

Tueilon de Oliveira

**A URBANIDADE NAS RELAÇÕES ENTRE O MERCADO
PÚBLICO, CIDADE E A BORDA D'ÁGUA NA CIDADE
LITORÂNEA LUSO-BRASILEIRA: ESTUDO DE CASO DE
LAGUNA, FLORIANÓPOLIS E SÃO FRANCISCO DO SUL.**

Dissertação submetida ao Programa de
Pós Graduação em Arquitetura e
Urbanismo da Universidade Federal de
Santa Catarina para a obtenção do
Grau de Mestre em Arquitetura e
Urbanismo.
Orientador: Prof. Dr. Juan Antonio
Zapatel.

Florianópolis
2017

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

Oliveira, Tueilon de

A URBANIDADE NAS RELAÇÕES ENTRE O MERCADO PÚBLICO,
CIDADE E A BORDA D'ÁGUA NA CIDADE LITORÂNEA LUSO
BRASILEIRA: : ESTUDO DE CASO DE LAGUNA,
FLORIANÓPOLIS E SÃO FRANCISCO DO SUL. / Tueilon de
Oliveira ; orientador, Juan Antonio Zapatel, 2017.
179 p.

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

Inclui referências.

1. Arquitetura e Urbanismo. 2. Urbanidade. 3.
Mercados públicos. 4. Orlas marítimas. 5. Vivências
urbanas. I. Zapatel, Juan Antonio. II. Universidade
Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação
em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

Tueilon de Oliveira

A URBANIDADE NAS RELAÇÕES ENTRE O MERCADO PÚBLICO, CIDADE E A BORDA D'ÁGUA NA CIDADE LITORÂNEA LUSO-BRASILEIRA: ESTUDO DE CASO DE LAGUNA, FLORIANÓPOLIS E SÃO FRANCISCO DO SUL.

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

Florianópolis, 29 de novembro de 2017.

Prof. Renato T. de Saboya, Dr.

Coordenador do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo

Banca Examinadora:

Prof.^a Juan Antonio Zapatel Pereira de Araújo, Dr.^a

Orientador

Universidade Federal de Santa Catarina

Prof.^a Luiz Eduardo Fontoura Teixeira, Dr.^a

Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Rodrigo Gonçalves dos Santos, Dr.

Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Vladimir Fernando Stello, Dr.

Universidade do Sul de Santa Catarina

Este trabalho é dedicado às
cidades e à todos que as habitam.

AGRADECIMENTOS

Não posso dizer que essa dissertação foi construída por apenas duas mãos. Muitas pessoas, com maior ou menor intensidade me ajudaram ao longo desse caminho e contribuíram com a construção desse trabalho.

Serei sempre grato ao meu orientador, Juan, pelo comprometimento, pela paciência, pelas conversas e discussões durante esses - quase - três anos e, acima de tudo, pela amizade construída ao longo do desenvolvimento do mestrado que, como espero, se estenda para os próximos anos.

Agradeço aos professores Luiz Eduardo Fontoura Teixeira e Rodrigo Gonçalves, por aceitarem participar da construção desse trabalho como membros da banca examinadora e por suas contribuições na qualificação, que definitivamente moldaram a dissertação aqui apresentada.

Aos professores do PósARQ, Almir, Renato, Soraya, Gilberto, Vera, Adriana e Margarita. Aos professores do curso de Arquitetura e Urbanismo da UNISUL de Tubarão, Cézár, Tasca, Fernanda, Cristiano, Rodrigo, Guilherme, Dagoberto, José, Luciano, Silas, Matilde, Vladimir, e em especial à Michelle, por seus conselhos e sua amizade, e principalmente por ter me acompanhado e guiado meus passos desde o início da graduação em arquitetura.

Aos colegas e amigos encontrados no PósARQ; Karol, Ana Letícia, Suelen, Luiza Helena, David, Eduardo, Letícia, Antônio, Gustavo, Karina, Camilla, Natália, Jaqueline, Paty e todos os demais que compartilharam um pouco das alegrias e angústias dessa caminhada.

Aos amigos André, Vanessa e Lara, pelo apoio incondicional e amizade desde que nossos caminhos se encontraram em Florianópolis.

À Mariany, e ao corpo da secretaria da graduação e pós-graduação de arquitetura e urbanismo da UFSC.

Ao amigos Vanio de Freitas Júnior e Iara Ribeiro, pelo apoio concedido que permitiu a realização do mestrado. Esse agradecimento se estende às colegas e amigas Ana, Laís e Sara.

Ao amigo Luiz, do Grupo Oficina Arquitetos Associados, e Marcos, Samuel e Luiz César, da Plus Arquitetura. Aos amigos Charles, Keyla, Ediney, Franck, Samira, Jailson, Bruna, Rodrigo, Daiana, Thiago, Thais, Camila, Natan, Bárbara, Gianluca, Valentina, Vaieni, Murilo, Lívia, Karol e Danilo. Agradeço também ao apoio de duas pessoas queridas, Andriel e Elizângela, que acompanharam de perto essa caminhada.

Meu agradecimento especial à Camila, que tem me presenteado todos os dias com seu apoio incondicional, também sou grato por tolerar minha ausência e, ao mesmo tempo, participar dessa trajetória ao meu lado durante esse período de aprendizado e muita dedicação. Junto dela, agradeço ao apoio da minha segunda família, Jaci, Maria, Rui e Eleonora.

A toda a minha família, meu pai, minha mãe e meus irmãos, tios e avós, como também a todos que não foram aqui nomeados, mas que contribuíram com o desenvolvimento deste trabalho e de mais uma etapa da minha vida acadêmica.

Deixo também meu profundo agradecimento à CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior) pelo apoio material concedido através da bolsa de estudos que deu aporte e foi fundamental à realização desta pesquisa.

“De uma cidade não aproveitamos suas sete ou setenta e sete maravilhas, mas a resposta que dá às nossas perguntas” – Ítalo Calvino

RESUMO

Este trabalho apresenta um estudo sobre urbanidade em centros históricos de cidades litorâneas. Como objeto de pesquisa foram selecionadas as cidades de Laguna, Florianópolis e São Francisco do Sul, no litoral do estado de Santa Catarina - sul do Brasil. Esse estudo surge no mercado público, para a partir dele conhecer as dinâmicas relativas à orla e seus espaços adjacentes. A metodologia utilizada tem abordagem qualitativa e exploratória, que pretende conhecer os espaços urbanos a partir de um olhar humanizado, de proximidade, que parte do indivíduo e busca com isso apreender aspectos de urbanidade. O método insere o investigador na mesma perspectiva das pessoas que vivenciam diariamente o espaço urbano, envolve pesquisa historiográfica e iconográfica em arquivos municipais e estaduais, levantamento das áreas de estudo no registro de informações urbano-arquitetônicas e utiliza os cortes urbanos como instrumento de leitura em paralelo com o método etnográfico do diário de campo. Os resultados introduzem as formas de apropriação e a urbanidade em centros históricos litorâneos de cidades luso-brasileiras e a relação entre o mercado público e a orla.

