Marques Rossetto

Florianópolis
2017

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Sadowski, David

INGLESES DO RIO VERMELHO: FORMA URBANA, ESPAÇOS
PÚBLICOS E NATUREZA / David Sadowski ; orientador,
Adriana Marques Rossetto, 2017.
185 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de
Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós
Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Florianópolis,
2017.

Inclui referências.

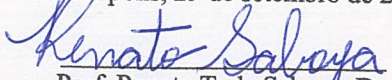
1. Arquitetura e Urbanismo. 2. crescimento
urbano, forma urbana, impactos ambientais, espaços
públicos. I. Rossetto, Adriana Marques. II.
Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de
Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

David Sadowski

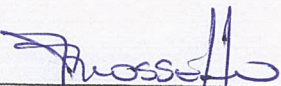
**INGLESES DO RIO VERMELHO: FORMA URBANA, ESPAÇOS
PÚBLICOS E NATUREZA**

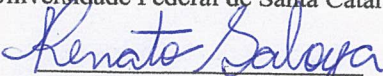
Esta Dissertação foi julgada adequada para obtenção do Título de “Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade”, e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

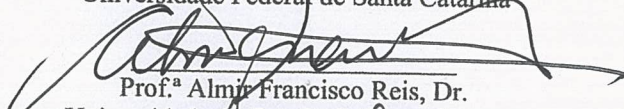
Florianópolis, 29 de setembro de 2017

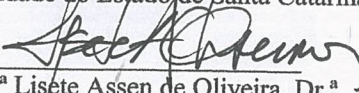

Prof. Renato T. de Saboya, Dr.
Coordenador do Curso

Banca Examinadora:


Prof.^a Adriana Marques Rossetto, Dr.^a
Orientadora
Universidade Federal de Santa Catarina


Prof. Renato T. de Saboya, Dr.
Universidade Federal de Santa Catarina


Prof.^a Almir Francisco Reis, Dr.
Universidade do Estado de Santa Catarina


Prof.^a Lisete Assen de Oliveira, Dr.^a
Universidade do Vale do Itajaí

Este trabalho é dedicado à minha família e à minha amada companheira Natasha Melian.

RESUMO

O Distrito de Ingleses, na Ilha de Santa Catarina, aponta para uma forte dinâmica de crescimento urbano, com aumento populacional acima das médias locais e crescente valorização turística, que provocaram intensas transformações socioespaciais. A premência de soluções que coloquem a natureza em primeiro plano, e que busquem um ambiente urbano local densamente utilizado, estabelece as preocupações chave desta pesquisa. Neste sentido, entendendo que é preciso conhecer para intervir, o presente trabalho fez uma análise da forma urbana de Ingleses, com preocupações específicas relativas ao seu crescimento recente, aos impactos ambientais decorrentes desse processo, e às implicações de sua forma atual na criação de espaços públicos qualificados. Para tanto, realiza uma necessária leitura das preexistências locais, nelas inclusas a natureza e as formas de ocupação decorrentes da colonização do território, verificando os limites e possibilidades por elas colocadas. Ainda, estabelece uma necessária reflexão acerca do planejamento e da preservação ambiental em meio urbano. Fortemente condicionada pelas formas de suas preexistências, a forma urbana resultante compõe-se de espaços públicos que se apropriam dos antigos lotes coloniais, estruturando-se nas resilientes estradas gerais, palco das maiores vivências do bairro. Já existentes no período colonial especialmente em função das práticas agrícolas e extrativistas, os conflitos ambientais ampliam-se e diversificam-se, apresentando efeitos que podem ir além de seus impactos imediatos.

Palavras-chave: crescimento urbano, forma urbana, impactos ambientais, espaços públicos, planejamento

ABSTRACT

The District of Ingleses, at the Island of Santa Catarina, presents a strong dynamic of urban growth, with a population increase higher than the local averages and an enhance on the tourist value, which led to intense socio-spatial transformations. The urge for solutions that set nature in the foreground, and that seek a densely used local urban environment, establishes the key concerns of this research. In this sense, understanding that it is necessary to be acknowledge in order to intervene, this paper performed a urban form analysis of the District of Ingleses, with specific concerns regarding to its recent growth, the environmental impacts resulting from this process, and the implications of its current form in the creation of qualified public spaces. Thus, it performed a necessary analysis of local preexistences, including the nature and forms of occupation resulting from the colonization of the territory, verifying the limits and possibilities posed by them. Also, it establishes a necessary reflection regarding to the planning and the environmental preservation in an urban environment. Strongly conditioned by the forms of its pre-existence, the resulting urban form is made up of public spaces that take possession of the old colonial lots, structuring themselves in the resilient general roads, stage of the greater experiences of the neighborhood. Already existing in the colonial period, especially because of agricultural and extractivist practices, environmental conflicts widen and diversify, with effects that can go beyond their immediate impacts.

Keywords: urban growth, urban form, environmental impacts, public spaces, planning

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Formas de crescimento urbano na Espanha, segundo Solá-Morales	36
Figura 2: Principais ecossistemas da Ilha de Santa Catarina: -dunas da Praia dos Ingleses; 2- Floresta Ombrófila nos costões do Sambaqui, em primeiro plano, e maciço central, ao fundo; 3- mangue da Reserva dos Carijós;4- Floresta de Restinga na Lagoa da Conceição.	55
Figura 3: esquema da distribuição das principais estruturas naturais na Ilha de Santa Catarina.	56
Figura 4: Ilha de Santa Catarina com destaque para o Distrito de Ingleses.	58
Figura 5: o Distrito de Ingleses, seus limitantes e divisão interna.	59
Figura 6: destaque, em primeiro plano, para o Morro dos Ingleses, dunas do Santinho e Ingleses-Moçambique, e ao fundo, Maciço Central.....	61
Figura 7: esquema geomorfológico do Distrito de Ingleses.	62
Figura 8: esquema de declividade do Distrito de Ingleses.	63
Figura 9: hidrografia no Distrito de Ingleses: à esquerda, o Arroio Capivari desemboca no oceano; à direita, destaque para a Lagoa do Jacaré e o mar do Santinho.	65
Figura 10: esquema hidrográfico do Distrito de Ingleses.	66
Figura 11: Vegetação no Distrito de Ingleses: acima, Mata Atlântica no Maciço Central; abaixo, restinga do Capivari, em porção limítrofe às dunas	68
Figura 12: esquema com a vegetação original do Distrito de Ingleses..	69
Figura 13: núcleo precursor de Ingleses em meados dos anos de 1950.	78
Figura 14: mapa esquemática da ocupação colonial em Ingleses e a divisão dos lugares.....	80
Figura 15: fotografia aérea de 1957 do Distrito de Ingleses: fase colonial de ocupação através da apropriação do espaço natural para a utilização agrícola e pesqueira.....	83
Figura 16: mapa esquemático da ocupação colonial no Distrito de Ingleses e sua relação com as estruturas naturais.	84
Figura 17: evolução populacional e taxa de crescimento em Florianópolis.	86
Figura 18: esquema da mancha urbana atual da Ilha de Santa Catarina.....	89
Figura 19: fotografia aérea de 1977 do Distrito de Ingleses: evidencia as primeiras transformações marcadas pela acessibilidade terrestre e as bases da descoberta turística, com ocupações ao longo das estradas e próximas ao mar.	99

Figura 20: fotografia aérea de 1994 do Distrito de Ingleses: percebem-se intensas modificações no uso da terra sobre o parcelamento agrícola, no adensamento ao longo das estradas gerais e no crescimento de Ingleses Norte, através de uma nova ordem formal.....	100
Figura 21: fotografia aérea de 2002 do Distrito de Ingleses: representa o evidente crescimento de edificações sobre os arruamentos já consolidados, especialmente na porção sul do distrito.....	101
Figura 22: fotografia aérea de 2012 do Distrito de Ingleses: representa a manutenção do evidente crescimento de edificações sobre os arruamentos já consolidados, especialmente na porção sul e norte do distrito.....	102
Figura 23: esquema da mancha urbana em Ingleses, com distinção para o crescimento ao longo do tempo.	103
Figura 24: estradas gerais em Ingleses. Da esquerda para a direita: Est. Intendente J. N. V.; João G. S.; Rod Graciliano M. G.	104
Figura 25: esquema do Distrito de Ingleses e suas estradas gerais.	105
Figura 26: esquema da ocupação colonial e mancha urbana atual em Ingleses, com distinção para os tipos de parcelamento.....	107
Figura 27: o parcelamento simples e a mancha urbana atual no Capivari.	109
Figura 28: Planície do Capivari, em Ingleses.....	110
Figura 29: o parcelamento simples, a ocupação colonial e a mancha urbana atual em Ingleses norte.....	112
Figura 30: o parcelamento simples, a ocupação colonial e a mancha urbana atual ao longo da Dom João Becker: 1- comunidade Angra dos Reis; 2- assentamento ancorado da Rua Ruth Pereira; 3- assentamento sobre os dois avanços de restinga; 4- assentamento ancorado na Rua dos Tubarões	115
Figura 31: vista da orla de Ingleses.....	116
Figura 32: destaque para a Praia do Santinho.	117
Figura 33: o parcelamento simples, a ocupação colonial e a mancha urbana atual no Santinho.....	118
Figura 34: o parcelamento ordenado, a ocupação colonial e a mancha urbana atual nos domínios do Projeto Costa Norte.....	120
Figura 35: Ingleses norte: em primeiro plano, os domínios do Projeto Costa Norte.....	121
Figura 36: a expansão do núcleo original do Distrito de Ingleses.	122
Figura 37: vista atual do núcleo original de Ingleses.....	122
Figura 38: o centrinho de Ingleses e sua mancha urbana.	123
Figura 39: Plano dos Balneários original.	126
Figura 40: Plano dos Balneários antes da aprovação do do novo Plano. Evidenciam-se alterações pontuais: na APL situada na chegada	

do distrito e acima da SC-403; nas dunas do setor norte; na área rural do Capivari.....	127
Figura 41: novo Plano Diretor para o Distrito de Ingleses.....	130
Figura 42: o Distrito de Ingleses e o mapa de linhas axiais locais.....	134
Figura 43: o mapa de integração local do Distrito de Ingleses.....	135
Figura 44: vista a partir da Rodovia João Gualberto Soares, no Capivari.....	136
Figura 45: vistas aéreas da Rodovia SC-403.....	137
Figura 46: vista do "centrinho" de Ingleses.....	137
Figura 47: vista da Rua Dom João Becker.....	138
Figura 48: vista do largo do núcleo fundador de Ingleses.....	139
Figura 49: vista de rua típica decorrente do sobreparcelamento no Capivari.....	139
Figura 50: vista de rua perpendicular às Gaivotas e típica dos domínios do Costa Norte.....	140
Figura 51: o mapa dos usos edífícios no Distrito de Ingleses.....	143
Figura 52: orla norte de Ingleses em dia típico de verão.....	146
Figura 53: orla central e sul de Ingleses em dia típico de verão.....	146
Figura 54: centrinho de Ingleses ao entardecer em dia de verão.....	146
Figura 55: vista aérea da urbanização em Costa Norte. Maciços encobertos ao fundo e destaque para ocupação sobre as dunas.....	155
Figura 56: vista do crescimento urbano no Capivari, com detalhe da ocupação sobre as dunas.....	158
Figura 57: vista do crescimento urbano no Capivari, com detalhe, à direita, para o avanço em direção à restinga, e, à esquerda, para o avanço em direção à Mata Atlântica regenerada.....	158
Figura 58: vista da planície norte de Ingleses, com destaque para ocupação das dunas frontais e margens do Rio Capivari.....	160
Figura 59: ocupação típica da comunidade Vila do Arvoredo.....	162
Figura 60: orla de Ingleses em 1976 e 1994, respectivamente. Destaque para o recuo orla.....	162
Figura 61: vista do crescimento urbano no Santinho, com destaque para as pressões no entorno da Lagoa do Jacaré e em direção às dunas dos Ingleses.....	165
Figura 62: vista da porção sul da Praia do Santinho, com destaque para o Resort Costão do Santinho.....	165
Figura 63: vista aérea da ocupação atual em parte dos domínios do núcleo precursor.....	166
Figura 64: Esquemas da ocupação colonial e mancha urbana em Ingleses. No primeiro mapa, à esquerda, a ocupação é complementada pela natureza original do distrito; No segundo, à direita, pela natureza hoje existente.....	167

Figura 65: a simulação da integração local em Ingleses considerando o Parque Linear do Capivari.	172
Figura 66: reflexões de como conciliar conservação com apropriação do meio ambiente.	174

SUMÁRIO

Introdução	17
Perguntas de pesquisa	21
Objetivos Gerais	21
1. Premissas conceituais	23
1.1. Cidade e Natureza	23
1.2. Forma Urbana, Espaços Públicos e Sociedade.....	27
1.2.1. Processos de Crescimento da Forma Urbana	35
1.2.2. A Sintaxe Espacial e a Forma Urbana.....	38
Axialidade	41
Convexidade.....	42
Atividades e Uso do Solo	44
Método	47
Procedimentos Metodológicos	49
2. Preexistências no Distrito de ingleses	53
2.1. A natureza na ilha de Santa Catarina.....	53
2.2. O distrito de ingleses e sua natureza	57
2.2.1. Geomorfologia	60
2.2.2. Rede Hidrográfica	64
2.2.3. Vegetação de Restinga	67
2.2.4. Vegetação de Restinga	68
2.3. A ocupação colonial na ilha de santa catarina.....	70
2.4. O espaço açoriano em florianópolis e suas repercussões	72
2.5. O distrito de ingleses e o espaço açoriano.....	77
3. Ingleses: desenvolvimento urbano-turístico	85
3.1. O crescimento urbano-turístico em florianópolis	85
3.2. Especificidades da configuração espacial no interior da ilha	90
3.3. O plano diretor dos balneários	92
3.4. O novo plano diretor	94
3.5. Processo de crescimento e configuração espacial em ingleses... 96	
3.5.1. Os caminhos e as vias aquáticas: permanências e transformações.....	104
3.5.2. O parcelamento simples das propriedades coloniais no Distrito de Ingleses	108
3.5.3. Novas lógicas formais: o caso do Projeto Costa Norte	118
3.5.4. O núcleo original de Ingleses	121
3.5.5. O novo centrinho de Ingleses	122
3.6. O plano diretor dos balneários e o distrito de ingleses	124

3.7.	O novo plano diretor e o distrito de ingleses	128
4.	Ingleses: forma urbana, espaços públicos e natureza.....	131
4.1.	Os espaços públicos formados em ingleses e sua utilização.....	131
4.1.1.	A integração global e a forma urbana.....	131
4.1.2.	Atributos locais da forma urbana.....	136
4.1.3.	A forma urbana e os usos do solo.....	141
4.1.4.	A real apropriação dos espaços públicos	144
4.2.	Os planos de ocupação para o interior da ilha e os espaços públicos.....	147
4.3.	Os impactos ambientais na ilha de santa catarina.....	148
4.4.	Os planos diretores e a legislação ambiental	152
4.5.	Os impactos ambientais no distrito de ingleses	153
4.5.1.	Os impactos ambientais do parcelamento ordenado em Ingleses	154
4.5.2.	Os impactos ambientais do parcelamento simples em Ingleses	156
4.6.	conciliando conservação com apropriação do meio	169
	Considerações finais.....	175
	Referências bibliográficas.....	179

INTRODUÇÃO

Alvo de um processo de colonização litorânea -determinada inicialmente em feitorizar riquezas fáceis e quase ao alcance das mãos-, os primeiros núcleos de povoamento brasileiros devem sua gênese ao contato direto com o mar. Receosos de que incursões ao interior do território representassem o esvaziamento do litoral, diversas dificuldades eram impostas pelos conquistadores aos que quisessem se desgarrar do espaço costeiro: estipula-se, por exemplo, no governo de Tomé de Sá, que “*pela terra firme adentro não vá tratar pessoa alguma sem licença especial do governador ou do provedor-mor da fazenda real*”, tudo isso sem prejuízos e inconvenientes, sob pena de pagar multa e de ser “açoutado” (HOLANDA,2004).

Passados mais de cinco séculos desde o descobrimento, e não mais havendo o controle rígido de outrora, mais da metade da população de nosso país ainda habita espaços imediatamente contíguos a costa. O fascínio exercido pelas belas praias de nosso litoral resultou na criação de inúmeros balneários, organizados em extensas faixas urbanizadas. Marcadas por avassaladoras modificações de seus diferentes locais, o rápido e intenso crescimento por que passaram as cidades brasileiras provocam enormes alterações às estruturas naturais e demais preexistências, assim como dele resultam espaços públicos e coletivos de qualidade duvidosa.

Capital do Estado de Santa Catarina e um dos principais destinos turísticos costeiros do Brasil, Florianópolis inevitavelmente incorpora tal lógica de crescimento. Situada a meio caminho entre o Rio de Janeiro e a Foz do Rio da Prata, Floripa sempre gozou de posição estrategicamente privilegiada. É, todavia, o desenvolvimento urbano e turístico, observado sobretudo a partir da segunda metade do século passado, que opera as maiores modificações locais (NOPEs, 2000).

Impulsionada por um ímpeto progressista, grandes rodovias integram Florianópolis à rede urbana catarinense e articulam seus diversos núcleos internos de ocupação, historicamente esparsos graças à particular geomorfologia da ilha. A chegada de importantes equipamentos públicos e institucionais, bem como o desenvolvimento comercial e turístico sufocam, por definitivo, a Florianópolis provinciana: Ao centro estabelecido, onde as diversas funções se organizam sobre uma rede de espaços públicos que davam o testemunho da cidade como totalidade, conectam-se diversos distritos e balneários de urbanização crescente e desenfreada.

Fortemente “*direcionados pelas formas de suas preexistências, marcadas e condicionadas, em grande parte, pelo uso rural do solo*” (REIS, 2008), as transformações espaciais por que passam Florianópolis protagonizam uma dinâmica indesejável. Em sua maioria espontâneas, as expansões locais desenham verdadeiros emaranhados de vias que crescem ao seu bel prazer, sem que para isso obedeçam a limites e regramentos mínimos.

Vítima de expansões que variam conforme o local, reflexo das possibilidades localmente impostas, interesses e expectativas dos diversos agentes produtores do espaço, Florianópolis retrata realidades urbanas diversas. Ainda que a parte integrante do território de Florianópolis localizada no continente apresente excelentes aportes à urbanização, é na ilha, repleta de espaços ambientalmente bastante frágeis, que se observam as maiores dinâmicas. Pioneiro das atenções por parte da economia do turismo, o setor insular norte do município é aquele onde os balneários apresentam estágios mais avançados de expansão urbana. Ao passo que ao sul da ilha o ambiente ainda guarda muitos traços de um passado pouco influenciado pelo urbano, onde ocupações rarefeitas cercadas por vegetação exuberante ditam um ritmo de vida mais pacato – exceção seja feita a fatias da planície do Campeche -, a maior parte do norte da ilha denota fortes alterações espaciais.

Tudo faz parte de uma lógica onde a natureza é desprezada e tratada como subproduto urbano (SPIRN, 1995). Os espaços públicos, por sua vez, parecem não desempenhar o protagonismo de outrora, palcos de toda uma vida pública. Além do desprezo para com o traçado dos espaços públicos, a hipervalorização da privacidade, intimidade, retraimento e silêncio, fenômenos contemporâneos, evidenciam-se nas interfaces com a massa edificada: condomínios, shopping centers e outras formas de comunidades fechadas dão o tom das novas expansões. O esvaziamento dos espaços públicos marca um processo de individualização na qual sua atuação política se fragmenta (SENNET, 1998)

Em Florianópolis, a fragilidade de políticas de planejamento e controle, desalinhadas de um projeto coletivo de cidade e desatentas às particularidades das paisagens locais ameaçam os motivos de sua existência. Segundo Reis,

a cidade que se constrói sobre a Ilha de Santa Catarina em função da expansão urbana e do desenvolvimento turístico apresenta inúmeras contradições, não configurando um modelo próprio que

coloque uma imagem de futuro qualificada e socialmente pactuada. (2002. p. 08).

A cidade contemporânea opera esses desequilíbrios sócio naturais enormes. O conceito de urbanidade surge, entretanto, como contracorrente desta tendência. A urbanidade, vista por Mello (2008) como aquilo que qualifica a vida urbana através da possibilidade indiscriminada de apropriação dos espaços públicos, do desenvolvimento cultural e da interação harmônica entre as pessoas e o meio vem despontando como ideal recorrente no discurso e atuação de importantes profissionais preocupados com a urbe. Uma abordagem mais aprofundada do tema, salientando, exige discorrer acerca do papel configuracional do espaço urbano.

O espaço urbano, misto de cidade e natureza, é dado concreto. Como tal, apresenta contornos próprios que o definem, que lhe conferem uma forma urbana. Determinado por condicionantes sócio naturais do ambiente em que se insere, além dos impactos diretos nas estruturas naturais, a forma urbana, uma vez pronta, é capaz de influenciar diretamente a sociedade sob diferentes aspectos: funcionais, bioclimáticos, afetivos, sociológicos, topoceptivos, simbólicos, econômicos e estéticos (HOLLANDA, 2014). Em meio a essa multiplicidade de aspectos, também chamados de dimensões, evidencio àquele diretamente ligado aos limites e possibilidades que a configuração dos espaços, em especial os públicos, impõe aos encontros, esquivanças e visibilidade do outro. Refiro-me ao aspecto sociológico.

Espaços públicos bem desenhados tem a capacidade de conectar os tecidos fragmentados, minimizar os impactos nas estruturas naturais e preparar o meio urbano para as futuras edificações. Ainda, segundo a teoria da Lógica Social do Espaço, cunhada por Hillier, um espaço público fluido e integrado propicia valorosas interações pessoais, condição necessária, defende Sennet (1993), ao crescimento pessoal. Sobre o assunto, Peponis evidencia, ainda, que se “a sociedade enquadra as pessoas em diferentes classes, papéis e posições, o espaço urbano pode ser um dos meios de reintegração” (PEPONIS, 1989, p. 23).

Tudo isso revela a importância do desenho urbano. Riscar soluções espaciais, função do arquiteto e urbanista – mas protagonizada, em Florianópolis, pela iniciativa privada- demanda reconhecer que a forma pode impactar a natureza, bem como conhecer os diferentes efeitos que a forma urbana desempenha por sobre a sociedade. O traçado, sobretudo dos espaços públicos, é dos elementos urbanos de maior permanência, lidar com ele, portanto, exige responsabilidade e cuidado: suas consequências tendem a perdurar.

“...a qualidade de um traçado se baseia sobre a pertinência funcional, monumental (hierarquias), e dimensionais (largura, comprimento e malha). Não sabemos ainda qual poderia ser a pertinência de um traçado destinado a uma cidade contemporânea mas com certeza ela deverá inserir-se em uma convenção urbana duradoura”. (HUET, 1986. p. 86).

A premência de soluções que coloquem a natureza em primeiro plano e que busquem um ambiente urbano mais densamente utilizado estabelece as preocupações chave deste trabalho, diretamente ligadas a concretude da forma urbana.

Posto isso, a presente pesquisa intenciona investigar a relação da forma urbana decorrente do crescimento urbano-turístico no que tange à apropriação dos espaços públicos e interfaces estabelecidas com as estruturas naturais locais. Tudo isso – entendendo que é preciso conhecer uma realidade para nela intervir - visando dar subsídios aos processos de planejamento e urbanização preocupados com a ordenação do território e com o implemento da urbanidade em Florianópolis.

Para aprofundar o tema, escolhemos um estudo de caso com limites precisos: o Distrito de Ingleses, localizado na porção insular vítima das maiores transformações. Há pouco núcleo ruo-pesqueiros descolado do restante da Ilha graças à geomorfologia local, Ingleses, misto de bairro turístico e residencial, passou por um intenso crescimento cujos índices ultrapassaram em muito a média municipal. Ainda que as transformações tenham sido bastante intensas, estudos recentes, quais sejam, os relatórios finais do PLAMUS e ICES, apontam a manutenção da expansão local.

Acredito que lançar um olhar que identifique os ecossistemas locais, compreendendo suas especificidades e relações; que verifique os limites e possibilidades colocados pelas legislações, estruturas naturais e assentamentos preexistentes, reconhecendo, também, os impactos nestes dois últimos em decorrência do crescimento urbano-turístico; e, por fim, que compreenda a relação da forma urbana atual com as dinâmicas sociais representa um passo essencial em busca da ordenação territorial local, assim como de um ambiente urbano preñado de urbanidade.

PERGUNTAS DE PESQUISA

- De que forma a configuração urbana local foi progressivamente se concretizando?
- Em que medida o traçado preexistente ao desenvolvimento urbano-turístico e as estruturas naturais são respeitadas, condicionam e direcionam as ocupações e rede de espaços públicos decorrentes do crescimento urbano-turístico?
- Que tipos de encontros, esquivanças e visibilidade do outro são propícios pela forma urbana local? Existe alguma relação entre as diferentes formas urbanas locais e a efetiva apropriação dos espaços públicos?

OBJETIVOS GERAIS

Analisar a forma urbana contemporânea de Ingleses no que tange à relação com a utilização social dos diferentes espaços públicos e interfaces estabelecidas com as estruturas naturais. Tudo isso visando dar subsídios aos processos de planejamento e urbanização preocupados com a ordenação do território e urbanidade local.

Objetivos Específicos

- Identificar os diferentes ecossistemas do distrito, suas especificidades e relações;
- Descrever o processo de ocupação territorial e criação da rede de espaços públicos decorrentes do crescimento urbano-turístico, investigando sua relação com as estruturas preexistentes;
- Analisar a forma urbana atual e sua em relação com a apropriação social dos lugares formados;
- Analisar os impactos naturais decorrentes do crescimento urbano-turístico;

1. PREMISSAS CONCEITUAIS

1.1. CIDADE E NATUREZA

Como todo o país litorâneo de formação colonial, a ocupação territorial do Brasil ocorreu no sentido geral da Zona Costeira para o interior, fato responsável por significativo adensamento populacional no litoral. Atualmente, cerca de 1/5 da população brasileira vive à beira-mar, representando contingente de mais de 30 milhões de habitantes, com a zona costeira apresentando densidade demográfica de 87 habitantes por km², cinco vezes maior que a média nacional de 17 habitantes por km². Na verdade, tomando os espaços imediatamente contíguos à costa, temos metade da população nacional habitando a menos de 200 km da orla marítima. (BRASIL, 2002, p.323).

Desde os tempos de Brasil Colônia, o processo de humanização do território nacional tem estado ligado à sua faixa costeira. No período do descobrimento, a ocupação do homem branco, em suas contendas sem fim com os nativos, antepunha um processo de crescimento litorâneo. Holanda (2004) nos mostra, inclusive, que à época havia ordenanças explícitas para um povoamento restrito à contiguidade da orla.

Ainda que o Brasil tenha há muito deixado de ser possessão Portuguesa – caindo por terra todo aquele controle de ocupação-, as maiores cidades ainda se concentram no litoral. Os motivos para tamanho apego à orla, contudo, distinguem-se no tempo: se há cinco séculos o controle do território, bem como o fácil abastecimento de embarcações eram determinantes, de uns tempos para cá são as belas paisagens as principais responsáveis pelas fixações no litoral. (MACEDO, 2002)

A partir da segunda metade do século passado, tem-se o início de um período onde a expansão dos assentamentos litorâneos brasileiros toma um fôlego sem precedentes. Segundo Santos,

Agora, o fenômeno se agrava, na medida em que o uso do solo se torna especulativo e a determinação do seu valor vem de uma luta sem trégua entre os diversos tipos de capital que ocupam a cidade e o campo. (SANTOS, 1988, p.16).

O autor defende que a expansão e diversificação do consumo, a elevação dos níveis de renda e a difusão dos meios de transporte e comunicação modernos permitem que as diversas cidades passem a concentrar mais pessoas.

Toda essa dinâmica urbana, por sua vez, faz parte de uma lógica que reproduz e implanta modelos de ocupação que parecem desconhecer os ambientes locais. Não raro urbanizações alteram coberturas vegetais locais, removem dunas, impermeabilizam áreas inteiras, assentam suas bases por sobre mangues e faixas ribeirinhas.

As paisagens litorâneas brasileiras são entre as diversas estruturas paisagísticas existentes pelo país afora, as que mais cedo, no processo de construção da nação, sofreram transformações radicais. (MACEDO, 2002, p.181).

Como resultado deste processo, evidenciam-se contradições estarrecedoras, em que novas ocupações provocam um completo desmonte das estruturas naturais, colocando em cheque os motivos de sua própria existência.

Todas essas interações das atividades humanas com o ambiente natural produzem um ecossistema muito diferente daquele existente anteriormente à cidade. É um sistema sustentado por uma importação maciça de energia e de matérias-primas, um sistema no qual os processos culturais humanos criaram um lugar completamente diferente da natureza intocada, ainda que unida a esta através dos fluxos de processos naturais comuns. À medida que as cidades crescem em tamanho e densidade, as mudanças que produzem no ar, no solo, na água e na vida, em seu interior e à sua volta, agravam os problemas ambientais que afetam o bem-estar de cada morador. (SPIRN 1995, p. 29).

O intenso crescimento porque passaram as cidades contemporâneas despertou uma preocupação mundial acerca dos recursos naturais não renováveis, impactos sobre as estruturas naturais e destinos do planeta. A incapacidade do meio em lidar com os constantes desequilíbrios, aliados a uma visão de finitude deste alicerçam o conceito de sustentabilidade, para o qual importam três fundamentos:

conservação de sistemas ecológicos sustentadores da vida e biodiversidade; garantia de sustentabilidade dos usos que utilizam recursos renováveis e manutenção das ações humanas dentro da capacidade de carga dos ecossistemas sustentadores. (FRANCO, 2001, p.26).

É interessante observar que o conceito do desenvolvimento sustentável não exclui a convivência com o fenômeno urbano. Pelo contrário, passa a incluir aspectos urbanísticos, numa busca por um “caminho do meio”. Segundo Mello, no novo conceito

A sustentabilidade ambiental urbana pressupõe a abordagem articulada entre os enfoques ambiental (aspectos bio-físicos, relativos ao espaço natural) e urbanístico (aspectos morfológicos, culturais, socioeconômicos), contemplando as limitações e potencialidades de cada forma de olhar e atuar sobre o espaço urbano. (MELLO, 2004:1, p. 6).

Mello e Bueno, contudo, apontam que a realidade revela pouca disposição para que isso aconteça: Os atores são distintos, assim como as linguagens. Tudo isso faz com que as práticas, bases legais e políticas públicas também sejam destoantes. Os temas urbano e ambiental sofrem um equivocado caráter de oposição.

(...) o desenvolvimento sustentável tem sido abordado e se apoiado em matrizes discursivas que tendem a esvaziar, ou ao menos diluir seu significado e validade, especialmente quando ligado ao ambiente urbano, associação que muitos julgam contraditória. Isso se dá num contexto em que as análises urbanas e ambientais, partindo de vertentes do conhecimento distintas, entram em conflito na busca pela hegemonia do pensamento teórico cujas consequências, principalmente na prática do planejamento e da ordenação territorial, não tem contribuído para a melhora da qualidade de vida das sociedades. (BUENO, 2006, p. 41-42).

O desmonte das estruturas naturais enseja investigações que se aprofundem em suas razões. Nesse sentido, ao sugerir que os embates

entre cidade e natureza se relacionam à gênese dos dois polos, Ribas nos apresenta reflexões valiosas sobre o assunto. Segundo o autor,

A esfera privada constitui a base fundamental dos instrumentos da gestão urbana, calcados no conceito de propriedade, que deriva do direito romano, organizado nos princípios do usufruto e abuso da posse. O direito ambiental, por sua vez, se fundamenta na esfera pública, o bem comum coletivo, que se origina na democracia grega (RIBAS, 2003, p. 237).

A discussão de que ocupações pontuais não impactam somente àqueles diretamente relacionados, numa chamada ao tratamento do problema dentro de uma abordagem não somente qualitativa, como também quantitativa, deve ser feita. Impactos pequenos e continuados podem levar a desequilíbrios comprometedores de ecossistemas inteiros, podendo, como consequência, afetar toda uma comunidade (LIMA-SILVA et. al, 2002, p. 68-69).

No litoral brasileiro, no entanto, prevalecem as atitudes individualistas: ao passo que todos almejam a preservação ambiental, muitos sequer percebem que contribuem para a manutenção de um modelo perverso, onde a adição continuada e extensiva de casas soltas no lote dá o tom das expansões (MITTMANN, 2008, pg. 15). Em concordância com Macedo, os ecossistemas costeiros são muito sensíveis, não suportam ocupações intensivas e “*não podem ser reduzidos a partes dissociadas entre si, sem que ocorra uma perda significativa de suas características*”. (MACEDO, 2004, p. 59). Definitivamente, as vantagens e desvantagens dos modelos de ocupação devem urgentemente entrar na pauta dos debates preocupados com a sustentabilidade ambiental. Segundo Silva,

A cidade do futuro convenientemente densa e compacta por razões ambientais, no sentido da preservação dos santuários naturais [...] ainda não sensibilizou a cultura litorânea. Aqui os adensamentos em altura, ainda não estão voltados à sustentabilidade e sim ao máximo lucro, transformados em tabu aos olhos do cidadão comum, que, por redução, passa a pensar que só as soluções urbanas em baixa altura é que são boas. Essa lógica do lucro quando não adensa absurdamente, reduz

drasticamente as densidades para garantir o charme do bucolismo elitizado dos condomínios fechados que, todos dizem melhor preserva o ambiente natural, ao contrário da cidade, dita espontânea, plena de contradições e desassistida tecnicamente em sua construção. (SILVA, 2008, p.27).

Qualquer que seja a maneira de se buscar um urbanismo mais sustentável, compreendemos a necessidade primeira de iniciar um processo de planejamento e projeção pela componente natureza, base preexistente sobre a qual se assentam as ocupações. Identificar as estruturas naturais e compreender suas relações e lógicas intrínsecas, numa aproximação ao assunto de caráter interdisciplinar, proporciona um quadro referencial acerca das possibilidades de como agir localmente.

Um estudo das relações entre os elementos da natureza, neles incluído o relevo e suas correlações, é base para a análise ecológica dos ambientes nos quais o homem vive. O conhecimento de sua dinâmica pelos fluxos que aí circulam e o inventário de seus dados podem desvendar diversidades e variáveis conservacionistas as quais devam pautar uma boa ocupação do espaço territorial e respectivo gerenciamento costeiro. (CRUZ, 1998, p.3).

Além disso, a tentativa de recriar os ambientes naturais de determinado território tais quais eram antes do processo de humanização, permite compreender em que medida o crescimento impactou, foi possibilitado e limitado pela natureza local.

Sob o ponto de vista arquitetônico-urbanístico, além do interesse no que tange às questões de preservação, importa compreender os efeitos que a espacialização do fenômeno urbano desempenha por sobre a sociedade. O enlace entre cidade e natureza é dado concreto. Como tal, apresenta uma forma que o define e, uma vez pronta, além dos impactos na natureza, a forma urbana influencia diretamente as dinâmicas sociais.

1.2. FORMA URBANA, ESPAÇOS PÚBLICOS E SOCIEDADE

Dentro de uma visão estruturalista, a forma urbana faz parte de um conjunto em que cada elemento reflete em si todas as características da totalidade, uma vez que é o *locus* de um conjunto de relações dentro daquela totalidade. Assim,

os elementos parciais são interpretados precisamente em respeito ao resto de relações do conjunto. É, portanto, uma análise totalizadora, sintética, que permite descobrir a singularidade de um conjunto (sua estrutura) (SOLÁ-MORALES, 1969, p.75).

Mais do que isso, deve ser considerado como totalidade funcional e altamente influenciada pelo contexto em que se insere (HARVEY, 1973). Este entendimento permite compreender a forma urbana não como uma mera justaposição de partes (FOLCH,2003), mas enquanto elementos, mais ou menos permanentes, dialeticamente relacionados e em constante transformação. Uma estrutura/forma urbana deve ser definida.

Como um sistema de relações internas que está em processo de ser estruturado através da operação de suas próprias regras de transformação. Segue-se disso que as estruturas têm que ser definidas através de um entendimento das regras que as moldam (HARVEY, 1973, p.289).

É importante perceber que a forma urbana não se compõe somente de sólidos, mas também de vazios. Em uma abordagem da arquitetura da cidade, a massa concreta e os espaços públicos, respectivamente sólidos e vazios, articulam-se num todo, numa dinâmica onde vãos e grãos, configurando linhas e pontos, tecem a trama urbana.

sobre o que quero chamar a atenção é sobre isto; eu tenho dito pontos, tenho dito linhas, tenho dito superfícies: ponto, linha e superfície. Começam a se converter em uma linguagem minha, de arquiteto, de pessoa que desenha um território (BERNARDO SECCHI, 1998, p. 74).

A compreensão do arranjo espacial dos diferentes elementos urbanos, definidos por certa lógica espacial que varia na cultura e no tempo, torna o espaço urbano passível de leitura, como mostram os trabalhos de Kevin Lynch¹, Christopher Alexander², Gordon Cullen³, entre

¹ Ver LYNCH, Kevin. The image of the city. Cambridge: The M.I.T. Press, 1960.

² Ver ALEXANDER, C.; ISHIKAWA, S.; SILVERSTEIN, M. A pattern language: towns, buildings, construction. New York: Oxford University Press, 1977.

outros. Sobre o assunto, Lamas (1993) nos explica que um primeiro grau de leitura da cidade é eminentemente físico-espacial e morfológico, portanto específico da arquitetura. Assim, é o único que permite evidenciar a diferença entre os distintos espaços, entre esta e aquela forma, e explicar as especificidades do conjunto de partes do espaço urbano. A este se juntam outros níveis de leitura que explicitam conteúdos distintos. Esse conjunto de leituras, entretanto, só é possível porque a cidade existe como fato físico e material.

O espaço urbano, coerente e passível de leitura dos elementos constituintes da forma urbana, “*propiciou à urbanística uma fórmula nova de explicação “científica” do fenômeno urbano, superando visões setoriais até certo ponto sem inter-relação*” (DO AMARAL E SILVA, 2011). Nas últimas décadas, contudo, estudos têm demonstrado constantes desestruturas nas dinâmicas físicas da forma urbana contemporânea, que passam a conviver com tecidos conexos e ininterruptos. Segundo Medeiros (2006), existe um

descompasso entre o crescimento e a manutenção de formas coerentes de articulação entre as diversas partes do todo que é a cidade. Como generalização, a cidade cresce, mas as partes não se articulam propriamente entre si ou com o todo (MEDEIROS, 2006, p. 115).

Nesse contexto, observam-se cidades funcionalistas cada vez mais pulverizadas e especializadas, numa lógica em que os meios de transporte mecânicos prevalecem, muitas vezes, como alternativa única de deslocamento intra-urbano. Além disso, a configuração urbana é influenciada diretamente pelos típicos grandes zoneamentos modernistas, onde distribuição de índices construtivos e restrições de usos figuram como únicas exigências. Tais atributos fazem com que a cidade se expanda conforme as vontades do mercado imobiliário (MITTMAN, 2008), traduzindo-se, não raro, em um emaranhado de vias ininteligíveis e desintegradas. Essa realidade torna a leitura do espaço urbano e o movimento de pedestres ainda mais difícil. Em corolário, percebem-se cidades cada vez mais vazias de pessoas e, ao mesmo tempo, densas de veículos automotores.

Um olhar mais atento nos permite observar que toda essa desarticulação é ainda mais profunda do que possa aparentar: além de enormes

³ Ver CULLEN, Gordon, Paisagem Urbana. Martins Fontes, São Paulo, 1983.

áreas destituídas de um desenho global e que se opõem, “*sem que os vazios que os permeiam ou bordejam façam seu papel de sutura*” (PANNERAI, 1994, p.82), a espacialização do fenômeno urbano finda por promover um sem número de núcleos urbanos autocontidos. Esses lugares fechados, muitas vezes verdadeiras pasteurizações e homogeneizações facilmente consumíveis, criam suas próprias “ruas” internas, relativizando as interações características do espaço efetivamente público. Segundo Sennet:

O Capitalismo industrial [...] divorcia o homem que trabalha do trabalho que ele realiza, [...] assim como o homem está distanciado do seu trabalho, também está distanciado dos seus companheiros. Uma multidão seria um exemplo primoroso; multidões são um mal, porque as pessoas são desconhecidas umas das outras [...]. A fim de apagar essa estranheza, tenta-se tornar a escala da experiência humana íntima e local: ou seja, torna-se o território moralmente sagrado. É a celebração do gueto (SENNET, 1993, p.359).

À individualização e ao retraimento, fenômenos contemporâneos (SENNET, 1993), soma-se a compressão espaço-tempo vivenciada por nossa sociedade. De acordo com Bauman (2001), o esforço para acelerar a velocidade do movimento chegou a seu limite natural: o tempo se reduziu a instantaneidade. A crescente mobilidade, combinadas com o desenvolvimento das tecnologias de comunicação reduz o protagonismo dos espaços públicos. A possibilidade de se comunicar em tempo real com qualquer pessoa, independentemente do local em que ela esteja, cancela, em teoria, a dependência entre sociedade e espaço. Já não importa a localização, se não a conexão.

O crescimento urbano preconizado pelo planejamento funcionalista, aliado às mudanças de hábitos e ao desenvolvimento de novas tecnologias de comunicação, tem provocado alterações substanciais nas práticas coletivas, em um contínuo declínio do homem público. A relação entre espaço, sociedade e tecnologia, contudo, são muito complexas, e escapam a simplificações e determinismos tecnológicos: o espaço urbano público importa!

A relação entre estrutura espacial com sociedade permanece sendo um terreno para investigações interessantes pela razão de que as práticas sociais

se materializam no espaço, mas não só isso - a dimensão espacial (desde que associada a temporalidade), ela mesmo também constitui a sociedade, como afirma Giddens (89)⁴, ou como sugere Anderson (81)⁵ as práticas sociais têm relação de dependência com a configuração do espaço. Evidente que esta relação não tem natureza determinista, mas é determinadora das possibilidades da concretização de tais práticas.” (BUENO, 2003, p.03).

Espaços públicos diversos em usos, significados e acontecimentos, desde que constituídos para o pedestre, são capazes de dar permanência e articular as mudanças da vida urbana (ASSEN DE OLIVEIRA, 2011). No espaço público, o homem reconhece nos seus diferentes a possibilidade de reconhecer-se, de refletir, de analisar, de descobrir e experimentar sua essência de ser coletivo. Segundo Arendt, o espaço público

[...] é o próprio mundo, na medida em que é comum a todos nós e diferente do lugar que nos cabe dentro dele [...] tem a ver com o artefato humano, com o produto de mãos humanas, com os negócios realizados entre os que, juntos, habitam o mundo feito pelo homem. [...] embora o mundo comum seja o terreno de todos, os que estão presentes ocupam nele lugares diferentes, e o lugar de um não pode coincidir com o do outro, da mesma forma como dois objetos não podem ocupar o mesmo lugar no espaço. Ser visto e ouvido por outros é importante pelo fato de que todos vêem e ouvem de ângulos diferentes. É este o significado da vida pública [...] (ARENDR, 1989, p.61).