Palavras-chave: Urbanidades; Mercados públicos; Orlas marítimas; Vivências urbanas;

ABSTRACT

This paper presents a study about urbanity in historical centers of coastal cities. As object of research were selected the cities of Laguna, Florianopolis and Sao Francisco do Sul, on the coast of the State of Santa Catarina – south of Brazil. This study emerges at the public market, seeking from it acknowledge the shore related dynamics and it's surrounding spaces. The applied methodology has qualitative and exploratory approach, which aims to acknowledge urban spaces through an humanized view, by proximity, which starts at the individual and seeks with it, apprehend urbanity aspects. The method inserts the researcher at the same perspective as the people who daily experience the urban space, involves historiographical and iconographic research on state and municipal historical files, analysis of the study areas at the record of urban-architectural information and uses the urban cuts as reading instrument alongside the ethnographic method of field diary. The results introduce appropriation forms and the urbanity on historic centers of Portuguese-Brazilian cities and the interaction between the public market and the seashore.

Keywords: Urbanities; Public markets; Seafront; Urban life;

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Exemplos de cortes urbanos, por Solà-Morales.....	40
Figura 2 - Modelo de Análise da Variedade.....	41
Figura 3 - Modelo de análise da arquitetura.....	42
Figura 4 - Modelo de análise da relação entre espaço aberto e edificado	42
Figura 5 - Modelo da análise da constitutividade.....	43
Figura 6 - Modelo de análise da relação entre as edificações	43
Figura 7 - O mercado público como elemento de transição entre a cidade e a água.....	51
Figura 8 - Aquarela de J. Debret: Desterro em 1827	55
Figura 9 - Imagens de Satélite mostram as características comuns dos assentamentos de origem portuguesa	56
Figura 10 - Croquis exemplificando a dominância topológica da igreja na cidade portuguesa	57
Figura 11 - Mosaico com a movimentação de pessoas nas cidades de São Francisco do Sul, Florianópolis e Laguna.	60
Figura 12 - Proposta vencedora do concurso de requalificação da orla de São José/SC	61
Figura 13 - Quais sentimentos são evocados pela imagem do mar?	63
Figura 14 - Encontro da cidade com o mar, e das pessoas com a natureza.	64
Figura 15 - Florianópolis antes e depois dos aterros.	67
Figura 16 - Laguna, Vista da orla para a cidade.....	72
Figura 17 - Laguna, vista da cidade em relação à lagoa de Santo Antonio	73
Figura 18 - Quadro síntese com os conceitos e autores relacionados à urbanidade.....	75
Figura 19 - Diferentes malhas urbanas geram diferentes experiências e urbanidades.	76
Figura 20 - O mercado público de Florianópolis visto através das seis pistas de rolamento e do canteiro central da Av. Paulo Fontes. (2014). 81	
Figura 21 - Estrutura do núcleo dos assentamentos com base no modelo morfológico luso-brasileiro.	85

Figura 22 - Mapa com a localização do Estado de Santa Catarina e as cidades de São Francisco do Sul, Florianópolis e Laguna.	85
Figura 23 - As áreas centrais de Laguna, Florianópolis e São Francisco do Sul, Respectivamente.	86
Figura 24 - Localização da área de análise no município de Laguna....	89
Figura 25 - Localização da área de análise no município de Florianópolis.	90
Figura 26 - Localização da área de análise no município de São Francisco do Sul.....	91
Figura 27 – O primeiro mercado público de Laguna	92
Figura 28 - Mapa com a indicação do aterro no centro de Laguna	93
Figura 29 - O mercado antigo de Laguna.....	94
Figura 30 - Novo Mercado Público de Laguna, antes da atual reforma. (2014).....	96
Figura 31 Corte Longitudinal de Laguna – Análise da Cor	101
Figura 32 Corte Longitudinal de Laguna – Análise da Variedade.....	101
Figura 33 Corte Longitudinal de Laguna – Análise da Constitutividade	101
Figura 34 Corte Longitudinal de Laguna – Imagens da área	101
Figura 35 Corte Longitudinal de Laguna – Análise da Arquitetura....	102
Figura 36 Corte Longitudinal de Laguna – Relação entre Edifícios... ..	102
Figura 37 Corte Longitudinal de Laguna - Relação entre espaço público e edificado.....	102
Figura 38 Corte Longitudinal de Laguna - Leituras Sequenciais.....	102
Figura 39 Corte Transversal de Laguna – Análise da Cor	105
Figura 40 Corte Transversal de Laguna – Análise da Variedade.....	105
Figura 41 Corte Transversal de Laguna – Análise da constitutividade	105
Figura 42 Corte Transversal de Laguna – Imagens da Área	105
Figura 43 Corte Transversal de Laguna – Análise da arquitetura.....	106
Figura 44 Corte Transversal de Laguna – Análise da relação entre edifícios.....	106
Figura 45 Corte Transversal de Laguna – Análise da relação entre espaço público e edificado	106
Figura 46 Corte Transversal de Laguna – Leituras sequenciais.....	106

Figura 47 - Apropriação do canteiro central da Av. Gov. Gustavo Richard.....	107
Figura 48 - Movimentação de Pessoas no “Buteco do Cais”	108
Figura 49 - Destaque para o tráfego intenso de veículos.....	109
Figura 50 - Barco de pesca na lagoa.....	109
Figura 51 - Duas mulheres conversando, sentadas na orla.....	110
Figura 52 - Mulher sentada, pescando.....	110
Figura 53 - Pessoas caminhando na Praça Vidal Ramos.....	112
Figura 54 - Homens sentados no canteiro central da Av. Gov. Gustavo Richard.....	112
Figura 55 - Homem com sacola de pescados	113
Figura 56 - Mulher sentada na orla, próximo dos barcos com venda de pescados	113
Figura 57 - Apropriação da orla (ao norte do mercado).....	114
Figura 58 - Homem observando a lagoa.	114
Figura 59 - O Primeiro Mercado de Florianópolis.	116
Figura 60 - O Novo Mercado antes da implantação dos aterros	118
Figura 61 - Cobertura do vão central do mercado público de Florianópolis	119
Figura 62 Corte Longitudinal de Florianópolis – Análise da Cor	123
Figura 63 Corte Longitudinal de Florianópolis – Análise da Variedade	123
Figura 64 Corte Longitudinal de Florianópolis – Análise da Constitutividade	123
Figura 65 Imagens da Área	123
Figura 66 Corte Longitudinal de Florianópolis – Análise da arquitetura	124
Figura 67 Corte Longitudinal de Florianópolis – Análise da relação entre edifícios	124
Figura 68 Corte Longitudinal de Florianópolis – Análise da relação entre espaço público e edificado	124
Figura 69 Corte Longitudinal de Florianópolis – Leituras sequenciais	124
Figura 70 Corte Transversal de Florianópolis – Análise da Cor	127
Figura 71 Corte Transversal de Florianópolis – Análise da Variedade.....	127

Figura 72 Imagens da área	127
Figura 73 Corte Transversal de Florianópolis – Análise da Constitutividade	127
Figura 74 Corte Transversal de Florianópolis – Análise da Arquitetura	127
Figura 75 Leituras sequenciais.....	128
Figura 76 Corte Transversal de Florianópolis – Análise da relação entre edifício	128
Figura 77 Corte Transversal de Florianópolis – Análise da relação entre espaço público e edificado	128
Figura 78 - Mosaico com a criação dos aterros na Baía Sul em Florianópolis.	131
Figura 79 - O antes e o depois da construção do aterro Baía Sul.....	132
Figura 80 - Fachada Marítima no centro de Florianópolis.....	133
Figura 81 - Perspectiva do projeto idealizado por André Schmidt	134
Figura 82 - Proposta da Passarela – Jardim	135
Figura 83 - Proposta de Hector Vigliecca para o mercado público de Florianópolis	136
Figura 84 - Frente do mercado Público de Florianópolis.....	137
Figura 85 - Interior do mercado de Florianópolis	138
Figura 86 - Movimento intenso de pedestres na Rua Felipe Schmitd.	139
Figura 87 - Produtos expostos por vendedores ambulantes ao lado do Mercado	139
Figura 88 - Pessoas na Praça XV de Novembro	140
Figura 89 - Barracas de produtos locais na Praça XV.....	140
Figura 90 - Homens sentados nas mesas no largo em frente à Igreja .	141
Figura 91 - Largo em frente à Igreja.	142
Figura 92 - Frente do mercado.....	142
Figura 93 - Interior do mercado público de Florianópolis	143
Figura 94 - Largo da Alfândega.....	143
Figura 95 - Trapiche Miramar.....	144
Figura 96 - Rua da Babitonga em 1935	145
Figura 97 - Mercado Público de São Francisco do Sul, à direita, em foto tirada entre 1900 e 1925.....	146
Figura 98 - O mercado público de São Francisco do Sul atualmente .	147

Figura 99 - Interior do mercado público de São Francisco	147
Figura 100 Corte Longitudinal de São Francisco do Sul – Análise da Cor.....	151
Figura 101 Corte Longitudinal de São Francisco do Sul – Análise da Variedade	151
Figura 102 Corte Longitudinal de São Francisco do Sul – Análise da Constitutividade	151
Figura 103 Imagens da área	151
Figura 104 Corte Longitudinal de São Francisco do Sul – Análise da arquitetura	152
Figura 105 Corte Longitudinal de São Francisco do Sul – Análise da relação entre edifícios.....	152
Figura 106 Corte Longitudinal de São Francisco do Sul – Análise da relação entre espaço público e edificado.....	152
Figura 107 Leituras sequenciais	152
Figura 108 Corte Transversal de São Francisco do Sul – Análise da Cor	155
Figura 109 Corte Transversal de São Francisco do Sul – Análise da Variedade	155
Figura 110 Corte Transversal de São Francisco do Sul – Análise da Constitutividade	155
Figura 111 Imagens da Área	155
Figura 112 Corte Transversal de São Francisco do Sul – Análise da arquitetura	156
Figura 113 Corte Transversal de São Francisco do Sul – Análise da relação entre os edifícios	156
Figura 114 Corte Transversal de São Francisco do Sul – Análise da relação entre espaço público e edificado.....	156
Figura 115 Leituras sequenciais	156
Figura 116 - Vista da fachada marítima a partir do trapiche	157
Figura 117 - Deck em frente ao mercado	158
Figura 118 - O mercado público de São Francisco	158
Figura 119 - Interior do mercado	159
Figura 120 - Baía da Babitanga, ao lado do mercado.....	159
Figura 121 - Vista do mercado a partir do trapiche.....	160

Figura 122 - Pessoas a caminho do passeio de barco.....	161
Figura 123 - Pessoas passam pelas feiras.....	162
Figura 124 - Exposições de artistas no mercado.....	163
Figura 125 - Pessoas em frente à Praça Getúlio Vargas	163

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 - Quadro síntese com os conceitos e autores relacionados à urbanidade.....	75
Tabela 02 - Quadro síntese das cidades abordadas neste estudo.....	87

LISTA DE SIGLAS

CIAM - Congresso Internacional de Arquitetura Moderna.
IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.
IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis.
PósARQ – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.
UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina.
UNISUL – Universidade do Sul de Santa Catarina.

SUMÁRIO

<u>APRESENTAÇÃO</u>	<u>29</u>
<u>CAPÍTULO I: INTRODUÇÃO.....</u>	<u>33</u>
1.1 JUSTIFICATIVA E RELEVÂNCIA DO TEMA	35
1.2 QUESTÃO DE PESQUISA.....	36
1.3 OBJETIVOS.....	36
1.3.1 OBJETIVO GERAL	37
1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	37
1.4 METODOLOGIA	37
1.4.1 LEITURA URBANA A PARTIR DOS CORTES	39
1.4.2 ESTRUTURA DOS CORTES	41
1.4.3 DELIMITAÇÃO DOS CORTES	44
1.4.4 APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO URBANO: UM ESTUDO A PARTIR DO DIÁRIO DE CAMPO.....	44
1.5 ESTRUTURA DO TRABALHO	46
<u>CAPÍTULO II: REVISÃO DE LITERATURA.....</u>	<u>47</u>
2.1 O PAPEL DOS MERCADOS PÚBLICOS.....	48
2.1.1 OS MERCADOS COMO FATOS URBANOS.....	48
2.1.2 A HISTORICIDADE DOS MERCADOS.....	50
2.1.3 MUDANÇAS E RUPTURAS.....	51
2.2 A CIDADE LITORÂNEA LUSO-BRASILEIRA EM SANTA CATARINA	53
2.2.1 O LUGAR DA IGREJA E DO MERCADO NA CIDADE LUSO-BRASILEIRA.....	56
2.3 AS CIDADES E AS ÁGUAS	58
2.3.1 A EVOLUÇÃO DO IMAGINÁRIO COLETIVO SOBRE O MAR	61
2.4 MEMÓRIA URBANA: A CIDADE NO IMAGINÁRIO COLETIVO ...	64

2.4.1 DO ESPAÇO AO LUGAR: PROCESSOS DE CRIAÇÃO DE IDENTIDADE.....	68
2.4.2 PERCEPÇÃO E VIVÊNCIA NO MEIO URBANO.....	69
2.5 URBANIDADE(S)	73
2.5.1 ORIGEM DOS CONCEITOS E PREOCUPAÇÕES COM A QUALIDADE DA CIDADE	77
2.5.2 URBANIDADE E PAISAGEM URBANA	78
2.5.3 ABORDAGENS CONTEMPORÂNEAS.....	79
2.5.4 URBANIDADE E MATERIALIDADE.....	80
<u>CAPÍTULO III: ESTUDOS DE CASO</u>	<u>83</u>
3.1 AS CIDADES ANALISADAS.....	84
3.1.1 DEFINIÇÃO DO RECORTE	87
3.2 OS TEMPOS URBANOS E O MERCADO DE LAGUNA	91
3.2.1 EVOLUÇÃO DO MERCADO PÚBLICO DE LAGUNA	92
3.2.2 O MERCADO ANTIGO.....	93
3.2.3 O MERCADO ATUAL	95
3.2.4 CORTE LONGITUDINAL DE LAGUNA.....	98
3.2.5 CORTE TRANSVERSAL DE LAGUNA	103
3.2.6 DIÁRIO DE CAMPO DE LAGUNA 02/06/2016 – TARDE DE QUINTA-FEIRA	107
3.2.7 DIÁRIO DE CAMPO DE LAGUNA 27/11/2016 – MANHÃ DE DOMINGO	110
3.3 OS TEMPOS URBANOS E O MERCADO PÚBLICO DE FLORIANÓPOLIS.....	115
3.3.1 O MERCADO ANTIGO.....	116
3.3.2 O MERCADO NOVO.....	117
3.3.2 CORTE LONGITUDINAL DE FLORIANÓPOLIS.....	120
3.3.3 CORTE TRANSVERSAL DE FLORIANÓPOLIS	125
3.3.4 A INFLUÊNCIA DO ATERRO BAÍA SUL	131