A facilidade com que a forma urbana propicia intensas apropriações de seus espaços públicos, ou seja, com sua capacidade de prover urbanidade, relaciona-se diretamente com a sustentabilidade urbanística

⁴ GIDDENS, Anthony. A Constituição da Sociedade. Martins Fontes, São Paulo, 1989.

⁵ ANDERSON, Stanford. Calles, Problemas de Estructura y Diseño. Gustavo Gili, Barcelona, 1991.

(ACSELRAD, 2001). Não devemos, no entanto, cair na armadilha de encarar a urbanidade enquanto conceito necessariamente ligado à artificialidade e, portanto, como antítese de preservação.

A ideia de que urbanidade é equivalente à construção concentrada ou à ausência de árvores e jardins é baseada num limitado conhecimento das cidades, ou numa limitada definição de urbanidade. (MUNFORD, 1998 apud MELLO, 2004, p. 4).

Defendemos que urbanidade e preservação não significam coisas dissonantes. Pelo contrário, além de estarem relacionadas à forma urbana, acreditamos que espaços densamente utilizados e em contato com a natureza suscitariam, inclusive, a proteção ambiental. Explicamos: de acordo com Mello (2008), o princípio da intangibilidade conduz à desvalorização e degradação do meio ambiente, ao propugnar o afastamento das pessoas, impedindo o contato com a natureza. Por outro lado, espaços sensíveis utilizados de maneira sustentável e prenhos de urbanidade promoveriam o sentido de pertença por parte da população. Assim, a abordagem dos espaços ambientalmente sensíveis segundo a ótica da urbanidade se apresenta, em última instância, como estratégia de proteção dos recursos ambientais. Além disso, entendemos que o contato constante das pessoas com meio permite uma vigília permanente, fato que torna muito mais difícil qualquer tipo de ação que venha a prejudicar a natureza.

Essa reflexão, conforme sugere Mello (2008), implementa o conceito de urbanidade defendido em nossa pesquisa. A urbanidade passa a ser entendida enquanto conjunto de atributos da forma que qualificam a vida urbana através da possibilidade indiscriminada de apropriação dos espaços públicos, do desenvolvimento cultural e da interação harmônica entre as pessoas e o meio.

A capacidade de impactar o meio, assim como “*de impor um leque de alternativas limitadas às aspirações e necessidades da população e de restringir as opções de ação*” (SANTOS, 1985) revela a importância de lidar com a forma urbana. Tal relevância nos conduz ao objetivo principal deste trabalho: analisar a forma urbana contemporânea de Ingleses no que tange à relação com a apropriação social dos diferentes espaços públicos e interfaces estabelecidas com as estruturas naturais. Tudo isso visando dar subsídios aos processos de planejamento e urbanização preocupados com a ordenação do território e urbanidade local. Desse modo, ao encarar o tema sob o ponto de vista espacia-

al/morfológico, por muitas décadas postergado e tratado sem a devida importância (PEPONIS, 1992), o trabalho aponta para um conjunto de reflexões próprias do profissional arquiteto e urbanista.

A área profissional da Arquitetura e do Urbanismo tem, na maioria das vezes, se limitado a procurar conhecimentos que guiem suas ações em outras disciplinas, abandonando seu método próprio e mesmo a reflexão sobre sua forma de atuação. Acreditamos que a contribuição do profissional arquiteto na formação de um corpo de conhecimento interdisciplinar sobre o meio urbano pressupõe tanto o diálogo com outros campos de conhecimento quanto a reflexão a partir de suas práticas e métodos. Somente desse modo o conhecimento pode efetivar-se como guia da atividade prática, e a prática realizar seu papel de verificação do conhecimento em todas as suas etapas de evolução. (REIS, 2008, p. 5).

Independente da maneira através da qual investigaremos ou agiremos morfológicamente, acreditamos, como já salientamos, que é preciso, antes de tudo, atentarmos especificamente para sua componente natureza, base preexistente sobre a qual se deram os processos urbanos. Ainda que seja difícil dissociar natureza e cidade, identificar as estruturas naturais preexistentes à humanização e compreender suas relações e lógicas intrínsecas, numa aproximação ao assunto de caráter interdisciplinar, permitirá-nos entender em que medida as diversas ocupações impactam o ambiente natural local. Além disso, cientes de nossas limitações, acreditamos que esse esforço proporcionará um quadro referencial acerca das possibilidades de como agir localmente de maneira sustentável.

Conduzidos temporalmente por interesses públicos e privados (SANTOS, 1980), os processos de humanização são condicionados pelas tecnologias disponíveis, bem como pelos limites e possibilidades impostos pelas preexistências. Reconstituir as ocupações responsáveis por moldar a forma urbana tal qual ela se apresenta hoje, atentando para as permanências e modificações locais, estabelece nosso segundo passo, fundamental à compreensão da lógica atual.

Em seguida, passamos para o que acreditamos ser a principal contribuição do nosso trabalho: analisar os efeitos/ desempenhos da forma urbana por sobre a sociedade, atribuição específica do profissio-

nal arquiteto e urbanista. A abordagem morfológica, segundo Santos (1985), ao considerar o espaço como totalidade, revela uma regra de método cuja prática possibilita que a forma urbana possa ser dividida em diversas partes, permitindo, ao término, o reestabelecimento do todo. Assim, lidar com o espaço urbano enquanto forma/estrutura determina a possibilidade de analisá-la.

O olhar que a arquitetura lança sobre a cidade compromete-se com tarefas de entender e agir sobre seu objeto: o espaço socialmente utilizado. Essa demarcação profissional torna o espaço urbano certa modalidade do espaço arquitetônico, assim como possibilita abranger quaisquer lugares, pelo olhar da arquitetura. (...)” “(...) Assim, características arquitetônicas dos lugares são intermediadoras de vínculos dos homens com a natureza e entre si; nesse papel, a arquitetura responde a demandas sociais para espaços e tal resposta significa desempenhos espaciais melhores ou piores, para a realização de expectativas sociais. Desempenhos espaciais dão-se por meio da materialidade dos lugares e esta se mostra aos indivíduos por meio da forma física dos espaços. Logo, o desempenho dos lugares situa-se em sua configuração e importa entender qualidades arquitetônicas conforme seu papel na satisfação de expectativas expressas por pessoas, grupos ou sociedades historicamente definidas. (UnB-FAU, 2008).

Entendemos que os efeitos da forma urbana refletem diferentes expectativas sociais, relacionadas à aspectos distintos. Dessa forma, não existe, necessariamente, uma forma boa ou ruim: tudo depende dos aspectos a serem analisados.

O desempenho do espaço urbano está relacionado aos aspectos: funcionais, bio-climáticos, copresenciais, topoceptivos, econômicos, afetivos e simbólicos. Problemas e qualidades da cidade serão referidos a esta taxonomia. (HOLANDA, 2008, p. 259).

Ainda que os aspectos influentes nas apropriações dos espaços públicos estejam relacionados ao desempenho da forma sob seus dife-

rentes aspectos (TENÓRIO, 2012), interessa-nos compreender, neste momento, os limites e possibilidade que a forma urbana local, enquanto conjunto de barreiras e permeabilidades, impõe à apropriação de seus espaços públicos. Mais especificamente, atentaremos para a forma urbana sob seu aspecto co-presencial, também chamado de sociológico. Para tanto, utilizaremos o referencial teórico da Teoria da Sintaxe Espacial, cunhada por Hillier e Hanson e aprimorada por estudiosos como Peponis, Hollanda e Medeiros. Segundo Medeiros (2006), o advento da Teoria da Sintaxe Espacial, em si amparada pelo pensamento estruturalista, disponibiliza uma excelente fundamentação conceitual e metodológica para a compreensão das relações entre as distintas partes do sistema urbano. Além disso, evidencia a perspectiva fundamental da relação entre arquitetura e sociedade (Mello, 2008).

As reflexões presentes na tese “*Permanências e Transformações no Espaço Costeiro: Formas e Processos de Crescimento Urbanoturístico na Ilha de Santa Catarina.*” (REIS, 2002) trazem para a ilha de Florianópolis estudos que associam o crescimento da forma urbana às suas implicações nas estruturas naturais e dinâmicas sociais – neste caso, sem a essência matemática da Sintaxe Espacial, apesar das claras alusões à teoria. O trabalho destaca-se, por conseguinte, como importante referência ao desenvolvimento deste trabalho, tanto no aspecto teórico, quanto no metodológico.

1.2.1. Processos de Crescimento da Forma Urbana

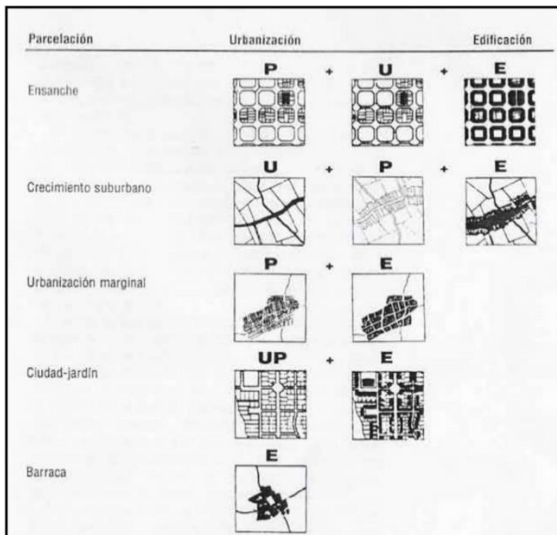
[...] tudo o que existe articula o presente e o passado, pelo fato de sua própria existência. Por essa mesma razão, articula igualmente o presente e o futuro. Desse modo, um enfoque espacial isolado ou um enfoque temporal isolado são ambos insuficientes. Para compreender uma qualquer questão necessitamos um enfoque espaço-temporal. (SANTOS 1980, p. 205).

Revelar as permanências das preexistências nos permite determinar aquelas lógicas inscritas profundamente no território que esclarecem as razões de ser da forma urbana atual. Posto isso, iniciar a investigação da forma de uma cidade pelo seu crescimento é, definitivamente, um dos meios de apreendê-la em sua globalidade, bem como maneira de determinar o sentido a dar a estudos ulteriores. (REIS, 2002)

Solá-Morales (1993) nos apresenta uma abordagem específica para o estudo do crescimento da forma urbana. Segundo o autor, a combinação, ao longo do tempo, de operações diversas sobre o solo e massa construída, repercute na construção do espaço urbano através de suas dinâmicas próprias: como numa dança, espaço e tempo se justapõem num processo encadeado. O processo de crescimento da cidade é, assim,

parcelación + urbanización + edificación. Pero estas tres operaciones no son actos simultáneos ni encadenados siempre de igual manera. Al contrario, de sus múltiples formas de combinarse en el tiempo y en el espacio, se origina la riqueza morfológica de las ciudades. Tanto mayor, cuanto más variadas sean las formas de esa combinatoria. (SOLÁ-MORALES, 1993, p.19).

Figura 1 – Formas de crescimento urbano na Espanha, segundo Solá-Morales



Fonte: Solá-Morales, 1993

O ritmo com que as diversas operações se sucedem revelam a capacidade dos diversos elementos urbanos assegurarem estabilidade e mudança. Dessa dinâmica resultam seu componente mais expressivo, permanente e memorável: o espaço público e seu traçado.

Así la fuerza figurativa del proyecto se sitúa en el momento del proceso donde las decisiones están más concentradas, en el momento inicial y más permanente: en el traçado. (SOLÁ-MORALES, 1997 p.20).

A importância, para o arquiteto e urbanista, de se estudar o traçado dos espaços públicos se relaciona à permanência deste elemento: edificações, infraestruturas e usos do solo normalmente se transformam mais rápido, não apresentando os mesmos impactos no ambiente em que se inserem. Além disso, o espaço público, conforme vimos anteriormente, serve como mediador dos acontecimentos concernentes ao conjunto da sociedade, e articula os diferentes elementos urbanos. Definitivamente, lidar com os espaços públicos e seus traçados é das principais responsabilidades do arquiteto e urbanista.

Estudos relacionados ao Brasil, e sobretudo àqueles que investigam a costa sul do País, indicam singularidades no seu processo de crescimento: a separação dos diversos núcleos em regiões relativamente autônomas, colonizadas por diferentes etnias estabelecidas com o uso rural do território, expressam identidades próprias de cada lugar. Tal fato dá-se em decorrência das condicionantes geográficas e culturais existentes, somadas ao seu processo histórico de ocupação. Recentes dinâmicas destas localidades indicam ora transformações de suas preexistências, ora incorporações de novos territórios à totalidade da trama urbana, através do adensamento e expansão. Os dois casos sinalizam fortes impactos nos ambientes naturais e construídos (REIS, 2010).

Tratando-se do litoral catarinense, mais especificamente de Florianópolis, o trabalho de Reis (2002) revela importantes reflexões que associam o desenvolvimento temporal da forma urbana local às circunstâncias históricas e estruturas territoriais preexistentes. Segundo o autor, o traçado pretérito ainda repercute fortemente na forma urbana local, modificada sobretudo pela expansão urbano-turístico, e

define e relaciona espaços públicos e privados, parcelas e vias públicas, redes infraestruturais e a forma de relação entre as distintas tramas urbanas. Além disto, o traçado, um dos componentes mais fixos da estrutura urbana, constitui referência fundamental para as ações de planejamento e para as futuras transformações do espaço urbano. (REIS, 2002, p.115).

Ao nos valermos do referencial teórico desenvolvido por Solá-Morales (1993), Reis (2002), entre outros, apontaremos o encadeamento dos processos de parcelamento, urbanização e edificação ocorridos no distrito alvo de estudo, sempre buscando relacioná-los à totalidade da ilha. As investigações iniciarão no século XVIII, período a partir do qual a ocupação local, através da colonização açoriana, adquiriu caráter extensivo. O percurso a que nos propomos revelará as permanências e transformações decorrentes das ocupações locais, e nos permitirá compreender os impactos que se deram antes e depois da explosão urbanoturística em Florianópolis.

1.2.2. A Sintaxe Espacial e a Forma Urbana

O surgimento, na década de 70, da Teoria da Sintaxe Espacial estabelece um divisor de águas no que tange aos estudos das relações entre espaço e sociedade. Ao reconhecer que a forma espacial é determinada, preponderantemente, pelos processos sociais e mentais da sociedade que a produz, Hillier e Hanson, grandes responsáveis pelo desenvolvimento inicial da teoria, apontam a deficiência das teorias anteriores:

Primeiro, não existe explicitação descritiva consistente das características morfológicas do espaço construído pelo homem que possa ser licitamente determinado por processos e estruturas sociais. Segundo, não existe explicitação descritiva das características morfológicas das sociedades que possam requerer um tipo de expressão espacial ao invés de outro (HILLIER; HANSON, 1984, p. x apud MELLO, 2008, p. 51).

A teoria se fundamenta numa lógica que considera “*o conteúdo social do padrão espacial e o conteúdo espacial do padrão social*”, evidenciando a indissociável relação entre a forma urbana e a sociedade que a constrói e utiliza. De acordo com os autores, tal associação é tão estreita que além de ser possível antecipar um modo de vida a partir da leitura de um lugar, também é possível ponderar que tipo de espaço sustentaria determinada ordem social.

A ordem espacial é um dos meios mais evidentes pelos quais reconhecemos a existência de diferenças culturais entre uma formação social e outra, ou seja, diferenças na maneira pela qual membros

destas sociedades vivenciam e reproduzem sua existência (HILLIER; HANSON, 2003, p.27 apud TENÓRIO, 2012, p. 31).

Os diferentes espaços e formas urbanas seriam, portanto, moldados de modo a irem ao encontro das expectativas existentes em determinada sociedade. A maneira de encarar a forma urbana, por sua vez, evidencia outro grande mérito da Sintaxe Espacial: calcada numa abordagem estruturalista, a Sintaxe promove uma análise configuracional que enfatiza a associação entre as formas locais e globais. Nesse sentido, Hillier e Hanson destacam três requisitos da teoria:

Primeiro, ela deve estabelecer para o espaço uma autonomia descritiva, no sentido de que padrões espaciais devem ser descritos e analisados em seus próprios termos antes de qualquer consideração de subserviência determinada por outras variáveis. [...] segundo, ela deve considerar as amplas e fundamentais variações de tipos morfológicos, como de padrões muito fechados a muito abertos, de hierárquicos a não-hierárquicos, de dispersos a concentrados. Terceiro, ela deve considerar as diferenças básicas sob as quais o espaço se encaixa no restante do sistema social (HILLIER; HANSON, 1984, p. 5 apud MELLO, 2008, p.51).

Tal maneira de encarar a forma urbana, defende Peponis (1992), revela um avanço na forma com que o tema era até então abordado:

Primeiro tratou de formas visuais e arquétipos reconhecíveis, mais do que princípios subjacentes. Segundo concentrou a atenção na configuração local, mais do que na escala global da cidade ou da área urbana. Terceiro, permaneceu em grande medida especulativa, sem uma identificação sistemática dos fenômenos empíricos que podem ser uma função da forma (PEPONIS, 1992).

Assim, a Sintaxe Espacial visualiza a forma urbana enquanto grande sistema de barreiras e permeabilidades que provê “*as pré-condições materiais para os padrões de movimento, encontros e esquivanças,*” (HILLIER; HANSON, 1984, p.ix). Esse tipo de análise evi-

dencia as formas mais ou menos restritivas às dinâmicas sociais, e se relaciona àquilo que Hillier chama de “comunidade virtual”.

A forma espacial cria um campo de encontros e co-presença possíveis (embora nem todos realizáveis), dentro do qual vivemos e nos movemos e, ainda que isto não leve à interação real, este campo é em si mesmo um recurso sociológico e psicológico importante. (...) O chamarei de comunidade virtual, querendo dizer que ele existe ainda que latente e sem realizar-se. (HILLIER, 1986, p. 12 apud MITTMANN, 2008, p.24).

A Sintaxe Espacial tradicionalmente opera em duas instâncias analíticas complementares, as quais serão abordadas nas investigações da presente pesquisa: a axialidade, de caráter global, e a convexidade, de caráter local.

Ao apreciar essa escala local, a pessoa estará simultaneamente *vivenciando* a escala global, ou seja, a condição espacial global na qual aquela situação local está imersa, ainda que não a esteja vendo. [...] A condição de urbanidade de toda e qualquer situação urbana seria, portanto, em qualquer circunstância, resultante da sobreposição de condições locais e globais, atuando simultaneamente em uma determinada situação (AGUIAR, 2002, p. 75-76).

A intenção de compreender a real dinâmica social de nosso recorte de estudo, e não tão somente o potencial expresso por sua forma urbana, leva-nos a lançar mão do referencial teórico elaborado por Holanda (2003). Segundo o autor, a comunidade virtual pode ser qualificada por meio da análise da espacialização das atividades e usos do solo. A congruência entre probabilidade e realidade, acreditamos, fornecerá subsídios valiosos à compreensão das dinâmicas atuais, assim como dará pistas de como operar localmente.

A sintaxe espacial não é a única ferramenta útil para simular o desempenho de um bairro ainda em projeto. Mas é dos mais valiosos, pois capacitamos a bem avaliá-lo no desempenho em uma dimensão fundamental, aquela relacionada à inten-

sidade de uso do espaço público pelas pessoas. No mundo inteiro, espaços urbanos vitais continuam a existir; a população, mesmo em sociedades onde a telecomunicação está banalizada, continua intensamente a utilizá-los. A urbanidade está longe de ser um valor demodé. (COSTA; HOLANDA, 2003, p. 19).

Axialidade

Todos os movimentos por sobre o território se dão mediante um arranjo de barreiras e permeabilidade que possuem, queiramos ou não, uma dimensão sintática. A condição da axialidade, determinada por sequências espaciais constituídas de sucessões de eixos, talvez seja a melhor maneira de simplificar a maneira através da qual essas dinâmicas acontecem. “Essa é a essência da sintaxe espacial e aí parece repousar a sua utilidade maior para os arquitetos no entendimento da espacialidade” (AGUIAR, 2002, p.73).

A técnica da axialidade propicia uma análise global da forma urbana através de um conjunto de atributos que descrevem de que maneira os distintos lugares se configuram para formar um todo. Para tal, decompõe-se o conjunto dos espaços abertos em unidades unidimensionais, denominadas *linhas axiais*, que nada mais são do que o conjunto do menor número de maiores linhas que cruzam a totalidade dos espaços públicos abertos. Dessa forma, é possível calcular “quantas linhas axiais, abstraídas do sistema de espaços abertos, temos minimamente de percorrer para ir de uma dada posição, na cidade, a outra posição” (HOLANDA, 2002, p.102-103).

O sistema axial foi aplicado extensivamente em estudos que relacionam essas descrições da morfologia com a organização social dos assentamentos urbanos. Tais estudos ajudaram a revelar como a morfologia das cidades influi em diversos aspectos da vida social, rompendo finalmente com o paradigma da distinção entre vida social e estrutura espacial. (MEDEIROS, 2004, p 11).

Holanda especifica quatro categorias relacionadas a um mapa axial, dentre as quais a integração. Embora apresentem informações valiosas do ponto de vista global, a economia de malha, inteligibilidade

e forma do núcleo integrador não denotam analiticamente a mesma importância da medida utilizada.

a medida de integração é o carro-chefe da teoria da sintaxe espacial, indica o menor ou maior nível de integração entre as várias partes de um sistema em estudo, aqui reduzido a linhas (HOLANDA, 2002, p.102).

O mapa das linhas axiais nos permite saber, através de uma relação de interdependência de cada linha em relação ao todo, quais as vias mais ou menos integradas, ou seja, quais as vias mais ou menos próximas do conjunto das linhas estudado. Tal investigação se reveste de importância na medida em que o grau de integração evidencia os logradouros mais propensos à vitalidade urbana, ao encontro. Posto isso, faremos a análise global de integração do distrito alvo de estudo, que analisa o desempenho de cada linha axial em relação a todas as linhas de Ingleses.

Convexidade

Um espaço convexo é aquele dentro do qual se pode andar de qualquer localização para qualquer outro, sem que para isso se saia dele. Segundo Holanda, a convexidade

corresponde ao que entendemos por lugar numa pequena escala: um trecho distinto de uma rua, uma praça. Ao caminhar pelo espaço aberto da cidade, sabemos intuitivamente que sempre que cruzamos transições [...] ao dobrarmos uma esquina, ao adentrarmos uma praça (HOLANDA, 2002, p.97).

A identificação de um espaço convexo, contudo, não é sempre tão evidente. De acordo com Alexander et al (1977), isso ocorre porque existem dois tipos de espaços, quais sejam, o espaço positivo e o espaço negativo. O espaço positivo, normalmente pequeno, é aquele que se encontra delimitado de forma que seus limites – que podem ser elementos naturais ou artificiais- pareçam conectados, portanto bem definidos–

aqui entra o postulado do fechamento⁶ da Gestalt. Já o negativo, via de regra de maiores proporções, representa o oposto. Tal diferença, defendem os autores, repercute diretamente na apropriação social: espaços positivos tendem a ser mais utilizados do que os negativos. E arrematam sugerindo que as pessoas se sentiriam mais confortáveis em espaços pequenos e fechados, e que estes promoveriam um sentimento de segurança.

A dimensão dos espaços convexos inclusive revela uma preocupação frequente nos estudos de Holanda, Jacobs e Gehl. Segundo Holanda, espaços “convexos menores têm sido historicamente identificados com a utilização secular” (HOLANDA, 2002, p.100), do dia-a-dia, sendo, portanto, desejáveis. Quanto maiores os espaços, tão maiores serão as distâncias a serem percorridas. Também será maior o número necessário de pessoas para ocupá-los de forma a propiciar interações. Isso tudo promove uma forte tendência destes espaços permanecerem vazios, dificultando as dinâmicas sociais.

Mas a qualidade morfológica de um espaço convexo não se restringe à sua delimitação e tamanho: é preciso que a massa edificada se comunique com os vazios. Nos dizeres de Holanda,

a literatura sintática tem denominado tradicionalmente essas transições de constituições, e diz-se de um espaço que ele é intensamente constituído quando, ao caminhar por ele, passamos frequentemente defronte de transições para espaços fechados (Holanda, 2002, p. 98).

Os espaços cegos, ou ausentes de constituições, são indesejáveis para a vida pública. Significam que a massa edificada não se abre para as ruas e praças e, por conseguinte, não os alimentam com o trânsito de pessoas ou a oferta de serviços. As chamadas constituições se relacionam àquilo que Jacobs apelidou de “olhos da rua”. A autora defende que transitar ao longo de fachadas desconstituídas pode ser uma experiência desinteressante, assim como também pode dar a sensação de insegurança.

⁶ Postulado da Gestalt que explica que as forças de organização visual da forma se dirigem espontaneamente para uma ordem espacial. Dessa forma, obtêm-se a sensação de fechamento visual pela continuidade de elementos numa ordem estrutural definida. Ver GOMES FILHO, João. Gestalt do Objeto: sistema de leitura virtual da forma. Escrituras, São Paulo, 2015

olhos para a rua, os olhos daqueles que podemos chamar de proprietários naturais da rua. Os edifícios de uma rua preparada para receber estranhos e garantir a segurança tanto deles quanto dos moradores devem estar voltados para ela. Eles não podem estar com os fundos ou um lado morto para a rua e deixá-la cega (JACOBS, p.35-36).

Delimitação, dimensão e constituições. São esses os três atributos dos espaços convexos que analisaremos em nossa pesquisa. É evidente que não teremos fôlego para analisar rua por rua, trecho por trecho e, mesmo que isso fosse possível, tornaríamos o trabalho repetitivo e desinteressante. A ideia aqui é identificar padrões que se repetem ou que muito se assemelhem. Dessa forma, ao analisarmos alguns casos que por suas similitudes representam os diversos conjuntos, teremos uma boa noção do todo e, ao mesmo tempo, tornaremos a experiência menos maçante e exaustiva.

Atividades e Uso do Solo

Embora a configuração espacial, por si só, possa restringir ou potencializar os movimentos na trama urbana, é preciso que existam motivos para essas dinâmicas acontecerem. As atividades sociais se desenvolvem por toda a cidade, inclusive nos espaços públicos que, além de servirem de abrigo, articulam todas as demais. As pessoas, segundo Gehl (2006), movimentam-se porque desempenham suas atividades diárias, que podem ser necessárias ou opcionais, envolvendo ou não a interação com outrem. As atividades necessárias são aquelas que fazem parte da rotina e obrigações, as quais, independente das condições do espaço público, as pessoas os utilizam porque realmente precisam – ir ao trabalho, mercado, etc. Já as opcionais, aquelas que os cidadãos escolhem realizar, estão diretamente relacionadas à qualidade do espaço urbano, ao bom desempenho de seus atributos formais– sentar em um banco, andar pela cidade olhando vitrines, etc-. O autor salienta que quanto mais propício o espaço urbano for ao desenvolvimento de atividades opcionais, mais intensas serão as interações sociais. Isso ocorre simplesmente

“porque estar em um lugar e em uma situação por escolha nos torna mais livres e mais tolerantes.

Num espaço público de qualidade, sentindo-nos senhores de nossas escolhas e do nosso tempo, temos mais condições de olhar para o lado e ver que nós e os seres humanos que compartilham aquele lugar conosco temos tanto em comum. Nem sempre o estado de espírito daqueles que utilizam o espaço público apenas de forma compulsória é propício à interação” (TENÓRIO, 2012, p.37).

Defendemos que um espaço público que se pretenda cheio de urbanidade deve conciliar atividades necessárias e opcionais, protagonizadas pelas mais diferentes pessoas e de forma contínua ao longo do dia. Dessa forma, as práticas necessárias também poderão se tornar mais agradáveis, ensejando oportunidades novas de permanência nas ruas e praças da urbe. Para tanto, recapitulando o que vimos até agora, é preciso que o local resulte de uma combinação entre desempenho de sua forma urbana e das atividades e usos que nela se desenvolvem. Sobre a correlação entre os dois fatores, Hillier vai fundo ao afirmar que a integração da trama urbana seria, inclusive, um dos elementos responsáveis pela determinação locacional das diversas atividades e usos do solo urbano. Ora, se formos pensar que, por exemplo, comércios e serviços dependem de movimento para existirem, a constatação do autor se faz perfeitamente compreensível.

as pessoas é que atraem o comércio, e não o contrário. Portanto, não adianta querer “impor” localizações comerciais em locais em que a malha não os favorece. Eles sempre buscarão as melhores localizações, e estas serão aquelas que mais favorecem o movimento de passagem das pessoas. (SABOYA, 2010).

Além disso, uma vez estabelecidos, esses usos funcionariam como multiplicadores do movimento, aumentando - algumas vezes diminuindo, quando as práticas são indesejáveis pelo conjunto da sociedade - exponencialmente o fluxo original promovido pela configuração local. Esse processo de retroalimentação ainda é potencializado pela densidade que, normalmente, tende a apresentar maiores valores em localidades bem servidas de usos e serviços e facilmente acessíveis. Até aqui, entretanto, tudo não passa de especulações e probabilidades.

Mapear a vida espacial, bem como os diferentes usos edilícios que se desenvolvem em um local de estudo permite verificar a Teoria da Sintaxe Espacial. Em se verificando as hipóteses colocadas, pode-se validar o instrumento da Sintaxe enquanto ferramenta de descrição e proposição e, ao mesmo tempo, melhor compreender como se dá o enlace entre configuração espacial e vida social.

No que diz respeito ao Distrito de Ingleses, nosso recorte de estudo, confrontaremos integração com as variáveis supracitadas - apropriação dos espaços públicos e usos do solo. A apropriação dos espaços não será verificada rua por rua. À exemplo da análise dos espaços convexos, escolheremos recortes que representam conjuntos e apuraremos os movimentos neles presentes.

MÉTODO

Dentro de uma abordagem fundamentalmente qualitativa, a presente pesquisa concentra-se num estudo de caso de contornos bem definidos: o Distrito de Ingleses. A investigação responsável da forma urbana de Ingleses exige um estudo longitudinal sobre o tema: a análise proposta é precedida de uma pesquisa que atenta para as transformações dos elementos locais ao longo do tempo.

De forma a atender os objetivos de pesquisa propostos, este trabalho utilizou-se de bases conceituais e de informações específicas, multidisciplinares. Os dados necessários ao desenvolvimento da pesquisa foram obtidos de fontes diversas: pesquisas bibliográficas, levantamentos *in loco*, visitas à órgãos de gestão e planejamento urbano locais. A coleta, interpretação e posterior síntese dos conceitos e informações utilizadas são base para a redação dos textos, assim como para a confecção de mapas, desenhos, gráficos e esquemas.

Essencialmente, a proposta de pesquisa exigiu a compreensão de dois temas: a) **Natureza** e b) **Forma urbana**.

a) **Natureza**

Parte-se da compreensão da natureza como elemento partícipe e qualificador da vida urbana. Abordagens integradas, proponentes de modelos de espaços urbanos mais conectados ao meio dão o tom das reflexões. O aprofundamento da compreensão dos aspectos ecológicos e de sustentabilidade buscou referências nos trabalhos de Spirn (1995), Mac Harg (1969), Mello (2008), Macedo (2002), Bueno (2006), Lima e Silva (2002). Direccionando o trabalho para Florianópolis e Ingleses, meu estudo de caso, procuramos reunir informações acerca da natureza local, numa aproximação ao assunto de caráter fortemente exploratório. Dados locais específicos, multidisciplinares, referentes a aspectos da ecologia, geomorfologia e hidrologia proveram do conjunto de conhecimentos elaborados por distintos autores, quais sejam, Cecca (1996,1997), Santos (1997), Orth (1993), Rego Netto (2003). Informações relevantes foram coletadas, também, em órgãos como IPUF e FLORAM.

b) Forma urbana

Sobre o tema forma urbana, abordamos o assunto sob diferentes enfoques: **Forma urbana e seus processos de crescimento; Forma urbana e seus efeitos por sobre a sociedade e meio ambiente;**

Forma urbana e seus processos de crescimento: Num primeiro momento, interessa descrever o processo de crescimento da forma urbana contemporânea de Ingleses, procurando relacioná-lo ao traçado colonial e estruturas naturais, etapa em que a pesquisa toma rumos descritivos. Aqui, sem perder de vista aspectos gerais do crescimento urbanoturístico do litoral brasileiro, muito discutidos por Macedo (2002), debruçamo-nos por sobre os trabalhos de Oliveira (1993), Bueno (2006) e Reis (2002), valiosas referências à compreensão da formação humana de Florianópolis. A descrição do crescimento local se referenciou no trabalho de Solá-Morales (1993), referencial teórico de caráter processual do estudo da forma urbana. Ressalta-se, neste passo, a relevância de se estudar as diversas políticas que tratam das questões urbanísticas e ambientais, essenciais ao entendimento dos limites e possibilidades da forma urbana local. Autores como Rizzo e Sugai (1994) deram, outrossim, subsídios à compreensão das políticas urbanas locais.

Forma urbana e seus efeitos por sobre a sociedade e meio ambiente: Em um segundo momento, uma vez constituída, interessa investigar os efeitos ambientais e sociais da forma urbana contemporânea. A importância da forma urbana no que tange às práticas e vivências dos distintos grupos pode ser encontrada, de forma direta ou implícita, nos trabalhos de Arendt (1989), Sennet (1993), Hillier (1984), Peponis, Hollanda (2002), Jacobs (2011), Alexander (1977) e Gehl (2013).

Para o estudo dos efeitos da forma em Ingleses, lançamos mão da Teoria da Sintaxe Espacial, desenvolvida por Hillier (1984), referencial fundamental dos ensaios de Reis (2002), que também examina as formas de apropriação social em Florianópolis ao longo do tempo.

Em meu estudo de caso, utilizamos as duas dimensões sintáticas de análise propostas por Hollanda (2002): *dimensão global* – relativa à totalidade do recorte de estudo, atentando para as características de articulação de toda a rede de espaços públicos- e *dimensão local* - relacionado ao espaço convexo público, seja de um trecho distinto de uma rua ou praça. Na análise global, com auxílio da técnica da axialidade, hierarquizamos a rede de espaços público locais quanto às possibilidades sociais de encontros, esquivações e visibilidade do outro. Em seguida, apuramos a real apropriação dos espaços públicos e a locação das dife-

rentes atividades e usos (importantes na compreensão das dinâmicas locais), favorecidos ou não pela forma urbana. Na análise local, examinamos a maneira como as edificações se relacionam com os espaços públicos, por meio de suas constituições, e delimitações.

É importante falar que a coleta, interpretação e posterior síntese dos conceitos e informações utilizadas são base para a redação de textos, assim como para a confecção de gráficos, mapas, esquemas e desenhos. Sobre o material gráfico, fizemos uso de programas do tipo SIG – sistemas de informações georreferenciadas-, mais especificamente do QGIS, software grátis, multiplataforma e que apresenta interface com o software Dephtmap, empregado nas análises sintáticas. A ideia é que ortofotos de domínio público, fornecidas pelo IPUF em diversas escalas, fornecessem o fundo para a compilação das informações. Para tanto, dividimos o território em camadas segundo critérios cronológicos, abrangendo natureza e cidade, permitindo-nos apreender os processos que configuram a paisagem local, o que facilitou uma explicação provisional da área de estudo e uma melhor compreensão das relações das diferentes camadas.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

a) Natureza

A identificação dos ambientes naturais de Ingleses, sempre procurando situá-los em relação à totalidade da Ilha de Florianópolis, foi feita a partir da construção de mapas temáticos relacionados ao assunto. Para tal, foram elaboradas e sobrepostas informações referentes à geomorfologia, hidrologia, e diferentes ecossistemas locais. A base cadastral do município (escala 1/10.000) serviu de base para a graficação, sempre apoiada por bibliografias específicas, entrevistas e pelas ortocartas evolutivas – todas de domínio público, as ortofotos iniciam nos anos 30, portanto décadas antes da explosão urbanística, e progridem até meados de 2010.

A tentativa de recriar os ambientes de Ingleses tais quais eram nas diferentes etapas do processo de humanização, procurando situá-los em relação a totalidade dos ambientes insulares, resultou em mapas de precisões e detalhes distintos. Tal fato se justifica em função das diferenças temporais em termos de registros, ferramentas e tecnologias. Assim, os mapas ambientais anteriores aos processos mais recentes são esquemáticos, sem a pretensão de demonstrarem informações exatas. Os

mais recentes, todavia, foram confeccionados no software QGIS, e possibilitaram elevado grau de detalhamento das informações. Ainda que os processos mais recentes tenham sido acompanhados por tecnologias que nos permitem descrevê-los com detalhes e precisões milimétricas, esquemas e simplificações permitiram melhores comparações com situações pretéritas, facilitando a apreensão do processo evolutivo.

b) Forma urbana

Forma urbana e seus processos de crescimento: Utilizando as mesmas bases cadastrais e fotográficas (ortofotos) da etapa anterior, complementadas por estudos e entrevistas específicas, elaboramos mapas e desenhos que explicitam a natureza dos parcelamentos, urbanizações e edificações locais. As sobreposições dos processos temporalmente distintos foram, na medida do possível, realizadas no ambiente do QGIS e nos permitiram visualizar a evolução da malha urbana local as permanências e transformações na paisagem local em seus variados períodos. Tal ambiente nos possibilitou, ainda, desenhar e sobrepor os diferentes Planos Diretores locais, fato que ajudou a explicar - compreendidos os seus limites e possibilidades das regulações-, as expressões da forma urbana do Distrito.

Forma Urbana e Sociedade - *Sintaxe Espacial e a Axialidade:* Para a técnica da axialidade, foi utilizado como base um mapa de linhas axiais do local, que nada mais é do que o conjunto do menor número possível de maiores linhas que cruzam a totalidade dos espaços públicos abertos. Esse mapa foi desenhado por sobre a base cadastral do Distrito, obtido junto ao Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis e confeccionado com o auxílio de softwares do tipo CAD.

Mesmo que o potencial de integração de um sistema possa ser obtido manualmente, os resultados de nossas análises -análise global - foram alcançados com o auxílio de um software chamado Depht Map. Graças a um plugin que estende seu funcionamento ao ambiente do QGIS, as operações realizaram-se diretamente no software de informações geográficas, ambiente concentrador de outras informações, conforme mencionado anteriormente.

Forma urbana e sociedade - *Sintaxe Espacial e a Convexidade:* A análise de convexidade foi feita de diversas maneiras: fotografias, cortes esquemáticos e análises em planta. É preciso dizer que a análise em planta se valeu da mesma base cadastral utilizada nas descrições do crescimento e nas investigações globais pela técnica da axialidade, todos

reunidos no ambiente do QGIS. Ao concentrarmos, na medida do possível, grande parte dos mapas no mesmo software, tivemos sempre as mesmas referências de ortofotos, escalas, recortes, notações, etc.

Forma urbana e sociedade - *Sintaxe Espacial e as Atividades e Usos do Solo*: Nossa pesquisa deu-se por meio de aferições *in loco*, sempre capturadas por fotografias e ocorreram em dias típicos de inverno e verão, em horários de muito e pouco movimento. É importante dizer que nossa intenção não foi discriminar os tipos de atividades realizadas, tampouco mapear a real posição das pessoas nos espaços convessos. Importa, neste momento, somente verificar o quão movimentadas são as diversas localidades. Quanto aos usos do solo, utilizamos a base cadastral municipal, que foi importada ao ambiente do QGIS e manipulada de modo a representar os diversos usos edílios existentes, verificados *in loco*.

Forma urbana e meio ambiente – *Impactos Ambientais*: O confronto entre a natureza original e a evolução da cidade de Ingleses, realizadas ora esquematicamente, ora no ambiente do QGIS, permitiu-nos visualizar as permanências e transformações na paisagem natural local em seus diversos períodos.

2. PREEXISTÊNCIAS NO DISTRITO DE INGLESES

Este capítulo trata das preexistências da ilha de Santa Catarina e em específico do Distrito de Ingleses. Para tal, foi preciso situar preexistência enquanto componentes da paisagem (natural e construída) anteriores ao desenvolvimento urbano turístico. Ainda que seja difícil dissociar natureza de cidade, iniciamos nosso trabalho explorando a natureza original, base sobre a qual se deu o processo de humanização local. Sobre o assunto, importa investigar as características físico-geográficas locais, bem como as dificuldades que impunham à ocupação humana. Em seguida, intenciona-se compreender as expressões espaciais resultantes do processo histórico da ocupação territorial, sobretudo da apropriação colonial -responsável pelo estabelecimento do primeiro modelo de ocupação perene no local-, e os impactos por ele gerados. Esta forma de abordagem, por meio do estudo dos ambientes natural e da ocupação colonial, permite-nos traçar um paralelo que, no decorrer da história, condicionaram a fundação e o desenvolvimento da cidade e que permanecem na estrutura da ocupação contemporânea.

2.1. A NATUREZA NA ILHA DE SANTA CATARINA

Com seus 401 km², a ilha de Santa Catarina, parte integrante do estado de mesmo nome, corresponde a 90% do território do município de Florianópolis, localizando-se em latitudes de 27°21' a 27°50'.

Sua posição subtropical, aliada à evidente influência marinha, certamente influencia o clima local: bastante úmido, com precipitações médias de 1408mm e temperatura média anual de 20°, apresenta típicas características tropicais no verão e temperadas no inverno – com médias na casa dos 25° e 16°, respectivamente. Independente da estação ou período do ano, a presença dos ventos é frequente, sejam os mais corriqueiros, oriundos do quadrante nordeste, ou os mais intempestivos, provenientes do quadrante sul.

À geomorfologia local, associada à sua evolução espacial-temporal, correspondem duas unidades, quais sejam os maciços rochosos e as planícies sedimentares, também conhecidos, nessa ordem, como *serras litorâneas* e *planícies costeiras*.

“A atual Ilha de Santa Catarina, portanto, resulta da interligação de um grande número de morros que correspondem aos topos de blocos mais elevados, separados entre si por fossas tectônicas ho-

je preenchidas, parcial ou totalmente, por sedimentação quaternária. Antes desta sedimentação, e em épocas de nível mais elevado do mar, sua configuração não era de uma ilha, mas sim, de muitas ilhas.” (PEREIRA, 2002, p. 47).

Os maciços rochosos, por meio de seus divisores de água, separam e definem suas bacias hidrográficas e planícies. A dorsal central, sua maior formação, secciona a ilha segundo um eixo principal norte-sul, direção sobre a qual a localidade se orienta. Ainda que descontinuada na porção centro-sul, mais especificamente na planície do Campeche, o grande maciço define claramente uma porção insular leste e outra oeste.