3.3.5 DIÁRIO DE CAMPO, FLORIANÓPOLIS, 17/11/2016 – MANHÃ DE QUINTA FEIRA.....	137
3.3.6 DIÁRIO DE CAMPO DE FLORIANÓPOLIS 23/07/2017 – TARDE DE DOMINGO	141
3.4 OS TEMPOS URBANOS E O MERCADO PÚBLICO DE SÃO FRANCISCO DO SUL.....	144
3.4.1 CORTE LONGITUDINAL DE SÃO FRANCISCO DO SUL	148
3.4.2 CORTE TRANSVERSAL DE SÃO FRANCISCO DO SUL.....	153
3.4.3 DIÁRIO DE CAMPO DE SÃO FRANCISCO DO SUL 18/08/2016 – TARDE DE QUINTA FEIRA	157
3.4.4 DIÁRIO DE CAMPO DE SÃO FRANCISCO DO SUL 23/07/2017 – MANHÃ DE DOMINGO.....	160
<u>CAPÍTULO IV: RESULTADOS, DISCUSSÃO E CONSIDERAÇÕES FINAIS</u>	<u>165</u>
4.1 O LUGAR DO MERCADO PÚBLICO.....	167
4.2 SOBRE A URBANIDADE MATERIAL	167
4.3 SOBRE A ÁGUA E A IMPORTÂNCIA DA ORLA URBANA	168
4.4 A INFLUÊNCIA DA MORFOLOGIA LUSO-BRASILEIRA.....	169
4.5 APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO E VIVÊNCIAS URBANAS	169
4.6 RECOMENDAÇÕES	170
4.7 CONSIDERAÇÕES FINAIS	170
<u>REFERÊNCIAS</u>	<u>173</u>

APRESENTAÇÃO

O início desta pesquisa pode ser traçado desde meados de 2010, ainda durante a graduação em arquitetura e urbanismo pela UNISUL, quando tive a oportunidade de participar de um grupo de extensão relacionado à aplicação de princípios de arquitetura em comunidades carentes.

A participação nesse grupo me permitiu um primeiro vínculo com a arquitetura fora do ambiente acadêmico e, nesse contato direto com as pessoas, pude perceber que era possível expandir os limites do aprendizado para além da sala de aula e ainda contribuir diretamente com o cotidiano das pessoas. Após essa atividade de extensão, pude também participar de dois projetos de pesquisas, o primeiro relacionado à urbanismo bioclimático e o segundo à mobilidade urbana, sob a orientação da professora Michelle Benedet.

Essas atividades de pesquisa e extensão refletiram diretamente no meu Trabalho Final de Graduação, cujo tema foi a elaboração do projeto de um parque linear ao longo do rio Tubarão, dentro do perímetro urbano do município homônimo. O contato (e os conflitos) entre rio e cidade - no caso de Tubarão - se mostrou um problema bastante complexo e que despertou meu interesse sobre o tema. Diametralmente, pude perceber essa mesma problemática entre a água e o tecido urbano no centro de Florianópolis, onde fixei residência após concluir a graduação.

O centro de Florianópolis acabou sendo objeto de estudo de um trabalho realizado na disciplina de Projetos Urbanos do PósARQ, que cursei como ouvinte no final de 2014 sob a docência do professor Juan Zapatel. Entre ensaios e discussões sobre os temas de projetos urbanos, cidades marítimas e orlas litorâneas, surgiu o convite à orientação que por fim nos levou à elaboração da pesquisa e aplicação ao PósARQ no ano de 2015.

De junho de 2015 - quando ingressei oficialmente no PósARQ - até junho de 2017, passei por um período de intenso aprendizado e discussão. A pesquisa aos poucos foi mudando de forma até se tornar a dissertação aqui apresentada, abrangendo um estudo mais amplo envolvendo a evolução da relação entre cidade e mar em assentamentos luso-brasileiros no estado de Santa Catarina.

Nota:

O interesse do autor pela fotografia pode ser notado através da quantidade de imagens presente neste trabalho. Todas as figuras não referenciadas são autorais.

Capítulo I: INTRODUÇÃO

Este capítulo apresenta a estrutura do trabalho, o tema proposto, os objetivos buscados com a aplicação da pesquisa e os elementos que justificam a necessidade de seu desenvolvimento e contemporaneidade.

Orla de Laguna, 2017



Ao propor uma reflexão sobre a essência dos espaços urbanos, podemos notar que o início da constituição de uma cidade remete aos espaços de convívio das pessoas decorrentes de atividades de cunho comercial - o escambo, assim como a compra e venda de bens e artigos. Seja um posto comercial, um entreposto, um porto ou um ponto de parada, as cidades surgiram perante a necessidade humana de um espaço para ir e vir, um espaço de encontro onde indivíduos passariam a comprar, vender e trocar mercadorias de acordo com seus interesses mútuos, beneficiando uma população que não mais é responsável por sua autossuficiência e dependia desse sistema de troca para a subsistência.

No espaço urbano, esse contexto se materializa no núcleo original dos assentamentos: a praça, a rua do comércio, a igreja, o mercado público e seu entorno imediato com as primeiras edificações da urbe. É nesse espaço e cenário que surgem as cidades, formando, a partir de então, um conjunto complexo, dotado de espacialidades singulares, que em um momento determinado passará a assumir as propriedades de lugar: lugar de cultura, de apropriação e de identidade.¹

Ainda considerando a vocação comercial dos espaços (lugares) urbanos, podemos observar que, as cidades, em virtude de uma série de fatores funcionais intrínsecos ao amparo e manutenção das atividades humanas, foram implantadas em sítios que possuíam fácil acesso à água. Enquanto muitos assentamentos urbanos são trespassados por rios urbanos, outros estão localizados próximos à lagos e lagoas, e por fim, como exemplo mais icônico da relação entre a cidade e a água, estão os assentamentos marítimos e litorâneos.

Neste caso, podemos constatar que a morfologia dos espaços onde ocorre a gênese urbana relaciona-se diretamente com a borda d'água; os espaços de ocupação inicial em cidades litorâneas foram concebidos sobre a necessidade de uso da água como principal modo de abastecimento e transporte, definindo funções essenciais para a manutenção da vida urbana.

Logo, apresentamos um dos fatores chave para a compreensão deste trabalho: como as cidades marítimas tiveram seu surgimento e desenvolvimento diretamente ligado à utilização da água.

¹ Apesar aparentarem ser sinônimos à primeira vista, Yi-Fu-Tuan (1983) conceitua a diferença entre espaço e lugar: Espaço como vazio e desconhecido, à ser explorado e apropriado pelas pessoas, enquanto lugar é dotado de características, personalidade e significado.

Partindo do (re)conhecimento dessa premissa, podemos então questionar como que hoje se estabelece a relação das cidades litorâneas com a borda d'água, haja vista que algumas das funções do mar já não são tão relevantes como outrora, substituídas por novas tecnologias e novos meios de transporte e apagada pela própria expansão urbana.

Como objeto de estudo desta pesquisa foram selecionadas as cidades de Laguna, Florianópolis e São Francisco do Sul, no litoral do estado de Santa Catarina. O recorte de análise parte do mercado público para a cidade, considerando o mercado de outrora como porta de entrada destes assentamentos e ponto de ligação entre cidade e mar. O mercado visto não como um objeto isolado, mas como fato urbano que influencia os aspectos de urbanidade do seu entorno imediato.