Na porção oeste, em contato com as águas mais tranquilas das baías norte e sul, marcada por enseadas e sacos e cujas dimensões longitudinais podem variar de 1 a 5 km, percebem-se planícies muitas vezes compostas por manguezais (Itacorubi, Ratonos e Rio Tavares) e marismas ou baixios. Outras vezes, o abastecimento das areias em ambiente calmo configura bancos de areia e pequenas praias, intercaladas por linhas de costões rochosos. O trabalho dos ventos provenientes do quadrante norte configura, ainda, pequenas dunas em Jurerê e Canasvieiras, dois dos maiores arcos praias do setor.

A porção leste, por seu turno, exposta ao mar aberto e às ondas oceânicas, possui planícies margeadas por extensos arcos praias que se alternam por costões rochosos. O retrabalho dos ventos, sejam os prevalentes ou dominantes, contribuem para a formação de amplos cordões dunosos, com destaque para as Dunas da Joaquina, Campeche e Ingleses (CRUZ, 1998). Neste setor, encontram-se duas grandes Lagunas: a Lagoa da Conceição e a Lagoa do Peri. Embora menores, também merecem referência as Lagoa da Chica (Campeche), a Lagoinha do Leste e a Lagoa do Jacaré (Santinho). Correspondendo às faixas de dunas ao Norte e Sul da Lagoa da Conceição, ressalta-se a existência de dois lençóis subterrâneos, também conhecidos como aquíferos, o Aquífero da Planície do Rio Vermelho e da Planície do Campeche (Figura 3).

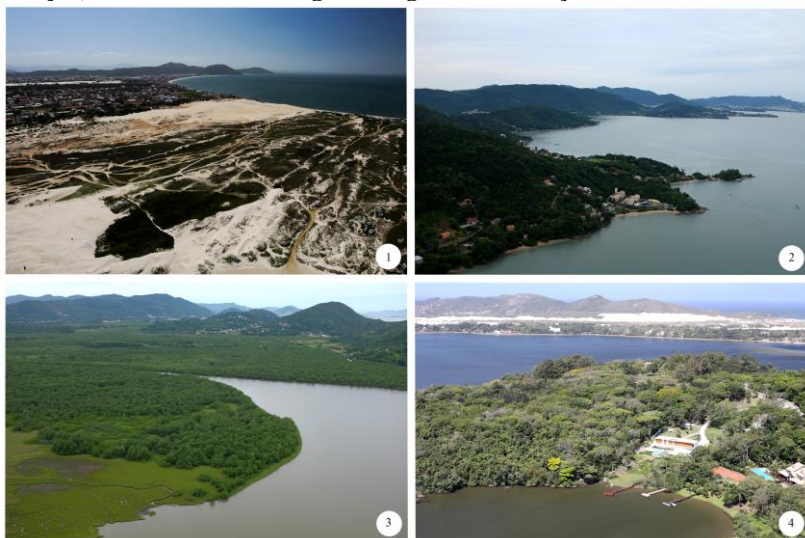
Todas essas especificidades físicas, aliadas à grande variedade de elementos naturais, neles incluso o relevo, são base para o desenvolvimento de uma riqueza de ecossistemas – provavelmente a maior encontrada por unidade de área no Estado de Santa Catarina.

o território da Ilha tinha 90% de sua área coberta por vegetação, sendo 74% desta vegetação a Mata

Atlântica, 9% os manguezais, 7% a vegetação de praia, duna e restinga, e o restante ocupado por dunas sem vegetação (4%) e por lagoas (6%)” (CECCA, 1997, p.75).

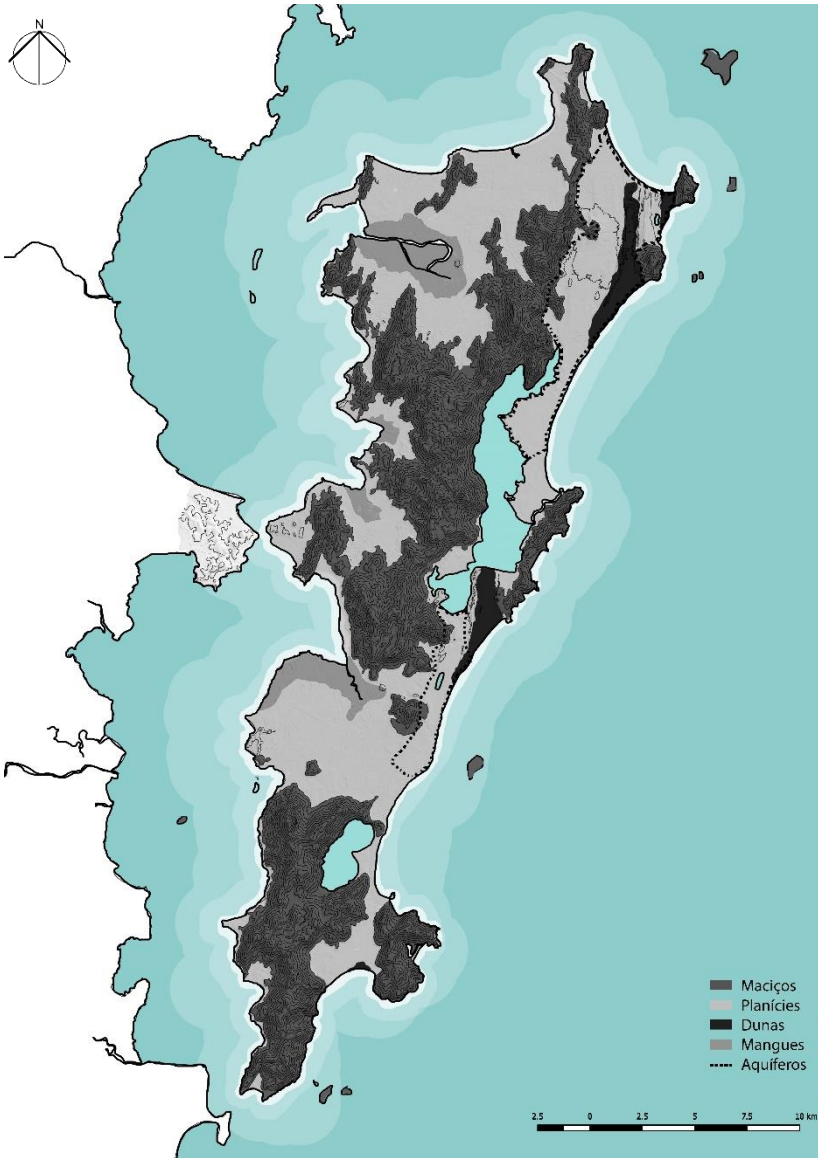
A Mata Atlântica, ou Floresta Ombrófila Densa (Figura 2, imagem 2), sobressai-se nos maciços, eventualmente se esparramando por sobre as planícies (CARUSO, 1983). A vegetação de restinga (Figura 2, imagem 4), composta fundamentalmente de arbustos e ervas, ocupa o solo arenoso e salinizado (que podem, eventualmente, ser alagáveis) das planícies costeiras. Os manguezais (Figura 2, imagem 3), por sua vez, associam-se diretamente às águas calmas das baías norte e sul.

Figura 2: Principais ecossistemas da Ilha de Santa Catarina: -dunas da Praia dos Ingleses; 2- Floresta Ombrófila nos costões do Sambaqui, em primeiro plano, e maciço central, ao fundo; 3- mangue da Reserva dos Carijós;4- Floresta de Restinga na Lagoa da Conceição.



Fonte: acervo próprio

Figura 3: esquema da distribuição das principais estruturas naturais na Ilha de Santa Catarina.



Fonte: elaboração própria.

2.2. O DISTRITO DE INGLESSES E SUA NATUREZA

O Distrito de Ingleses do Rio Vermelho, nosso recorte de estudo, localiza-se na porção nordeste da Ilha de Santa Catarina (Figura 4). Delimita-se a oeste pela dorsal central. Ao sul, através do Morro do Muquém, a supracitada dorsal cuidadosamente avança a Leste e, ao aproximar-se às dunas ativas de Moçambique-Ingleses, define os limites inferiores do distrito, a partir dos quais inicia o bairro do Rio Vermelho. Por fim, o distrito confronta-se a Norte e Leste com o Oceano Atlântico. A evidente configuração local, dada por sua geomorfologia e limites naturais, tem papel determinante na caracterização da área como uma grande unidade de paisagem, conforme sugerem os estudos de Bueno (2006).

Internamente, o Distrito é dividido em três grandes áreas, cada qual com um perfil morfológico diferente. Em sua porção Norte, entre o Morro da Feiticeira e a Praia dos Ingleses, configura-se Ingleses e Ingleses Norte; ao Sul, limitado pelo Maciço Central (a oeste) e pelas dunas de Moçambique-Ingleses (a leste), tem-se a região do Capivari; a leste, compreendido entre as dunas de Ingleses e a Praia do Santinho, configura-se a Praia do Santinho (Figura 5).

A complexa história geomorfológica local, aliada a fatores físicos e biológicos, fez com que o distrito apresentasse uma amostra de grande parte dos diferentes ecossistemas da Ilha, representativos dos dois compartimentos litorâneos principais: os de Planície (com destaque para as restingas, incluindo as formações litorâneas e os brejos de restinga) e os de Maciços Rochosos (com destaque para Floresta Ombrófila Densa).

Apesar de ter sido criado no século passado, o Distrito de Ingleses, contemplando os bairros de Ingleses e Santinho, desenvolveu-se a partir do século XVIII, tendo a porção leste da enseada que se volta para o norte como o seu ponto de partida.

Figura 4: Ilha de Santa Catarina com destaque para o Distrito de Ingleses.



Fonte: elaboração própria com base em foto do Google.

Figura 5: o Distrito de Ingleses, seus limitantes e divisão interna.



Fonte: elaboração própria.

2.2.1. Geomorfologia

Conforme já citado anteriormente, grandes maciços rochosos são o pano de fundo para a planície de Ingleses, a qual é marcada, no sentido norte-sul, pelo cordão dunar que separa a Região do Capivari da Praia dos Santinho (Figura 6, Figura 7).

Constituídos, basicamente, por rochas granílicas (granito ilha) e por intrusões de diques diabásicos (formação Serra Geral), os maciços rochosos representam as maiores altitudes locais, que podem atingir 298m (Figura 8). As formações mais expressivas são: o Costão dos Ingleses (195m) e Costão do Santinho (255m), que foram antigas paleoilhas; e os Morro das Feiticeiras (206m), da Cachoeira (249m) e do Muquém, localizados na porção Oeste. Predominantemente orientadas no sentido NE-SW, as elevações se apresentam mais baixas à medida que se aproximam do mar, terminando em costões e pontais rochosos, verdadeiros pontos de apoio à sedimentação extensiva que atingiu o litoral durante o Quaternário.

A Planície de Ingleses compreende dois tipos de depósitos sedimentares, conhecidos como arenosos e arenoargilosos- estes últimos correspondendo às áreas alagadiças. Formada durante o Quaternário por meio de um processo relacionado às variações do nível relativo do mar e ao trabalho dos ventos, a planície define o formato de suas duas praias, ancoradas a cordões arenosos externos, que com a vegetação fixadora são “o anteparo protetor contra as ações erosivas das marés altas e ondas de tempestade” (CRUZ, 1998, p. 160). Além dos supracitados cordões arenoso mais externos, também conhecidos como dunas frontais, a localidade apresenta dois grandes compartimentos dunares, aqui chamados de campo de dunas Ingleses-Moçambique, e campo de dunas Santinho-Ingleses. Compostos de porções que podem ou não ser cobertas por vegetação, os dois grandes campos dispõem-se de acordo com o sentido do vento mais efetivo, proveniente do quadrante sul. Suas maiores diferenças relacionam-se às suas dimensões e origem dos sedimentos: enquanto o conjunto Ingleses-Moçambique, cujo tamanho excede os 900 he, é composto de material sedimentar proveniente da Praia do Moçambique em situações de Acresção, a unidade Santinho-Ingleses, de pouco mais de 90 he, configura-se a partir do material proveniente da Praia do Santinho.

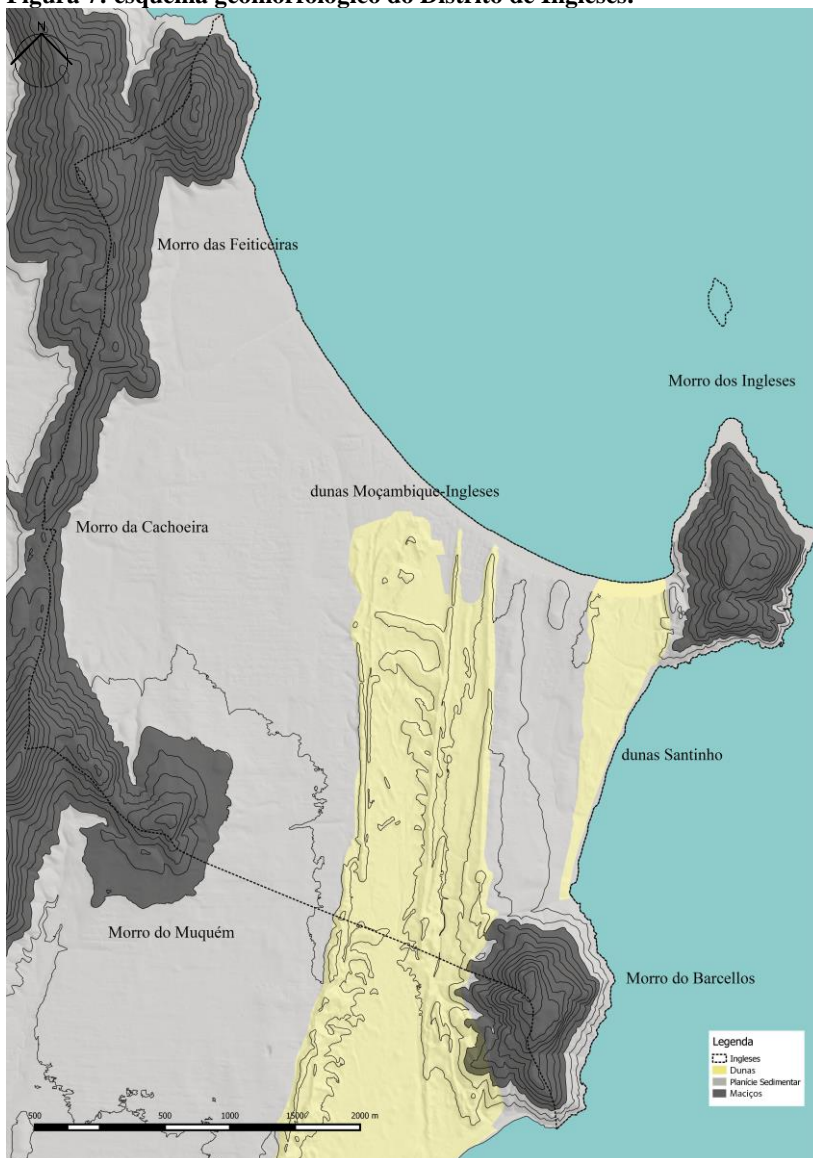
Segundo Rego Neto (2003), na área de estudo ocorrem solos Podzólicos, mais especificamente em Ingleses Norte, constituindo solos bastante úmidos, ácidos e pouco recomendados ao uso agrícola. Além

disso, abaixo da camada superficial, apresentam um extrato extremamente duro, compacto e pouco permeável. Quanto às áreas planas do Capivari e Santinho, prevalecem as areias quartzosas, que constituem classes de solos pouco desenvolvidas e excessivamente arenosas.

Figura 6: destaque, em primeiro plano, para o Morro dos Ingleses, dunas do Santinho e Ingleses-Moçambique, e ao fundo, Maciço Central.

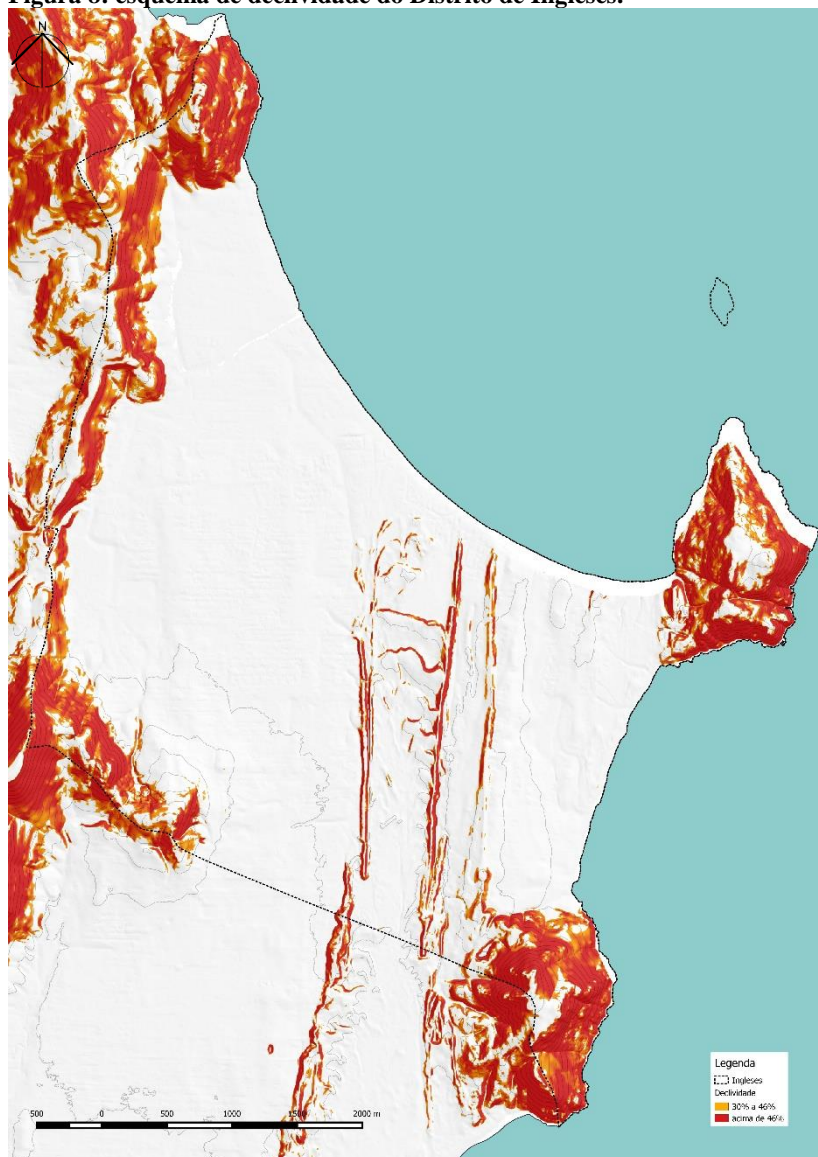


Fonte: acervo próprio.

Figura 7: esquema geomorfológico do Distrito de Ingleses.

Fonte: elaboração própria.

Figura 8: esquema de declividade do Distrito de Ingleses.



Fonte: elaboração própria.

2.2.2. Rede Hidrográfica

Antes de falarmos da rede hidrográfica interna à área de estudo (Figura 10), é importante situá-lo e tecer alguns comentários acerca de suas confrontantes marítimas. As praias dos Ingleses (mais ao norte) e do Santinho (a leste) separam-se pelo Costão dos Ingleses e, apesar da proximidade, guardam características bastante distintas: ao passo que Ingleses apresenta uma praia mais calma e com pouco influência dos ventos e ondulações provenientes do quadrante sul – sobretudo em seu lado leste, o qual se configura como um porto natural graças ao abrigo conformado pelo costão -, Santinho recebe toda a influência de um mar mais “grosso”.

Internamente, a rede hidrográfica local está basicamente representada pelo Aquífero Guarani, pela Lagoa do Jacaré (Figura 9), localizada no Santinho, bem como por dois pequenos rios de um mesmo sistema: o Rio dos Ingleses e o Arroio Capivari (Figura 9).

O Aquífero Guarani, localizado sob os Distritos de Ingleses e Rio Vermelho, de natureza freática, estende-se por cerca de 30 km², caracterizando-se como a maior reserva de água potável do município de Florianópolis. Sua manutenção e recarga se deve, principalmente, por infiltração direta da precipitação, processo cujo papel desempenhado pelas dunas é fundamental. Regula rios, lagoas e zonas alagadiças nas depressões úmidas, e apresenta-se bastante vulnerável em função das suas características intrínsecas, alta permeabilidade e afloramento (REGO NETO, 2003, p.156.)

Ainda que possua Lagoa em seu nome, a Lagoa do Jacaré é, na verdade, uma laguna. Isso porque, em sua porção sudeste, um curso d'água corre paralelo à base da duna até chegar à praia, que neste percurso recebe, ainda, a contribuição de uma nascente (olho d'água). Fatores como o afloramento do lençol freático e retenção de água chuva contribuem para formação pequenos lagos, sobretudo no cordão dunar dos Ingleses. Estas formações, contudo, são bastante efêmeras, não caracterizando corpos d'água que mereçam destaque específico.

No que diz respeito aos cursos d'água, o Arroio Capivari – rio mais expressivo da localidade - nasce no alto Morro da Feiticeira, corre ao longo de seu sopé, percorre Ingleses Norte no sentido oeste-leste e desemboca no norte da praia. No baixo curso, junto à sua foz, apresenta regime estuarino e espécies típicas de mangue (DUARTE, 1981). O Rio dos Ingleses tem sua nascente a oeste do cordão de dunas dos Ingleses, fluindo no sentido norte e desembocando na foz do Arroio Capivari, em

Inglese Norte. Existem, outrossim, outros pequenos riachos, alguns eventuais (nos costões), outros permanentes, mas todos de pouca expressão.

Figura 9: hidrografia no Distrito de Inglese: à esquerda, o Arroio Capivari desemboca no oceano; à direita, destaque para a Lagoa do Jacaré e o mar do Santinho.



Fonte: acervo próprio.

Figura 10: esquema hidrográfico do Distrito de Ingleses.



Fonte: elaboração própria.

2.2.3. Vegetação de Restinga

A vegetação de restinga (Figura 11, Figura 12) caracteriza-se por ser um tipo de formação vegetal edáfica, ou mais condicionada pelas condições do solo do que pelo clima (CARUSO, 1990). Na área estudada, é dominante desde a faixa de praia até as elevações do embasamento cristalino. Inclui, ainda, as formações litorâneas e as formações associadas a depressões (brejos de restinga) (REGO NETO, 1993), que serão discutidas em seguida. É uma vegetação predominantemente arbustivo-herbácea. No distrito, dentre as espécies herbáceas destaca-se a arácea *Philodendrom cordatum*, nos estratos à sombra dos arbustos; entre os arbustos o Cambuí, o guamirim, o guamirim-de-folhas-miúdas, o Ba-guaçu e a guabiroba-da-praia.

As formações litorâneas, por sua vez, localizam-se próximas à linha da praia e sobre as dunas vegetadas, submetendo-se a condições ambientais e climáticas mais desfavoráveis, como a natureza do solo, salinidade excessiva e ventos fortes. Em virtude dos fatores limitantes, essas formações são bastante robustas, porém pouco desenvolvidas em termos de altura. Desempenhando importante papel no processo de estabilização da linha costa, as plantas herbáceas são predominantes na praia, das quais se destacam o capotiraguá, a acariçoba, a grama-da-praia, pinheirinho-da-praia, a batateira-da-praia, a tiririca-da-praia e a baldroega-da-praia. Já nas dunas, prevalecem as plantas fixadoras, representadas pelas herbáceas (erva-de-santa maria, corda-de-viola e orquídea-da-praia); pelas arbustivas (aroeira-mansa, quaresmeira, vassoura-vermelha e camarã); e pelas arvoretas (aroeira-vermelha, cocão, pitangueira, entre outros).

Por fim, as formações associadas a depressões ocorrem em localidades baixas e alagadiças, onde se formam pequenas lagoas e lagoas. No distrito de Ingleses, podemos encontrar esse tipo de vegetação no entorno da Lagoa do Jacaré, localizado na Praia do Santinho, assim como em baixios situados entre cordões arenosos de dunas fixas ou semi-fixas - locais onde se formam brejos temporários, determinados, sobretudo, pelo índice de pluviosidade. Destacam-se a samambaia-da-pria, o capimcabelo-de-porco, o peri, o capim-vermelho, a cruz-de-malta e a capororoca-do-mangue.

2.2.4. Vegetação de Restinga

Caracterizada pela pujança, elevada densidade e excepcional heterogeneidade de sua flora, a Floresta Ombrófila Densa (Figura 11, Figura 12) é encontrada cobrindo os maciços cristalinos antigos de topografia acidentada, bem como em partes das planícies quaternárias – os estudos de Reis (2002) demonstram que parte da planície de Ingleses Norte era originalmente tomada pela Mata Atlântica. Segundo Caruso (1983), distinguem-se quatro estratos principais. Têm-se o estrato superior, configurado por árvores de até 30m de altura, no qual destacam-se árvores como a Canela-preta, a Peroba, a Garuva e o Garapuvu; o médio, caracterizado por árvores de aproximadamente 9m de altura, com abundância de Palmeiros, Canela-pimentas, Cortiças, entre outras; e os estratos arbustivos e herbáceos, representados por espécies como a Laranjeira-do-Mato. São, ademais, bastante presentes as epífitas, que acentuam o aspecto tropical da formação.

Há que se destacar a riqueza da Fauna presente na Mata Atlântica, que integra répteis, pequenos mamíferos (marsupiais, macacos e roedores), e uma diversidade de aves rapineiras *Falconiformes* e *Strigiformes*. Toda essa exuberância em termos de fauna e flora evidencia importância deste ambiente dentro do conjunto dos ecossistemas da Ilha, uma vez que propicia consideráveis trocas de energia e nutrientes, essenciais à manutenção da vida local.

Figura 11: Vegetação no Distrito de Ingleses: acima, Mata Atlântica no Maciço Central; abaixo, restinga do Capivari, em porção limítrofe às dunas



Fonte: acervo próprio.

Figura 12: esquema com a vegetação original do Distrito de Ingleses.



Fonte: elaboração própria.

2.3. A OCUPAÇÃO COLONIAL NA ILHA DE SANTA CATARINA

Os primeiros indícios do processo de humanização do território insular de Florianópolis remontam há mais 5000 anos. Conhecidos como “povos do sambaqui”, em alusão aos diversos sítios arqueológicos resultantes de sua ocupação local, a presença dos povos pioneiros também se evidencia por meio de uma infinidade de oficinas líticas espalhadas pela ilha.

As populações subsequentes apontam para dois grupos indígenas que, supostamente, sucederam-se no tempo e no espaço. Primeiro vieram os Itararés, cujos vestígios de ocupação encontrados na porção oeste de ilha se relacionam ao século XX desta era; e em seguida os Carijós, grupo dominante quando do primeiro contato europeu com o território local. É importante dizer que os Carijós haviam se fixado na ilha apenas dois séculos antes da chegada dos europeus e, ao que relatos indicam, já tinham deixado o local por volta de 1600. Ainda que não tenha havido registros de violência entre europeus e povos locais, a migração para terras interiorizadas foi um fato interessante, numa atitude, aparentemente, de resguardo sociocultural.

A posição geográfica da Ilha condicionou fortemente os processos de humanização que se seguiram ao descobrimento: situada a meio caminho entre o Rio de Janeiro e a colônia do Santíssimo Sacramento, e último bom porto ao sul, a Ilha foi ponto estratégico para apoiar a movimentação de navios de diferentes origens, tendo-se tornado alvo de intensas disputas entre as coroas portuguesa e espanhola.

Embora reconhecida pelos Portugueses e outros navegadores desde as primeiras expedições de reconhecimento da costa, a Ilha, bem como todo o litoral Catarinense, permaneceu praticamente desocupada de europeus até meados do século XVII. O povoado de Nossa Senhora do Desterro somente foi fundado em 1673, momento em que o bandeirante vicentista Francisco Dias Velho requer a ilha em sesmaria. Tal iniciativa corresponde às primeiras intenções portuguesas de ocupar as terras ao sul do Brasil e, ao mesmo tempo, descongestionar a capitania de São Vicente, num movimento que resultou na fundação das vilas pioneiras de São Francisco do Sul (1660) e Laguna (1714). Desse processo resultaram os primeiros núcleos de ocupação locais, onde se ergueram as principais edificações da localidade, nelas inclusas a capela – construção entorno da qual tiveram seus fundamentos. Estas estruturas

embrionárias serviram, posteriormente, como base para o crescimento destes locais, e correspondem aos atuais centros históricos.

Em 1726, a localidade se eleva à condição de Vila, denominada de Nossa Senhora do Desterro. Até aqui, o crescimento local ainda é bastante tímido, limitando-se a poucas edificações no entorno imediato do núcleo fundado por Dias Velho. É somente a partir de 1738, em virtude do acirramento das disputas político-territoriais entre as nações que disputavam as terras meridionais do continente americano, que o processo de ocupação local se torna efetivo. O arranque para tal se dá através da criação da capitania de Santa Catarina, à época comandada pelo brigadeiro José da Silva Paes e tendo Desterro como sua capital. Sob às ordens de Silva Paes, Desterro passa por muitas reformas (a capela central é praticamente reconstruída), são construídas edificações importantes, como a casa do Governo, até hoje presente na paisagem local. Mas de todas as incumbências do comandante local, são duas as que provocarão as maiores mudanças nas dinâmicas espaciais da antiga Desterro: a construção do sistema defensivo da ilha, e a política de imigração açoriana.

Erguidas em locais estratégicos, como promontórios e ilhas, as seis fortalezas construídas por Silva Paes compunham o sistema de defesa da ilha, garantindo as entradas das baías sul e norte. Espalhadas por toda a face oeste de Desterro, facilitaram a futura dispersão humana e organização das comunidades no território, a começar pela vinda dos açorianos, entre os anos de 1748 e 1756. Numa iniciativa comandada pela coroa, e reconhecida como a maior empreitada portuguesa com fins deliberados de povoamento (CABRAL, 1950), aqui desembarcam cerca de 6000 açorianos e madeirenses, que ocuparam a ilha e o continente próximo.

Se por um lado espalhavam-se diversos núcleos de colonização por sobre a ilha, por outro o centro de Desterro despontava como sede das atividades político-administrativas e portuárias. Destaque-se que, até meados do século XX, houve uma clara dicotomia entre os diferentes espaços. Nas freguesias, predominava a economia açoriana de subsistência, através da pequena produção doméstica, seja a agricultura, pecuária ou produção artesanal; no centro, local de moradia dos funcionários, militares e comerciantes, centralizavam-se as decisões concernentes à capitania, bem como a partir dali escoava grande parte dos produtos da região. É importante perceber que o núcleo fundador também cresceu com a chegada dos imigrantes, visto que muitos se incumbiam de atividades militares e de construção. Ainda assim, relatos de viajantes reve-

lam um centro de cidade bastante tímido (e racialmente segregado), com pouco mais de 150 edificações na virada da segunda metade do século XVIII (HARO, 1990). Na virada do século, contudo, Desterro já apresentava cerca de 400 edificações e 10.000 habitantes - período em que Desterro se consolida como polo comercial e marítimo-, população esta que praticamente triplica ao final da primeira década do século XIX (BUENO, 2006, p.117).

A partir de 1830, as atividades portuárias se intensificam, surge uma burguesia comercial e têm-se o início de uma vida urbana por excelência. A prosperidade era tanta que refletia em diversas melhorias no porto, obras públicas (é dessa época o primeiro sistema de saneamento local) e novas edificações. Tudo isso culmina com a vinda da família imperial à Desterro, em 1845, ano em que a outrora singela Vila se eleva à categoria de cidade. Com o advento da república, a capital passa a se chamar Florianópolis a partir 1893, dando início a um processo de modernização que durará até meados dos anos 30 do século seguinte.

Em meados do século XX a atividade portuária na capital já não possui a importância de outrora. Fatores como o crescente tamanho das embarcações, aliado a alterações estruturais, como a mudança dos transportes ferroviário e marítimo para o rodoviário, contribuem para a desativação do porto. Em decorrência disso, Florianópolis deixa de ser entreposto de exportação da produção agrícola e industrial da região, tendo sido, da mesma forma, prejudicada por sua posição geográfica, excêntrica à nova rede de transportes (REIS, 2002, p.62). A decadência das atividades portuárias também afeta fortemente a produção agrícola da ilha, que à época ainda sofria com problemas como o esgotamento dos solos e pragas. A economia cada vez mais fraca fez com que a cidade se esforçasse enquanto domínio político-administrativo, fato que praticamente impediu a retração econômica local. Destarte, começa a se consolidar a tendência à terceirização econômica na capital.

2.4. O ESPAÇO AÇORIANO EM FLORIANÓPOLIS E SUAS REPERCUSSÕES

Compreendida entre os anos de 1748 e 1756, a imigração açoriana foi organizada pela Coroa Portuguesa, e buscava, a um só tempo, lidar com os problemas de superpovoamento do arquipélago e povoar as terras ao sul do Brasil. Em decorrência desse processo, transfere-se toda uma nova cultura ao território meridional da costa brasileira, o que repercute fortemente nos hábitos e práticas locais, neles inclusa espaciali-

zação dos agrupamentos humanos -marca até hoje do modelo de ocupação dispersa da ilha. É dado, a partir de então, o pontapé inicial para um surto de crescimento e ocupação territorial que formará o espaço rural litorâneo característico desta imigração,

engendrando uma estrutura territorial que persistirá, em parte, até a atualidade, só sendo radicalmente modificada com o desenvolvimento da ocupação turística (REIS,2002,p.61.).

Balizada pela Provisão Régia de 1747, a transferência dos colonos procura guiar-se por uma série de regramentos, os quais estruturam um modelo de ocupação territorial. Segundo Cabral, os assentamentos deveriam buscar os

sítios mais próprios para fundar em cada um dos quais se estabeleçam pouco mais de sessenta casas dos que forem chegando (CABRAL, 1950, p.592).

Ademais, destacam-se ordenanças como a largura dos lotes, fixada em 1650 metros de lado, bem como determinações acerca da configuração de praças, ruas, moradias e igrejas.

Para o acento e logradouro públicos de cada lugar se destinará meia égua em quadro, e as demarcações destas porções de terras se fará por onde melhor o mostrar e permitir a comodidade do terreno não importando que fiquem em quadrados, contanto que a quantidade de terra seja a que fica dita. No sítio destina para o lugar se assinalará um quadrado para a praça de quinhentos palmos de face, e em um dos lados se porá a igreja, a rua ou as ruas se demarcarão ao corcel com largura ao menos de quarenta palmos, e por elas e nos lados da praça se porão as moradias em boa ordem, deixando umas e outras e para trás lugar suficiente e repartido para quintais atendendo assim ao cômodo presente como a poderem ampliar-se as casas para o futuro (CABRAL, 1950, p.592).

O texto indica, ainda, a clara relação existente entre o poder do Estado (a Coroa) e da Igreja. Segundo Vaz, o núcleo sede “*no modelo de*

cidade portuguesa assume um significado simbólico e monumental, sinal arquitetônico de presença do poder real” (VAZ, 1991, p.)

Os primeiros imigrantes se instalam nas imediações do núcleo fundador, mais especificamente na rua chamada “dos Ilhéus”, bem como no entorno do Morro da Cruz. Em seguida, ao buscarem melhor acessibilidade ao centro –utilizando, para tanto, picadas previamente trilhadas pelos Vicentistas em suas incursões–, mar e fortalezas recém construídas, fundam-se as primeiras freguesias no interior da ilha. A sequência das principais freguesias decorrentes desse processo inicial de dispersão no território foi a seguinte: Nossa Senhora da Conceição da Lagoa, em 1750; Nossa Senhora das Necessidades e Santo Antônio, em 1755; Nossa Senhora da Lapa do Ribeirão, em 1809; e Santíssima Trindade detrás do Morro, em 1835. Dessas três freguesias, originaram as ocupações a Leste, Norte e Sul da Ilha, respectivamente. Segundo Bueno (2006), essa forma de ocupação provocou a formação de uma estrutura poli nucleada na Ilha, configurando localidades com certo isolamento das demais. Tal fato repercutiu em um forte fechamento das comunidades agrícolas, contribuindo para a manutenção de práticas e vivências até bastante recentemente.

Todo a economia era movida pelo trabalho familiar e se baseava em uma estrutura agrária de pequenas propriedades. Localizadas em planícies quaternárias e meia-encostas, as terras cultiváveis eram sempre delimitadas por encostas mais acentuadas, dunas, hidrográfica, baías e praias. Plantava-se muita mandioca, cana-de-açúcar, café, algodão, milho feijão e arroz, e a essas culturas somavam-se atividades manufatureiras executadas localmente. Destas, faz-se importante menção à produção de farinha de mandioca, cuja elaboração gerava excedentes exportáveis que colocavam a ilha como principal produtora de farinha do Brasil. Mas a agricultura não era a única atividade desempenhada pelos colonos: desempenhando papel secundário, a pesca complementava as atividades agrárias, sendo pouco significativa economicamente – exceção seja feita à pesca da baleia para a obtenção de óleo. Um traço interessante da vida econômica e social nas freguesias relaciona-se ao compartilhamento do solo, nas chamadas terras comunais. Pouco aptas à agricultura –ainda que, por vezes, fosse utilizada para pequenas plantações–, essas áreas tinham como finalidade o suplemento da propriedade individual. Nelas predominavam atividades de extração de madeira, pecuária e manifestações culturais, tal como a “farra-do-boi”. Os campos prestavam-se, ainda, ao acesso às fontes de água e caminhos (CAMPOS, 1991).

Inicialmente, em função das inúmeras montanhas e matas intransitáveis, “*habitadas por feras e cobras venenosa*” (GOLOVNIN, 1990, p.203), todas as comunicações entre os diferentes assentamentos, bem como o escoamento de produtos, eram feitos por água. Muito em função disso, os diversos núcleos localizavam-se, predominantemente, próximos aos corpos d’água. A dificuldade imposta pelo sítio faz com que a construção das vias terrestres seja gradual. Localizadas, quando possível, nos sopés dos morros e fugindo das dunas e porções alagadiças, os caminhos também se desenvolviam paralelos às vias aquáticas. Além de conectar as diversas localidades do município, as vias tiveram importante papel no que tange à acessibilidade das parcelas agrícolas.

Lidar com a terra exigia dedicação e tempo. Seguir um modelo de ocupação idealizado -onde construções aglomeravam-se distantes de onde se plantava- poderia, não raro, ser contraproducente. Desse modo, se na sede das freguesias encontravam-se espaços com uma certa ordenação oficial, as diversas localidades tiveram seu crescimento organizado pelas estradas que davam acesso às parcelas agrícolas. Tal prática revela importante característica do processo de crescimento local: diferente da realidade de outros assentamentos, aqui dificilmente percorriam-se longas distâncias sem que houvesse qualquer tipo de construção, sejam elas moradias ou pequenas vendas e oficinas.

O fato das edificações terem deixado, aos poucos, de serem construídas em volta da Praça não desqualificou este espaço coletivo. Pelo contrário, o núcleo central, que “*destinava-se também a dar guerdia às atividades coletivas da população dispersa*” (Vaz, 1991, p.),

foi consagrado e consagrando um espaço de entorno, identificado, ainda hoje, como FREGUESIA ou SEDE e, que foi sendo ocupado, pelas famílias mais poderosas (ASSEN DE OLIVEIRA, 1992, p.81).

As dificuldades enfrentadas eram muitas e nem sempre as promessas eram cumpridas. Os colonos dificilmente recebiam qualquer tipo de titularidade de suas terras, e reivindicar a posse das terras exigia demarcá-las, prática somente realizada por aqueles com condições financeiras para tal. Só então as propriedades vigoravam no livro de Sesmarias do município, documento que oficializava a titularidade dos lotes da Ilha. As demarcações dos lotes, em função da precariedade técnica e obstáculos impostos pelo sítio, partiam de bordas d’água ou caminhos estabelecidos, estendendo-se a limites pouco precisos, como sopés de

dunas ou cumes de morros. Para piorar a situação, muitos colonos tiveram que se contentar com porções de terras muito menores do que aquelas previstas pela provisão Régia. Com o passar do tempo, a prática do sobre parcelamento, onde as terras já diminutas eram divididas longitudinalmente, tornou os minifúndios antieconômicos, o que certamente contribuiu para a decadência da produção agrícola na Ilha.

O parcelamento agrícola da Ilha de Santa Catarina pode ser perfeitamente observado mesmo nos levantamentos aerofotogramétricos mais recentes. O gradativo parcelamento das propriedades rurais, de forma independente umas das outras, permite a recomposição do parcelamento original (REIS, 2002, p.64).

O efetivo colonial açoriano produziu seus rebentos, espacial e numericamente, e são desse período as primeiras grandes modificações no meio ambiente em Florianópolis, em um processo que em menos de 200 anos vai desmatar quase que completamente as florestas locais. Segundo Caruso (1983), tudo começa pela necessidade

de lenha e madeira para a construção naval e civil, além da mobiliária, até chegar à remoção pura e simples das florestas para a organização dos primeiros cultivos agrícolas e dos núcleos urbanos (CARUSO, 1983, p.77).

Ao rejeitarem o uso do arado, pois o mesmo requeria muito esforço, os colonizadores abusaram das grandes queimadas, maneira rápida, porém agressiva de “limpar” a terra para o plantio. Tal prática, além de devastar rapidamente a mata local e empobrecer (de nutrientes) o solo, dizimou ecossistemas inteiros, muitas vezes relacionados ao extermínio de pragas. Localizadas nas planícies e meia-encostas, porções preferidas para a prática agrícola, as vegetações de restinga e Mata Atlântica foram as mais afetadas. A dimensão desses impactos pode ser vista no trabalho de Caruso (1983), que ao analisar as ortofotos de 1938 e 1956 – ainda que não tenha sido o período mais intenso da atividade agrícola-, discorreu sobre as transformações ambientais iniciados no século XVIII.

Em menor grau de impacto, os cumes dos morros, áreas alagadiças e dunas também sofreram com o processo de humanização, sobretudo

do em função de atividades relacionadas ao extrativismo e pecuária. Segundo Lago (1999), a exploração dos cimos dos morros desmatou grandes áreas e levou à erosão de inúmeras vertentes, fato que contribuiu para a falência do modelo agrícola.

2.5. O DISTRITO DE INGLESSES E O ESPAÇO AÇORIANO

Ainda que a denominação de Ingleses tenha relação com o naufrágio de embarcação Inglesa nas proximidades da comunidade, são os europeus de origem açoriana os grandes responsáveis pelo processo de ocupação local. Segundo consta nos relatos dos antigos moradores, os primeiros lusitanos a habitar o distrito teriam vindo, pelo mar, de municípios vizinhos, mais especificamente de ganchos e Biguaçu.

A população era composta de pescadores e agricultores, e o processo de ocupação têm início na porção nordeste do distrito, onde um pequeno número de edificações de pau-a-pique agrupavam-se “*em torno de uma capela, situada à beira-mar (...), construída entre cômoros (VÁRZEA, 1985, p. 97)*” (Figura 13). Destaque-se, ainda, a tendência das edificações se orientarem ao longo da orla em direção ao costão, local relativamente ao abrigo dos ventos e onde se encontravam os ranchos de pesca de Ingleses. É importante perceber que aqui, diferente do que se observava nas sedes das freguesias, onde o amplo espaço em frente à capela organizava as construções, parecia não haver qualquer regra de conjunto, criando uma malha irregular e orgânica. Ademais, salvo a supracitada capela, não há registro de qualquer edificação pública ou de caráter coletivo no entorno: singelas moradias em madeira e taipa dominava o espaço construído.

Figura 13: núcleo precursor de Ingleses em meados dos anos de 1950.

Divulgação/ND

**Isolado, sem comércio, economia se baseava na subsistência e troca**

Fonte: ND online

Além das rotas aquáticas, grandes responsáveis pelo contato inicial com os distritos e municípios vizinhos, alguns caminhos passaram a conectar Ingleses à vila de Desterro e demais localidades. Esses caminhos também integravam as diferentes porções do distrito, organizavam as ocupações dispersas (compostas por moradias, pequenos comércios, engenhos⁷ e salgas⁸ à beira das estradas), e davam acesso aos diversos

⁷ A agricultura local possibilitou, ainda, o desenvolvimento de outras atividades importantes para a região, relacionadas aos engenhos de farinha e açúcar. Em grande número e espalhados pelo Capivari e Santinho, os engenhos de Ingleses eram responsáveis por grande parte da produção de farinha da Ilha. Nos enge-

lotes e às parcelas agrícolas (Figura 14). Segundo Nopes (2007), o distrito estruturava-se da seguinte forma:

Saindo do Morro dos Ingleses, seguindo em direção oeste pela orla da praia, e um pouco depois da Igreja chamava-se Canto, deste ponto até onde começava a estrada (onde hoje é a escola) chamava-se Companhas, depois era os Araçás (porque na parte das dunas, tinha muitas árvores com a fruta chamada araçá) (NOPES, 2007, p.116 e 117)

É interessante perceber que a única ligação por terra entre o núcleo precursor e Santinho com o restante da Ilha se dava por caminho trilhado nas areias da praia dos Ingleses. Foi somente em meados da década de 60, após inúmeras reivindicações dos moradores, que o governo providencia a estrada em Companhas.

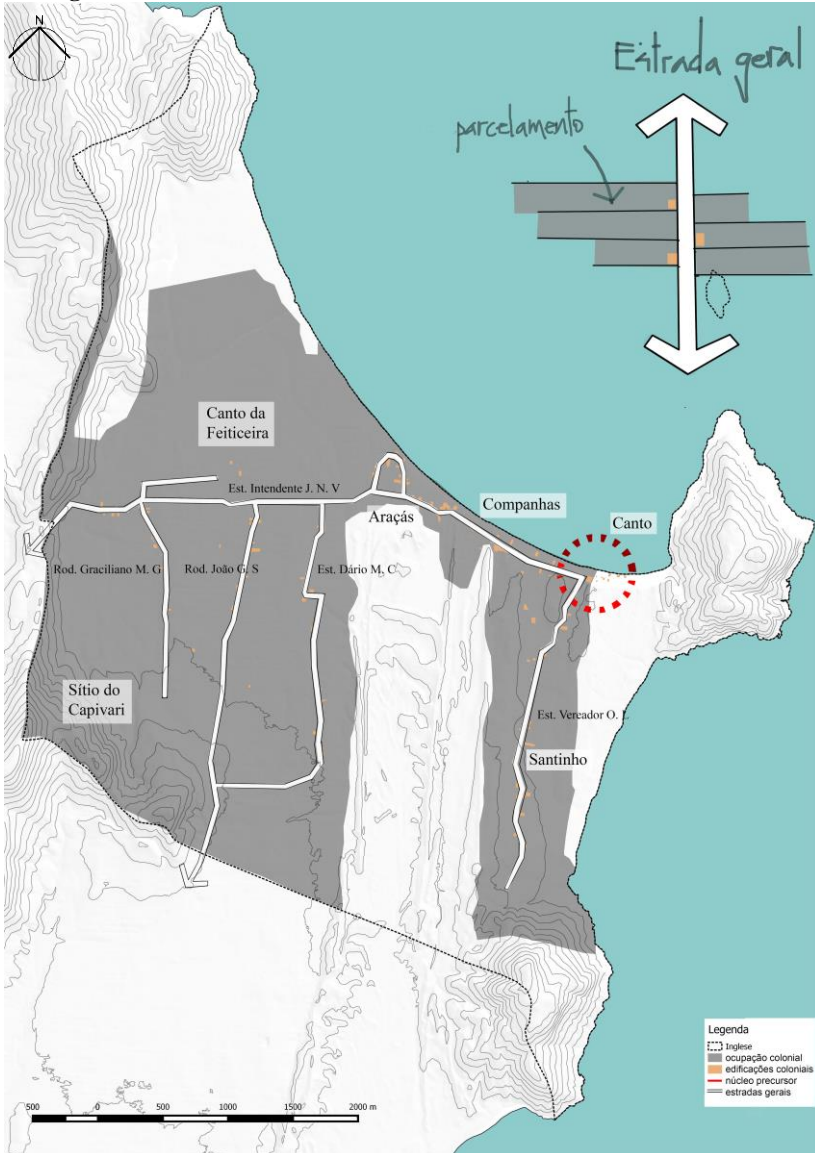
Seguindo da escola em direção a oeste, uma estrada chamada Rua Intendente João Nunes Vieira seccionava o distrito, conectando a orla ao morro dos Canudos, através do qual se dava a principal ligação terrestre com Desterro. No início desta via, surge, já na segunda metade da década de 50, a última estrada de relevância coletiva trilhada neste período. Em formato de ferradura e situada entre o limite superior das dunas de Ingleses e a praia de mesmo nome, a via conectava dois pontos da rua Intendente João Nunes Vieira. Dava acesso à principal salga do bairro, situado em sua porção superior, e aos poucos passou a organizar diversas ocupações importantes para a localidades, tais como comércios e fabriquetas, além de algumas habitações.

Ao norte da supracitada via, chamava-se Canto da Feiticeira, porção acessada, sobretudo, pela praia dos Ingleses. Ao sul, tudo era conhecido como Sítio do Capivari. Essa parte do distrito se organizava por 3 vias, que ao convergirem ao sul da localidade também davam acesso ao Distrito do Rio Vermelho. Da esquerda para a direita, são elas: Rodovia Graciliano Manoel Gomes, Rodovia João Gualberto Soares, e Estrada Dário Manoel Cardoso.

nhos de açúcar, por sua vez, fazia-se melado, vinagre, cachaça e a garapa ou caldo-de-cana.

⁸ A prática da pesca não se limitou à simples extração e posterior consumo, troca ou venda dos produtos. Na década de 60, em função do crescente interesse no comércio do peixe processo, surgem as salgas em Ingleses, primeira estratégia efetiva para se ganhar dinheiro na comunidade.

Figura 14: mapa esquemático da ocupação colonial em Ingleses e a divisão dos lugares.



Fonte: elaboração própria.

Retornando ao núcleo inicial, uma única rua, chamada Estrada Vereador Osnilo Lemos, seguia em direção à Praia do Santinho. Nopes (2007) explica que ali

também havia outra divisão, chamava-se Costão do Santinho somente o outro lado do Morro dos Ingleses e parte da orla, aranhas era mais à cima, paralelo com a orla. E o morro que divide a Praia do Santinho e Moçambique chamava-se Barcelos (NOPES, 2007, p.116 e 117).

Nas proximidades da orla pouco se plantava, dada a inaptidão do solo para tal. Aqui, surge a primeira divisão espacial do distrito: o lugar da pesca e o lugar da agricultura. Os pescadores, - parte da comunidade pesqueira mais próspera da ilha -muitas vezes taxados de vadios por não lidarem com a agricultura, espalhavam-se pelas orlas de Ingleses e Santinho, ocupando terras em frente ao mar. O espaço em que residiam era composto por uma simples moradia e, por vezes, pequenas lavouras para o uso cotidiano. Nos Ingleses, construíram seus ranchos de pesca nas proximidades do Morro dos Ingleses; no Santinho, no sopé do Morro do Barcelos. Uma questão interessante a respeito dessas terras é o fato de que grande parte eram devolutas, de modo que a sua divisão, na maior parte das vezes amistosa, acontecia na base da conversa.

As regiões do Capivari e do Santinho, bastante férteis, eram as preferidas pelos agricultores, ainda que alguns também se arriscassem nos pouco produtivos solos de Ingleses Norte. No Capivari, as parcelas agrícolas, sempre estreitas e profundas, iniciavam nas estradas organizadoras, limitando-se quando do encontro com outra estrada, ou ao se defrontarem com morros (a oeste) e dunas (a leste). Em Ingleses Norte, as parcelas, muito menos utilizadas, eram acessadas pela orla de Ingleses e por pequenas trilhas traçadas a partir da Rua Intendente João Nunes Vieira. Já na Praia do Santinho, os lotes agrícolas sempre partiam da única via estruturadora local, terminando, à oeste, nas dunas dos Ingleses, e, à leste, na orla do Santinho.

Diferente das terras inférteis à beira-mar, os solos do Capivari e Santinho eram bastante valorosos, dada a sua capacidade de prover sustento aos colonos durante todo o ano. Parte das terras era constantemente arrendada àqueles que não haviam propriedades, gerando, aos proprietários, excedentes passíveis de troca ou comercialização. A importância dos lotes agrícolas era tão grande que se refletia em um maior rigor no que tange a sua divisão: aqui, em específico, eram utilizados

desde gravatás (pequenos arbustos) até pequenos cercados, tudo para garantir o espaço de cada um. A não ramificação dos caminhos principais até meados da década de 60 fez com que os lotes agrícolas fossem sempre divididos longitudinalmente, de maneira que se tornavam cada vez mais estreitos e sempre acessados pelas estradas gerais.

Conforme Nazareno Campos (1989), e confirmado com moradores antigos da região, em Ingleses não havia grandes campos comunais como aqueles existentes, por exemplo, em Canavieiras e Jurerê. Todavia, existiam áreas onde desenvolviam-se práticas coletivas de extração de madeira e palha -usados nas casas de pau-a-pique, como matéria-prima para embarcações e combustível-, tais como as dunas de Ingleses e encostas.

Ainda que a população local tenha se limitado, até meados da década de 60, a poucas centenas de habitantes – em 1954, contava com apenas 284 habitantes, dos quais 138 do sexo masculino e 146 do sexo feminino-, o processo de ocupação local imprimiu marcas profundas no meio ambiente. Ao analisar os levantamentos aereos fotográficos de 1938 e 1957 (Figura 15), podemos perceber o predomínio agrícola nas planícies do Capivari e Santinho: como uma colcha de retalhos retangulares variados em cor e tamanho, as diversas culturas tomam conta do espaço local, deixando pouco espaço para as outrora abundantes Mata Atlântica e floresta de restinga. Em Ingleses Norte, dada a pouca aptidão à agricultura, nota-se uma maior conservação da mata local, sobretudo em porção mais próxima ao costão norte. No que tange às dunas locais, são poucos os traços de restingas fixadoras. Segundo relatos de moradores, no início do século tal vegetação já era escassa, fruto da extração diária e praticada por toda a comunidade. As encostas, por sua vez, também sofriam com a derrubada de suas árvores: a boa qualidade de madeira e palha, provenientes da pujante mata atlântica, dizimou grande parte da vegetação local, inclusive nos cimos dos morros (Figura 16).

A pescaria e o trabalho na roça demandavam muita dedicação, havendo pouco espaço para o lazer e convívio, este último na maioria das vezes associado às práticas laborais e afazeres do dia-a-dia. A praia, ambiente masculino por excelência, era encarada como local de trabalho, e nela os pescadores costumavam se encontrar, seja durante o exercício de seu trabalho, ou enquanto aguardavam, em seus ranchos, a chegada do próximo cardume. Por seu turno, localizados nos lençóis dunares de Ingleses e nas proximidades da Lagoa do Jacaré, os lavatórios representavam o espaço das mulheres, e era lá onde costumavam jogar conversa fora. Os poucos momentos de ócio se resumiam às festas e

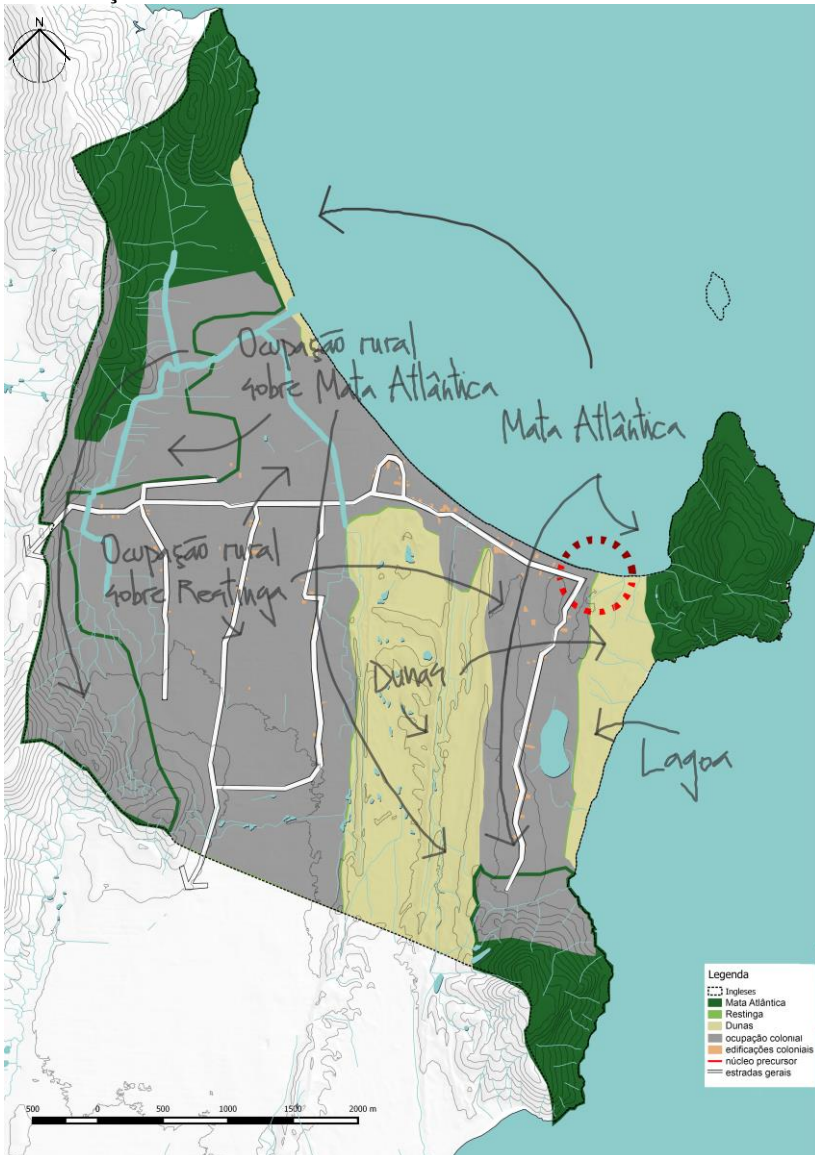
bailes acolhidos pela Igreja e sua praça lateral, além das marchinhas de rua na época de carnaval. Ainda, no período da semana santa, era comum que fizessem a chamada farra-do-boi, discriminada por uns e adorada por outros.

Figura 15: fotografia aérea de 1957 do Distrito de Ingleses: fase colonial de ocupação através da apropriação do espaço natural para a utilização agrícola e pesqueira.



Fonte: IPUF.

Figura 16: mapa esquemático da ocupação colonial no Distrito de Ingle-ses e sua relação com as estruturas naturais.



Fonte: elaboração própria.

3. INGLESES: DESENVOLVIMENTO URBANO-TURÍSTICO

Este capítulo trata do crescimento urbano-turístico por que Florianópolis e, em especial, Ingleses passaram, abordando os distintos interesses, expectativas e diferenças espaciais. Para tanto, dá-se prioridade para as relações estabelecidas entre as transformações contemporâneas, dadas por processos de parcelamento, urbanização e edificação, e as estruturas resultantes da ocupação durante o período colonial. Procura-se entender de que modo as diferentes fases de urbanização podem contribuir para ações de qualificação, possíveis tanto em áreas consolidadas como a serem ocupadas. Por fim, importante atenção será dada ao papel desempenhado pelas legislações urbanas e ambientais, intencionando analisar como os diferentes regramentos se relacionam, à organização espacial da cidade e à proteção de sua natureza.

3.1. O CRESCIMENTO URBANO-TURÍSTICO EM FLORIANÓPOLIS

A partir do final da primeira metade do século passado, a estrutura socioeconômica em Florianópolis sofre uma grande mudança com a redução das atividades agrícolas e portuárias. Ainda que a construção da ponte Hercílio Luz (em 1926) tenha inaugurado um período de considerável prosperidade, dadas as novas conexões com a malha nacional, Florianópolis não desenvolveu indústrias de vulto. A economia cada vez mais fraca fez com que a cidade se esforçasse enquanto domínio político-administrativo, já desenvolvido pelo funcionalismo público.

Nesse período, intensificam-se as atividades balneárias, desenvolvidas, inicialmente, nas praias próximas ao centro, sobretudo naquelas localizadas na porção continental, como Coqueiros, Bom Abrigo e Ponta do Leal. Incorporados ao município na década de 40, os bairros continentais tiveram sua urbanização facilitada pela construção da Ponte Hercílio Luz e rapidamente tornaram-se frequentados pelas classes mais abastadas. Em paralelo, é erguido o primeiro empreendimento balneário na Ilha, o exclusivo Hotel Balneário Canasvieiras, localizado na praia de mesmo nome e datado dos anos 30.

Apesar do título de capital e da população majoritariamente urbana, até então as transformações na paisagem local não eram muito perceptíveis, e a cidade dispersa, composta de seu centro e assentamentos agrícolas, guardava mais características rurais que urbanas. Tal realidade

começa a se alterar a partir da década de 50, período cujo crescimento populacional de Florianópolis e arredores desponta de forma ímpar (Figura 17).

Figura 17: evolução populacional e taxa de crescimento em Florianópolis.

EVOLUÇÃO POPULACIONAL DE FLORIANÓPOLIS							
1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010
46.771	67.630	98.520	138.337	187.871	255.390	341.781	421.240
TAXA DE CRESCIMENTO ENTRE DIFERENTES DÉCADAS (%)							
1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2010	
44,59	45,67	40,42	35,81	35,94	33,83	23,25	

Fonte: elaboração própria com base nas informações do IBGE.

Estimuladas pelo plano de metas de Juscelino Kubitschek, sucessivas obras rodoviaristas figuram no território local (e nacional), impulsionando a nova dinâmica local. A construção da BR 101, efetivada entre as décadas de 60 e 70, integra por definitivo a cidade à rede urbana nacional, contribuindo sobremaneira para a nova dinâmica.

Composta de uma porção insular e outra continental, Florianópolis passou por processos de crescimento distintos. A parte continental, estruturada pela BR 282 e avenida paralelas, conurba-se com os demais municípios através da BR-101, abrigando a maior parte das indústrias e comércios de grande porte. Ainda que contenha os primeiros balneários frequentados na cidade, é no continente onde passam a residir muitas das classes de menor renda.

No que tange à parte insular, acentuam-se dois processos básicos de expansão urbana. O primeiro deles resultante da dinâmica da cidade-capital, tendo por referência o centro original; o segundo, o do desenvolvimento das atividades balneário-turísticas (ASSEN DE OLIVEIRA, 1991). Em conjunto, levam a ocupação urbana da ilha aos seus limites (Figura 18: esquema da mancha urbana atual da Ilha de Santa Catarina.Figura 18).

No primeiro caso, entre os anos 70 e 80, o crescimento é impulsionado pelas atividades administrativas e de serviços, seguindo o percurso da ocupação territorial já estruturada. Marcado pela instalação de instituições como a UFSC, empresas estatais como a ELETROSUL e o crescimento da classe média, tal movimento favorece a “*extensão tentacular e o adensamento do centro e sua expansão*” (VAZ, 1991, p. 33). Esse processo leva à abertura de importantes loteamentos locais, tais como o Santa Mônica e Parque São Jorge, refletindo, em certa medida, os processos de crescimento urbano no território de Florianópolis. Reflexo desta realidade, as proximidades representadas pelo Saco Grande e

Cacupé (ao norte) e Costeira do Pirajubaé (ao sul), abrigaram considerável população de baixa renda.

No início dos anos de 1960, o interior da ilha não apresentava estradas asfaltadas, água encanada e tampouco energia elétrica, realidade esta que explica o fato de ser frequentado por pouca gente. Explicação ampliada quando observado o sítio peculiar da localidade: cercada por mar, acessada por um só ponto e dona de feições geomorfológicas singulares, deslocar-se para qualquer assentamento da ilha não era das tarefas mais fáceis. Desse modo, as praias continentais continuaram a ser as mais frequentadas, juntamente com as insulares mais próximas ao centro – Praia do Muller, Cacupé, e Sambaqui, na Baía Norte e Ribeirão da Ilha na Baía Sul.

Nas décadas de 60 e 70, a concretização das ligações rodoviárias entre o centro e o interior da ilha, efetivadas a partir dos diversos núcleos interioranos ao contexto urbano, aliadas às facilidades de crédito decorrentes da pujante economia (CAMPOS, 2004), impulsionam o desenvolvimento urbano-turístico. Essa nova atividade, cujos maiores motivadores são as características ambientais e a riqueza da paisagem, incentivou a vinda de um enorme contingente populacional, proveniente tanto dos estados vizinhos e interior quanto dos países fronteiriços.

É verdade que o turismo contribui para o aquecimento da economia e rápido desenvolvimento urbano, todavia seus benefícios para a cidade são de difícil mensuração, indo muito além das “*grandes alterações que vêm se operando nos ecossistemas costeiros*” (REIS, 2002, p.10). De caráter sazonal, o turismo na ilha se associa diretamente à alta temporada, gerando uma demanda cíclica não sustentada durante o restante do ano e interessante, na maioria das vezes, somente aos empresários do setor. A exploração comercial, a perda do espaço social e dos costumes, associados aos investimentos relacionados ao turismo, promoveram um enorme desgaste dos elementos de base sociocultural nos assentamentos preexistentes. Aos poucos, quando não expulsos de seus locais de origem, os moradores se viam reféns do novo fenômeno, submetendo-se, muitas vezes, a trabalhos temporários e de baixa remuneração.

Uma maneira encontrada pela população local para participar mais efetivamente do processo se relaciona aos meios de hospedagem utilizados. Aqueles que conseguiram manter seus imóveis fizeram da prática rentista uma importante fonte de complementação de renda e importante característica do modo como a atividade vem se desenvolvendo em Florianópolis. Essas práticas de aluguel têm ocorrido de ma-

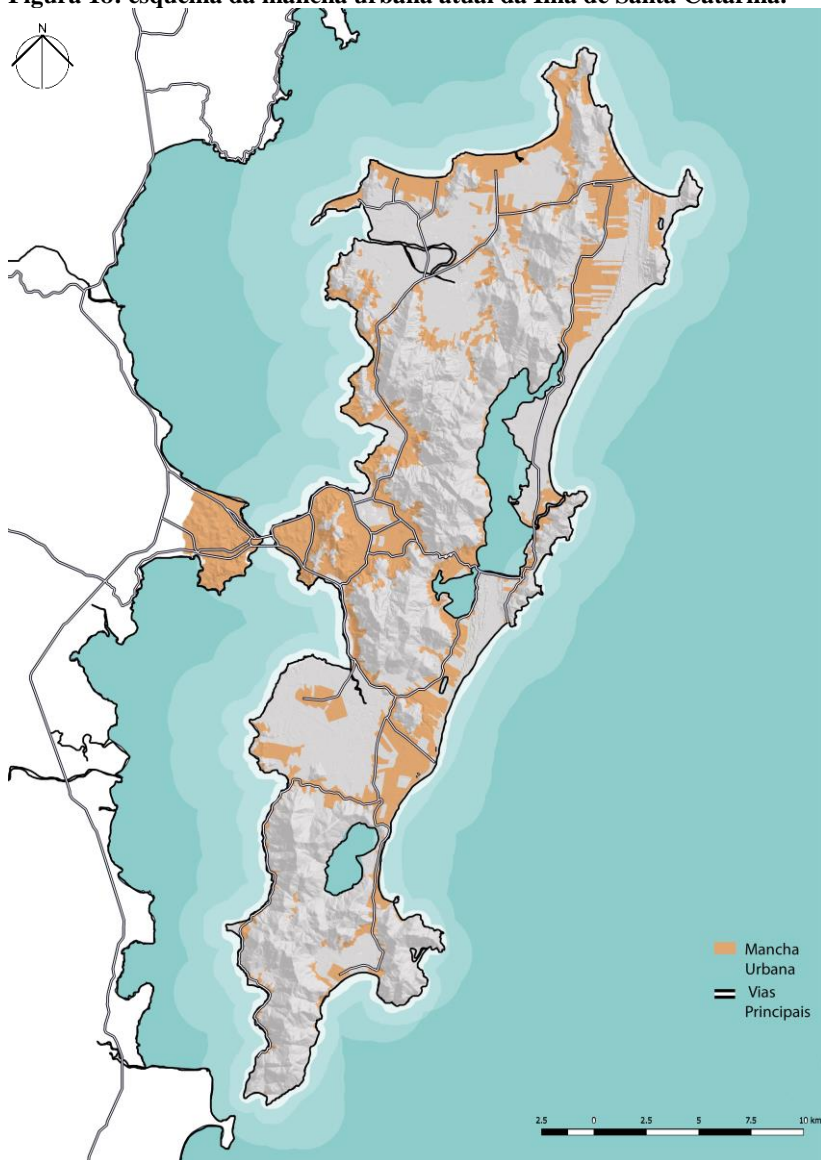
neira informal, com pouco retorno de impostos aos cofres públicos e tendo sido praticada tanto por nativos quanto por aqueles que detêm uma segunda residência.

O desenvolvimento turístico se consolida nos anos 80 e em pouco tempo, tamanho o afluxo de pessoas, reforçam-se e ampliam-se os assentamentos preexistentes. E toda essa dinâmica torna-se mais evidente quando associada ao crescimento da já saturada cidade-capital, ou cidade-permanente, que estende sua urbanização também para áreas mais afastadas da costa. Assim,

O processo de urbanização da ilha, neste sentido não pode ser visto como dois processos distintos, mas como um processo que adquire especificidades relativas às atividades e aos sítios onde se inscreve. O litoral é o elemento constante da cidade e fator de grande extensão. Talvez a formação de uma nova cidade, uma cidade alargada, já não mais como a soma ou justaposição de duas coisas distintas, mas como uma nova complexidade onde a praia vai desempenhar o lugar estruturador, um elemento que reorganiza funcional e significativamente a trama pública e o tecido privado, como polarizadora da ocupação e do uso público. (ASSEN DE OLIVEIRA, 1999, p. 75).

Mesmo que os índices de crescimento do interior da ilha sejam semelhantes tanto para o norte quanto para o sul, o processo é bem mais claro na porção norte, dada a melhor infraestrutura - mantida e ampliada reincidentemente pelo poder público-, temperatura e calmaria de suas águas. Consequência disso, a parte sul ainda preserva muito da sua paisagem natural, bem como de sua paisagem cultural criada pelo imigrante (REIS, 2002). Nesse período, observa-se uma alteração no rumo das aplicações imobiliárias, dando início à construção de grandes empreendimentos frutos do capital global e buscando uma clientela de maior poder aquisitivo. Em paralelo a este movimento, tem-se ocupações espontâneas de preços menos restritivos, resultado tanto de ações legais quanto clandestinas e sem qualquer estratégia de conjunto.

Figura 18: esquema da mancha urbana atual da Ilha de Santa Catarina.



Fonte: elaboração própria.

3.2. ESPECIFICIDADES DA CONFIGURAÇÃO ESPACIAL NO INTERIOR DA ILHA

Conforme vimos no capítulo anterior, a ocupação densa e extensiva promovida pela colonização açoriana, associada às descontinuidades de um sítio, marcado por morros, mangues, dunas e corpos d'água, engendrou uma estrutura territorial dispersa na cidade de Florianópolis. Dessa estrutura resultante, reconhecemos quatro elementos estruturadores principais, e que ainda hoje, apesar das intensas modificações locais, representam limites e possibilidades às novas expansões. Esses elementos são reconhecidos na maneira como se configuram os núcleos das freguesias, nas vias aquáticas e estradas gerais, nas áreas parceladas com vistas ao uso agrícola, e nas grandes terras comunais.

Segundo Reis (2002), a cidade em transformação tem se apropriado, de diferentes modos, das marcas deixadas pela ocupação pretérita (REIS, 2002, p.20). As descontinuidades impostas pelo sítio permanecem como entraves à urbanização, levando à densificação e expansão dos antigos núcleos ruropesqueiros. A rede de caminhos passou a estruturar o crescimento urbano e turístico, sobretudo nos assentamentos desenvolvidos sob a base do parcelamento agrícola. O parcelamento agrícola tem servido de guia para a grande maioria das expansões, caracterizando, em sua grande maioria, processos absolutamente informais. Neste caso, prevalece a colocação gradativa de propriedades no mercado, em sua maioria casas soltas no lote, compondo um modelo extensivo de ocupação do solo, e a inexistência de um plano de conjunto. As áreas comunais, ao sofrerem processos de apropriação privada, deram origem aos grandes empreendimentos.

A dinâmica de crescimento urbano e turístico por que passa Florianópolis evidencia traçados bastante diferenciados. Tais distinções são fruto de uma série de fatores, quais sejam as condicionantes naturais, a estrutura territorial preexistente, o momento em que ocorrem, o nível de planejamento e a escala dos empreendimentos. Ao estudar o processo de construção do espaço urbano da ilha, dando especial atenção às infraestruturas e edificações, Reis (2002) tipifica dois tipos de crescimento: o parcelamento simples e o parcelamento ordenado

Segundo o autor,

O processo de crescimento da cidade de Florianópolis sobre a Ilha de Santa Catarina, que denominamos parcelamento simples, se desenvolve aproveitando o traçado dos caminhos (as “estradas ge-

rais”) e o parcelamento agrícola pré-existente. O traçado resultante é, portanto, estreitamente relacionado com estes dois elementos, gerando, via de regra, sistema viário em “espinha de peixe”, com o antigo caminho estruturando crescimentos marginais surgidos do parcelamento dos lotes coloniais. (REIS, 2002, p.142).

Caracterizado pelo parcelamento e colocação gradativa no mercado imobiliário, sem nenhuma estratégia de conjunto, desenha vias estreitas que, em geral, variam entre três e cinco metros, podendo passar de 1km de extensão sem que existam ligações intermediárias com vias paralelas, o caso da planície do Rio Vermelho. As quadras, quando existentes, são divididas em lotes de área média de 360 metros quadrados, com características idênticas à ocupação urbana. Associa-se tanto a assentamentos destinados à extratos sociais de menor renda quanto àqueles das classes mais favorecidas, esses últimos diretamente associados a localidades próximas ao mar. Ademais,

Apesar das formas extremamente semelhantes em que esta forma de crescimento ocorre no contexto do território insular, as diversas localizações vão caracterizando diferenças em função:

- do papel a ser desempenhado pela nova localidade no contexto da estrutura urbana da cidade como um todo;
- das características do sítio;
- da área urbanizável disponível;
- das variações na geometria do parcelamento agrícola e dos caminhos preexistentes.” (REIS, 2002,p.143).

A notável melhoria de acessibilidade ao longo das estradas gerais, aliado à disseminação do uso do automóvel, facilita a implantação paulatina de equipamentos comerciais especializados: centros comerciais, como grandes shoppings e mercados, voltados, sobretudo, para as classes médias, mas também comércios destinados para as classes baixas, especialmente àqueles voltados à construção civil (ASSEN DE OLIVEIRA, 2011).

No que tange ao parcelamento ordenado, incorpora-se uma nova ordem formal, justamente por não haver parcelamento anterior, característica das grandes propriedades comunais, ou pela subordinação de

vários empreendimentos a uma nova ordem de conjunto. Em sua grande maioria legais e em uma conformação em forma de grelha, associa-se aos grandes núcleos com função balneária, como Canasvieiras, Jurerê, Praia Brava.

Estes assentamentos não utilizam as estradas gerais em sua estruturação interna. Da mesma forma, apesar da proximidade, se localizam de forma isolada com relação aos núcleos originais e urbanizações preexistentes. Diferente do ocorrido nos processos de crescimento baseados no parcelamento simples, existentes de forma quase contínua por todo o território insular, os assentamentos derivados do parcelamento ordenado ocorrem de forma dispersa pelo território, formando ilhas pouco articuladas ao entorno imediato e ao todo da estrutura da cidade (REIS, 2002, p.160).

Torna-se difícil não compararmos essa modalidade de crescimento ao modelo de subúrbio norte-americano, relacionado ao que Choay (1979) apelidou de modelo naturalista – uma espécie de antiurbanismo. Segundo a autora, tal modelo privilegia lugares com amenidades naturais, associados, no caso de Florianópolis, à busca por maior segurança e ambientes controlados.

3.3. O PLANO DIRETOR DOS BALNEÁRIOS

Os destinos do Distrito de Ingleses já tentaram ser traçados por dois grandes projetos urbanísticos, sendo o Plano Diretor dos Balneários o primeiro deles. Idealizado pelo IPUF e aprovado em 1985, o plano em questão é o primeiro a estipular diretrizes de uso e ocupação para o solo do interior da ilha, a qual se encontrava em pleno processo de transformação urbano-turística. Embora tenha sido alvo de uma série de modificações e emendas, o Plano dos Balneários se manteve corrente até o início de 2014, totalizando quase três décadas de vigência.

Pela primeira vez, reconhece-se, concomitantemente, os potenciais urbano e turístico no município. Em virtude disso, o plano apresenta um modelo teórico de ocupação para o aglomerado urbano de Florianópolis, composto de um centro primário, distribuído parte na ilha e parte no continente, e um centro secundário, situado no entroncamento das BR's 101 e 282. Ao interior da ilha, espaço caracterizado “*pelos*

aspectos gêmeos de paisagem natural e comunidade urbana de pequeno porte” reservava a função turística, buscando a manutenção e integração das diversas nucleações locais. Dessa forma

Reconhecida a importância ambiental local e, ao mesmo tempo, os impactos decorrentes das intensas transformações por que o município passava, estabelece-se a necessidade de demarcar as áreas de preservação ambiental. Decorrem disso a criação das Áreas de Preservação com Uso Limitado (APL) e das Áreas de Preservação Permanente (APP), resguardadas por legislações em todas as esferas públicas.

O plano faz uma interessante leitura sobre a forma urbana e os processos de crescimento pelos quais passaram os diversos núcleos de povoamento, ressaltando as ocupações rurais ao longo dos caminhos, o posterior desmembramento longitudinal e, por fim, os sobre parcelamentos mais recentes, distinguindo os processos espontâneos dos planejados. Essa leitura se reflete no modelo de ocupação proposto, onde se demarcam as áreas de urbanização, as ocupações lineares e as diversas articulações distritais, na maioria das vezes dadas pelas antigas estradas gerais.

O fomento ao turismo, na prática, concretiza-se através da criação de zonas específicas, as chamadas ATR (Áreas Turístico-Residenciais) e ATE (Áreas Turístico Exclusivas). Normalmente espalhadas pela orla, as novas zonas concediam acréscimos construtivos àqueles que quisessem construir hotéis, pousadas e quaisquer equipamentos turísticos. Importante notar que embora reconhecida a vocação turística, era preciso estabelecer um equilíbrio com as atividades tradicionalmente desenvolvidas no distrito e em franca decadência. Para tanto, propõe-se o zoneamento de extensas áreas não urbanas e reservadas para usos rurais.

Conhecidas como AER's (Áreas de Expansão Rural) e presentes, por exemplo, nas planícies do Campeche, Rio Vermelho e Ratonas, totalizavam cerca 17% do território municipal. Além de propiciar o espaço necessário ao desenvolvimento das atividades tradicionais, tal zoneamento serviria, ainda, como contenção ao avanço desordenado de cidade turística. Isso porque, como o próprio nome sugere, as áreas rurais eram definidas como regiões de forte caráter agrícola, compostas de lotes de grandes proporções, de baixo potencial construtivo e taxa de ocupação e limitados a 3 edificações por terreno. Mas talvez a definição mais evidente da não vocação das áreas rurais para o crescimento urbano residia na proibição do parcelamento destes territórios.

A classificação dos grandes bolsões agrícolas não conseguiu, contudo, obstaculizar a pressão imobiliária exercida sobre estes luga-

res. Situadas em localidades adjacentes àquelas zoneadas como de expansão urbana, subestimaram “*a capacidade de pressão dos vetores ativos da sociedade sobre a terra e sobre a administração pública*” (BUENO, 2006, p.167). Desse modo, além de não fazer frente às ocupações clandestinas que se sucederam, a disponibilidade dessas áreas possibilitou a alteração de seu zoneamento, num conjunto de práticas gestadas por um segmento imobiliário sempre ávido por território.

Soma-se a isso a inabilidade de lidar com os parâmetros construtivos estipulados para os diversos zoneamentos: convertidos em grandes zonas, onde as regras se restringem a lotes mínimos, número de pavimentos, índices de ocupação e permissão de usos -parâmetros muitas vezes proibitivos às famílias de mais baixa renda-, transformam a cidade numa prática ditada pela iniciativa privada onde a homogeneização construtiva é a regra.

3.4. O NOVO PLANO DIRETOR

Aprovado no início de 2014, fruto de um processo que se estendia por quase uma década, o novo Plano Diretor encerra um período de quase 3 décadas de vigência do Plano dos Balneários. Calcado na ideia de equilíbrio, o plano intenciona promover o desenvolvimento urbano comprometido com a cultura, natureza e aberto para os desafios do mundo atual e das vocações econômicas do município. O exercício prático do equilíbrio almejado inicia pela correta relação com o meio ambiente, traduzida na intenção de preservar as paisagens culturais e tornar Florianópolis a capital com maior área de preservação ambiental urbana do Brasil, expandindo as já generosas localidades protegidas ambientalmente, agora delimitadas com enorme precisão. Ainda, com base no novo Código Florestal e Resoluções CONAMA, sugere uma visão contrária à estritamente ecológicas, atentando para o potencial de fruição das APP's e prevendo sua utilização sustentável.

No que tange ao desenvolvimento da cidade, o Plano assume a dimensão metropolitana, estimulando soluções conjuntas e projetando três principais alternativas de crescimento: ao longo das principais vias conectoras do município -em especial nas SC's-, nas novas centralidades induzidas, e, por último, nos bairros e distritos já existentes. Importante novidade acerca do crescimento previsto diz respeito à utilização dos instrumentos previstos no estatuto da cidade, sobretudo a outorga onerosa. Ao estabelecer o coeficiente construtivo básico 1, o que significa que o proprietário pode construir uma área igual ao tamanho de seu

lote, o plano estabelece a necessária “compra” de potencial construtivo quando da intenção de se construir além do coeficiente básico. Em tese, o regramento visa suprir as demandas geradas pelas altas densidades. O capital recolhido poderia, então, ser investido em: habitação social, transporte coletivo, equipamentos sociais, patrimônio, espaços públicos, áreas verdes e áreas de conservação ambiental.

Voltando às modalidades de crescimento, o plano faz uma leitura bastante similar àquela realizada pelo Plano dos Balneários no que toca ao papel das vias estruturantes. Sua importância enquanto organizadora do território e grande concentradora de fluxos é reforçada por estímulos construtivos e permissões de usos variados.

A segunda modalidade de crescimento, umas das propostas mais ousadas do plano, propõe inverter o atual padrão disseminado de construções verticais pelo modelo concentrador de centralidades induzidas. Além de otimizar os serviços correlatos ao desenvolvimento urbano e aumentar enormemente as possibilidades de o crescimento ocorrer em ordem, a intenção, aqui, é de liberar ainda mais espaço para a criação de parques e áreas preservadas. É importante dizer que o plano somente destina as áreas sujeitas à referida modalidade de crescimento, indicando a necessidade de um posterior projeto amplamente debatido e aprovado mediante audiências públicas deliberativas.

Por último, o novo marco planificador projeta o crescimento nos bairros e áreas já consolidadas. Tudo inicia com uma visão macro a respeito dos perfis e vocações das diferentes porções do território insular. Esse entendimento estabelece duas zonas bem claras de desenvolvimento: a centro-norte, prioritária ao crescimento, mas com parâmetros urbanísticos menos permissíveis do que os dos planos anteriores; e a leste-sul, mais pacata, com forte apelo à natureza e com fortes traços do estilo de vida e ocupação coloniais. Em todos os setores e distritos onde as vocações de convergência de funções já são evidentes, estão propostas flexibilizações nos usos edílios permitidos, diminuindo grandemente os problemas decorrentes da rigidez preconizada pelas antigas Áreas Residenciais Exclusivas e, em alguns casos, fortalecendo centralidades.

As Áreas Rurais ainda têm seu espaço na ilha, mesmo que de maneira bastante reduzida: somente a planície de Ratonés e algumas porções do Rio Vermelho e Pântano do Sul resguardam o zoneamento. Em contrapartida, as Áreas Turísticas, com seus incentivos construtivos, mantêm-se firmes. Dessa vez, todavia, o estímulo à construção de pousadas, hotéis e correlatos não obriga a utilização do recurso dos pilotis,

tornando mais interessantes as possibilidades do edifício se relacionar com a rua e não incentivando a homogeneização de tipos edilícios.

À imagem do Plano anterior, o Plano de 2014 peca pelo não estabelecimento de uma intenção mais clara de desenho da forma urbana da cidade, deixando mais uma vez esta tarefa à mercê da iniciativa privada. Posto que existam algumas intenções de delimitar o crescimento e impedir o avanço da cidade por sobre as estruturas naturais, como acontece com o projeto de vias perimetrais de contenção, além do estabelecimento de outras vias estruturantes, ainda predominam os grandes zoneamentos urbanísticos.

3.5. PROCESSO DE CRESCIMENTO E CONFIGURAÇÃO ESPACIAL EM INGLESES

Localizado no extremo nordeste da ilha, a aproximadamente 30 km do centro, é somente após a segunda metade do século passado que Ingleses desperta para o turismo. A descoberta de sua paisagem privilegiada, a partir da década de 60, chama a atenção da população cidadina, fato que culmina na implantação das primeiras casas de veraneio, impondo ao distrito a condição de balneário.

Neste movimento inicial, observa-se que os terrenos mais procurados e os primeiros a serem vendidos foram os mais próximos ao mar. Segundo Lago (1983, p.95), “*os compradores se apressavam em solicitar também a posse da faixa correspondente às terras de marinha, para garantir acesso direto ao mar*”. Rapidamente, a agricultura, até então principal fonte de subsistência local, cede espaço a outras atividades, e o distrito começa a assumir características urbanas. A instalação da rede elétrica local, em 60, aliada à efetiva integração espacial ao núcleo urbano central, por meio da pavimentação das Rodovias SC-401 e 403, na década de 70 (Figura 19), dão o pontapé necessário ao efetivo processo de modificação sócio espacial do Distrito (MORETTO NETO, 1993).