Considerando a ótica metodológica, este trabalho introduz um modo de estudar as cidades a partir do nível dos olhos, inserindo o pesquisador no mesmo contexto das pessoas que participam diariamente da paisagem urbana para, a partir disso, compreender as diferentes interações que existem na relação entre a orla urbana, o mercado, os edifícios e as pessoas.

1.1 JUSTIFICATIVA E RELEVÂNCIA DO TEMA

A simbiose desenvolvida entre a cidade e o ambiente natural pode, em muitos casos, atuar com força pujante no imaginário humano. De forma isolada, cada um destes domínios já possui gravidade suficiente para inspirar as pessoas; seja individualmente ou coletivamente, a cidade é objeto da música, da poesia, palco de eventos, marchas e protestos. Permite ser habitada e vivenciada na coletividade. O espaço natural, aqui materializado na paisagem litorânea – de lagoas, praias, mares e ondas, permite também que seja habitado. São *locus* que infundem uma identidade marcante. Os lugares da cidade litorânea, seja pela paisagem, pelos odores ou pela brisa característica, apresentam propriedades ímpares e efusivamente evocativas (PALLASMAA, 2011). São lugares onde o domínio do espaço natural e do espaço construído coexistem, criando paisagens singulares.

Entretanto, em alguns casos, estas cidades que possuem espaços originalmente dotados de identidade e espacialidade característicos, gradativamente passaram a ignorar a sua relação com a água, deixando de usufruir de suas propriedades ambientais e paisagísticas (MELLO, 2008). Das três cidades analisadas neste estudo, a que mais se insere nesse contexto é a capital do estado de Santa Catarina, Florianópolis -

que conforme apresentado na seção 3.1 - teve seus espaços significativamente afastados da água através da criação de uma série de aterros.

Ao estudar as atribuições dos espaços à borda d'água em tempos distintos, podemos notar algumas particularidades. Em termos funcionais, os atuais modos de utilização do espaço urbano estão tornando a água obsoleta: considerando o modo no qual os rios, mares e lagos eram utilizados por (e para) as populações urbanas, podemos observar que a água era parte do cotidiano citadino; formava corredores de carga e de pessoas e constituía a principal fonte de insumos e alimentos.

Ainda que é possível admitir que existem cidades hoje que apresentam forte relação com o meio natural e podem sim manter essa relação por muito tempo, por outro lado, observa-se que algumas cidades estão perdendo essa relação, apresentando espaços ociosos, subutilizados e descaracterizados.

Não obstante o panorama supracitado, devemos considerar que a necessidade da água não se restringe somente ao uso funcional. Gorski (2010) enfatiza o potencial cênico de espaços à borda d'água, sua relação com a urbe e o simbolismo que este elemento transmite para as pessoas. A água habita o imaginário coletivo e a necessidade de qualificar orlas aquáticas aplica-se em busca de um diálogo harmonioso entre meio urbano e natural.

1.2 QUESTÃO DE PESQUISA

Neste estudo, questionam-se (i) os vínculos estabelecidos entre meio urbano e natural e seu desenvolvimento com o passar do tempo; (ii) as ligações que o mercado público estabelece com as pessoas e com seu entorno (urbano e edificado) em diferentes tempos urbanos; (iii) quais os aspectos de urbanidade criados pelo mercado público e pelo conjunto edificado em seu entorno.

1.3 OBJETIVOS

A seguir, são listados os objetivos geral e específicos deste estudo.

1.3.1 Objetivo geral

Analisar as formas de apropriação espacial e aspectos de urbanidade entre os espaços centrais das cidades de Laguna, Florianópolis e São Francisco do Sul com suas respectivas orlas aquáticas e mercados públicos.

1.3.2 Objetivos específicos

- a. Identificar as formas de interação urbana na borda marítima do mercado público por meio de cortes urbanos, pesquisa iconográfica e etnográfica²;
- b. Identificar os aspectos de urbanidade presentes na relação entre edifício e cidade na orla aquática por meio dos cortes urbanos;
- c. Conhecer as transformações no mercado público e seu entorno em diferentes tempos urbanos, por meio de investigações iconográficas e pesquisas documentais;
- d. Identificar as formas de apropriação dos espaços no mercado, da orla urbana e seu entorno, através da aplicação da pesquisa etnográfica;

1.4 METODOLOGIA

Esta pesquisa contempla um estudo com abordagem qualitativa e exploratória, sendo organizado em três etapas distintas: levantamento teórico, estudo comparativo e por fim a discussão dos resultados e conclusão.

O levantamento teórico tem objetivo de contextualizar a pesquisa, apresentando conceitos que se relacionam com o tema e permitem um conhecimento aprofundado sobre os casos analisados.

O estudo de caso comparativo foi realizado na área central das cidades de Laguna, Florianópolis e São Francisco do Sul (SC). O recorte analisado tem como centro o mercado público, e a partir dele as áreas do centro e da orla, envolvendo pesquisa iconográfica³ em arquivos

² O método etnográfico usado neste trabalho é explanado na seção 3.2 deste trabalho.

³ A pesquisa iconográfica é realizada sobre o mercado, e a partir dele se expande para a cidade em seu entorno.

municipais e estaduais, e o levantamento das áreas de estudo no registro de informações urbano-arquitetônicas que configuram os espaços à beira-mar e sua realidade atual, com base na pesquisa cadastral. O método de análise do estudo comparativo foi estruturado pelos seguintes instrumentos metodológicos:

- a) Análises *in loco*, visando catalogar aspectos físicos, morfológicos, geográficos e demográficos da orla e do mercado público;
- b) Realização de pesquisas documentais e iconográficas, sobre o mercado público e áreas adjacentes;
- c) Elaboração dos cortes urbanos, de acordo com o método elaborado por Solà-Morales (2008) como ferramenta de pesquisa apta a sintetizar as relações entre a cidade e a água, entre a edificação e a rua, e também captar aspectos de urbanidade material⁴.
- d) Elaboração e registro do Diário de Campo como instrumento de pesquisa qualitativa que permite um olhar “*de perto e de dentro*” (MAGNANI, 2002), como forma de complementar as análises anteriores e permitir um olhar intimista e humanizado sobre as áreas analisadas.
- e) Estudo comparativo sobre os tempos urbanos das Cidades de Laguna, Florianópolis e São Francisco do Sul (SC) com intuito de abordar potencialidades e vulnerabilidades presentes na *relação cidade x mar* sob a ótica do mercado público como ‘fato urbano’ mediador das dinâmicas locais.

Por fim, os resultados obtidos com os procedimentos metodológicos listados acima foram sintetizados e analisados buscando compreender a relação das cidades com o mar, e deste com o mercado público. Para desenvolver estas análises foram considerados aspectos de urbanidade, de memória e história urbana e da vivência e humanização do espaço.

⁴ O conceito de urbanidade material desenvolvido pelo arquiteto catalão Solà-Morales é apresentado na seção 2.6 deste trabalho.

1.4.1 Leitura urbana a partir dos cortes

Para entender a relevância dessa seção e da aplicação dos cortes urbanos como parte do método aplicado neste trabalho, é interessante considerar dois questionamentos iniciais: como são compostas as cidades? E como as pessoas ocupam os seus espaços?