Em pouco tempo, acentuam-se os interesses de investidores do mercado de terras, realidade que leva à progressiva densificação da fachada litorânea - facilitada, ao norte, pela abertura da Rua das Gaivotas, possível de ser vista na orto foto de 77 -, bem como a ocupação de porções cada vez mais afastadas, sempre ao longo das estradas gerais e SC-403. Segundo May (1995), esta dinâmica provoca um rápido movimento de relocação espacial das populações nativas para áreas mais distantes da faixa da praia.

As décadas de 80 e 90 marcam uma segunda fase na recente movimentação sócio espacial de Ingleses: a reboque da dinâmica observada na ilha, as modificações na paisagem local se tornam ainda mais evidentes, e Ingleses desponta como um dos Distrito com os maiores índices de crescimento no município (Figura 20). Na década de 80, enquanto a população do município crescia a uma taxa de 2,8% ao ano, Ingleses alcançava impressionantes 7,2%, passando de 2695 para 5809 habitantes. Ao analisamos o cadastro de edificações do Instituto municipal de planejamento, referente às construções ainda existentes no distrito, percebe-se que na década em questão a quantidade de edificações no distrito passa de 152 para impressionantes 1104 unidades. No que tangem aos anos 90, esses números são ainda mais expressivos: a população do município crescia a uma porcentagem de 3,3 ao ano, contra os 12,3% do distrito, ritmo este que faz com que Ingleses atinja os 16.439 habitantes; as edificações, por sua vez, totalizam 3518 unidades, número três vezes maior do que aquele apresentado na virada da década anterior.

Nessa toada, atraídos pelas intensas atividades da construção civil, famílias inteiras se deslocam ao distrito em busca de melhores condições de vida. Resultado deste processo, ao mesmo tempo em que se configura um típico balneário turístico, alvo de pesados investimentos de qualificação urbana e bastante procurado por turistas e veranistas, outra parte de Ingleses assume os ares de cidade periférica. Podemos dizer, grosso modo, que a rodovia que dá acesso ao distrito – Rodovia SC 403- serve como divisor de águas: ao norte da supracitada via, e mais próximo ao mar, temos a cidade formal, subordinada a uma nova lógica de conjunto e fortificada em seus novos condomínios, loteamentos, prédios, hotéis. A cidade informal, por sua vez, encontra-se ao sul da SC e por sobre as antigas terras agrícolas do Capivari e Santinho, agora em acelerado processo de sobre parcelamento. Reflexo deste panorama, nota-se que, apesar da ordem observada em Ingleses Norte, “O distrito de Ingleses, inclusive é um dos que apresenta maior carência de infraestruturas” (SUGAI, 2002), bem como daqueles cujos elementos naturais e paisagísticos estão mais comprometidos.

A partir dos anos 2000, têm-se o terceiro e último momento, que se estende até os dias atuais, onde se observa um evidente crescimento no número de edificações sobre os arruamentos já consolidados nas décadas anteriores, sobretudo na porção sul do distrito (Figura 21, Figura 22). A esta altura, Ingleses já havia se consolidado como um dos principais balneários do município, protagonismo este que se mantém atualmente. Conforme aponta estudo realizado pelo PLAMUS, em 2014,

em que a Praia dos Ingleses foi apontada como a mais densamente ocupada da ilha. A procura pelo balneário é tanta que as taxas de crescimento se mantêm e em 10 anos a população local duplica (assim como o número de edificações), enquanto que a média de crescimento municipal se mantêm abaixo dos 3%. Em 2012, são registradas 7284 construções e uma população que beira os 35.000 habitantes.

Neste período, acentua-se a instalação de grandes equipamentos comerciais, tais como hipermercados, lojas de departamento e estabelecimentos ligados à construção civil, todos situados às margens das estradas gerais e rodovias. Destaque-se, ainda, uma nova dinâmica na Praia do Santinho: espalhadas por sobre os antigos lotes agrícolas, edificações de um e dois pavimentos passam a conviver com novos empreendimentos turísticos, especialmente grandes condomínios verticais. A exemplo do Resort Costão do Santinho, até então único empreendimento turístico de grande porte, as novas edificações procuram os espaços mais próximos ao mar, sendo quase sempre acessadas diretamente pela estrada principal do balneário.

Figura 19: fotografia aérea de 1977 do Distrito de Ingleses: evidencia as primeiras transformações marcadas pela acessibilidade terrestre e as bases da descoberta turística, com ocupações ao longo das estradas e próximas ao mar.



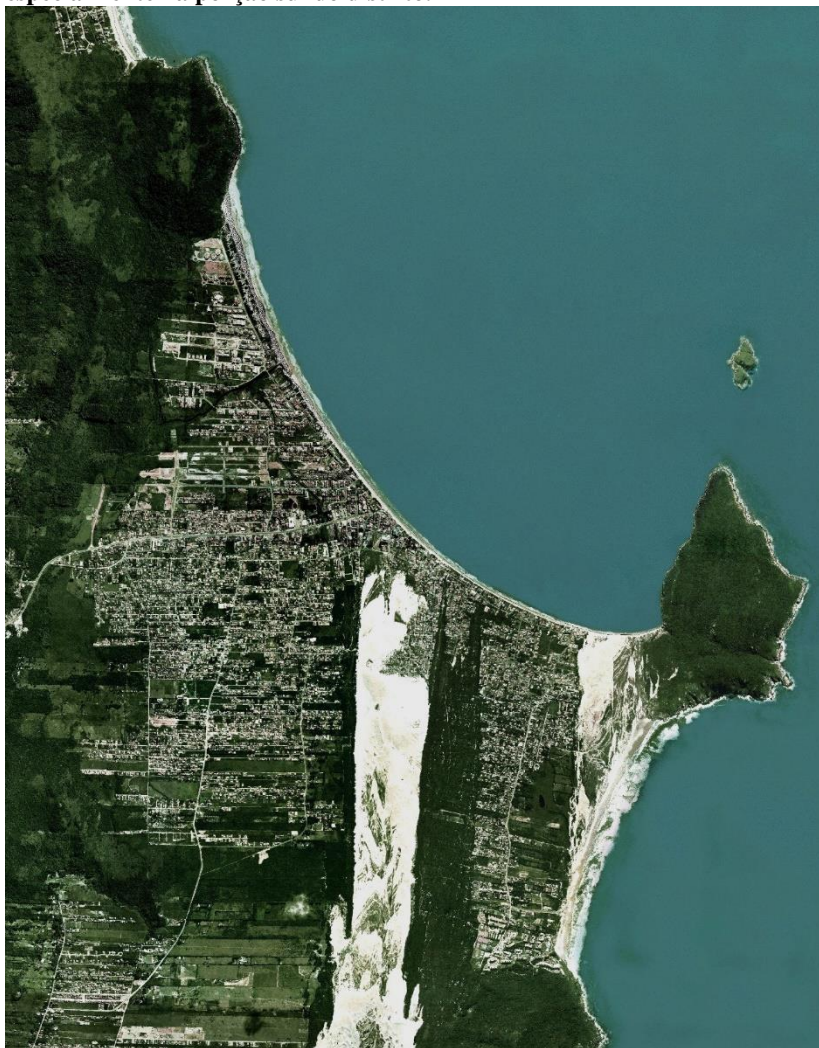
Fonte: IPUF.

Figura 20: fotografia aérea de 1994 do Distrito de Ingleses: percebem-se intensas modificações no uso da terra sobre o parcelamento agrícola, no adensamento ao longo das estradas gerais e no crescimento de Ingleses Norte, através de uma nova ordem formal.



Fonte: IPUF.

Figura 21: fotografia aérea de 2002 do Distrito de Ingleses: representa o evidente crescimento de edificações sobre os arruamentos já consolidados, especialmente na porção sul do distrito.



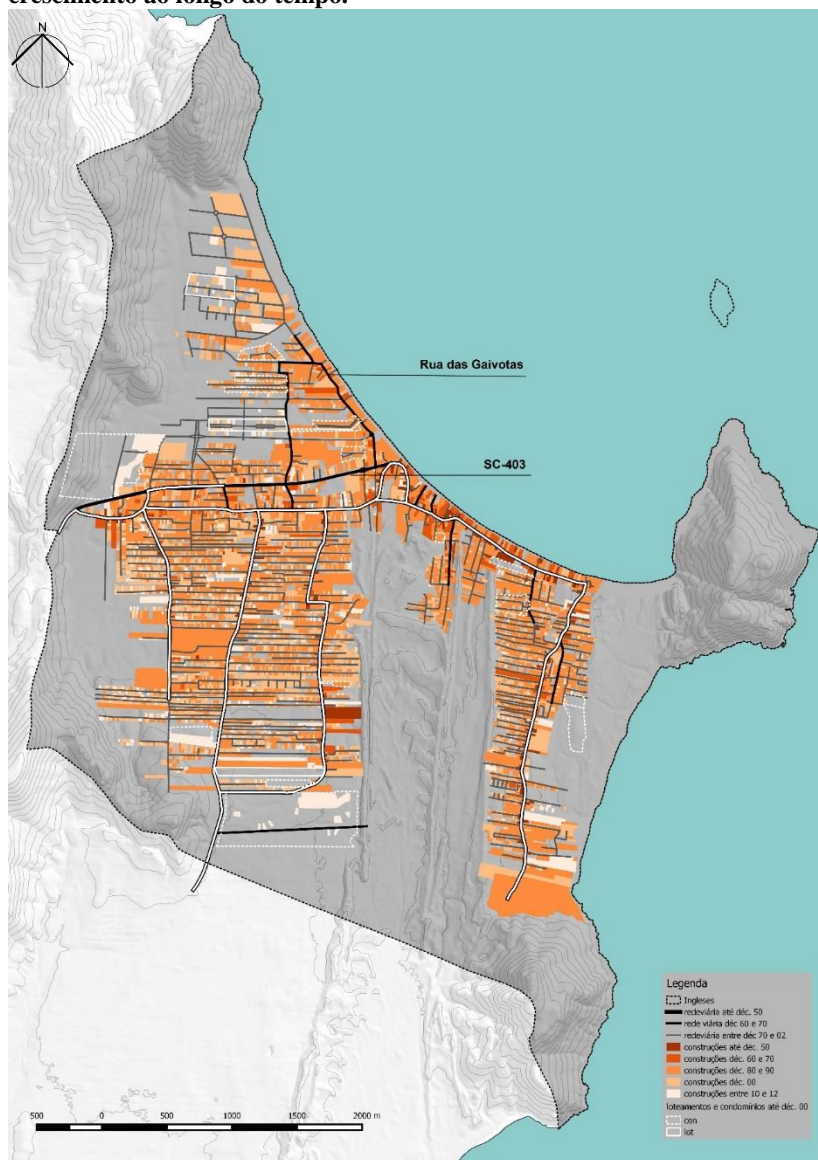
Fonte: IPUF.

Figura 22: fotografia aérea de 2012 do Distrito de Ingleses: representa a manutenção do evidente crescimento de edificações sobre os arruamentos já consolidados, especialmente na porção sul e norte do distrito.



Fonte: GOOGLE.

Figura 23: esquema da mancha urbana em Ingleses, com distinção para o crescimento ao longo do tempo.



Fonte: elaboração própria.

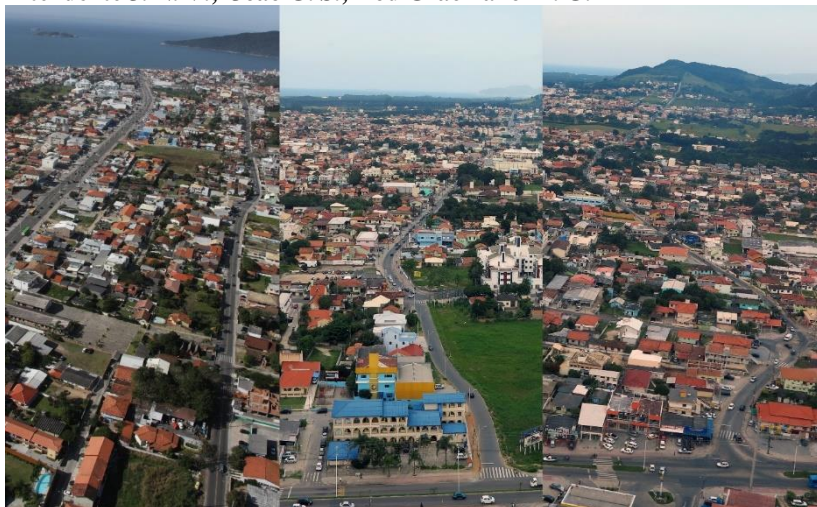
3.5.1. Os caminhos e as vias aquáticas: permanências e transformações

Responsáveis pela integração do Distrito de Ingleses à vila do Desterro no período colonial, bem como pela estruturação da ocupação local, os antigos caminhos e vias aquáticas sofreram grandes alterações a partir do desenvolvimento turístico, modificações estas relacionadas tanto a sua forma quanto a sua apropriação.

Grande responsável pelo escoamento da produção agrícola no período colonial, as vias aquáticas têm seu protagonismo fortemente reduzido com a decadência das atividades portuárias e declínio da agricultura. Tal redução se torna ainda mais evidente em decorrência das mudanças estruturantes recentemente observadas no município, desaparecendo definitivamente nos dias atuais.

Diferentemente das vias aquáticas, as antigas estradas gerais têm se demonstrado resistentes ao tempo. Desenvolvidas nos sopés dos morros, atravessando planícies e vales sempre evitando áreas alagadiças, ou desenhando percursos paralelos ao mar, as estradas gerais permanecem importantes para as dinâmicas do distrito (Figura 24, Figura 25).

Figura 24: estradas gerais em Ingleses. Da esquerda para a direita: Est. Intendente J. N. V.; João G. S.; Rod Graciliano M. G.



Fonte: acervo próprio.

Figura 25: esquema do Distrito de Ingleses e suas estradas gerais.



Fonte: elaboração própria sobre base de 2010 fornecida pelo IPUF.

Responsáveis pela articulação por terra com os demais distritos da ilha, a Rodovia João Gualberto Soares e Rua Intendente João Nunes Vieira continuam concentrando grande parte dos movimentos realizados no distrito e estruturando a ocupação local. Após a construção da SC-403, na década de 70, em posição paralela e distante cerca de 100m da Intendente Vieira, dilui-se um pouco a importância da via precursora. Isso se explica pelo fato da rodovia em questão possuir melhores faixas de rolagem e calçadas, maior concentração de comércios, assim como por apresentar ligações mais diretas com as diversas partes do Distrito, especialmente com Ingleses Norte. Apesar da perda de protagonismo, foram feitas constantes benfeitorias na antiga via, como obras de drenagem e melhorias nas calçadas, sem que para isso se alterasse muito a largura do seu perfil.

Ao sul do distrito, a antiga estrada João Gualberto Soares permanece sendo a única ligação com o restante da ilha. Juntamente com a Rua Graciliano Manoel Gomes e a Estrada Dário Manoel Cardoso estruturam a ocupação por sobre o antigo parcelamento rural, mantendo-se fiéis ao antigo traçado, salvo pequena extensão na porção sul da Rua Graciliano, agora conectada à rodovia central. De todas as três, a Estrada João Gualberto é aquela que concentra maior quantidade de edificações, a maioria delas comerciais. É também a que mais sofreu alterações em seu perfil, ainda que todas possuam, hoje, asfalto e calçamento: de pequena estrada de chão batido, passou à via urbana, com maiores calçadas, canteiros e até ciclovia.

Após o asfaltamento na década de 60, a estrada Dom João Becker, única ligação de Ingleses ao Santinho, permanece inalterada, tanto no seu traçado, quanto em seu perfil. A grande diferença diz respeito à ocupação ao longo de seu trajeto, agora densamente ocupado dos dois lados, num misto de condomínios verticais, casas e hotéis.

Chegando na curva que leva à Praia do Santinho, a estrada passa a se chamar Vereador Onildo Lemos. A exemplo dos antigos caminhos do Capivari, a Estrada Vereador Onildo Lemos resiste ao tempo, guardando seu traçado original, a meio caminho do declive natural entre as dunas e a praia, e garantindo acesso às antigas parcelas rurais. Ladeada por sobrados e casas de um pavimento, a via em questão, hoje asfaltada, mantém sua seção quase que inalterada, com duas pistas de rolagem e pequenas calçadas.

Figura 26: esquema da ocupação colonial e mancha urbana atual em Ingleses, com distinção para os tipos de parcelamento.



Fonte: elaboração própria sobre base de 2010 fornecida pelo IPUF.

3.5.2. O parcelamento simples das propriedades coloniais no Distrito de Ingleses

Conforme vimos, as antigas estradas gerais, grandes responsáveis por organizar as ocupações, conectar diferentes porções do território e prover acesso às parcelas agrícolas, permanecem firmes enquanto componente da forma urbana de Ingleses. Contudo, o fenômeno turístico é implacável e vêm imprimindo importantes modificações no perfil dos lotes servidos pelas antigas vias: originados a partir do sobre parcelamento das outrora dominantes propriedades rurais, novos assentamentos tomam conta da paisagem local, alterando profundamente a configuração espacial de Ingleses.

Comparecendo na forma de ocupações regulares (condomínios fechados e loteamentos aprovados) e irregulares (loteamentos clandestinos), os novos assentamentos aproveitam o traçado dos antigos caminhos, desenvolvendo, a exemplo do que se observa no restante da ilha, ocupações em forma de “espinha de peixe”. Ainda que possa se observar certo padrão de crescimento, cada porção do território apresenta suas especificidades, reflexo das condicionantes naturais, configuracionais e sociais existentes ao longo do tempo.

No âmbito da ilha, a região do Capivari (Figura 27, Figura 28) talvez tenha sido aquela em que o processo de sobre parcelamento ocorreu de forma mais violenta, conformando o espaço onde se concentra a maior parte da população residente do Distrito. Ancorados nas três vias que desde o período colonial atravessam a planície ao sul de Ingleses, os novos assentamentos viram regra, liquidando os antigos lotes rurais. A oeste, a ocupação se torna menos densa à medida em que se aproxima do maciço central, porção densamente vegetada e altamente susceptível a alagamentos, sobretudo nas proximidades da entrada principal do Distrito. A leste, as dunas de Ingleses se configuram como barreira natural ao processo de expansão, dificultando – porém, não impedindo - o espalhamento da cidade.

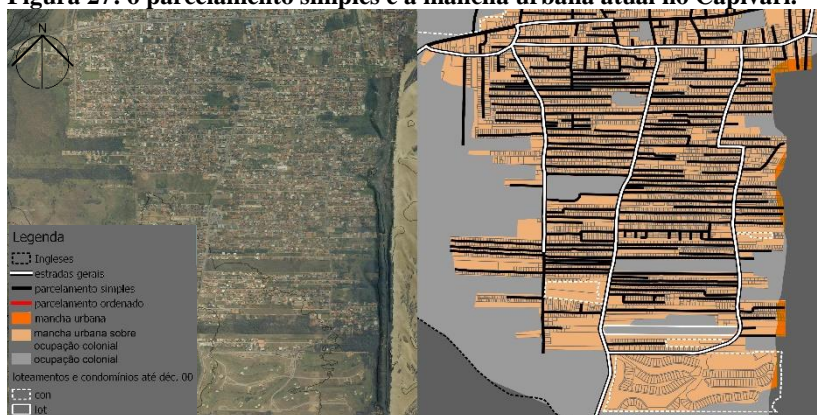
Fruto de um processo espontâneo e em sua grande maioria irregular, Capivari apresenta os resultados de seu crescimento: acessadas por novas ruas paralelas entre si e ortogonais aos antigos caminhos, com mais de um quilômetro de comprimento, por vezes de chão batido, sem conexões intermediárias, e cuja largura pode não passar dos três metros, milhares de edificações tomam conta da planície local. Podendo chegar a quatro pavimentos e em sua grande maioria residenciais (os poucos comércios e serviços se concentram nas estradas), as construções locais

desafiam os limites impostos pelos minúsculos lotes, cujos tamanhos frequentemente não atingem o mínimo preconizado por lei.

Ingleses Sul apresenta graves problemas de drenagem, sobretudo em sua porção noroeste, assim como a enorme carência em áreas de lazer, garantidas quando da observância das leis de parcelamento do solo. Ainda, além da impossível entrada de um simples caminhão de lixo nas novas ruas do local, outros serviços básicos, como transporte público (existentes somente nas vias estruturantes), abastecimento de água e esgoto são comprometidos, dada a total ausência de planejamento, fiscalização e investimentos públicos: A exemplo do que acontece em todo o distrito, salvo Ingleses Norte e toda a orla de Ingleses, o tratamento de esgoto é individualizado, e acontecem em fossas sépticas localizadas em cada terreno do Distrito. A captação de água também é própria e ocorre através da retirada direta do aquífero do Guarani.

Os empreendimentos regulares, diretamente conectados a uma das três principais vias, são muito poucos. Voltados à classe média e espalhados por sobre a planície, totalizam um loteamento e três condomínios. Além destes, computa-se um quinto empreendimento, o condomínio Costão Golf, situado no extremo sul do Distrito e destinado às classes mais favorecidas.

Figura 27: o parcelamento simples e a mancha urbana atual no Capivari.



Fonte: elaboração própria sobre base de 2010 fornecida pelo IPUF.

Figura 28: Planície do Capivari, em Ingleses.

Fonte: acervo próprio.

Do lado Norte do Distrito (Figura 29), em sua porção mais próxima à SC-403, a lógica dos sobre parcelamento também é bastante evidente. As repercussões em termos da forma urbana e infraestruturas, contudo, não apresentam a mesma gravidade observada em Ingleses Sul.

Situado no caminho que leva ao projeto Costa Norte -como veremos à diante, localizado acima do Rio Capivari-, este recorte do território tem seus vetores de ocupação fortemente atrelados à abertura das Ruas dos Mariscos e das Gaivotas (na década de 70), e um pouco mais tarde à Avenida Internacional (década de 80) ainda incompleta. Perpendiculares à SC-403 e ancoradas, respectivamente, no início, no meio e no fim da rodovia, as referidas vias organizam ocupações transversais ao longo de seu percurso.

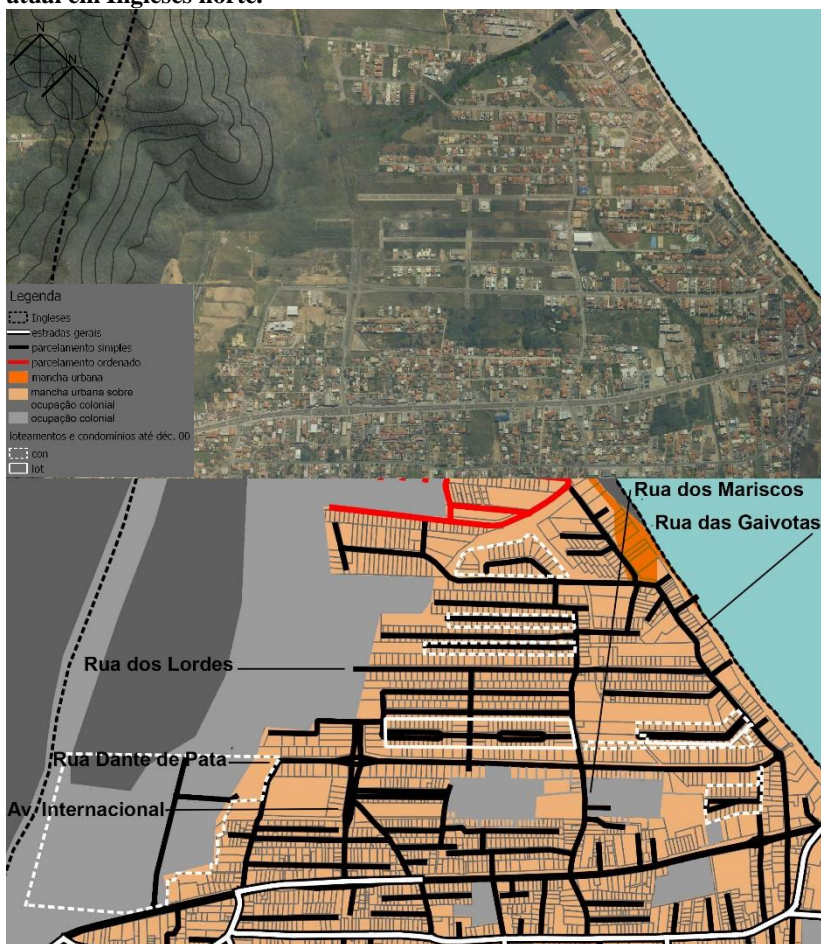
Diferentemente da porção sul do Distrito, aqui já percebemos certa preocupação no que tange ao ordenamento do espaço: embora muito do crescimento local tenha se dado de forma espontânea, somam-se à Avenida Internacional duas importantes vias projetadas, as Ruas Dante de Pata e dos Lordes. Generosas em seu perfil, as referidas vias, paralelas à SC e distantes entre si cerca de 350 metros, atravessam o Ribeirão do Capivari e estabelecem conexão direta entre a Avenida Internacional e Rua das Gaivotas. Além de organizarem a ocupação local, diluem o movimento na SC-403 ao propiciarem acesso facilitado à toda porção Norte do Distrito.

Os terrenos livres ainda são bastante presentes, e a maior parte das edificações se concentram próximas à Rodovia, ao braço principal do Rio Capivari e ao longo da Rua das Gaivotas. Nos dois primeiros casos, sobressaem as construções residenciais de até dois pavimentos, mas com uma evidente diferença: a ocupação próxima ao Rio é em grande parte constituída de condomínios horizontais (são três ao todo) diretamente atrelados à Rua do Marisco. Mais ao sul, as ocupações se vinculam diretamente à malha viária aberta espontaneamente. Ao longo da Rua das Gaivotas, o espaço é disputado por condomínios e hotéis de até cinco pavimentos, quase todos compostos de áticos e pilotis, e edificações de dois pavimentos, sejam elas sobrados comerciais ou residências unifamiliares. Aqui, os condomínios horizontais também são bastante presentes, totalizando três empreendimentos.

Ao longo das Ruas Dante de Pata e dos Lordes, prevalecem os condomínios residenciais de até cinco pavimentos, quase sempre compostos por pilotis e áticos. Comércio e serviços são raros e se aglutinam ao longo da Rua das Gaivotas.

Além de uma melhor malha viária, garantida pela construção de importantes vias projetadas, a localidade, quando comparada a toda parte Sul do Balneário, goza de boas condições de abastecimento de água e esgoto. Ainda que os problemas de falta de água sejam recorrentes na alta temporada, dado o considerável aumento populacional, todo sistema hidro sanitário é público. Os serviços de coleta de lixo funcionam bem, mas o mesmo não se pode dizer do transporte público, bastante escasso e corrente somente na Rua das Gaivotas.

Figura 29: o parcelamento simples, a ocupação colonial e a mancha urbana atual em Ingleses norte.



Fonte: elaboração própria sobre base de 2010 fornecida pelo IPUF.

Ao longo da Estrada Dom João Becker, a inaptidão do solo -dada pela proximidade com o mar -, somada aos limites impostos pelo relevo, impossibilitou o desenvolvimento das grandes glebas rurais. Ainda assim, observam-se sobre parcelamentos de algumas glebas ao sul da estrada (Figura 30, Figura 31). Toda a porção voltada para o mar configura uma verdadeira “fachada” de edificações justapostos, onde os acessos diretos para a praia são bastante raros. As edificações são bastante variadas e são compostas de condomínios verticais, hotéis, residências uni-

familiares e sobrados. É importante ressaltar que aqui, a exemplo do que acontece em Ingleses Norte, os serviços de abastecimento de água e tratamento de esgoto são públicos e, portanto, exceções à regra do Distrito.

As “espinhas de peixe”, por seu turno, são encontradas no início e meio da rua. Na parte inicial, mais próxima ao centrinho, percebem-se 3 assentamentos espontâneos distintos. O primeiro e menor deles, diretamente integrado ao centrinho de Ingleses, é conhecido como Comunidade Angra dos Reis. Desenvolvida ao longo do tempo, a comunidade é estruturada por uma pequena via sem saída de três metros de largura, abriga residências unifamiliares de baixa renda e se desenvolve por sobre as dunas de Ingleses. Ainda que estabeleça suas bases em um terreno não indicado à ocupação, o assentamento foi alvo de importante trabalho de redução de riscos. Coordenado pela Universidade Federal (Projeto Programa de Reurbanização das comunidades Angra dos Reis, Panaia e Chico Mendes), tal iniciativa lançou mão de plantas fixadoras para conter o avanço das dunas.

O segundo e maior dos assentamentos localiza-se um pouco à frente, entre cômodos das dunas de Ingleses e do primeiro avanço da restinga fixadora em direção ao mar. Misto de pousadas, moradias permanentes e residências de alta temporada, ancora-se à via principal através da Rua Ruth Pereira, via sem saída e única ligação ao restante do distrito.

Grosso modo, concentra as edificações de classe média e pousadas ao longo de sua via principal, em edificações de até dois pavimentos, salvo condomínio de quatro andares no início da via. Nesta porção, as infraestruturas são melhores: as calçadas são confortáveis, os estacionamentos existentes ao longo da via, e as duas pistas são largas.

Por sua vez, as residências de baixa renda (de um e dois pavimentos) se concentram na porção oeste do assentamento, na chamada Vila do Arvoredo. Parte de um grave processo de favelização, o assentamento rapidamente toma conta das dunas, oferecendo perigo constante aos usuários. O contraste entre as duas áreas (da classe média e da classe baixa) é bastante claro, podendo ser visto nas imagens aéreas de 2012: De chão batido, as estreitas vias que organizam a ocupação da Vila partem da Rua da Floresta (via paralela à Rua Ruth Pereira), desenvolvendo-se, inicialmente, perpendiculares à via estruturadora e assumindo desenhos sinuosos conforme se aproximam das dunas.

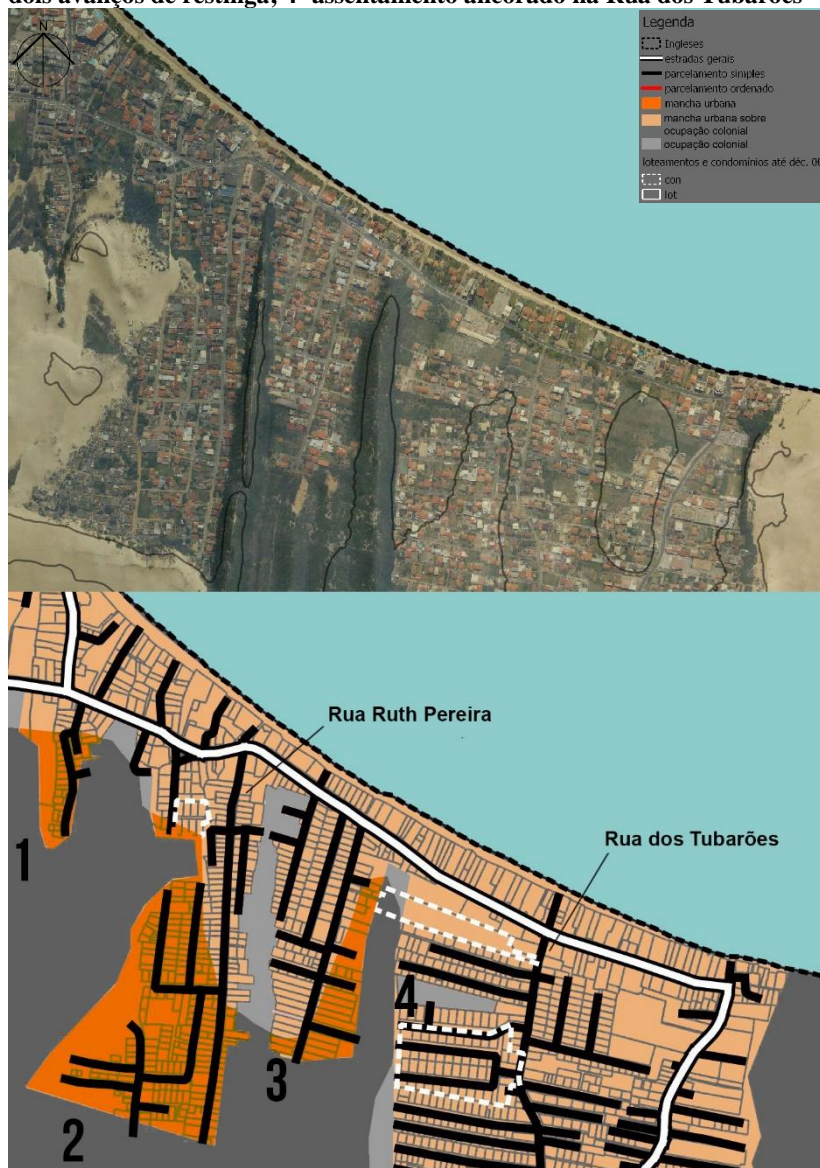
Um pouco mais à frente, situada entre dois avanços de restinga, sendo um deles limite do assentamento anterior, tem-se o terceiro agru-

pavimento ligado a Dom João Becker. Organizado por três vias perpendiculares à estrada geral e conectadas entre si, apresenta as mesmas características observadas ao longo da Rua Ruth Pereira, tanto no que se refere ao perfil social da população local, quanto aos tipos de edificações e qualidade dos serviços públicos.

Chegando ao fim do caminho, observamos a última expressão do sobre parcelamento local. Aqui, diferente dos demais casos, a via integrada à estrada geral, e que possibilita o acesso aos lotes subdivididos, conecta-se à estrada geral da Praia do Santinho, estabelecendo os limites dessa ocupação a leste, papel que cabe, a oeste, à restinga das dunas de Ingleses. Conhecida como Rua dos Tubarões, a principal via do assentamento em questão organiza ocupações irregulares e regulares, sendo as regulares representadas por dois condomínios horizontais.

Além das vias internas aos condomínios, outros caminhos surgem a partir da Rua dos Tubarões. Fruto de sobre parcelamentos espontâneos, esses caminhos, sempre perpendiculares à Rua dos Tubarões, podem, ainda, apresentar outras derivações, delineando trajetos igualmente ortogonais à sua via de origem. De até dois pavimentos, as edificações são quase todas residenciais, configurando-se como um misto de habitações permanentes e de alta temporada. De uma forma geral, as vias são estreitas e desconfortáveis aos pedestres, salvo aquelas existentes dentro dos condomínios fechados. A única via pública que comporta a passagem de dois carros (mal e mal) é a dos Tubarões. Já as calçadas, muitas vezes inexistentes nas vias secundárias, poderiam ser melhores na estrada estruturante, visto que sua largura oscila conforme o local, variando de 70 centímetros a um metro de largura.

Figura 30: o parcelamento simples, a ocupação colonial e a mancha urbana atual ao longo da Dom João Becker: 1- comunidade Angra dos Reis; 2- assentamento ancorado da Rua Ruth Pereira; 3- assentamento sobre os dois avanços de restinga; 4- assentamento ancorado na Rua dos Tubarões



Fonte: elaboração própria sobre base de 2010 fornecida pelo IPUF.

Figura 31: vista da orla de Ingleses.

Fonte: acervo próprio.

Já na Praia do Santinho, o sobre parcelamento das propriedades rurais vira regra em ambos os lados da Estrada Vereador Onildo Lemos, seja na encosta dos morros, em direção às dunas de Ingleses, ou na suave descida em direção ao mar (Figura 32, Figura 33). Ainda assim, faz-se clara distinção da maneira como o solo é parcelado nas distintas laterais da principal via estruturadora.

No lado dos morros, o que desenha o sistema viário é o parcelamento agrícola do solo e não a topografia. Resultado disso, as vias de crescimento espontâneo seguem a configuração do tipo “espinha de peixe”, implantando-se perpendicularmente às curvas de nível. Via de regra, desenhavam servidões sem saída de 3 metros de largura, sem conexões intermediárias, e cujo comprimento é limitado pela restinga fixadora das dunas de Ingleses (podem chegar à 300 metros). Toda essa trama organiza ocupações de até três pavimentos e em sua maioria residenciais, sejam elas permanentes ou de alta temporada. Os estabelecimentos comerciais e de serviços, por sua vez, dominam as laterais da estrada geral, associando-se, normalmente, a sobrados de dois pavimentos.

Em direção à praia, repete-se a lógica de parcelamento observada do outro lado da via se repete, mas não em toda sua extensão. No início e fim, limitados, respectivamente, pelas dunas do Santinho e pelo mar, observa-se o mesmo padrão de crescimento existente nos morros, com pequenas servidões perpendiculares à estrada geral, sem conexões intermediárias e saída. Aqui, ainda que prevaleçam as mesmas construções de até três pavimentos, alguns condomínios horizontais, de até 5 pavimentos, pontilham o território local, principalmente nas proximida-

des do Costão do Barcellos. No extremo sul da praia, chamamos atenção para o Resort Costão do Santinho, talvez o maior estabelecimento turístico da ilha e importante fonte de empregos para os moradores do distrito. Empreendimento de luxo, o resort inicia sua ocupação, bastante controversa, na meia encosta do Costão do Barcellos, esparramando-se por sobre os antigos lotes agrícolas e avançando em direção ao mar. Ainda que seja composto por blocos de até quatro pavimentos e de baixa taxa de ocupação, o hotel se sobressai facilmente na paisagem local, podendo ser visto ao longe. O abastecimento de água é público e como estratégia de controle de resíduos, destaca-se seu avançado sistema de tratamento de efluentes.

No meio da via, além dos grandes terrenos ainda resistentes ao avanço da cidade, a configuração urbana do balneário apresenta suas especificidades. Em função dos limites naturais colocados pela Lagoa do Jacaré e sua área de transbordo, parte da urbanização se mantém tímida, desgarrando-se com certa dificuldade da estrada geral e desenhando pequenas ruas perpendiculares à via principal.

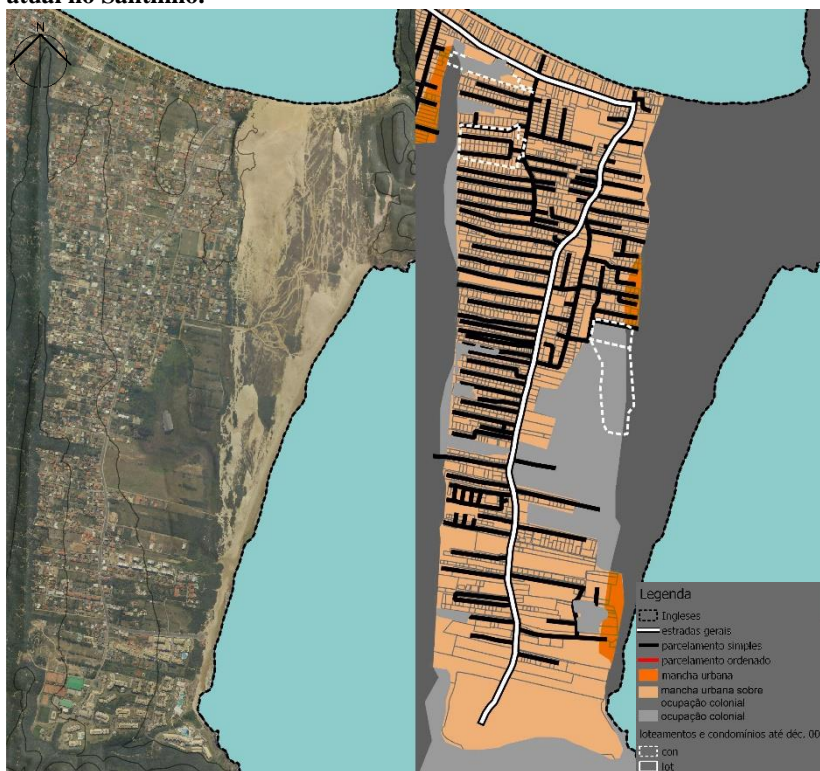
Um pouco mais ao norte, e já fora da área de influência da lagoa, tem-se uma malha localmente singular: organizada igualmente pela estrada geral e pela Rua Tico-Tico, estreita via (de 5 metros e pequenas calçadas) paralela com início e fim na estrada organizadora, pequenas ruas surgem perpendicularmente aos caminhos estruturantes, limitando-se, a leste, pelas dunas do Santinho. As edificações, em sua grande maioria pertencentes a residentes permanentes, são simples, podendo chegar, em raros casos, a três pavimentos.

Figura 32: destaque para a Praia do Santinho.



Fonte: acervo próprio.

Figura 33: o parcelamento simples, a ocupação colonial e a mancha urbana atual no Santinho.



Fonte: elaboração própria sobre base de 2010 fornecida pelo IPUF.

3.5.3. Novas lógicas formais: o caso do Projeto Costa Norte

Situado espacialmente entre o Morro das Feiticeiras (limite a oeste), o Arroio do Capivari (ao sul) e o Oceano Atlântico (a leste), o Projeto Costa Norte (Figura 34, Figura 35) representa uma nova lógica formal para Ingleses – Empreendimento Imobiliário ocupa uma área de 1.200.000 m², ou 24% do território de Ingleses. Idealizado na década de 1970 por pequeno grupo de profissionais liberais residentes no município, os quais adquiriram seus lotes de pescadores locais, prevê a produção de um espaço turístico diferenciado, nos moldes de Jurerê Internacional e Praia Brava (MORETTO NETO, 1993, p.156). Tendo como argumento principal as belezas naturais locais e impulsionado pelas recém construídas SC's-401 e 403, o elitizado empreendimento se concretiza

na década de 80, após decreto n. 86176, de 1981, responsável por outorgar interesse turístico ao local do projeto. Tal decreto, ressalta-se, estabelece a necessidade de um plano de uso e ocupação para o local, incluindo o estabelecimento das infraestruturas públicas necessárias para tanto.

Compreendidas as características dos grandes projetos desenvolvidos na ilha, percebe-se certa especificidade do Projeto Costa Norte: diferente dos empreendimentos em Jurerê ou Trindade, a empreitada em Ingleses não se desenvolve por sobre antigos terrenos comunais. Todavia, a existência de grandes glebas – e, portanto, poucos proprietários-, dada a baixa propensão do solo local à agricultura, pode ter auxiliado na concepção do projeto

Caracterizado por um projeto de conjunto, o empreendimento teve suas infraestruturas instaladas de maneira gradual, iniciando pelo calçamento e redes de tensão. Em seguida, à medida em que surgiam novas edificações, instalava-se a rede de abastecimento de água, sempre provida pela concessionária local, e desenvolviam-se os sistemas de esgotamento público.

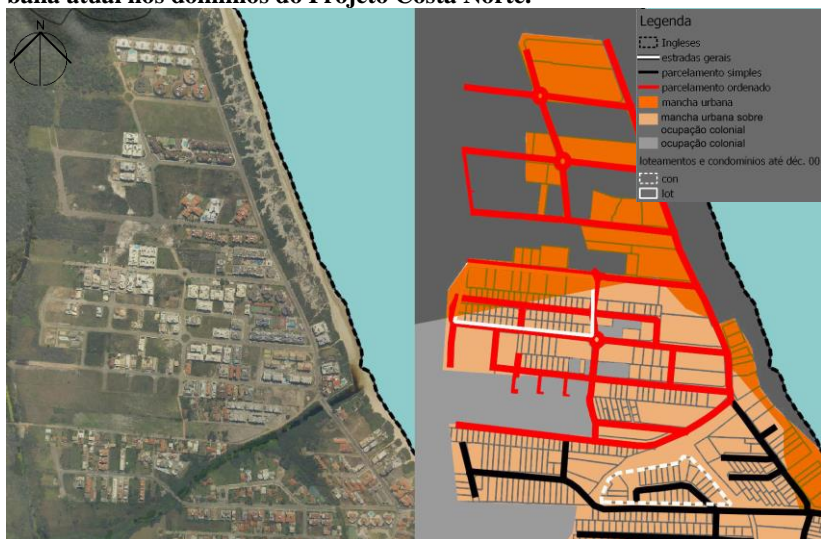
Incompleta ainda hoje, toda a rede viária se ancora na Rua das Gaivotas, via paralela à praia que inicia seu percurso no centrinho dos Ingleses. Após o Rio Capivari, a via estruturante passa a margear o cordão de dunas de Ingleses Norte, desenhando os limites ocupacionais em direção ao mar. As demais vias surgem perpendiculares à Rua das Gaivotas, numa lógica em que a distância entre si pode variar de 150 a 300 metros. Configuram ocupações que apresentam profundidas de duas grandes quadras de cerca de 300 metros. A delimitação em profundida das quadras é dada por via paralela à Rua das Gaivotas (descontinuada em duas porções), que configura grandes rótulas em sua intersecção com a malha diretamente conectada à principal via estruturadora. A oeste, com o objetivo de limitar a ocupação em direção ao Morro da Feiticeira, idealizou-se uma segunda via paralela à Gaivotas. Esta, porém, teve pequeno trecho executado, não havendo perspectivas concretas de finalizar seu traçado.

Embora exista uma clara diferença de importância no que tange às diversas vias locais, tal hierarquia não se reflete em seus perfis: principal organizadora e articuladora dos diferentes espaços, a Rua das Gaivotas apresenta secção igual à malha diretamente conectada a ela, com duas pistas de rolagem, estacionamento dos dois lados e calçadas de 2 metros. Isso tudo no trecho correspondente ao Projeto Costa Norte, rea-

lidade que se altera à medida em que se aproxima do centrinho, podendo chegar a duas estreitas pistas com calçadas de um metro e meio.

Via de regra, nota-se um padrão bem claro quanto ao tipo de ocupação local, prevalecendo os condomínios multifamiliares e hotéis, todos com quatro ou cinco pavimentos (neste caso, acrescenta-se o ático). Os comércios e serviços, representados por pequenos mercados, restaurantes e farmácias são raros e se concentram na Rua das Gaivotas. É nessa rua, aliás, onde se assenta a maior parte das edificações, que vão se tornando mais escassas à medida em que se se aproximam do Morro das Feiticeiras.

Figura 34: o parcelamento ordenado, a ocupação colonial e a mancha urbana atual nos domínios do Projeto Costa Norte.



Fonte: elaboração própria sobre base de 2010 fornecida pelo IPUF.

Figura 35: Ingleses norte: em primeiro plano, os domínios do Projeto Costa Norte.



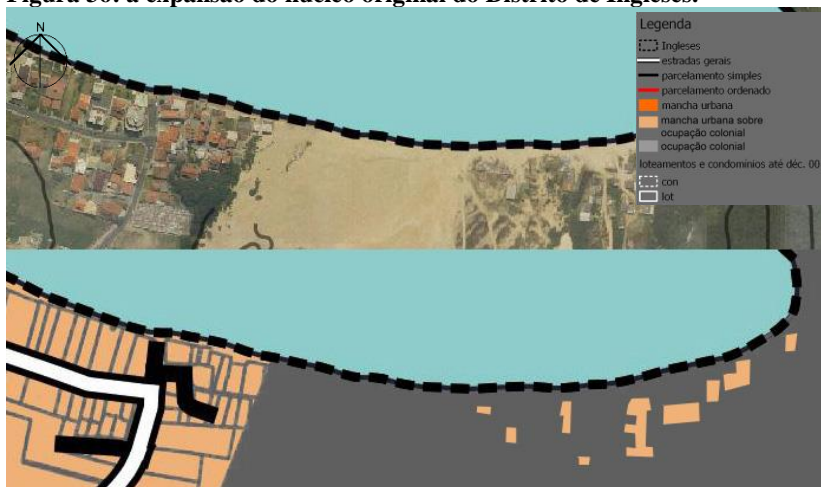
Fonte: acervo próprio.

3.5.4. O núcleo original de Ingleses

Conforme vimos no capítulo anterior, em meados da década de 60, o núcleo precursor de Ingleses (Figura 36, Figura 37) já dava indícios da perda de protagonismo enquanto centro de bairro. Dali em diante, numa expressão singular no município de Florianópolis, confirmam-se os prenúncios, e os arredores da antiga Igreja não retomam a importância de outrora. Ainda assim, a reboque do movimento decorrente do crescimento urbano-turístico local, a ocupação do núcleo original se torna mais densa. Aos poucos, os antigos ranchos de pesca vão sendo reformados e surgem novas edificações, algumas delas rompendo, inclusive, a relação direta outrora existente entre o espaço da igreja e o mar. E é através da praça da referida igreja, numa espécie de caminho improvisado, que se acessam as edificações a leste do assentamento, lá limitadas pela restinga das dunas do Santinho. A ausência de novas vias é, inclusive, fato importante a ser notado: o acesso às edificações mais recentes se dá pela praia ou pelos caminhos já consagrados

As construções locais, a exceção de dois prédios de quatro andares, são representadas por edificações de um e dois pavimentos. De forma a atender a demanda turística, alteram-se os usos edilícios, agora também representados por casas para alguém de temporada, pequenas pousadas, restaurantes, comércios e serviços. Importante mencionar, ainda, pequeno museu náutico situado nas proximidades do costão e à beira-mar.

Figura 36: a expansão do núcleo original do Distrito de Ingleses.



Fonte: elaboração própria sobre base de 2010 fornecida pelo IPUF.

Figura 37: vista atual do núcleo original de Ingleses.



Fonte: acervo próprio.

3.5.5. O novo centrinho de Ingleses

O hoje consagrado centrinho de Ingleses (Figura 38, lembramos, surge em meados da década de 60. Resultado de um traçado singular (em formato de ferradura), dava acesso, em sua porção mais ao norte, a uma grande salga de peixes, bem como a pequenas propriedades dispersas ao longo de seu percurso. Após a construção da Rodovia SC-403, na década de 70, o centrinho passa a ser fim de linha da principal ligação de Ingleses ao restante do município e, portanto, passagem obrigatória de boa parte dos frequentadores do Distrito. Até meados dos anos 2000, a via mais próxima ao mar ainda apresentava trânsito de veículos em sentido duplo e ainda que fosse possível acessar a Estrada Dom João

Becker através da Rua Intendente João Nunes Vieira, a volta passava, obrigatoriamente, pela via local.

Em pouco tempo, a urbanização toma conta do centro de bairro, tornando raros e disputados os espaços ainda existentes. Na prática, a busca por exposição é tamanha que as edificações locais dificilmente resguardam os afastamentos frontais e laterais estipulados por lei, numa prática onde a massa construída delimita o espaço das ruas. Nessa ânsia por espaço em localidade tão estratégica, nem a praça local, situada entre a praia e a via, escapou: resistente até os anos 2000, a praça é finalmente ocupada por novas edificações.

As edificações sempre foram bastante variadas, sobressaindo os sobrados de dois pavimentos, sempre compostos de restaurantes ou lojas de praia no térreo, e apartamentos nos andares de cima. Do lado do mar e imediatamente conectados à via estruturadora, percebem-se alguns hotéis, condomínios e pousadas mais verticalizados (até cinco pavimentos); já na parte de dentro, no “miolo da ferradura” as maiores edificações, também compostas por condomínios e hotéis, apresentam-se um pouco mais interiorizadas, sendo também acessadas vias externas ao local.

As novas vias são raras e representam os poucos acessos à orla de Ingleses. Situadas ao sul do centrinho, porção em que o traçado principal mais se afasta da praia, organizam ocupações por toda a extensão de seu percurso. As edificações são compostas de residências soltas no lote, hotéis e condomínios verticais.

Figura 38: o centrinho de Ingleses e sua mancha urbana.



Fonte: elaboração própria sobre base de 2010 fornecida pelo IPUF.

3.6. O PLANO DIRETOR DOS BALNEÁRIOS E O DISTRITO DE INGLESES

No Distrito de Ingleses, o Plano (Figura 39) estabelece diversas áreas de preservação permanente, as quais se compõe dos maciços e costões, dunas dos Ingleses e Santinho, e entorno dos corpos hídricos, quais sejam os Rios Capivari e Ingleses e a Lagoa do Jacaré.

Ao longo das estradas gerais e principais vias articuladoras, existentes ou projetadas, estabelecem-se zoneamentos mais permissivos quanto aos usos e índices de ocupação – no caso de Ingleses Sul, isso somente acontece após 2002 (Figura 40). O contraponto normalmente se dá interior das quadras, onde prevalecem as áreas residenciais exclusivas, extremamente homogêneas e limitadas a dois pavimentos.

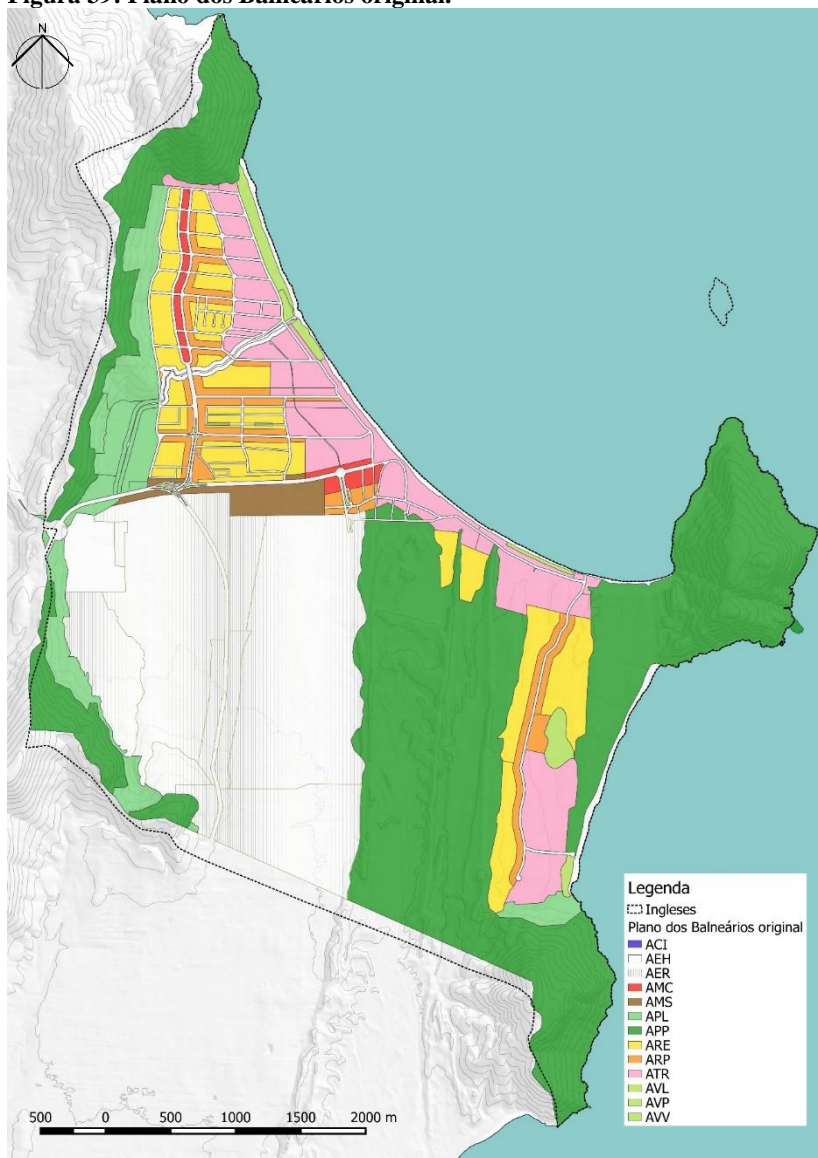
No que tange às áreas turísticas, segue a regra observada no restante da ilha, zoneando como ATR e ATE toda a orla de Ingleses, além de cerca de 50% dos domínios do Projeto Costa Norte. Já no Santinho, reserva as terras da orla sul para os fins turísticos, porção onde se localiza o nacionalmente conhecido Resort Costão do Santinho.

Em contrapartida, estabelece erroneamente, na região do Capivari, grande área de expansão rural, entendendo que não estava lá o foco de uma futura expansão de bairro. Conforme vimos, fica evidente, com o advento do fenômeno urbano-turístico, grande crescimento urbano em Ingleses, especialmente em sua porção sul. No entanto, no período compreendido entre os anos de 1985 e 2002, o distrito não passa por qualquer alteração de zoneamento, tampouco é alvo de projetos específicos com o intuito de criar novas vias. Desse modo, tudo nos leva a crer que o conjunto das novas vias, excluídas aquelas situados no interior dos poucos condomínios e loteamentos aprovados, surge de maneira clandestina. Quaisquer tentativas de prover um ambiente local equilibrado, organizado, com todas as contrapartidas públicas mínimas e que propiciasse uma boa qualidade de vida para os habitantes da porção mais pobre do distrito parecem não existir. Mesmo em 2002, quando as áreas rurais passam para áreas residenciais exclusivas, a simples mudança de zoneamento não resolve, na prática, os problemas já instalados.

Mas as alterações de zoneamento não se restringem à porção sul do distrito. Embora menores e pontuais, as três modificações observadas em Ingleses Norte repercutem fortemente no espaço local. A primeira delas, localizada em frente à SC-403 e logo na descida do morro que dá acesso distrito, altera grande APL de planície para ATR. Assim, a localidade passa admitir parcelamentos e urbanização extensiva. A segunda

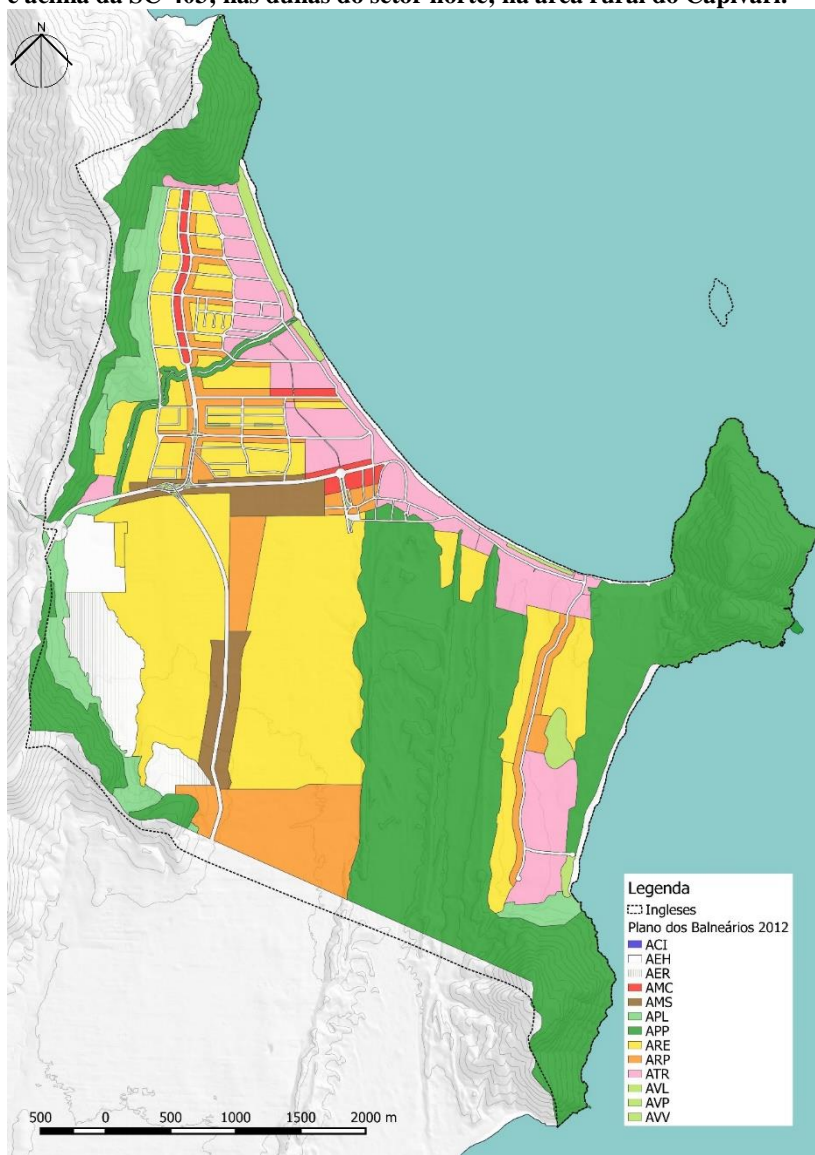
alteração é pequena, porém bastante grave: por sobre o pequeno cordão de dunas situado no final da Rua das Gaivotas, outrora zoneado como área verde pública de lazer (AVL), percebe-se uma ATR com os mesmos parâmetros existentes no restante de Ingleses Norte. De público e não *aedificandi*, o local passa a privativo e edificado. A última alteração se localiza na primeira parte da Rua dos Lordes, via perpendicular à Gaivotas. Neste caso, enquanto parte da ATR se converte em Área Mista Central, onde a mistura de usos e taxas de ocupação são mais permissivas, outra porção se transforma em Área Residencial Exclusiva, privilegiando as residências de até dois pavimentos.

Mesmo que prevalecem os grandes zoneamentos, em detrimento de uma clara componente propositiva para a forma urbana local, o Plano dos Balneários estabelece intenções um pouco mais claras para Ingleses Norte. É evidente que grandes glebas ainda representam uma incógnita quanto a maneira como serão ocupadas, contudo são dados direcionamentos mínimos para um melhor desenvolvimento da área, sobretudo na parcela correspondente ao projeto Costa Norte.

Figura 39: Plano dos Balneários original.

Fonte: elaboração própria com base em informações do IPUF.

Figura 40: Plano dos Balneários antes da aprovação do do novo Plano. Evidenciam-se alterações pontuais: na APL situada na chegada do distrito e acima da SC-403; nas dunas do setor norte; na área rural do Capivari.



Fonte: elaboração própria com base em informações do IPUF.

3.7. O NOVO PLANO DIRETOR E O DISTRITO DE INGLESSES

No Novo Plano de Ingleses (Figura 41), a exemplo do que ocorre na Ilha graças ao maior rigor das legislações e precisão das demarcações, as Áreas de Preservação crescem substancialmente. Isso se torna particularmente visível nos pés do Morro do Feiticeira, onde grande parte de uma outrora Área Residencial se converte em APP e APL, bem como nos arredores da Lagoa do Jacaré, antiga Área Verde Privativa. Ainda assim, percebem-se dois importantes casos em que o zoneamento ambiental regride, um deles no Santinho e o outro nos Ingleses.

O caso do Santinho é, certamente, o mais notável: do lado oeste da estrada geral, onde até então o zoneamento urbano se fazia presente em estreita faixa (cerca de 50 metros de largura) contígua à principal via estruturante, percebe-se enorme expansão da Área Residencial. A mancha urbana avança morro acima, praticamente triplica seu tamanho, e só vai parar quando do encontro com as dunas de Ingleses. Nos Ingleses, apesar de pontual, a redução de APP é bastante controversa, visto que se dá por sobre a porção mais ao norte das dunas locais, em local tombado ambientalmente como Parque Municipal. Nos dois casos, é importante notar, as alterações acontecem em localidades já densamente ocupadas.

Ainda, os zoneamentos ambientais substituídos através das emendas do Plano anterior, quais sejam a APL na chegada do Distrito e a Área Verde por sobre as dunas de Ingleses Norte, permanecem passíveis de urbanização.

O estímulo à manutenção e reforço das centralidades de bairro ao longo das principais vias estruturantes, já vistos no Plano dos Balneários, são mantidos. Dessa vez, porém, com o estabelecimento de Áreas Mistas Centrais (AMC's) ao longo das SC-403 e 406 (Rodovia João Gualberto Soares), impõe-se a obrigatoriedade da fachada comercial térrea nas novas edificações. Ademais, dá-se um tratamento mais condizente com a importância das Vias Intendente João Nunes, Graciliano Manoel Gomes e Dário Manoel Cardoso. Anteriormente marcadas com o mesmo zoneamento presente no interior do bairro, as referidas vias, importantes organizadoras do bairro, passam a estimular usos mistos e maiores concentrações de edificações.

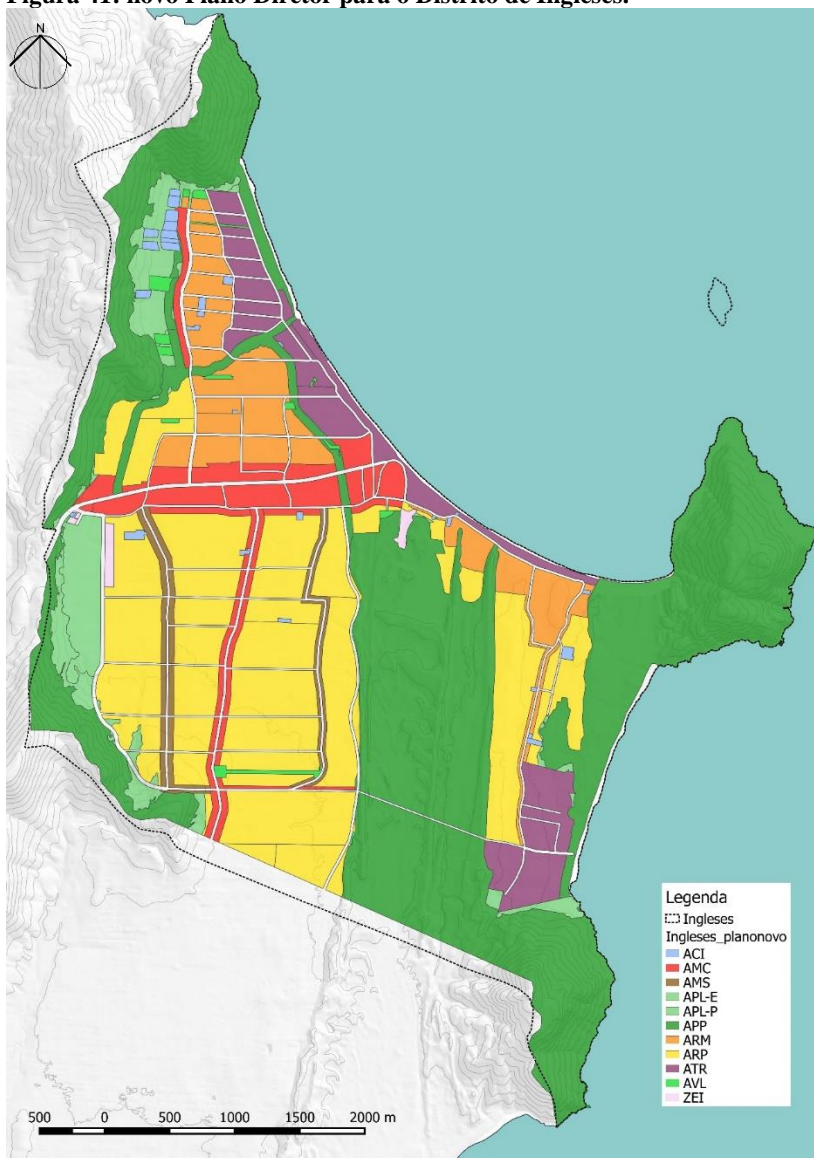
A reboque das supressões de praticamente todas as Áreas Rurais da ilha, o Novo Plano sacramenta as emendas propostas para o antigo Plano dos Balneários, e faz desaparecer por completo a enorme Área Rural outrora dominante em Ingleses Sul. A novidade fica por conta do novo zoneamento dominante: ao invés de Área Residencial Exclusiva, a

grande área, assim como todas as outras exclusivas do Distrito, agora se caracteriza como Área Residencial Predominante. A alteração pode parecer simples, mas o novo zoneamento, mais realista e coadunante com as dinâmicas locais, certamente apresenta uma saída para a crescente heterogeneidade de usos edilícios em Ingleses, bastante evidentes na região do Capivari.

Ainda ao Sul do Distrito, de forma a propiciar novas alternativas de acesso, assim como estabelecer limites à ocupação em direção ao maciço e às dunas, são previstas duas novas vias perimetrais. Os perfis projetados têm sua origem na Rodovia Intendente João Nunes Vieira, transcorrem sempre próximos aos limites naturais, e convergem, no extremo Sul do Distrito, para a Rodovia João Gualberto Soares.

As Áreas Turísticas, de uma forma geral, são mantidas: situadas sempre próximas ao mar, apresentam pequeno crescimento nos Ingleses Norte e Santinho (nas proximidades do Resort), e supressões ao sul da Estrada Dom João Becker, agora zoneado como Área Residencial Mista. Ainda que tenha sido aprovado há pouco mais de três anos, algumas novidades do plano, como desatrear estímulos construtivos à utilização dos pilotis, tem provocado resultados interessantes, sobretudo nas Áreas Turísticas: o que se vê são outras soluções tipológicas, onde o térreo dos edifícios também passa a apresentar relações mais diretas com a rua, por meio de lojas, salões de festas e até apartamentos.

Figura 41: novo Plano Diretor para o Distrito de Ingleses.



Fonte: elaboração própria com base em informações do IPUF.

4. INGLESES: FORMA URBANA, ESPAÇOS PÚBLICOS E NATUREZA

O presente capítulo se atém às repercussões da forma urbana resultante do crescimento urbano-turístico na Ilha de Santa Catarina e, mais especificamente, Ingleses, segundo diferentes dimensões: uma vez pronta, estuda sua relação com a vida urbana local; e, em seguida, seus impactos no meio ambiente. Num primeiro momento, importa estudar os distintos tipos de configurações locais, em especial os espaços públicos -das maiores permanências urbanas e decorrentes de diferentes expectativas socioespaciais- e sua relação com a vida urbana. Para tanto, além da observação “*in locu*” foram privilegiadas algumas variáveis urbanísticas, sobretudo no que tange às formas com que as redes de espaços públicos se encontram articuladas, global e localmente, com usos do solo e distribuição das atividades. Estas variáveis têm um papel importante no que diz respeito à representação e configuração da rede de espaços públicos, e, por conseguinte, na maneira em que espaços são apropriados cotidianamente. Nesse processo, importa compreender o papel da legislação urbanística no tocando aos atributos da forma urbana local. Em seguida, além de nos aprofundarmos acerca dos limites impostos pelo sítio, relacionam-se os impactos ambientais aos tipos de crescimento observados no Distrito alvo de estudo. Ainda, também são estudadas as legislações ambientais, procurando compreender os limites e possibilidades impostos à ocupação humana.

4.1. OS ESPAÇOS PÚBLICOS FORMADOS EM INGLESES E SUA UTILIZAÇÃO

4.1.1. A integração global e a forma urbana

Dentro do contexto da Ilha de Florianópolis, Ingleses se situa no extremo nordeste do território, é facilmente destacável do restante do solo urbanizável graças aos seus limites naturais, e se integra ao restante da malha de município por somente dois pontos, quais sejam, a SC-403 e a Rodovia João Gualberto Soares. Tais características fazem com a distrito seja extremamente segregado do conjunto urbanizável do município.

Compreendida sua relação com o todo, interessa investigar as especificidades de seu tecido intra-bairro. Ressalta-se que a conformação local, em que podemos ver claramente os limites de um distrito articulado ao restante da malha por somente dois pontos, permitiu-nos ter claro o recorte a ser analisado sintaticamente. Também nos permitiu efetuar uma análise cujos resultados não fossem substancialmente influenciados

pelo efeito de borda, possivelmente em outros bairros unificados, como é o caso dos bairros Jardim Anchieta, Parque São Jorge e Santa Mônica.

Ao utilizarmos o mapa axial do distrito (Figura 42), buscou-se entender os diversos padrões morfológicos locais, procurando relacioná-los aos diferentes processos de crescimento. Logo de início, a análise do traçado local revela uma estrutura de malha muito diversa. O conjunto de linhas que representam as antigas estradas gerais apresenta, de uma forma geral, espaços públicos bastante integrados e legíveis (Figura 43), a exemplo do que ocorre no restante da Ilha. Segundo Reis,

“Um sistema urbano excessivamente integrado (ou raso) leva a uma diferenciação muito pequena entre suas partes, maximizando o controle do estranho. (...) Já um sistema urbano bastante segregado (profundo), cria espaços abertos que tendem ao controle exclusivamente local.” (REIS,1994).

Destaque-se o importante papel integrador da Rua João Gualberto Soares, da Estrada Intendente João Nunes e Rodovia SC. Na confluência entre as duas últimas vias, localiza-se a “centrinho” de Ingleses, cuja rede de espaços públicos, em formato de “ferradura” também demonstra elevada integração com a totalidade da malha local. É importante perceber, contudo, que os acessos para a praia, a partir daí, são raros e bastante esparsos. Desse modo, perde-se a oportunidade de garantir acesso ao mar onde, em tese, há concentração de fluxos tanto de moradores quanto de estranhos. E o mesmo acontece no Dom João Becker, sendo os acessos mais raros quanto mais perto se estiver de sua porção leste, parte menos integrada.

A grande exceção fica por conta da estrada geral do Santinho, importante organizadora local, porém sem papel relevante na integração do recorte de estudo. Tal condição pode ser explicada pelas características peculiares de localização: o bairro constitui um “fim de linha”, cujo acesso acontece por somente um ponto. Embora os níveis de integração sejam mais altos no início da via, é notável o quão profunda é a posição do núcleo fundador dentro do contexto do bairro. A Rua dos Tubarões, conexão entre a Dom João Becker e a Vereador Onildo Lemes, é, aliás, mais bem integrada ao conjunto do que a principal estrada local.

Ainda, é marcante o fato de que as demais vias organizadoras do Capivari, a saber, a Graciliano Manoel Gomes e a Dária Manoel Cardoso, também deixam a desejar em seu potencial integrador. Isso porque, diferente da João Gualberto, dispõem seu traçado em uma posição mar-

ginal, na periferia do conjunto. Enquanto a via mais integrada da porção sul do distrito se articula ao conjunto em todas as direções e sentidos, as outras duas sempre tem um de seus lados limitados por condicionantes naturais.

As vias mais segregadas, de domínio local, ficam por conta das servidões ou ramificações oriundas das estradas gerais. Não devemos, contudo, pensar que o traçado decorrente do sobre parcelamento será sempre mais apartado do que sua via ancoradora: a simulação nos mostra, por exemplo, no caso do Capivari, que algumas servidões diretamente conectadas à Graciliano Manoel Gomes e Dário Manoel Cardoso podem ser mais rasas do que as próprias estradas gerais. Isso acontece em casos em que essas servidões também se conectam à João Gualberto Soares, principal articuladora local.

Além da já esperada segregação das servidões sem saída do Santinho – pelos motivos supracitados-, sobressai a falta de integração observada nos domínios do projeto Costa Norte. Facilmente destacável do restante da malha do Distrito, o assentamento em questão se conecta à malha de Ingleses somente através da Rua das Gaivotas (rua localmente mais integrada), ainda que se tenham planejado outras ligações. O maciço, a oeste e norte, e o mar, a leste, impedem qualquer tipo de conexão, enquanto que o Arroio Capivari, ao sul, a dificulta substancialmente. Tal desarticulação do entorno demonstra que este tipo de empreendimento expressa uma tendência a autocontenção, o que vai ao encontro de determinadas expectativas sociais

Porque razão foi agregada a ideia destes loteamentos formarem lugares novos, distintos e desmembrados dos próprios bairros onde estavam inseridos? Seria a extensão da área loteada? Seria uma forma de facilitar aos novos moradores [...], socioeconomicamente e culturalmente distintos dos moradores suburbanos tradicionais de marcar sua identificação socioespacial na cidade? Seria o interesse de agregar, de forma imediata, esta distinção ao preço do lote? (ASSEN DE OLIVEIRA, 1999, p.93).

Figura 42: o Distrito de Ingleses e o mapa de linhas axiais locais.



Fonte: elaboração própria.

Figura 43: o mapa de integração local do Distrito de Ingleses.



Fonte: elaboração própria.

4.1.2. Atributos locais da forma urbana

Os diferentes espaços do distrito, representados, grosso modo, pelas estradas gerais, servidões, centrinho e novos assentamentos, abrangem localidades onde as diferenças na forma das vias, tipologias das edificações do entorno e conexões entre público e privado conferem diferentes condições de apropriação aos espaços públicos.

O potencial concentrador das estradas reflete diretamente nas tipologias edilícias ao longo de seu percurso, onde prevalece a constante busca pela articulação com a massa construída. A proximidade entre o público e privado, cujos limites são dados tão somente pela fachada estreita dos edifícios (em função dos lotes igualmente estreitos), a franca exposição daquilo que se coloca dentro das edificações, e a farta presença de portas, que favorecem o entra e sai, são características marcantes das relações entre os cheios e vazios nesses lugares. Há que se ressaltar, contudo, a notável diferença de escala existente entre a SC-403 (Figura 44 e as antigas estradas (Figura 45): muito mais larga, com edificações e lotes maiores (uma vez que já foram lembrados), mais pistas e calçadas um pouco maiores, a 403 não passa a mesma sensação de espaço bem definido, ainda que as fachadas de suas edificações tenham o dobro da altura daquelas existentes nas vias precursoras, podendo chegar a 6 pavimentos.

Figura 44: vista a partir da Rodovia João Gualberto Soares, no Capivari.



Fonte: acervo próprio.

Figura 45: vistas aéreas da Rodovia SC-403.



Fonte: acervo próprio.

Mas talvez mais interessantes no que tange ao fomento da vitalidade urbana sejam os atributos do centrinho (Figura 46: dono de um traçado sinuoso, em formato de ferradura, que lhe confere identidade própria, tem seu estreito espaço público esculpido pelos edifícios de maneira quase que ininterrupta graças à escassez de ramificações ao longo de seu trajeto. Além disso, a relação da massa construída com o espaço público é muito mais direta, já que, diferente do que ocorre nas estradas gerais, não há estacionamentos na interface entre os lotes e as calçadas, situação semelhante a outros centros de freguesias e ao centro da cidade. Soma-se a isso um sem número de sobrados de 2 e 3 pavimentos, cujas vitrines, portas e janelas são responsáveis por maximizar a relação entre público e privado.

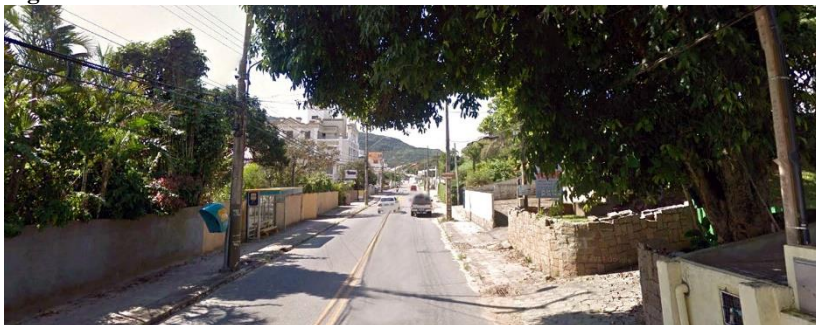
Figura 46: vista do "centrinho" de Ingleses.



Fonte: acervo próprio.

Novamente, a análise local dos espaços ao longo da Dom João Becker (Figura 47) revela distinções em relação às demais estradas gerais. De início, chama a atenção o fato da via em questão não ser continuamente ocupada, sobretudo em seu lado mais afastado do mar e a partir do Colégio Municipal, quando as construções passam a se concentrar e intercalar ora com a vegetação de restinga, ora com aclives naturais decorrentes da geomorfologia local. Deste ponto em diante, quando presentes, as construções estabelecem relação com o espaço público diferente daquela existente nas demais estradas. Isso porque tendem a se apartar da via por meio de muros, que além de impedirem a comunicação visual entre dentro e fora, garantem o controle de quem entre e sai dos lotes. Para piorar, quando da existência de edifícios, a regra são pilotis e estacionamentos no andar térreo, além de estruturas mínimas de lazer privativo e acesso aos andares superiores.

Figura 47: vista da Rua Dom João Becker.



Fonte: acervo próprio

No núcleo fundador, conforme já comentado, diversos ranchos pontilham a fronteira entre as dunas e as areias da praia. A aproximação à singela Igreja fundadora (Figura 48) revela uma pequena praça lateral, cujos limites são complementados, à esquerda, pela Estrada Vereador Onildo Lemos, e, em direção ao mar, por sobrados de 3 pavimentos, impeditivos de qualquer comunicação direta entre o espaço da Igreja e a praia. A parte frontal da pequena praça, aliás, faz as vezes de uma estreita via, que limitada pela contínua justaposição dos referidos sobrados em direção a leste, atravessa a frente do edifício religioso e desemboca em uma sinuosa e pequena via. A partir daí, as edificações, de um e 2 pavimentos e soltas nos lotes, margeiam a via dos dois lados, num padrão que só vai cessar quando do encontro com a densa vegetação das dunas.

Figura 48: vista do largo do núcleo fundador de Ingleses.



Fonte: acervo próprio.

Embora tenhamos notado um maior potencial integrador da Rua dos Tubarões quando comparada à estrada geral do Santinho, os atributos de sua forma local tendem a desfavorecer a vitalidade em seus espaços públicos. Bastante estreita, pouco legível e delimitada por muros de habitações recuadas da rua, inclina-se ao simples acesso às edificações ao longo de seu percurso e seus atributos locais desfavorecem a vitalidade.

Nas porções decorrentes do parcelamento simples, o espaço da rua, não raro compartilhado entre pedestres e veículos, é menos generoso e, na maioria das vezes, conformado pelos muros das casas soltas no lote e pequenos edifícios, apontando fortemente para o controle local. Em algumas situações, sobretudo no Capivari, onde servidões lineares de 4 metros de caixa chegam a ter 1 quilômetro de comprimento, a própria fachada das edificações, como uma empena, funciona como confrontante dos espaços públicos. Tal inserção das edificações se dá muito em função da estrutura fundiária local, marcada por lotes diminutos que induzem ao seu máximo aproveitamento (Figura 49).

Figura 49: vista de rua típica decorrente do sobreparcelamento no Capivari



Fonte: acervo próprio.

A aproximação ao espaço da Rua das Gaivotas, principal articuladora de toda a porção norte, relewa uma situação semelhante àquela observada na Dom João Becker. Embora seja ocupada em quase toda a sua extensão, salvo em sua limítrofe às dunas, apresenta um padrão de construções que tende a negar o domínio da rua. Tal relação é dada pela alta concentração de edifícios murados (com 4 pavimentos e quase todos sob pilotis), além de alguns condomínios fechados. É verdade que poucas edificações, seguindo o exemplo do que se observa na maior parte das estradas, procuram se abrir para o espaço públicos, mas estas são exceções.

A relação entre edificações e espaço público existente nas Gaivotas dá o tom do que se observa no restante do setor norte. Entre a SC e o Rio Capivari, porção decorrente do processo de parcelamento simples, têm-se, por sua vez, um misto dos já citados edifícios murados e casas soltas no lote, presentes em vias largas quando comparadas à totalidade do bairro. Ainda que tenha sido aprovado há pouco mais de três anos, algumas novidades do novo plano, como desatreлар estímulos construtivos à utilização dos pilotis, tem provocado resultados interessantes, sobretudo nas Áreas Turísticas: o que se vê são outras soluções tipológicas, onde o térreo dos edifícios também passa a apresentar relações mais diretas com a rua. Já nos domínios do Costa Norte, os edifícios murados e autocontidos são regra; as vias, igualmente generosas em sua dimensão (Figura 50).

Figura 50: vista de rua perpendicular às Gaivotas e típica dos domínios do Costa Norte.



Fonte: acervo próprio.

4.1.3. A forma urbana e os usos do solo

O potencial de utilização dos espaços públicos de Ingleses tem sua análise complementada pelo cruzamento dos mapas de integração com informações acerca da distribuição das atividades e uso do solo (Figura 51).

A despeito das transformações ocorridas recentemente, em que comércio, sobretudo o mais sofisticado, tem se deslocado para o interior de shopping centers, uma visão global revela que o adensamento de equipamentos de comércio e serviço corresponde aos eixos mais integrados do sistema, reforçando o potencial de presença nestes lugares. No que tange às áreas mais segregadas, é confirmado o controle local, com a presença quase absoluta de residências.

Ao longo da SC-401, prevalecem os usos comerciais de maior porte e voltados para a população com um todo. São exemplos desses estabelecimentos: acadêmicos, lojas de departamento, grandes restaurantes, postos de gasolina, clínicas em geral, supermercados.

Nas estradas gerais ao sul do distrito, confirmando sua dupla função conexão / organização local, observam-se estabelecimentos que atendem tanto locais quanto transeuntes. Aqui, porém, são mais comuns os pequenos comércios, fortemente atrelados ao dia a dia da população residente, quais sejam, padarias, minimercados, mercearias, barbearias, pequenos escritórios, farmácias. Ressalta-se, ainda, sobretudo nas vias laterais, a existência de comércios mais pesados, como lojas de autopeças, oficinas mecânicas, madeireiras, vidraçarias, marmorarias, entre outros. Embora as bordas da João Gualberto Soares e Intendente João Nunes Vieira estejam tomadas por um sem número de comércios e serviços, é preciso salientar que o mesmo não ocorre com as demais estradas desta porção do distrito. Tanto na Graciliano Manoel Gomes, quanto na Dário Manoel Cardoso, os usos residenciais são bastante recorrentes, chegando a cerca de 50% do número de construções.

O espaço do centrinho de Ingleses certamente é aquele em que há uma maior concentração de comércios e serviços por metro quadrado. Destes, poucos são relacionados diretamente ao cotidiano dos moradores, sobressaindo aqueles com maior apelo turístico. Entre a via organizadora local e a praia, aproveitando-se do privilegiado contato com o mar, prevalecem os restaurantes, hotéis e pousadas. Do outro lado, são mais comuns as lojas de confecções e recordações, lanchonetes, bares e restaurantes.

No que tange à Rua Dom João Becker, as diferenças quanto aos usos edilícios são bastante nítidas por toda a extensão de seu percurso. Quanto mais próximo do centrinho, e, conseqüentemente, maior a integração, maiores são as concentrações comerciais. No extremo leste da via, além da Igreja matriz e um ou outro restaurante localizado na fronteira com as areias da praia, predominam os usos residenciais.