As cidades são constituídas por massas edificadas seccionadas por uma rede de espaços públicos, ruas, avenidas, calçadas, praças e parques. Logo, podemos afirmar que, enquanto indivíduos, conhecemos a cidade ao traçar cortes lineares durante os percursos diários; da escola para a casa, da casa para o trabalho, ao parque, e assim por diante. Para Solà-Morales (2008, p. 175) “Mover-se e caminhar continuamente, isso é pertencer à cidade. Sem nunca sair dela, porque não há fora”⁵

O autor utiliza a técnica dos cortes urbanos (figura 1) como forma de explicar a anatomia das cidades e explorar a epiderme urbana. Ao realizar as análises morfológicas a partir dos cortes e elevações – em contraposição aos estudos geralmente realizados com base na planta cadastral – o pesquisador se insere na cidade, permitindo uma compreensão similar à quando se vivencia o espaço urbano. Para Solà-Morales, a pele das cidades

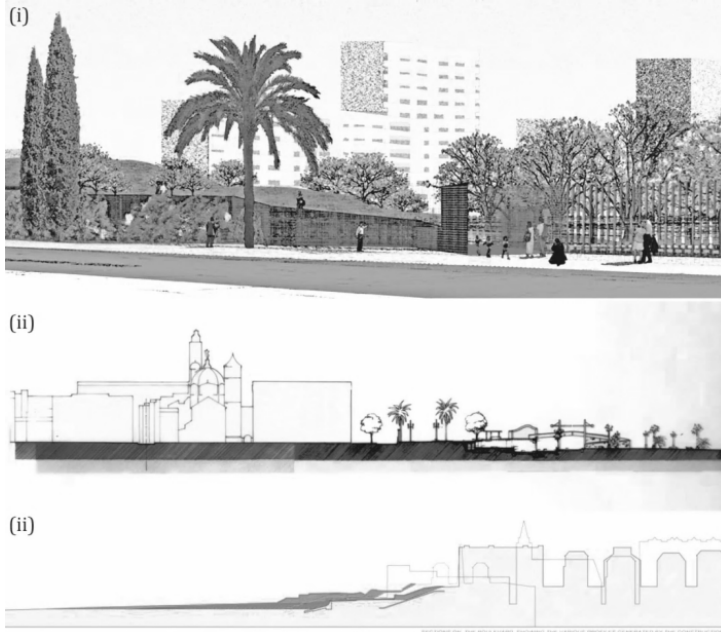
[...] é feita de construções, texturas, contrastes; De ruas e espaços livres, de jardins e muros, de perfis e vazios. [...] Também movimentos e encruzilhadas, veículos e fachadas, porões e bueiros, tendas, escritórios, terrenos, apartamentos, museus, teatros e todos os tipos de lugares vazios. Meios-fios e calçadas, lojas e armazéns, fábricas e mercados, monumentos e ruínas, estações, estádios, estúdios, etc. (SOLÀ-MORALES, 2008, p. 23 tradução nossa)⁶

⁵ “Moverse y caminhar continuamente, esto es pertenecer a la ciudad. Sin salir nunca de ella, porque no hay afuera” (SOLÀ-MORALES, 2008, p. 175)

⁶ “está hecha de construcciones, texturas, contrastes. De calles y espacios libres, de jardines y muros, de perfiles y vacíos. [...] También movimientos y encrucijadas, vehículos y fachadas, sótanos y conductos subterráneos. Tiendas, oficinas, solares, apartamentos, museos, teatros y todo tipo de locales vacíos. Bordillos y aceras, almanaces y depósitos, fábricas y mercados, monumentos y ruinas, estaciones, estadios, estudios, etc.” (SOLÀ-MORALES, 2008, p. 23 texto original)

Os cortes ou seções urbanas exploram potencialmente estes elementos da superfície das cidades, mostrando as relações entre as edificações e a rua, entre o velho e o novo, entre espaço público e espaço privado, sem nunca deixar de apresentar a escala humana. Para Solà-Morales, “A redução sequencial, o corte da forma urbana, é um mecanismo de descrição e uma estratégia de projeto.” (SOLÀ-MORALES, 2008, p. 179 tradução nossa)⁷ pois é no corte urbano que pode ser notada a paisagem e a identidade urbana. Na figura 1 apresentamos exemplos de cortes urbanos elaborados pelo arquiteto. (i) *Moll de la fusta* (ii) *Scheveningen, Den Haag* (iii) *Casernes de Sant Andreu, Barcelona*.

Figura 1 - Exemplos de cortes urbanos, por Solà-Morales.



Fonte: http://manueldesola-morales.com/proys/Casernes_pla_eng.htm

A compreensão da urbe através da seção/corte urbano é interessante por se aproximar da visão cotidiana das pessoas sobre a

⁷ “La reducción secuencial, cortada de la forma urbana, es un mecanismo de descripción y una estrategia de proyecto.” (SOLÀ-MORALES, 2008, p. 179 texto original)

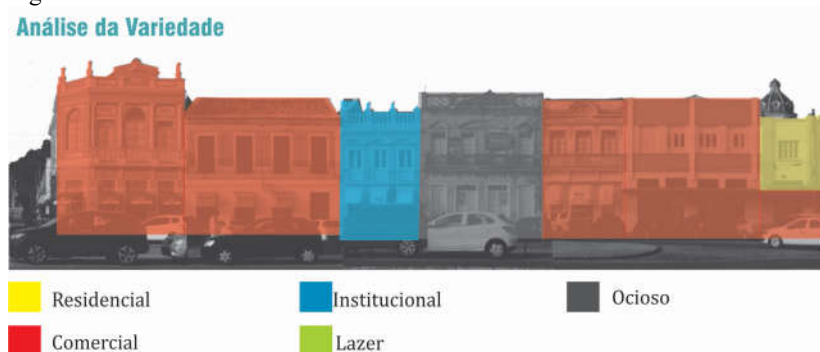
cidade; é também um contraponto com os métodos de análise do espaço a partir da planta baixa e permite ao pesquisador compreender a cidade a partir do mesmo ângulo de quem a vivencia diariamente.

1.4.2 Estrutura dos cortes

Com base no que foi afirmado na seção anterior, com a utilização dos cortes urbanos realizados a partir de levantamentos fotográficos, serão analisadas as seguintes características das edificações: (i) variedade; (ii) arquitetura e estilo arquitetônico (iii) constitutividade (iv) relação entre espaço público e edificado (v) cor e materialidade e (vi) relação entre as edificações.

Na **análise da variedade (figura 2)** são apresentados os usos do solo sobre as fachadas das edificações. Com este mapeamento, podemos conhecer as atividades que se desenvolvem individualmente em cada construção, enquanto que paralelamente na escala do conjunto edificado, podemos compreender a influência dos usos na diversidade e vitalidade urbana. Esse corte coloca em pauta questões levantadas por Jacobs (1961) e Gehl (2013) que defendem a multiplicidade e coexistência de usos diversos sobre uma mesma área.