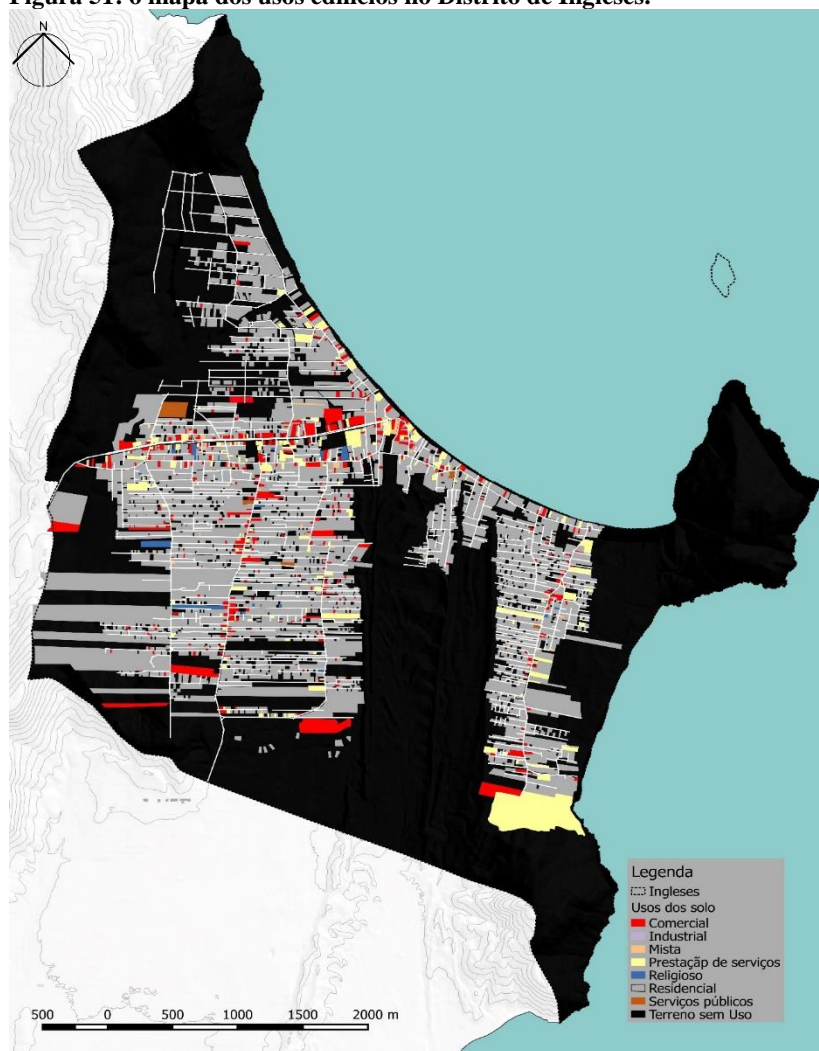
As atividades junto à Estrada Vereador Onildo Lemos, representadas por comércios e serviços vicinais, voltam-se, sobretudo, às demandas da população local. Nos últimos anos, impulsionados pela forte vocação turística, da qual o Resort Costão do Santinho se vale há muito, observam-se uma série de novos empreendimentos residenciais de luxo, sobretudo nas glebas voltadas para o mar e localizadas ao sul da praia. O uso efêmero destes novos empreendimentos, cuja localização coincide com o principal acesso à praia, faz com os usos comerciais e de serviços das proximidades sejam mais procurados pelos visitantes. Destes usos, sobressaem os pequenos mercados, restaurantes, lanchonetes.

De uma forma geral, todo o território decorrente do parcelamento simples em Ingleses tende a concentrar edificações habitacionais. Ainda assim, são bastante notáveis as diferenças quanto ao perfil da população que as utiliza, assim como a periodicidade de seu uso. Capivari abarca a maior parte da população residente do bairro (alguns deles nativos expulsos das proximidades da orla), sendo o grosso destes cidadãos diretamente atrelado à expansão da cidade permanente de Florianópolis. Ainda bastante habitada por nativos, grande parte deles são colaboradores do Resort localizado no Costão, Santinho já apresenta muitas segundas residências, espalhadas morro acima e mais próximas do mar. A proximidade com o mar, aliás, marca o espaço dos residentes eventuais em praticamente toda a orla de Ingleses, em que as poucas casas ainda habitadas por nativos são muitas vezes alugadas na alta temporada.

Na parte norte do distrito, território abarcado por todo a ocupação acima da SC-401 e onde se estabeleceram regras próprias de uso do solo, a grande maioria dos usos são residenciais, reflexo de. Ressalta-se, porém, o fato de que grande parte das edificações localizadas abaixo do Rio Capivari são utilizadas de forma perene e não somente na alta temporada. Os usos comerciais e de serviços, bastante escassos, concentram-se ao longo das Gaivotas e também ao sul do Capivari: do lado do mar, quando mais baixas, as edificações são ocupadas com bares e restaurantes; do outro lado, prevalecem pequenos comércios, como mini-mercados e farmácias. Aos poucos, após aprovação do novo Plano Dire-

tor, novos comércios têm aparecido nas grandes transversais ao sul da Rua das Gaivotas.

Figura 51: o mapa dos usos edífícios no Distrito de Ingleses.



Fonte: elaboração própria.

4.1.4. A real apropriação dos espaços públicos

A correlação entre a efetiva utilização dos espaços públicos com os mapas axiais revela que, de uma forma geral, os logradouros mais integrados do conjunto correspondem às localidades mais movimentadas. Ainda, percebe-se coincidência entre alta diversidade de usos e apropriação dos espaços públicos, também fortemente atrelada a espaços cuja massa construída busca relações mais diretas e francas possíveis com a rua. Todas estas correspondências, é importante salientar, são acentuadas no verão, quando boa parte dos turistas visitam a cidade, concentrando-se nas primeiras franjas litorâneas.

Ademais, destaque-se a apropriação observada na SC-401, importante polo comercial e de serviços da região, em especial os de maior porte, como já comentamos. Além do movimento gerado pela população residente ao longo de todo o ano, têm-se um salto muito grande no verão, dada a predileção pelos serviços oferecidos no local, cuja variedade, preço e fácil acesso deixam pouca margem para a competição.

Nas estradas do Capivari, ainda que seja perceptível o salto em termos de movimento no verão, tal variação não se equipara àquela observada na Dom João Becker e Vereador Onildo Lemos, via mais movimentada do Santinho. No segundo caso, o grosso desses fluxos converge para a “lomba”, acesso oficial à praia situado no extremo sul do balneário. Assim, grande parte do movimento é simplesmente de passagem, o que consequentemente também ocorre na Dom João, trajeto de baixa urbanidade local e com poucos acessos públicos à praia.

No núcleo fundador, o movimento é marginal, concentrando-se nas areias da praia (no verão), cujo principal acesso passa ao lado do pequeno largo da Igreja. Internamente, é utilizado cotidianamente pelos residentes locais, sendo densamente ocupado de forma eventual, em função dos cultos e festas religiosas que abriga.

A despeito de suas características globais, locais e de usos potencialmente pouco correlacionados à alta apropriação de seus espaços, a Rua das Gaivotas destaca-se pelo movimento observado durante o período do verão. E isso se dá graças à proximidade com a orla de Ingleses. A valorização imobiliária da primeira franja litorânea, potencializada dentro dos limites do Costa Norte, afasta, contudo, numa lógica de “quem pode, escolhe” a localização, a maior parte da população pelos custos, padrões urbanísticos e distância.

Também sintaticamente improvável é o movimento sazonal na Rua Dante de Pata e dos Lordes, que paralela à SC-401, oferece boa

alternativa de acesso ao mar e a todo o setor norte. Novamente, o local oferece poucos atrativos aos transeuntes, sendo os movimentos quase que exclusivamente transitórios.

Embora existam, de fato, privilégios no que tange ao acesso à borda d'água do distrito, as praias locais são certamente os locais mais diversos em termos de agentes, assim como os mais densamente ocupados durante o dia (Figura 52, Figura 53). A reboque do poder atrator destes espaços, equipamentos de apoio, tais como restaurantes, hotéis, entre outros, potencializam a permanência e traslado nesses lugares. Apesar da difícil comunicação com o tecido urbano, a parte central dos Ingleses talvez seja aquela em que a apropriação da praia se faz de forma mais intensa. E é para cá, no chamado centrinho e arredores, que converge boa parte do movimento após o entardecer, quando o refluxo da praia toma conta das calçadas, rua e varandas dos diversos estabelecimentos (Figura 54). Os atrativos, conforme já comentamos, são muitos; os atributos morfológicos, os mais propícios à vida pública. O burburinho gerado, por si só, também gera movimento, muitas vezes provocado por aqueles interessados tão somente em “ver” movimento de maneira anônima, portanto sem vínculo pessoal algum. A não invasão pessoal permite situações sociais somente possíveis justamente por não serem tão pessoais. Essa diversidade de pessoas, conhecidos e desconhecidos, torna o lugar ainda mais interessante.

Ao servirem, principalmente, como simples acesso às residências espalhadas pelo distrito, as servidões cumprem com aquilo que delas se espera e afirmam o domínio local destes espaços. Extremamente calmas e exclusivas, podem, ainda, servir como uma espécie de quintal dos moradores, garantindo o espaço para diversas brincadeiras infantis.

Extremamente exclusivos e pautados na ideia de intimidade, buscando segurança e conforto, são os diversos condomínios fechados situados nos domínios do Projeto Costa Norte. Como corolário desta lógica, a rua como espaço público, sobrevalorizado, passa a servir, quando muito, ao simples deslocamento de residentes entre uma área especializada e outra, na maior parte das vezes realizado com o auxílio de veículos automotores. Para piorar, o pouco movimento observado é quase inexistente na baixa temporada, dada a reduzida quantidade de habitantes efetivos.

Figura 52: orla norte de Ingleses em dia típico de verão



Fonte: acervo próprio

Figura 53: orla central e sul de Ingleses em dia típico de verão



Fonte: acervo próprio

Figura 54: centrinho de Ingleses ao entardecer em dia de verão



Fonte: acervo próprio

4.2. OS PLANOS DE OCUPAÇÃO PARA O INTERIOR DA ILHA E OS ESPAÇOS PÚBLICOS

A determinação dos traçados viários existentes, assim como os regramentos no que tange ao uso e ocupação do solo, podem influenciar muito na definição da rede de espaços públicos, e evidenciam a importância das legislações e planos de ocupação.

A necessidade, após a década de 50, de melhor articular os diversos assentamentos dispersos na Ilha repercute fortemente na qualidade dos espaços públicos resultantes. Carregadas de um ideal rodoviarista e encaradas como meros canais de trânsito, as novas vias, muitas delas independentes das estradas coloniais, surgem como verdadeiras linhas de ruptura do território, ignorando seu potencial de interação social e organização das localidades ao longo de seu percurso. Na maioria dos casos, as calçadas e ciclovias são minúsculas, quando não inexistentes. Os usos, por sua vez, são notadamente de maior porte, muitos deles comércios pesados, incompatíveis com os pequenos assentamentos por onde passam.

Ainda sobre a trama urbana preconizada nos planos, revestem-se de importância as repercussões advindas dos grandes empreendimentos turísticos, previstos a partir do Plano dos balneários. De capitais associados e com padrão internacional, denotam uma busca intencional por localidades introvertidas e pouco integradas ao entorno, “*característica de modelos urbanísticos que substituem a continuidade do tecido por uma sobreposição de unidades relativamente autônomas*” (REIS. 2012, p. 253

Especificamente sobre o Plano de 1985, importante lembrar dos incentivos construtivos, em especial os existentes nas zonas turísticas, dos quais sobressai a bonificação de um pavimento, desde que sob a forma de pilotis e utilizado estritamente como estacionamento. Embora o valor do metro quadrado comercial voltado para a rua (permitido nas zonas turísticas) seja, em geral, maior do que o residencial, o edifício sob pilotis, atendendo a expectativas de um certo padrão construtivo, tem sido hegemônico nos condomínios balneários. Pesa, ainda, a favor de tal padrão tipológico, o fato de que devido às exigências legais por mais e mais estacionamentos, a não existência do pavimento elevado obrigaria o remanejamento de vagas para o quintal do terreno, isso caso se intencione obter as mesmas áreas úteis. Os espaços públicos resultantes desse tipo de arquitetura, como já vimos, tendem a funcionar como meros canais de trânsito.

Na contramão do incentivo às edificações sob pilotis, e, conseqüentemente, a uma forma urbana que tende a menosprezar o papel dos espaços públicos, o novo Plano Diretor fala somente em pavimentos máximos, ficando a critério do empreendedor definir o tipo de arquitetura a ser construída. Coincidência ou não, após a promulgação do atual plano, dezenas de edificações em áreas turísticas vêm apresentando térreos comerciais e francamente voltados para a ruas, à exemplo de Ingleses Norte, orla de Ingleses e Estrada Geral do Santinho.

E o que falar dos grandes zoneamentos, quase regra nas legislações brasileiras e, como não poderia deixar de ser, figura presente nos diversos mapas distritais de Florianópolis. Norteados por determinações que não vão além das simples tabelas de uso e índices de ocupação do solo, relegam o desenho dos espaços públicos a um segundo plano, deixando-o à mercê da iniciativa privada. O resultado muitas vezes não passa de um emaranhado de vias que cresce espontaneamente, sem uma regra de conjunto. Para piorar, essas zonas não raro admitem usos muito exclusivos, como é o caso das grandes ARE's, presentes no Plano dos Balneários e dominantes em territórios inteiros a planície do Capivari é um exemplo).

4.3. OS IMPACTOS AMBIENTAIS NA ILHA DE SANTA CATARINA

Conforme vimos no primeiro capítulo, o ambiente natural original de Florianópolis sofreu transformações significativas a partir da ocupação bandeirante no século XVII. O conjunto dado pelas construções e obras públicas que se sucederam nos tempos coloniais imprimiu marcas profundas no território local, mas a formação da paisagem agrícola litorânea foi, certamente, a maior responsável pelos impactos naturais. Segundo Bueno (2006),

devido ao ritmo lento, e ao poder de resiliência do território, as transformações destes períodos foram absorvidas e incorporadas à imagem de cidade pacata e provinciana cercada pela paisagem rural que caracterizou a cidade até recentemente (BUENO, 2006, p. 110).

Ainda de acordo com o autor, se até meados da década de 1950 as alterações se demonstravam absorvíveis, dali em diante as transformações espaciais passaram a modificar profundamente a estrutura territori-

al, composta de “*espaços e sistemas representativos do litoral brasileiro*” (BUENO, 2006, p110). Fruto de um processo social, movido por expectativas e interesses diversos, a produção do espaço urbano desenvolve certa predileção por determinadas porções do território, acarretando em impactos distintos no âmbito da ilha. O setor norte, principal foco de interesses e investimentos públicos, certamente é aquele onde a interferência ambiental é mais evidente e desajustada ao meio, diferentemente da porção sul, menos densamente ocupada e onde as reminiscências do período colonial são ainda bastante presentes.

Embora grande parte das ocupações clandestinas tenha se desenvolvido morro acima, o conjunto das encostas mais íngremes e topos de morro são os menos afetados -diferentemente do período colônia-, e voltam

a formar uma ocupação florestal contínua, que se estende de norte a sul, marcando a paisagem e estabelecendo uma relação extremamente próxima entre cidade e natureza (REIS, 2012, p. 202).

Segundo Reis (2012), enquanto as ocupações por sobre a Mata Atlântica acontecem a partir da periferia dos conjuntos, as restingas são substituídas quase que integralmente, mesmo aquelas situadas nas outras áreas comunais, pouco impactadas pela agricultura colonial.

Ainda que tenham sofrido reduções em relação às suas áreas originais, os mangues do município não computam reduções impactos nas mesmas proporções daqueles observados nos ecossistemas supracitados. Ainda assim, Aterros, obras viárias e de drenagem alteraram o nível das águas em relação às marés, prejudicando as formas de vida inerentes aos mangues, uma vez que alteraram o frágil equilíbrio entre os fluxos de água doce e salgada existentes no local.

As dunas também sofreram com o crescimento da cidade: obras viárias não raro seccionam cordões inteiros, rompendo relações entre diferentes ecossistemas, como é o caso da Lagoa da Conceição e Ingleses. Ademais, as mais diversas ocupações urbano-turísticas assentam suas bases por sobre o instável solo arenoso.

Os diferentes processos de crescimento urbano-turístico, representados pelos parcelamentos simples e ordenado, repercutiram de maneiras distintas no meio ambiente. Estas diferenças

acontecem em função da morfologia original dos ecossistemas, das especificidades do modo em

que aconteceu a ocupação colonial, do caráter gradual ou instantâneo dos processos de crescimento e da presença, ou não, de planejamento no processo de produção do espaço (REIS, 2012, p. 208).

Nos processos de parcelamento simples, atrelados às estradas gerais cujos percursos normalmente se desenvolvem nos sopés dos morros, o impacto mais imediato pôde ser visto ao longo dos caminhos principais. Em seguida, em função do crescimento em forma de “espinha de peixe”, quase sempre perpendicular à via ancoradora, o crescimento lateral avançou, aos poucos, em direção às encostas, manguezais, restingas, dunas e costões.

Rapidamente, graças às supressões das vegetações das encostas e impermeabilizações diversas, tornaram-se recorrentes os deslizamentos decorrentes da aceleração as águas e da instabilidade dos solos, como aqueles frequentemente vistos no maciço central.

Malquistos, os manguezais, assim como as áreas próximas aos leitos dos rios, tornaram-se fundos: além de despejarem esgoto e lixo em seus domínios, construções as mais diversas avançam por sobre suas áreas alagadiças, numa prática que desafia constantemente os limites legais de ocupação. A ocupação do manguezal do Rio Tavares constitui caso extremo da urbanização em direção a essas áreas.

As diversas planícies, outrora cobertas pela sempre presente restinga, garantem o espaço para um extensivo processo de ocupação. Agora impermeabilizadas e densamente ocupadas, essas áreas sofrem com constantes alagamentos, aumento de temperaturas e contaminações dos lençóis subjacentes. Talvez as Planícies do Campeche e Ingleses sejam aquelas que sofrem mais com os referidos problemas.

A grande procura pelos lugares próximos à orla também produziu seus rebentos, configurando verdadeiros paredões em frente ao mar, facilmente observados na Cachoeira do Bom Jesus, Ponta das Canas e Ingleses. Para tanto, não raro assentaram suas bases por sobre cordões dunares e não pouparam a vegetação costeira. A dunas, aliás, dada a permeabilidade de seu solo, apresentam comunicação direta com os aquíferos, tornando sua ocupação altamente suscetível a contaminações.

No que tange aos parcelamentos ordenados, concentrados nas planícies locais, as transformações ambientais costumam acontecer muito rápido, na maioria das vezes suprimindo a maior parte da vegetação de Restinga de um só golpe - mesmo nas antigas áreas comunais, menos impactadas nos tempos coloniais, a exemplo de Jurerê e Canasvieiras.

Ainda que sua efetivação envolva um plano de conjunto (devidamente aprovado) e, portanto, passível de mensuração quanto aos seus impactos no meio, são corriqueiros os problemas de drenagem, inundações e abastecimento. Isso sem falar na construção consentida por sobre áreas frágeis, como manguezais, banhados e dunas.

Importante também falarmos das grandes obras viárias, concebidas na era rodoviarista em prol da constante exigência por caminhos mais curtos e fluidos. Pensados como solução aos gargalos existentes na Ilha, dados por sua formação geomorfológica aliada à morfologia urbana, desenhada por antigos, sinuosos e estreitos caminhos rurais, impactaram o meio e determinaram novos vetores de crescimento. Nesse processo, túneis, como o Antonieta de Barros, na Baía sul, foram construídos atravessando porções inteiras do Maciço Central Insular; aterros rodoviários, nas Baías Norte e Sul, assentaram suas bases por sobre os mangues locais (Itacorubi, Saco Grande e Rio Tavares), alterando substancialmente o frágil equilíbrio ecológico local; novos canais viários, a exemplo da Avenida das Rendeiras, na Lagoa da Conceição, seccionaram por completo extensos cordões dunares, isolando-os do contato com a água salobra da laguna local; e importantes Rodovias, direcionadas ao norte e sul, atravessando planícies inteiras, desenhando novas rotas de deslocamentos e desmatando as Florestas locais.

Mas além do impacto direto que se dá pela infraestrutura em si, são notáveis e preocupantes as consequências impulsionadas pelo aparato viário: uma vez instaladas, as novas vias representam importantes vetores de ocupação. Aos se valerem das facilidades promovidas pelos novos canais de comunicação, centenas de edificações estabelecem ocupação lideira aos novos percursos, numa lógica de crescimento que aos poucos vai se espalhando pelas planícies e encostas da Ilha.

De uma forma geral, os impactos diversos, por mais pontuais que possam ser, prejudicam o conjunto dos ambientes da Ilha. Aos poucos, a diversidade em termos de fauna e flora vai se esvaindo, assim como a pujança inerente aos ambientes aqui existentes, uma vez que os ecossistemas

mantém estreita dependência entre uns e outros, na medida em que a existência de uns decorre da existência de outros, constituindo um ecossistema que, para se manter equilibrado, não prescinde de nenhum subsistema nem das relações e trocas por eles estabelecidas” (BUENO, 2006, p. 102).

4.4. OS PLANOS DIRETORES E A LEGISLAÇÃO AMBIENTAL

Conforme comentado anteriormente, o Plano dos Balneários, ao reconhecer os impactos pelos quais passavam o meio ambiente da Ilha, estabelece, pela primeira vez Áreas de Preservação no interior da Ilha. Além de afirmar os parques e reservas já protegidos por lei, o Plano demarca as conhecidas Áreas de Preservação Permanente (APP's) e Áreas de Preservação Limitada (APL's). As APP's são definidas assim:

As Áreas de Preservação Permanente (APP) foram assim definidas no Plano:

Art. 21 - Áreas de Preservação Permanente (APP) são aquelas necessárias à preservação dos recursos e das paisagens naturais, à salvaguarda do equilíbrio ecológico, compreendendo:

I - topos de morro e encostas com declividade igual ou superior a 46,6% (quarenta e seis e seis décimos por cento);

II - mangues e suas áreas de estabilização;

III - dunas móveis, fixas e semi-fixas;

IV - mananciais, desde as nascentes até as áreas de captação d'água para abastecimento;

V - praias, costões, promontórios, tómbolos, restingas e ilhas;

VI - áreas de parques florestais e das reservas biológicas.

Parágrafo Único - São consideradas ainda áreas de preservação permanente (APP) na forma do art. 9o da Lei Federal no. 4.771/65 as florestas e bosques de propriedade particular quando indivisos com parques e reservas florestais, ou com quaisquer áreas de vegetação considerada de preservação permanente.

Por sua vez, as Áreas de Preservação Limitada tiveram a seguinte definição:

Art. 22 - Áreas de Preservação com Uso Limitado (APL) são aquelas que pelas características de declividade de solo, do tipo de vegetação ou da vulnerabilidade aos fenômenos naturais, não apresentam condições adequadas para suportar determi-

nadas formas de uso do solo sem prejuízo do equilíbrio ecológico ou da paisagem natural.

Parágrafo Único - São incluídas nas Áreas de Preservação com Uso Limitado (APL) as áreas onde predominam as declividades entre 30% (trinta por cento) e 46,6% (quarenta e seis e seis décimos por cento), bem como as áreas situadas acima da “cota 100” que já não estejam abrangidas pelas Áreas de Preservação Permanente (APP).

O novo Plano Diretor, aprovado em 2014, endossa os regramentos preconizados pelo Plano dos Balneários que caracterizam as APP’s e APL’s, com a diferença de que separa as APL’s em APL de planície e APL de encosta, esta última situada em porções cuja inclinação do território varia entre 30 e 46,6%. Outra novidade fica por conta de uma maior precisão no que tange à demarcação das áreas protegidas, uma vez que o plano mais recente lança mão de levantamentos cujas curvas de nível apresentam precisão de 1 metro, enquanto que no antigo a precisão era de 10 metros.

4.5. OS IMPACTOS AMBIENTAIS NO DISTRITO DE INGLESSES

O distrito de Ingleses, conforme já vimos, foi daqueles que observou maior crescimento nas últimas décadas. Igualmente, protagonizou impactos ambientais numa dimensão vista em pouquíssimos bairros do município. Segundo Moretto (1993, p149), *“a não observância de critérios de sustentabilidade espacial, ou seja, a remoção de dunas, aterro de mangues e das margens de rios, cortes em encostas de morros, entre outras agressões ao ambiente é hegemônico no processo de comercialização de terras e de ocupação”* de Ingleses.

Apesar das recentes transformações no ambiente natural, ainda é possível observar a grande diversidade e exuberância dos ecossistemas do Distrito. De todos eles, a Mata Atlântica, recobrando os morros locais e parte da planície norte, é aquela que mantém seu aspecto próximo do original.

Em menor número, mas ainda presente nas proximidades do maço central, bem como na porção das Dunas de Ingleses voltada para o Santinho e Capivari, a vegetação de Restinga resiste ao embate com a cidade.

Do conjunto hidrográfico do bairro, a Lagoa do Jacaré e seus arrebaldes são os mais bem conservados, ainda que tal realidade possa

estar com seus dias contados, dadas as pressões contínuas por novos loteamentos e condomínios no local. Inserido em um contexto onde a dinâmica urbana é mais intensa, o Rio Capivari sofre com pressões de todos os lados.

No que se refere ao conjunto de dunas, as tensões são bastante presentes, e não se limitam às ocupações de baixa renda: condomínios de alto padrão, alguns deles endossados pelo poder público, alicerçam suas bases no solo arenoso, numa prática que relativiza a atuação da legislação ambiental ao privilegiar determinados setores da sociedade.

A exemplo do que ocorre na Ilha como um todo, os impactos ambientais em Ingleses variam conforme o local e decorrem dos distintos processos de crescimento, representados pelos parcelamentos simples e ordenados.

4.5.1. Os impactos ambientais do parcelamento ordenado em Ingleses

Concebido na época em que o Sítio do Capivari já não mais apresentava grandes espaços urbanizáveis, o território do Projeto Costa Norte caracterizou-se como área reserva – processo que veio a repercutir diretamente no valor de troca da terra. O grande mote do projeto, conforme já foi falado, foi o forte apelo à diferenciada base natural, a qual, vendiam as propagandas, conviveria em perfeita harmonia com o homem (VEJA SC: 28/02/1990).

Iniciado o processo de implantação do projeto, a grande planície era dominada por pastagens, pequenas plantações e pouca vegetação natural, representada, em sua maioria, por formações em processo inicial de regeneração. Toda a Mata Atlântica original, que se esparramava por sobre a planície a partir do Morro da Feiticeira, havia sido quase que inteiramente suprimida durante o período colonial. Hoje, passados 30 anos do início da obra, e retirada de maneira súbita a parca vegetação espalhada pela planície, as poucas formações naturais (um misto de Mata Atlântica e Floresta de restinga) se concentram aos pés do morro da Feiticeira e apresentam avançado estágio de regeneração. Localizadas por sobre lotes cujos zoneamentos, durante o Plano dos Balneários, permitiam usos urbano, as referidas formações naturais compõem uma grande área de litígio ambiental, onde as pressões imobiliárias por vezes acarretam em remoções indevidas de vegetação.

Outrossim, diversas outras subversões são cometidas, como aquelas observadas quando da concretização do Edifício Portamar. Lo-

calizado na desembocadura do Rio Capivari, o edifício em questão provocou o desmonte de parte das dunas locais (Figura 55). Conforme laudo da Agência Ambiental, a construção da edificação levou ao assoreamento do Capivari, em virtude da terraplanagem das dunas. Isso tudo além de apresentar um projeto hidro sanitário inadequado. Apesar do parecer do IPUF contrário à implantação do edifício, decisões “superiores” autorizaram a concessão ambiental da obra (MORETTO, 1993, p.165). Além do edifício em questão, outros 2 condomínios verticais (Aquarelle e Mand´água) e uma residência são construídos por cima do cordão de dunas, justamente no local que deixa de ser AVL após emenda ao Plano dos Balneários. Tudo isso se dá apesar das dunas se localizarem ao lado da Rua das Gaivotas, principal acesso ao setor.

Ainda que a lógica de ordenação do projeto Costa Norte permita um maior controle quanto aos futuros impactos ambientais, o conjunto urbano construído altera a relação biológica e hídrica existente entre o morro, com sua Mata Atlântica bastante regenerada e planícies, uma vez que ocupa e impermeabiliza a quase totalidade do solo. Resultado disso, além da descontinuidade entre os diferentes ecossistemas, pequenos alagamentos e problemas de abastecimento se tornam recorrentes no local.

Figura 55: vista aérea da urbanização em Costa Norte. Maciços encobertos ao fundo e destaque para ocupação sobre as dunas.



Fonte: acervo próprio.

4.5.2. Os impactos ambientais do parcelamento simples em Ingleses

Diferentemente do que se observa nos domínios do Projeto Costa Norte, os impactos do parcelamento simples em Ingleses acontecem de maneira gradual, consequência de uma lógica de crescimento não coordenada e de caráter individual. De um modo geral, as primeiras alterações se dão nas proximidades das antigas estradas gerais. Em seguida, podem ser vistas à medida que as ocupações se espalham rua adentro, denotando repercussões que variam no tempo e conforme o sítio.

Na região do sítio do Capivari, onde o processo de urbanização transcorreu de forma mais descoordenado, a paisagem rural dominante logo dá espaço ao processo de urbanização. A partir da década de 60, momento em que a restinga natural de planície já esboçava considerável recuperação, faz-se uma verdadeira limpa na região, liquidando com a vegetação resiliente, assim como com os pastos e poucos minifúndios agrícolas remanescentes.

O conjunto de vias e residências rapidamente toma conta do espaço compreendido entre as vias Graciliano Manoel Gomes e Dário Manoel Cardoso, processo que impermeabiliza quase que inteiramente a planície local. Para além das supracitadas vias, o espraiamento é um pouco mais lento, mas ainda assim bastante evidente. Aqui, a lógica de crescimento, dada por servidões longas, de crescimento espontâneo, sem conexões intermediárias e conectadas ao restante da malha urbana local somente por meio da via ancoradora torna difícil o controle do avanço da cidade. A oeste, o crescimento é um pouco mais tímido e não avança em direção a já regenerada Mata Atlântica dos morros muito em função das condições adversas representadas pelo banhado local, onde as enchentes se tornam cada vez mais recorrentes e preocupantes, conforme recente relatório da ICES, de 2015. Por outro lado, a leste, a cidade cresce em direção ao Rio Ingleses e às dunas (Figura 56), sendo em certa medida contida pela restinga (bastante desenvolvida) que corre na cota mais baixa da formação dunar.

Ainda que a tendência natural das dunas locais seja de avançar em direção à orla de Ingleses, o que se dá pela deposição dos sedimentos soprados pelo forte vento sul, a porção mais ao norte das dunas, e ainda no Capivari, é aquela onde os desmontes são mais preocupantes. Segundo relatos de nativos, além de arrasar com as dunas, o processo de crescimento local teria extinguido uma antiga lagoa, onde grande parte das mulheres iam lavar as roupas de seus familiares (MORETTO, 1993, p.151). Ainda, há cerca de cinco anos, estabeleceu-se um processo sis-

temático de abertura de vias no local, seguido da construção de dezenas de habitações, muitas delas de alto padrão. E o agravante vem com uma emenda ao novo Plano Diretor: tombada como parque municipal e protegida por lei federal, a localidade em questão passa a constar como área urbanizável, a despeito da fragilidade e instabilidade do solo local.

Conforme vimos anteriormente, o abastecimento de água na região se dá individualmente, por meio do bombeamento da reserva localizada no aquífero subjacente. Retiradas sistemáticas de água subterrânea resultam em rebaixamentos dos níveis freáticos, provocando o desaparecimento de canais e pequenos banhados (EPT/CASAN 2002). Ademais, a constante variação no regime das reservas pode provocar o deslocamento, para o interior da zona costeira, da interface água doce/água salina. Mas talvez o maior problema envolvendo o conjunto hidrológico local tenha a ver com os sistemas sépticos existentes: a carga poluidora nas zonas residenciais, desprovidas de esgotamento sanitário apropriado, as zonas residenciais representam grande perigo ao frágil Aquífero Guarani, sobretudo por que assentam suas bases por sobre uma área altamente permeável, e com água subterrânea semi-aflorante (REGO NETTO, 2003).

Segundo Rego Netto, nesta região, a preservação das áreas úmidas próximas às dunas de Ingleses são de fundamental importância, tanto para a recarga do aquífero, quanto para a sua proteção. É nesta área, inclusive, onde se situam a maioria dos poços atualmente em exploração pela concessionária local.

A ruptura da integração entre ecossistemas observada em Ingleses Norte também pode ser vista no Capivari. Mesmo no extremo sul da planície, porção em que o Morro da Sinaleira mais se aproxima das dunas de Ingleses, empreendimentos como o condomínio Costão Golf alteram o ambiente natural ao propugnar o ideal da casa térrea solta no lote e em meio a um grande descampado artificial. A manutenção desse “oásis”, aliás é outro grande problema: estima-se que são gastos cerca de 30 mil quilos de agrotóxicos no local (REGO NETTO, 2003). Na mesma altura, porém do outro lado da via, novos empreendimentos já começam a suprimir a vegetação de meia encosta, etapa inicial de um processo que tende a ocupar o local (Figura 57).

Figura 56: vista do crescimento urbano no Capivari, com detalhe da ocupação sobre as dunas.



Fonte: acervo próprio.

Figura 57: vista do crescimento urbano no Capivari, com detalhe, à direita, para o avanço em direção à restinga, e, à esquerda, para o avanço em direção à Mata Atlântica regenerada.



Fonte: acervo próprio.

No setor norte do Distrito, na porção compreendida entre a SC-403 e o Rio Capivari, os impactos se assemelham àqueles vistos nos domínios do Projeto Costa Norte, porém com alguns agravantes. A exemplo do que se observa na parcela ordenada do setor, aqui a Vegetação de Restinga sobrevivente é mínima, ainda que muitos dos lotes ainda estejam desocupados, o que se dá pelo fato de serem constantemente limpos. Do lado oeste, o avanço em direção ao Morro da Feiticeira, a

partir de loteamento construído por sobre antiga APL, é muito mais evidente, realidade que ameaça a pujante Mata Atlântica local.

A ocupação do cordão frontal de dunas (Figura 58) ocorre de maneira semelhante àquela observada no território acima do Rio Capivari (embora também exista um limite claro desenhado pela Rua das Gaivotas). Aqui, contudo, os condomínios verticais e hotéis são dominantes e deixam poucos espaços não edificadas. Toda essa urbanização, é interessante perceber, dá-se apesar da imutabilidade do zoneamento local, definido como área verde desde a aprovação do Plano dos Balneários.

Embora grande parte das edificações seja representada por edifícios devidamente aprovados, detentores de projetos hidro sanitários em conformidade com o que é preconizado em lei, muitas das edificações ainda apresentam esgotamento e abastecimento de água inadequados.

Importante falarmos, ainda, da relação que a cidade estabelece com o Rio dos Ingleses. Presente de norte a sul e disposto transversalmente às vias oriundas do sobre parcelamento, sua existência parece não importar. Independentemente do tipo de edificação, grande parte da massa construída se estabelece nos domínios da faixa ambientalmente protegida, configurando uma lógica construtiva onde o rio se caracteriza como fundos. E nem as intervenções viárias escapam ao descaso para com o curso d'água: em todos os pontos que secciona o Capivari, as vias locais avançam com soluções que impermeabilização ao máximo o leito do rio. Consequência de toda esta lógica construtiva, altera-se a dinâmica do corpo hídrico e, em consequência, de todo seu entorno. Despejos de resíduos, retiradas de matas ciliares e impermeabilizações diversas provocam a poluição local, além de ocasionar problemas de enchentes e destruição da fauna e flora ribeirinha.

Figura 58: vista da planície norte de Ingleses, com destaque para ocupação das dunas frontais e margens do Rio Capivari.



Fonte: acervo próprio.

O asfaltamento e consolidação da Estrada Dom João Becker trouxe graves repercussões às estruturas ambientais de Ingleses. Extensão da Rua Intendente João Nunes Vieira, a referida via rasga longitudinalmente toda a porção norte das dunas de Ingleses, impedindo que a mesma se comunique com as areias da Praia e isolando, por conseguinte, os ecossistemas existentes nos distintos lugares. Tal isolamento é reforçado pela densificação do local, hoje tomado por edificações de todos os tipos.

Ao longo da Dom João Becker (na porção mais próxima ao mar), o crescimento urbano se dá por sobre as dunas frontais, também chamadas de cordão litorâneo, acarretando em problemas erosivos e de sedimentação da porção centro-sul da orla dos Ingleses. Em Praias arenosas, como é o caso de Ingleses, a linha de costa responde às mudanças na energia marinha, no suprimento de sedimentos e nos níveis marinhos próximos à costa. Assim, qualquer estrutura construída, que altere o equilíbrio anterior, pode causar erosão ou sedimentação. Ao analisarmos as fotos aéreas históricas do local, percebemos que entre as décadas de

70 e 90, período em que se densifica toda a fachada da praia, a linha da costa recuou consideravelmente (Figura 60). Atualmente, grande parte da praia se encontra preenchida por blocos de pedras e estruturas de proteção.

Ao sul da supracitada estrada, os impactos ambientais também são bastante evidentes, e variam conforme os diferentes assentamentos locais. No início da via, imediatamente ao lado do centrinho do bairro, a Comunidade Angra dos Reis se desenvolve por sobre as dunas de Ingleses. A quantidade reduzida de residências, há muito estabilizada, aliada a um trabalho de contenção e fixação das dunas torna a presença humana menos agressiva.

No assentamento seguinte, um pouco mais à frente e localizado entre cômodos das dunas de Ingleses e do primeiro avanço da restinga fixadora em direção ao mar, a relação com o meio é mais conflituosa. Os embates mais preocupantes se relacionam diretamente ao processo de favelização representado pela comunidade da Vila do Arvoredo: em muitos casos os sistemas hidro sanitários são inexistentes e os dejetos despejados ao ar livre. Ainda, ao mesmo tempo que a ocupação impacta diretamente o frágil solo das dunas de Ingleses (Figura 59), o incessante crescimento é ameaçado pela constante movimentação do solo arenoso. Sob forte influência do vento sul, as dunas desnudas da frente da Rua do Siri avançaram cerca de 400 metros entre os anos de 1938 e 1997 (REGO NETTO, 2003), levando a população a apelar para medidas paliativas de pouca utilidade (sacos de areia, pneus, cercas de madeira e de galhos secos).

Tanto no ritmo de crescimento quanto no impacto ambiental, a ocupação na porção mais próxima à via estruturante se assemelha ao assentamento seguinte, situado entre o primeiro e segundo avanço de restinga em direção ao mar. Em ambos os casos, o crescimento se estabiliza no início da década de 90, ocorrendo em locais já descampados por pequenas culturas ou atividades extrativistas. Ainda que bem próximos aos avanços de restinga, o respeito à vegetação remanescente é seguido à risca.

Na parte final da via, o crescimento urbano, ancorado na Rua dos Tubarões e em um primeiro momento mais próximo à Dom João Becker, dá-se em direção à densa restinga fixadora das dunas de Ingleses. Em seguida, num processo que inicia em meados da década de 70 e praticamente se estabiliza na metade da década de 90, têm-se a expansão para todos os lados e a unificação com a malha urbana da Praia do Santinho. Grande parte desse crescimento, mais especificamente aquele que

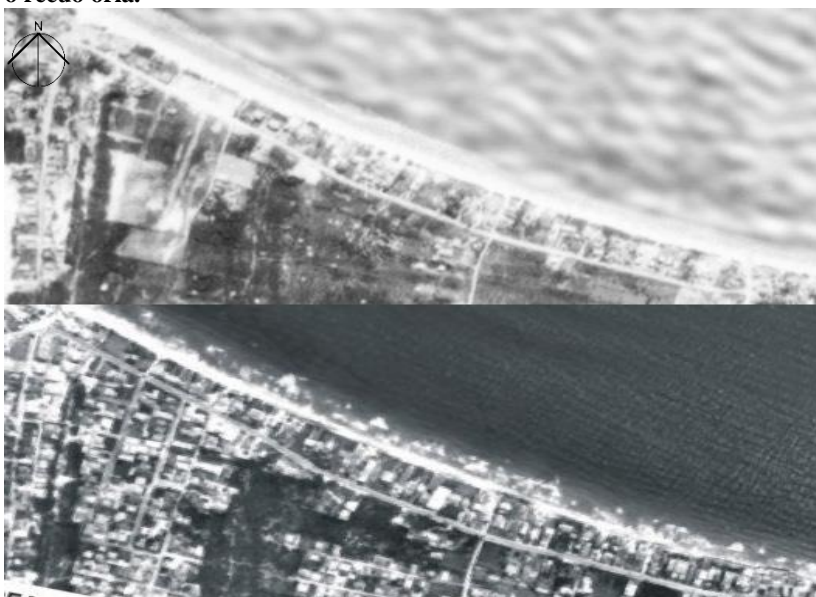
se sucedeu a leste da Rua dos Tubarões, acontece por sobre descampados, há pouco terrenos agrícolas amplamente utilizados. A oeste da via, o crescimento do bairro também acontece por sobre lotes voltados à agricultura, mas que na década de 50 já haviam claramente se tornado improdutivos.

Figura 59: ocupação típica da comunidade Vila do Arvoredo.



Fonte: acervo próprio.

Figura 60: orla de Ingleses em 1976 e 1994, respectivamente. Destaque para o recuo orla.



Fonte: IPUF.

Do lado oeste da Estrada Vereador Onildo Lemos, até meados da década de 80, observa-se um crescimento que tende a se concentrar nas proximidades da via estruturante, justamente por sobre os terrenos agrícolas há pouco bastante utilizados, fato que os tornava praticamente descampados. Dali em diante, a malha urbana cresce morro acima, assentando suas bases em solo arenoso mais compactado e já tomado pela vegetação de restinga em estágio intermediário de regeneração.

Este último processo, vale lembrar, dá-se em local menos utilizado pelos colonos (por isso a predominância de vegetação) e zoneado como Área de Preservação pelo Plano dos Balneários. A efetiva ocupação residencial no local, estável e irreversível, faz com que parte da antiga APP passe a constar como Área Residencial, portanto passível de urbanização. Após a alteração, embora tenha contemplado a grande maioria das edificações existentes, as pressões em direção às dunas de Ingleses são bastante recorrentes (Figura 61). Consequência disso, construções clandestinas não raro abrem clarões em meio a densa vegetação fixadora das dunas de Ingleses, comprometendo a integridade das estruturas naturais do local e, de quebra, contribuindo para o descontrole do fenômeno urbano no distrito.