Figura 2 - Modelo de Análise da Variedade

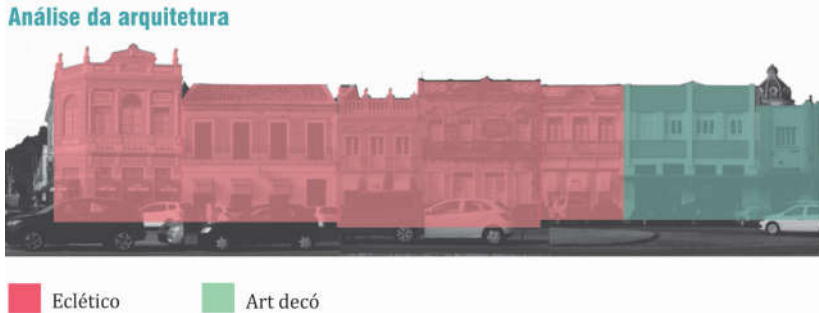


Com a **análise da arquitetura, (figura 3)** é efetuada a leitura dos elementos arquitetônicos presentes nas testadas dos edifícios- os ornamentos, cores, linhas, detalhes e texturas nas fachadas. Com isso, é possível apreender o modo como as edificações conformam os limites do espaço urbano, em paralelo aos conceitos apresentados por Solà-Morales (2008) e Gehl (2013). Edificações com mais detalhes, texturas e cores variadas são mais atrativas, enquanto que edificações sem

detalhes, fachadas planas e com poucas aberturas são menos interessantes sob a perspectiva do espaço público. Essa análise também destaca os conceitos de urbanidade da forma (KRAFTA, 2012), revelando as relações entre os componentes do conjunto edificado.

Figura 3 - Modelo de análise da arquitetura

Análise da arquitetura



Na leitura da **relação entre espaço público e edificado (figura 4)** é possível entender como estão estabelecidos os fluxos entre os espaços internos da edificação e o espaço externo (público). Nesse caso, edificações posicionadas no limite frontal do lote, sem recuo de ajardinamento e com aberturas diretas para o espaço público apresentam melhores índices de acessibilidade enquanto, edificações recuadas ou com acesso através de corredores ou galerias são menos acessíveis.

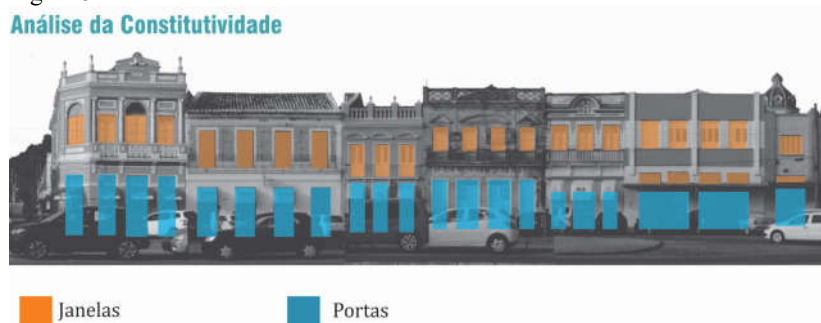
Figura 4 - Modelo de análise da relação entre espaço aberto e edificado

Relação entre espaço público e edificado



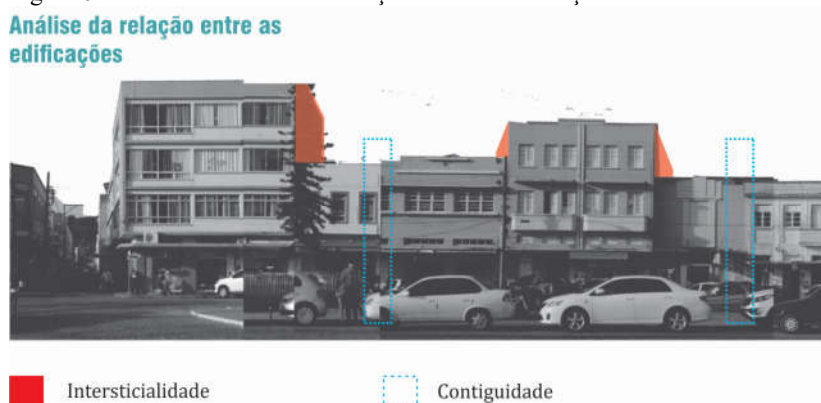
A **análise da constitutividade** (figura 5) são destacadas as portas e janelas das edificações. Seguindo os conceitos apresentados por Jacobs (1961) e Gehl (2013), edificações com mais aberturas são responsáveis por manter a integração entre os espaços internos e externos das edificações e garantir a sensação de segurança nas ruas. Por outro lado, edifícios com menos aberturas, fachadas que ignoram a integração com o espaço público criam espaços hostis, inseguros e pouco atrativos.

Figura 5 - Modelo da análise da constitutividade



Na **análise da relação entre as edificações** (figura 6), podemos observar como as construções se inserem no lote e as relações de gabarito, altura e proporção do conjunto edificado.

Figura 6 - Modelo de análise da relação entre as edificações



O conceito que embasa a análise está em concordância com a proposição de Krafta (2012), sobre a urbanidade da forma. Desse modo, edificações que mantêm continuidade de altura são favoráveis à manutenção das propriedades de conjunto, enquanto as edificações com diferentes alturas criam empenas cegas e outros elementos que descaracterizam o conjunto arquitetônico.

1.4.3 Delimitação dos cortes

Tendo como base as análises descritas na seção anterior, foram elaborados dois cortes para cada cidade analisada. Os cortes longitudinais foram delimitados sobre trechos que compreendem 250 à 300 metros de extensão na instância paralela à orla, constituindo um levantamento preciso dos elementos arquitetônicos que conformam a fachada marítima⁸ dessas cidades. A delimitação dos cortes longitudinais surge a partir do mercado público buscando conhecer os elementos edificados do seu entorno, enquanto os cortes transversais apresentam os espaços compreendidos entre a orla e a igreja, introduzindo a relação transversal entre o espaço citadino e a borda d'água.

As observações extraídas com os cortes urbanos constituem um estudo sobre a morfologia arquitetônica e sobre a urbanidade material dos espaços próximos da orla e do mercado, enquanto a análise do diário de campo, apresentada na próxima seção, conforma um estudo sobre o comportamento das pessoas nestes espaços. Com a justaposição das informações obtidas com os cortes urbanos e os diários de campo espera-se compreender aspectos da morfologia urbana das áreas analisadas e suas implicações na vivência citadina.

1.4.4 Apropriação do espaço urbano: um estudo a partir do diário de campo

Complementando as leituras realizadas com os cortes urbanos, utilizamos a técnica do diário de campo como forma de entender a apropriação dos espaços no entorno da orla e do mercado público. Desse modo, este trabalho toca em conceitos da etnografia urbana para buscar

⁸ Para este estudo, compreende-se como fachada marítima a primeira linha de edificações, de frente para a orla.

o embasamento teórico-conceitual que permite estabelecer os parâmetros metodológicos para a aplicação do diário de campo.

O termo “etnografia” é bastante familiar para a sociologia e compreende um método de trabalho imerso no estudo das etnias que, originalmente, tinha por objeto povos primitivos e excêntricos, comunidades vinculadas à caça e a pesca e de formas de subsistência não relacionadas à urbanização.⁹

O diário de campo aplicado neste trabalho tem como objetivo reduzir a dicotomia entre as técnicas de (i) análise do meio urbano através de planificações e mapas, que abrange uma grande área da cidade, em contraste com (ii) a relevância e o papel da pessoa, do indivíduo, no emaranhado e na complexidade da metrópole.

É neste plano que entra a perspectiva de *perto e de dentro*, capaz de apreender os padrões de comportamento, não de indivíduos atomizados, mas dos múltiplos, variados e heterogêneos conjuntos de atores sociais cuja vida cotidiana transcorre na paisagem da cidade e depende de seus equipamentos (MAGNANI, 2002, p. 18).