Ainda que muitas das ocupações mantenham arbustos e árvores, grande parte nativos, a vegetação é bastante isolada e são poucas as continuidades vegetadas partindo das dunas e chegando no Onildo Lemos. As exceções ficam por conta do de duas ou três glebas, onde a vegetação de Restinga é bastante densa e se encontra em estágio bastante avançada de regeneração.

O processo de humanização ainda imprime mudanças na dinâmica das águas do local: em sua maioria já asfaltadas, as inúmeras vias morro acima contribuem com as enxurradas nos períodos de chuva. Para piorar, ao desembocarem na via organizadora, as águas da chuva se deparam com uma estrada cujo sistema de drenagem é bastante deficiente. Consequência desta realidade, alagamentos e empoçamentos se tornam bastante comuns.

Do lado leste da estrada geral, na leve descida que vai em direção à praia, os impactos são distintos. Na parte central e ao sul da Lagoa do Jacaré, onde as ocupações ainda são rarefeitas, alternam-se glebas descampadas e tomadas por restinga arbustiva e arbórea. Em alguns casos, a vegetação se integra às formações fixadoras das dunas frontais da praia, bastante presentes graças a não ocupação local.

Ainda mais ao sul, predomina um misto de condomínios de alto padrão, onde a supressão da vegetação local é regra, e residências soltas

no lote, entremeadas de vegetação secundária. Mas o que chama mais a atenção é implantação do Resort Costão do Santinho (Figura 62): ainda que seja referência quanto ao sistema de captação e tratamento de efluentes, o empreendimento impactou fortemente no meio ambiente. Segundo Di Bernardi Lopes, além de suprimir parte da Mata Atlântica e vegetação ribeirinha,

este empreendimento ocupou inúmeros terrenos alodiais com vegetação ainda existente ou em estágio de regeneração, e também de área de marinha, considerada pela própria municipalidade como Área Verde de Lazer, onde só são permitidos equipamentos de uso público. O empreendimento, com a complacência dos órgãos competentes destruiu dunas e vegetação de restinga, além da possibilidade de impactar sítios arqueológicos com projeto do complexo turístico do Costão do Santinho (DI BERNARDI, 2007, p.109).

A importância dos arredores da Lagoa do Jacaré é tanta que em 2015 o local foi nomeado Parque Municipal -faltando, ainda, sua implantação, plano de manejo e constituição de um conselho gestor-, sendo a única Unidade de Conservação criada em uma década. A riqueza e dinamicidade do ambiente natural dos arredores na Lagoa, contudo, torna complexa a problematização acerca dos patamares de ocupação local. A evolução dos planos diretores locais evidencia a dificuldade no tratamento da área, que passa de uma Área Verde Privativa de contornos ameboides a uma área de preservação permanente de formato em constante modificação.

Ao mesmo tempo que são recorrentes as preocupações com a fauna e flora locais, pressões imobiliárias incidem sobre o local por todos os lados. Todavia, os maiores embates acontecem no lado norte da Lagoa, porção em que as restrições construtivas mais aumentaram. Isso porque o acréscimo de APP acontece por sobre antigos lotes locais, reduzindo muito o potencial construtivo e em alguns casos isolando os terrenos de seu acesso público, fato que inviabiliza toda e qualquer construção. A solução vislumbrada para contornar o problema de acesso vem com a nomeação de uma nova via. Ainda não totalmente implantada, a via em questão parte perpendicularmente ao único acesso à praia, apontando seu trajeto rumo ao sul e acompanhando as dunas em sua cota mais baixa. Embora ainda não esteja asfaltada, a área já foi limpa e, uma

vez concluída, promete interferir na relação entre as dunas e a lagoa. Isso sem falar nas novas construções possibilitadas pelo novo acesso.

Ao norte, as terras mais aptas à urbanização afinilam (em função das dunas do Santinho, que alargam seu território) e a ocupação é mais concentrada. Aqui, ao mesmo tempo que mantém a estabilidade do solo, a estreita faixa de arbustos e árvores nativas presentes na cota mais baixa das dunas impede que a urbanização avance em direção à praia.

Figura 61: vista do crescimento urbano no Santinho, com destaque para as pressões no entorno da Lagoa do Jacaré e em direção às dunas dos Ingleses.



Fonte: acervo próprio.

Figura 62: vista da porção sul da Praia do Santinho, com destaque para o Resort Costão do Santinho.



Fonte: acervo próprio.

Nas proximidades no núcleo original, o crescimento é concentrado, não obedece à uma regra, e acontece em direção às dunas do Santinho, mas é contido por um avanço de restinga fixadora. Já no canto leste

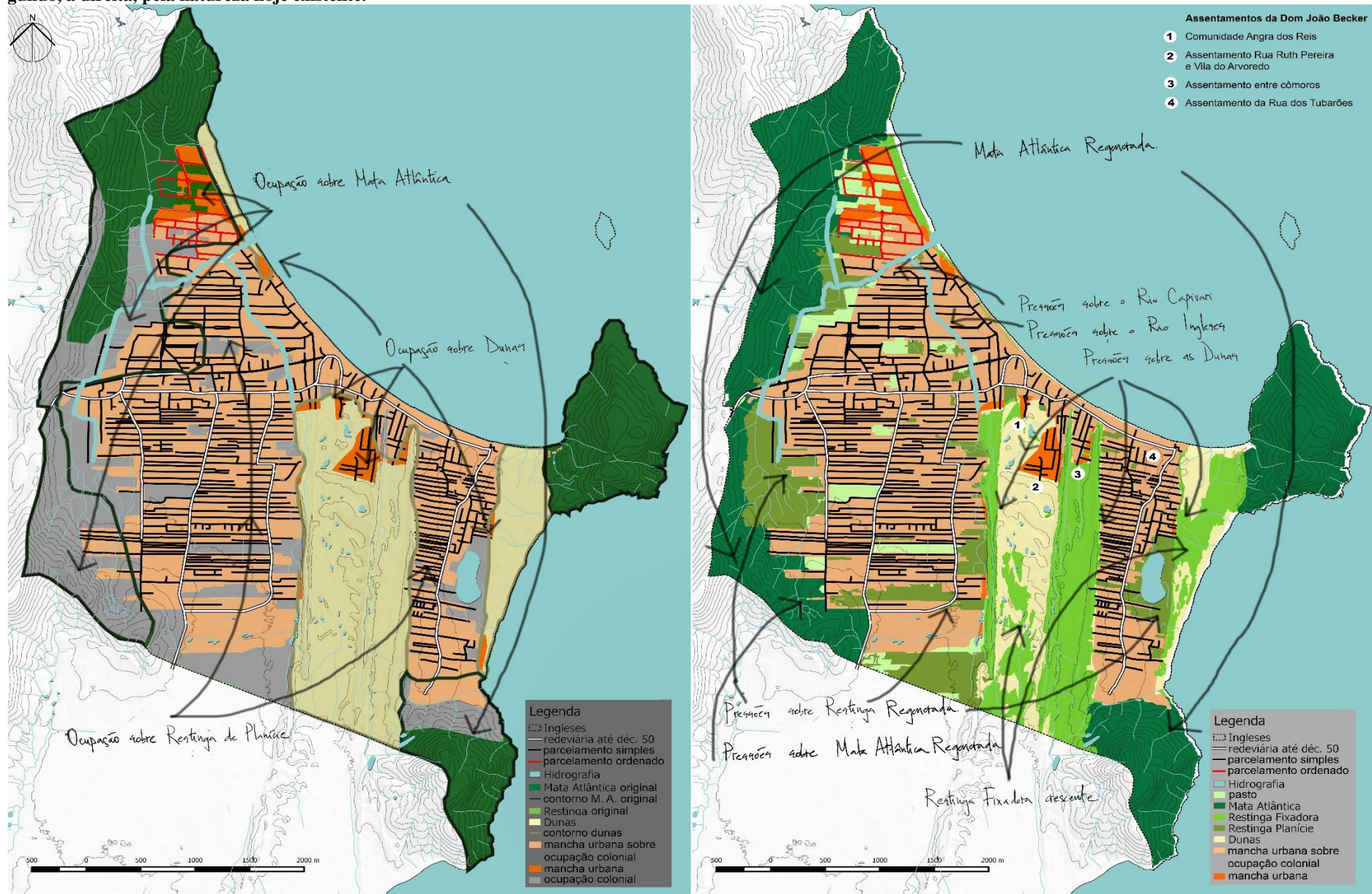
da praia, as diversas edificações, dispostas linearmente entre as dunas e as areias da praia (Figura 63), influenciam pontualmente no transporte de sedimentos em direção ao norte, diferente do que ocorre no campo de dunas dos Ingleses (REGO NETTO, 2003). Contudo, o grande influenciador no transporte eólico do sistema não é a urbanização, “*e sim a crescente cobertura vegetal, a qual interrompe o transporte de sedimento pelo vento e fixa as dunas*” (REGO NETTO, 2003, p. 115). O crescimento de vegetação no local teve início nos ambientes inter-dunares e ao longo dos caminhos resultantes do trânsito de veículos. Favorecidas pelo vento norte-nordeste, assim como pela chuva que escorre do morro, a vegetação toma conta da margem dunar mais próxima da Praia do Santinho.

Figura 63: vista aérea da ocupação atual em parte dos domínios do núcleo precursor.



Fonte: acervo próprio.

Figura 64: Esquemas da ocupação colonial e mancha urbana em Ingleses. No primeiro mapa, à esquerda, a ocupação é complementada pela natureza original do distrito; No segundo, à direita, pela natureza hoje existente.



Fonte: elaboração própria

4.6. CONCILIANDO CONSERVAÇÃO COM APROPRIAÇÃO DO MEIO

O planejamento ambiental tem sido uma das grandes discussões acerca da questão urbana contemporânea. Importante marco no que diz respeito à proteção do meio ambiente, o Código Florestal Brasileiro, de 1965, estabelece as bases para as posteriores políticas envolvendo os ambientes naturais.

Acontece que o conceito de APP é simplesmente transposto do contexto rural para o urbano no final dos anos 80, sem que para isso fosse realizada uma reflexão sobre as diferentes condições sociais, culturais, espaciais e técnicas do meio urbano, onde as pressões sobre o uso do solo são acentuadas sobremaneira, acrescidas de quadros de exclusão social e urbana.

Ainda sobre o assunto, a legislação ambiental adota uma visão extremamente conservadora sobre o meio ambiente, levando ao antagonismo entre cidade e natureza. Desse modo, percebe-se pouca aderência das APP's ao contexto urbano, e o idealismo de um regramento cunhado, como seu próprio nome diz, como um Código Florestal, não raro acaba apresentando efeitos contrários à pretendida defesa da natureza no meio urbano. De forma recorrente, a cidade “vira as costas” para a natureza, desmata, polui e aterra rios e nascentes, não atenta para todo o potencial de fruição oferecido pelo meio ambiente.

A necessidade de reavaliação das disposições relativas às APP's motivaram uma série de resoluções que culminaram na Resolução CONAMA n.369, de 2006. Esta resolução previu, em suma, a utilização pública sustentável das áreas ambientalmente protegidas, o que requer um conhecimento de suas particularidades, determinantes do nível de intervenção nesses locais. Mas tão importante quanto compreender em que medida o meio ambiental pode ser apropriado é avaliar como as APP's estão inseridas no espaço urbano -sua conexão visual e física com a cidade, sua acessibilidade, seus potenciais paisagísticos, recreativos e de conservação. Só assim a formulação de políticas públicas, acreditamos, serão capazes de promover e afetiva integração dessas áreas na cidade.

A gestão ativa das áreas de preservação permanente, em que se entende a conservação enquanto maneira de superar a cristalização e mitificação dos ambientes, valendo-se da possibilidade de aproveitamento de seu potencial em atividades que não a consumam definitivamente, representa, ao nosso ver a melhor maneira de preservar as rique-

zas naturais do território (BUENO, 2006, p.333). O conhecimento e efetivo uso dessas áreas, acreditamos, despertaria o sentimento de pertença e, conseqüentemente, vontade de protegê-las. Ademais, quando realizada adequadamente, a gestão ativa territorial possibilita a geração de recursos econômicos associados ao turismo local.

É notório que o domínio das praias hoje estabelece dos espaços públicos de uso coletivo mais utilizados na Ilha de Florianópolis, realidade esta que talvez fosse inimaginável há pouco mais de meio século. De todas as áreas protegidas, as praias são aquelas onde a apropriação não é tabu, ainda que denote fragilidades dignas de cuidado. Tal como as praias, outros ambientes têm revelado enorme potencial enquanto espaços públicos de uso coletivo, e, aos poucos, vêm sendo utilizados conscientemente. É o caso dos costões e dunas, diretamente relacionados às praias e bastante influenciados pela atração por elas exercida. Em menor escala, encostas tomadas pela Mata Atlântica, parques municipais e manguezais também têm despertado o interesse da população.

Enquanto o interesse pela orla engendrou um traçado que nitidamente converge para esses lugares, os outros ecossistemas ficaram relegados a uma posição de fundos, portanto malquistos e distantes dos locais facilmente acessíveis e visíveis. Isso não significa dizer, contudo, que a relação da cidade com a praia se dá da melhor maneira. Pelo contrário: embora haja, quase sempre, em Florianópolis e especialmente em Ingleses, via paralela e próxima ao mar, a privatização da franja mais próxima às áreas da praia criou verdadeiros paredões, onde os acessos são escassos. Ainda que, de uma forma geral, situem-se em posição marginal, portando profunda no tocante à malha urbana dos diversos distritos, as paisagens dos morros, planícies e mangues representariam, por si só, motivo de atração social. Esse entendimento corrobora com a defesa de que a forma urbana desempenha um papel altamente influenciador dos movimentos na trama da cidade, mas não determinista. A despeito do baixo potencial de apropriação (global e local), o movimento sazonal no Distrito dos Ingleses, mais especificamente nas Gaivotas e estrada geral do Santinho, como vimos, reforçam a tese defendida.

Ao incluir em suas disposições as prerrogativas da Resolução CONAMA, o novo Plano Diretor dá um passo em direção à convivência harmônica com o meio ambiente de Florianópolis. Tal posicionamento estabelece a possibilidade de pequenas estruturas de apoio, assim como percursos, permitindo o acesso e maior controle das porções ambientalmente sensíveis. As conseqüências dos novos regramentos já são apa-

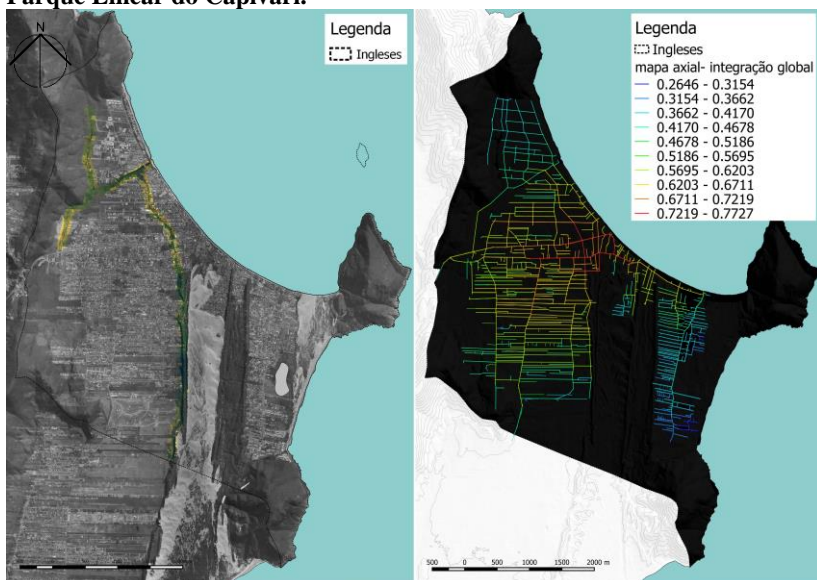
rentes, e projetos gestados há muito, como o Parque Linear do Córrego Grande, puderam, enfim, sair do papel.

O convívio com o leito dos rios é, aliás, assunto bastante recorrente e particularmente importante nos Ingleses. Conforme mostramos anteriormente, o Rio Capivari é, para a surpresa de muitos, um rio que atravessa boa parte do distrito. Nascendo do lado nordeste do balneário, mais precisamente no Morro da Feiticeira, desenha seu formato num percurso bastante variado: por um lado, margeia quase a totalidade do morro de origem, até morrer na SC-4011; por outro, inicia seu trajeto derivando no primeiro veio e cortando o setor norte da praia no sentido Oeste-Leste, para em seguida cortar o bairro, em uma posição bastante central, no sentido norte-sul, enfim, terminar a sudeste como um ribeirão que tangencia as dunas limítrofes à Praia do Santinho.

Historicamente, ignoram-se os aspectos ambientais e o potencial urbano representado pelo Rio Capivari, elemento recorrente nos fundos de lote privativos. Sua privilegiada posição desperta, o que levou à simulação do espaço como possível componente da malha, projetando, para tanto, um parque linear ao longo de seu leito para em seguida medirmos seu potencial de integração. Surpreendentemente, os resultados foram surpreendentemente bons: sua posição bastante central o coloca como potencial eixo integrador para o local. Além de altos valores de integração global, o parque irradia sua integração, incrementando os valores das vias em seu entorno em até 30%, sobretudo aquelas mais próximas à SC (Figura 65).

A existência de intervenções bem articuladas com o entorno, tais como o Parque do Rio Capivari, além de colaborar com a conservação na natureza local, podem representar implemento importante à vitalidade nos espaços públicos. Se associadas a construções com cuja articulação aconteça de forma mais direta e franca possível, mais interessantes serão para a vida pública. Ademais, no caso do Rio Capivari, sua posição privilegiada incrementa a malha local, conecta as extensas servidões criando novas possibilidades de percursos e articula as porções norte e sul do distrito: a existência de um parque ao longo de seu leito representaria interessante alternativa de acesso à toda a parte norte da praia dos Ingleses, um bem público, mas, atualmente, altamente elitizado.

Figura 65: a simulação da integração local em Ingleses considerando o Parque Linear do Capivari.



Fonte: elaboração própria.

Dentre os distintos processos de crescimento existentes na Ilha, o parcelamento simples é certamente o mais comum e aquele onde os impactos são mais imprevisíveis. Ancorados nas vias estruturantes, avançam em direção às encostas vegetadas, florestas de restinga, dunas, rios e mangues, causando impactos progressivos de difícil manejo e monitoramento. O controle local existente nas vias resultantes do parcelamento simples, aliado ao não estabelecimento de limites claros entre as áreas urbanizáveis e de proteção certamente contribuem muito para o acirramento dos problemas ambientais.

O percurso desenvolvido pelo parque do Rio Capivari em sua porção sul, entre a mancha urbana consolidada e a APP das dunas, representa, ao nosso ver, interessante estratégia para lidar com sobre parcelamento local desenfreado: ao mesmo tempo que impõe limite físico, estabelece alternativas de deslocamentos próximos à natureza, permitindo fácil vigília pelos moradores e poder público. Estratégia semelhante permeia as discussões dos grupos preocupados com a integridade da Lagoa do Jacaré, no Santinho, em que se projetam deques suspensos, contornando a Lagoa e acessíveis somente aos pedestres.

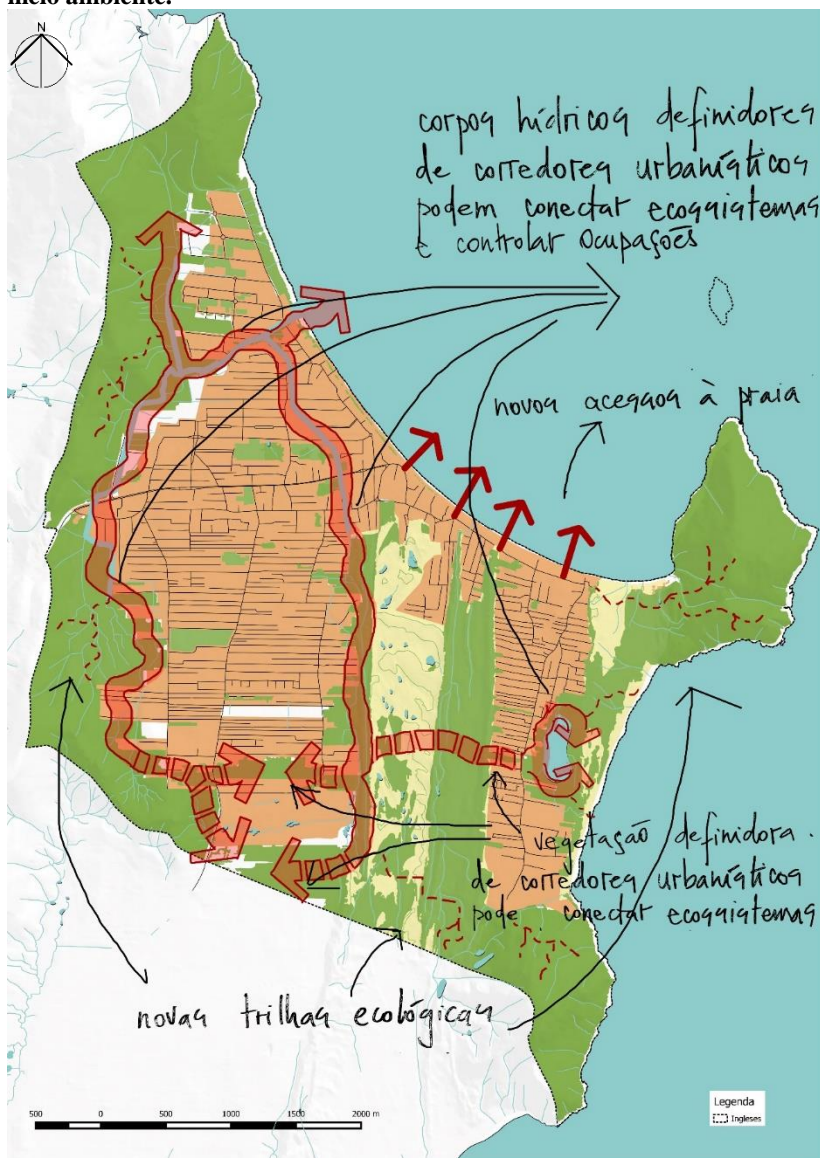
Há de se ressaltar, ainda, o importante papel do Rio Capivari no tocando à conexão dos diferentes ecossistemas locais: ao norte, naturalmente interliga o Morro das Feiticeiras à orla de Ingleses; ao sul, termina nas proximidades do Costão Golf, em porção bastante vegetada e próxima ao Morro da Sinaleira, local em que as dunas mais se aproximam do Maciço Central.

Mas a potencial conexão dos diversos ecossistemas não é privilégio dos cursos d'água e tampouco do Rio Capivari. A existência das ainda presentes ilhas vegetadas, quando localizadas estrategicamente, podem cumprir com esse papel. Se pensarmos no bairro do Santinho, em Ingleses, o raciocínio se torna mais claro e prático: localizadas morro acima, conforme apontamos anteriormente, glebas rurais estreitas e profundas se encontram densamente vegetadas. Nos dois casos, a restinga em avançado estado de regeneração -situada sobre os lotes agrícolas dos tempos coloniais- se encontra, por um lado, com a mata fixadora das dunas e, por outro, com grandes áreas próximas ao mar e ainda desocupadas. Nestes casos, a existência de via rente à gleba e localizada no sentido de sua profundidade permitiria maior contato com a natureza local, além de evitar o crescimento sobre a restinga local pelos fundos dos lotes situados nas servidões adjacentes.

As reflexões aqui feitas convergem para estratégias urbanísticas (Figura 66) que, acreditamos, podem conciliar proteção ambiental com densa utilização dos diversos espaços naturais públicos existentes na Ilha, e especialmente em Ingleses. Ainda que por meio de reflexões simples e bastante embrionárias, trata-se de reforçar a tese de que cidade e meio ambiente não são coisas dissonantes, e que sua aproximação pode reforçar a existência e o valor dessas componentes da forma urbana. Sem a busca pela correta adequação local,

os impactos da associação entre turismo e urbanização, que se refletem em perdas de espaços importantes e inúmeras deseconomias, o prognóstico é o breve esgotamento do principal atributo e atração: a base natural e o ambiente dos assentamentos tradicionais (BUENO, 2003, p.341).

Figura 66: reflexões de como conciliar conservação com apropriação do meio ambiente.



Fonte: elaboração própria.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho, foi realizada uma leitura do Distrito de Ingleses, em Florianópolis, relacionando aspectos ambientais e urbanísticos. Localizado no extremo norte do Ilha de Santa Catarina, Ingleses é dos maiores representativos locais de um processo de crescimento extremamente conflitante com sua base natural, sobretudo após sua integração e descoberta turística.

As leituras realizadas evidenciam o descompasso existente entre o modo através do qual a cidade cresce e o planejamento municipal, dadas as rápidas e significativas transformações em seu território e impactos ambientais. Para tanto, foi preciso situar o recorte de estudos em relação a sua base natural preexistente, bem como às primeiras estruturas ocupacionais, bases sobre as quais se deram o desenvolvimento urbano-turístico mais recente.

A compreensão da base natural (estruturas naturais e ecossistemas) deu-se por meio de leituras temáticas, em que mapas sobrepostos nos permitiram cruzar dados referentes às diferentes estruturas naturais e ecossistemas existentes. Em Ingleses, assim como nos diversos núcleos de povoamento locais, o entendimento do meio natural, além das questões ambientais, relaciona-se diretamente à sua condição de suporte e fator físico que condiciona o processo de ocupação. Seja em função da geomorfologia, das condições do solo, hidrologia, ou da densa vegetação local, o ambiente natural representou condicionante ao desbravamento e ocupação de seu território. Resultado desta realidade, desenvolveu-se uma estrutura espacial em que os núcleos urbanos se organizavam ao longo das poucas estradas gerais e nos ancoradouros das vias aquáticas. As terras, quando aptas à agricultura, desenvolviam-se através de grandes glebas; quando pouco férteis, destinavam-se ao uso coletivo.

Tudo isso promoveu uma configuração que, ainda hoje, marca profundamente a forma urbana de Ingleses, sobretudo no que tange às barreiras impostas aos processos de crescimento urbano-turísticos: as estradas gerais, asfaltadas e ampliadas, transformaram-se em rodovias que articulam os diversos distritos; as grandes glebas rurais, em sua grande maioria sobre parceladas, geraram as ocupações lineares contemporâneas; já as terras plantas e pouco férteis, pouco desejadas até meados do século passado, deram espaço a grandes empreendimentos, como o Projeto Costa Norte, em Ingleses Norte. Ressaltando que o conjunto das dinâmicas de crescimento fazem parte de um processo cuja

predileção aponta para as franjas mais próximas da orla, na lógica do “quem pode, escolhe” a localização.

O estudo das legislações urbanas para o interior da ilha, a saber o Plano dos Balneários e o novo Plano Diretor, permitiram-nos compreender em que medida os regramentos ambientais e urbanísticos tomaram parte da evolução da forma urbana no distrito alvo de estudo.

O primeiro plano, promulgado em meio a um movimento de expansão fortemente estabelecido há mais de uma década, pela primeira vez estabelece limites claros de ocupação, ainda que tenha sofrido algumas subversões ao longo dos anos. Em linhas gerais, estabelece forte ocupação turística nas primeiras franjas, com prédios de até cinco andares e estipula centralidades lineares ao longo das estradas gerais, nada muito diferente que já se gestava naturalmente. Ademais, reserva grandes áreas residenciais exclusivas e rurais para o interior das grandes glebas. Nas áreas residenciais, o incentivo às residenciais unifamiliares coaduna com a já existente ocupação extensiva e espontânea, marcada pela casa solta que, não raro, extrapola os parâmetros estabelecidos de ocupação. Tal padrão de crescimento se repete nas áreas rurais, num claro exemplo de um regramento que já nasce ultrapassado, dada o forte crescimento (em sua maioria espontâneo e ilegal) pelo qual passava a região do Capivari. Ainda recente, o novo plano assimila a realidade instalada, além de estabelecer limites ambientais mais precisos.

A compreensão das realidade urbano-turística dos Ingleses, bem como da maneira através da qual os novos assentamentos têm se apropriado da estrutura preexistentes, deram-nos subsídios para a investigação dos impactos ambientais decorrentes da ocupação contemporânea, assim como a análise dos espaços públicos formados.

No que se refere à parte ambiental, as leituras do crescimento realizadas em Ingleses permitiram constatar o quanto a paisagem tem se modificado em função da ocupação de áreas de grande fragilidade ambiental. Além de descaracterizarem a mata existente, interrompem os fluxos de energia entre os diversos ecossistemas, poluem as reservas naturais de água e alteram o frágil equilíbrio entre a linha da costa e o oceano, muitas vezes contrariando leis ambientais das diferentes esferas. E ainda que o somatório de empreendimentos espontâneos e desarticulados (sobre parcelamento) se apresente como grande vilão do meio, isso não significa dizer que os grandes empreendimentos, resultantes do parcelamento ordenado, não tomem parte no desastroso impacto ambiental que se observa em Ingleses.

A configuração e utilização dos espaços públicos também experimentam transformações expressivas após o desenvolvimento urbanoturístico, a começar pela relação coletiva com a orla marítima. Igualmente, as modificações ocorridas, alterando as estruturas preexistentes e expandindo os antigos núcleos, tem contribuído para distintas alterações, em que pese as formas como tem se dado o crescimento de Florianópolis e do distrito estudado. O parcelamento ordenado configura grandes empreendimentos introvertidos, espacial e economicamente, realidade incentivada pelos planos diretores por meio de seus planos e regimentos específicos. Em contraponto, as áreas sobre parceladas, espontâneas e sem qualquer regra de conjunto -grande parte localizadas em enormes zonas funcionais, carentes de diretrizes de um desenho global-, buscam se integrarem aos caminhos estruturantes e a todo o seu protagonismo no que tange à formação de um campo propício às atividades seculares da comunidade. Aqui cabe salientar a importância das estruturas territoriais preexistentes, como as estradas gerais, espaço democrático e palco de grande parte das atuais vivências públicas de grande parte da população local e que não somente explicam muitos dos processos recentes, como, acreditamos, fornecem subsídios para a formulação de alternativas de futuro.

Desde o início do trabalho, defendeu-se a necessidade de o meio urbano contemporâneo estabelecer uma relação equilibrada com as suas estruturais naturais, base e principal motor para o crescimento que se sucedeu, ao mesmo tempo em que buscasse conformar uma rede de espaços públicos propícios a diversas e variadas interfaces sociais, elementos daquilo que entendemos por urbanidade. Trata-se de encarar cidade e natureza não como coisas dissonantes, mas complementares: espaços ambientalmente sensíveis, quando acessíveis e bem utilizados, ampliariam a vigília o sentimento de pertença, potencializando sua preservação.

A incorporação de áreas ambientalmente sensíveis à rede de espaços públicos, promovendo a continuidade dos diferentes ecossistemas, evitando seu isolamento e ampliando a rede de caminhos do bairro é um dos critérios na busca de uma relação equilibrada entre cidade e natureza. A criação de corredores ecológicos públicos oferece indícios de um caminho a se percorrer: estabeleceriam a conexão entre ecossistemas diferentes, facilitando o fluxo de energia e matéria, essenciais para a manutenção da biodiversidade, além de auxiliarem na manutenção da vegetação ribeirinhas.

Convém salientar que as leituras realizadas para o Distrito de Ingleses são parciais, exigindo novos aprimoramentos, tanto em extensão quanto em profundidade. No que tange à natureza, faz-se necessário um estudo multidisciplinar, mais específico, com maior definição de valoração ambiental e paisagística. Quanto à cidade, a pesquisa se concentrou nos processos de crescimento e na dimensão sociológica da forma urbana resultante. Ainda que extremamente importantes, essas leituras podem ser complementadas pelo estudo de outras dimensões.

Por fim, acreditamos que as leituras realizadas em Ingleses podem ser realizadas de modo semelhante em outros locais da Ilha e do litoral de Santa Catarina, requisitos importantes para compreensão das realidades locais e atuações mais corretas e seguras.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIAR, Douglas. Urbanidade e a qualidade da cidade. *Urbanidades/ Douglas Aguiar e Vinicius M. Netto, organizadores* – Rio de Janeiro: Folio Digital: Letra e Imagem, 2012.

ALEXANDER, C.; ISHIKAWA, S.; SILVERSTEIN, M. *A pattern language: towns, buildings, construction*. New York: Oxford University Press, 1977.

ASSEN DE OLIVEIRA, Lisete. *Rio Vermelho no seu vir-a-ser cidade: estudo da dinâmica da organização espacial*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e urbanismo da Universidade de São Paulo, 1993.

_____. *Formas de vir-a-ser cidade: loteamentos e condomínios na Ilha de Santa Catarina*. Tese de Doutorado (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas), FAU-USP, 1999.

_____. *Caminhos da centralidade contemporânea. Um jogo de escalas*. *Arquitetura de Cidade Contemporânea. Centralidade, Estrutura e Políticas Públicas*/Lisete Assen de Oliveira, Gilcécia Pesce do Amaral e Silva, Adriana Marques Rossetto (orgs)- Itajaí: UNIVALI, 2011.384 p.:Il.; 23cm.

BRASIL, Ministério do Meio Ambiente – MMA. *Avaliação e identificação de áreas e ações prioritárias para a conservação, utilização sustentável e repartição dos benefícios da biodiversidade nos biomas brasileiros*. Brasília: MMA/SBF, 2002.

BUENO, Ayrton Portilho. *Patrimônio Paisagístico e Turismo na Ilha de Santa Catarina: A Premência da Paisagem no Desenvolvimento Sustentável da Atividade Turística*. 2006. 375p. Tese (Doutorado em Projeto de Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

CARUSO, Marilea Martins Leal. O Desmatamento da Ilha de Santa Catarina de 1500 aos Dias Atuais. Florianópolis: Editora da UFSC, 1990, 2ª edição.

CECCA - Centro de Estudos, Cultura e Cidadania. Uma Cidade numa Ilha: relatório sobre os problemas sócio-ambientais da Ilha de Santa Catarina. Florianópolis: Insular, 1996.

COSTA, Juscelino K. B. da; HOLANDA, Frederico de. Urbanidade Ma Non Troppo. Brasília: UnB. 2003. Mimeografado.

CRUZ, Olga. A Ilha de Santa Catarina e o Continente Próximo. Um estudo de Geomorfologia Costeira. Florianópolis: Editora da UFSC, 1998.

DO AMARAL E SILVA, Gilceia Pesce. Acerca da Estrutura e Centralidade da Cidade Contemporânea. Arquitetura de Cidade Contemporânea. Centralidade, Estrutura e Políticas Públicas/Lisete Assen de Oliveira, Gilcéia Pesce do Amaral e Silva, Adriana Marques Rossetto (orgs)-Itajaí: UNIVALI, 2011. 384 p.:Il.; 23cm.

FOLCH, Ramon. El território como sistema. Barcelona: Diputación de Barcelona, 2003

FRANCO, Maria de Assunção Ribeiro. Planejamento ambiental para a cidade sustentável. 2. ed. São Paulo: Annablume: Fapesp, 2001. 296 p.

GEHL, Jan. Cidades para pessoas. São Paulo. Editora Perspectiva. 2013.

HARVEY, David. Social justice and the city. Oxford: Blackwell, 1973, p.289

HILLIER, Bill; PENN, Alan; HANSON, Julienne; GRAJEWSKI, T.; XU, J. Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement. **Environment and Planning B: Planning and Design**, v. 20, n. 1, p. 29 -66, 1993.

HILLIER, Bill; HANSON, Julienne. The Social Logic of Space. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.

_____ Morfologia Urbana y las Leyes del Objecto. 1986. Mimeografado.

HOLANDA, Frederico de. O espaço de exceção. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002. 446 p.

_____ A determinação negativa do movimento moderno. In: HOLANDA, Frederico de (org) et al. Arquitetura & Urbanidade. São Paulo: ProEditores, 2003. p. 21-39.

_____ Arquitetura sociológica. In: Revista brasileira de estudos urbanos e regionais, Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, vol. 9, n. 1, p. 115-129, 2007.

_____ A Trajetória Perversa de como Danificar Qualidades e Amplificar problemas. In: Luiz Amorim; Cristiana Griz. (Org.). Urbanismo Patrimônio Sociedade. 1. ed. Olinda: Livro rápido, 2008, p. 259-296.

HOLLANDA, Sérgio Buarque de. Raízes do Brasil [4a ed.]. Brasília: Ed. da UNB, 1963.

HUET, Bernard. A Cidade como Espaço Habitável. Revista Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, n. 9, p. 82-87, dez 1986.

JACOBS, Jane. Morte e Vida das Grandes Cidades. Editora Martins Fontes. 2ª edição. 2011. Livro Original 1961.

LAMAS, J.M.R.G. Morfologia urbana e desenho da cidade. Lisboa: Calouste Gulbenkian/ Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 2004.

LIMA-E-SILVA, Pedro P. et. al. Dicionário Brasileiro de Ciências Ambientais. 2. ed. Rio de Janeiro: Thex Ed, 2002.

CAMPAGNER MAY, Marilú Angela. IMPLANTAÇÃO DE OBRAS PÚBLICAS EM NÚCLEOS TRADICIONAIS – O caso da Praia dos Ingleses na, Ilha de Santa Catarina. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia. UFSC. 1993.

MACEDO, Silvio S. Paisagem, Urbanização e Litoral – do Éden á Cidade. Tese

apresentada para o concurso de livre docência; 1993.

_____. Paisagem, turismo e litoral. In: YÁZIGI, Eduardo (org.) Turismo e Paisagem. – São Paulo: Turismo Contexto, 2002.

_____. Paisagem, litoral e formas de urbanização. In: PROJETO ORLA: Fundamentos para gestão integrada. Brasília: MMA/SQA; Brasília: MP/SPU, 2004. p. 43-62.

MCHARG, Ian L, Design with nature. New York: John Wiley & Sons, 1992. 198 p.

MEDEIROS, Lucas Figueiredo de. Linhas de Continuidade no Sistema Axial. 2004. 104 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) - Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2004:1.

MEDEIROS, Valério A. S. Urbs Brasiliae ou sobre cidades do Brasil: inserindo assentamentos urbanos do país em investigações configuracionais comparativas.

519 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2006.

MELLO, Sandra S. Na beira do rio tem uma cidade: urbanidade e valorização dos corpos d’água” (MELLO, 2008).

MITTMANN, Michel de Andrado. Uma cidade na areia: Diretrizes urbano-ambientais para a planície do Campeche. Dissertação de Mestrado. 0018-D. PGAU-Cidade (Programa de Pós Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade). UFSC. Dez.2008.

MORETTO NETO, Luis. A ATIVIDADE TURÍSTICA E O DESENVOLVIMENTO SUSTENTADO. Estudo de Caso: o Balneário de Ingleses e o Projeto Costa Norte - Ilha de Santa Catarina, no período de

1960-1990. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia. UFSC. 1993.

NOPEs, Adriana. Ilha de Santa Catarina: Praia dos ingleses entre modernização e memórias da tradição. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós Graduação em Sociologia Política. UFSC. 2007

ORTH, Dora Maria et. al. Geotecnologias para a gestão do espaço em áreas legalmente protegidas. In: XX Conferencia Latinoamericana de Escuelas y Facultades de Arquitectura, 2003, Concepción, Chile. Anais XX CLEFA: Universidad del Bio-Bio, 2003, v. I, p.114- 117.

PANERAI, Philippe. O retorno à cidade: o espaço público como desafio do projeto urbano. In: Revista Projeto. Abril/94, p. 82

PEPONIS, John. Espaço, Cultura e Desenho Urbano no Modernismo Tardio e Além Dele. In: Boletim do IAU, Brasília, UnB, no. 51, 1991.

REIS, Almir Francisco. Permanências e Transformações no Espaço Costeiro: Formas e Processos de Crescimento Urbano-turístico na Ilha de Santa Catarina. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

_____. Forma urbana, paisagem e meio ambiente. Estudo dos processos de crescimento urbano-turístico no litoral catarinense. In: Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica, Universidad de Barcelona, Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008, maio de 2008. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/-xcol/194.htm>>. Acesso em: setembro de 2008.

_____. Arquitetura Urbanidade e Meio Ambiente. Editora UFSC, 2001 198 p.

REGO NETO, Candido Bordeaux. A integração de geoindicadores e reparcelamento do solo na gestão ambiental urbana. Florianópolis: UFSC, 2003. Tese de Doutorado (Engenharia de Produção).

RIZZO, Paulo Marcos Borges. Do Urbanismo ao Planejamento Urbano: Utopia e Ideologia: O Caso de Florianópolis, 1950 a 1990. Dissertação (Mestrado) – Centro de Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 1993.

SABOYA, Renato T. de. “ Sintaxe Espacial e a Teoria do Movimento Natural”. Disponível em: <<http://urbanidades.arq.br/2010/07/sintaxe-espacial-e-a-teoria-do-movimento-natural/>>. Acesso em: 13 de Agosto de 2016.

SANTOS, Carlos Nelson F. dos et al. Quando a rua vira casa. São Paulo: Projeto, 1985

SANTOS, Carlos Nelson F. dos. A cidade como um jogo de cartas. Niterói: Universidade Federal Fluminense; São Paulo: Projeto Editores, 1988. 192p.

SANTOS, Milton. Por uma Geografia Nova. São Paulo: Hucitec, 1980 (2a. edição).

SANTOS, Glaci T. Integração de Informações Pedológicas, Geológicas e Geotécnicas Aplicadas ao Uso do Solo Urbano em Obras de Engenharia. 1997, 209p. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1997.

SECCHI, Bernardo. La Ciudad Contemporánea y su Proyecto. In: Planeamiento Urbanístico. De la Controversia a la Renovación, pp. 91-120, Antonio Font (coord.) CUIIMPB y Diputació Barcelona, 2003.

SENNETT, Richard. O Declínio do Homem Público: as tiranias da intimidade. Tradução: Lygia Araújo Watanabe. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

SILVA, Nelson Saraiva da. Arquitetura da Maior à Menor Escala: Vivências, Projetos, e Reflexões sobre os Lugares Marinheiros Catarinenses. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

SOLÁ-MORALES. Manuel de. Las formas de crecimiento urbano. Barcelona: Edicions UPC, Barcelona, 1993.

SPIRN, Anne Whiston. O Jardim de Granito: a Natureza no Desenho da Cidade. São Paulo: Edusp, 1995.

SUGAI, Maria Inês. Segregação silenciosa : investimentos públicos e distribuição sócio-espacial na área conurbada de Florianópolis. São Paulo (SP), 2002.

TENÓRIO, G. D. S..Ao desocupado em cima da ponte. Brasília, arquitetura e vida pública. Tese de doutorado.Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília. 2012

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA (UnB). FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO (FAU). As Dimensões Morfológicas – A Cidade como Arquitetura. KOHLSDORF, Maria Elaine. (org.). Disponível em: <http://www.unb.br/fau/cidade_arquitetura>. Acesso em: nov 2015.