O que aqui se propõe é então classificado como etnografia de passagem, descrito por (i) a definição do *pedaço ou recorte* onde será aplicado o método do diário de campo, (ii) criação de um percurso espontâneo, de acordo com os elementos balizadores pré-selecionados e (iii) observação do comportamento das pessoas e sua relação com os demais, em paralelo com a dimensão sinestésica e sensitiva do espaço (PALLASMAA, 2011, 2013; TUAN, 1983 AGUIAR; 2010).

A partir disso, foram determinados dois períodos de observação distintos - cada um com duração média de três horas - em dias úteis assim como em finais de semana, em cada cidade analisada.

⁹ A etnografia considerava necessária – e até mesmo uma premissa - a distância entre o observador e o objeto de estudo. Entretanto, para a etnografia urbana, utilizada neste trabalho, esse distanciamento já não é essencial; ao considerarmos que “a maneira de pensar quando o objeto é “outro” e exige nossa própria transformação. “Assim, também viramos etnólogos de nossa própria sociedade, se tomarmos distância em relação a ela” (MERLEAU-PONTY apud MAGNANI, 2002, p. 16)

O recorte onde foi aplicado o diário de campo é definido por um raio de 300m cujo epicentro é formado pelo mercado público. Estabelecido esse perímetro, os percursos foram balizados através dos equipamentos de maior porte e relevância para a área, a saber: o mercado público, a orla, a praça e a igreja. Sob a forma de anotações, e com o auxílio de fotografias, foi montado um registro da vida pública, da *copresença* e das *comunidades virtuais* recorrentes nos espaços analisados - sob a influência da morfologia urbana local.

1.5 ESTRUTURA DO TRABALHO

Capítulo 1 – Introdução: este capítulo apresenta o tema e a estrutura da dissertação, introduz a questão de pesquisa, os objetivos e a metodologia do trabalho.

Capítulo 2 - Revisão de Literatura: apresenta um panorama sobre os temas relacionados à essa pesquisa, a saber: cidades litorâneas, mercados públicos, urbanidades, memória e vivência urbana.

Capítulo 3 - Estudos de Caso: este capítulo expõe os estudos de caso realizados nas cidades escolhidas para análise: Laguna, Florianópolis e São Francisco do Sul, assim como os recortes selecionados para análise.

Capítulo 4 – Resultados, discussão e considerações finais: exhibe os resultados obtidos com o amálgama das etapas anteriores e coloca-os em paralelo com outras pesquisas desenvolvidas acerca do tema e o conteúdo apreendido sobre as cidades analisadas.

Capítulo II: REVISÃO DE LITERATURA

Este capítulo apresenta a base teórica desta pesquisa. Os temas explorados são: os mercados públicos, as cidades luso-brasileiras, memória e apropriação do espaço e urbanidades.

Mercado público de São Francisco do Sul.



2.1 O PAPEL DOS MERCADOS PÚBLICOS

Cidades podem ser entendidas como uma criação do tempo. Uma permanência; instância que absorve as mudanças de forma contínua e gradual onde práticas passadas modelam o tempo presente. Netto (2013, p. 238) afirma que “O espaço urbano tem uma condição material particular: é durável, mutável apenas lentamente. Seu presente é resultado de ações passadas, frequentemente acumuladas ao longo do tempo”.

Entretanto, difícil tarefa é a de compreender e mapear a evolução urbana a ponto de determinar os motivos e eventos que selecionaram um número limitado de fatos urbanos a permanecer até os tempos atuais, enquanto outros continuam imersos no passado. O que os remanescentes urbanos têm em comum, à primeira vista, é sua relevância de uso, seja ela política, religiosa ou comercial. Dessa forma, edificações dotadas de algum dos valores supracitados tendem a se tornar permanências na urbanidade mutável a sua volta. Essa relevância, não importando de qual ordem seja inicialmente, passa a se tornar de memória, de história; eles continuam a existir não necessariamente pela necessidade de seu uso, mas sim por terem resistido até então.

2.1.1 Os mercados como fatos urbanos

Os mercados públicos podem ser tratados como “fatos urbanos”¹⁰ enquanto partes importantes da cultura e da história das cidades. São lugares que diretamente se relacionam com o sítio em que estão inseridos, potencialmente influenciando as dinâmicas de suas áreas adjacentes. Os mercados possuem potencial para influenciar a vida social da cidade não somente pela multiplicidade de produtos, usos e serviços fornecidos, mas também pelo seu aspecto imaterial, tornando-se locais com potencial geração de encontro e interação.

A arquitetura pode ser considerada como representativa de momentos do homem e dotada de significados; a exemplo, a destruição da Bastilha, pelos franceses, simboliza a supressão de séculos de dor e abuso, concretizados na forma arquitetônica do edifício *per se*. A criação de Brasília, proposta por Juscelino Kubitschek, transcendia a

¹⁰ Os mercados públicos são aqui estudados sob a ótica dos ‘fatos urbanos’ de Aldo Rossi (1995), caracterizados como elementos inerentes às cidades, relacionados ao objeto como obra de arte e como carregados de história.

materialidade do edificado urbano e tocava os ideais de renovação da pátria e de progresso. Os hospitais imprimem nas pessoas sentimentos de vazio, dor, perda, fraqueza; a arquitetura religiosa, por outro lado, transmite transcendência, exultação. E que sentimentos e sensações estão impressos na arquitetura do mercado?¹¹

Para entender este aspecto da arquitetura, devemos buscar compreender o que há além do que o edifício nos apresenta à primeira vista. É preciso *sentir* a arquitetura, como algo além do que é apreendido pelos olhos (RASMUSSEN, 2015). Rossi (1995, p. 167) define os fatos urbanos como:

[...] obras que constituem um acontecimento originário na constituição urbana e que **permanecem e se caracterizam no tempo, transformando a sua função ou negando a função original até constituir um trecho de cidade**, tanto que os consideramos mais do ponto de vista tipicamente urbano do que do ponto de vista da arquitetura. Há obras que assinalam uma nova constituição, são o signo de novos tempos na história urbana; elas são, na maior parte, ligadas a períodos revolucionários, a acontecimentos decisivos no curso histórico da cidade (grifo nosso)

Além do uso comercial propriamente dito, o mercado público passa a ser um símbolo citadino, palco de eventos, manifestações culturais e cívicas e polo de atração turística (YAMAMOTO, 2008). Sua presença constante, sólida e pouco mutável – atemporal - em contraponto a inconstância de outras edificações no meio urbano. O caráter urbano do mercado público pode quebrar a barreira da individualidade e estimular a interação entre pessoas.

Os mercados públicos hoje ainda são reconhecidos como elementos de grande valor no meio urbano, porém, sua presença e seu peso foram modificados ao longo do tempo. Estas mudanças ocorreram frente às alterações tecnológicas, mudança dos meios de transporte e no modo de produção e consumo das cidades. Hoje, alguns mercados estão

¹¹ Como pode ser visualizado no capítulo III, em levantamento realizado pelo IPHAN sobre o mercado público de Laguna, a construção do primeiro mercado público, além das funções práticas relacionadas ao edifício, implantou o sentimento de otimismo e prosperidade na população municipal.

degradados, outros passam por processos de gentrificação e especialização que culminam na exclusão da população local. Tornam-se espaço de visitação de turistas e não mais o mercado público citadino.

2.1.2 A historicidade dos mercados

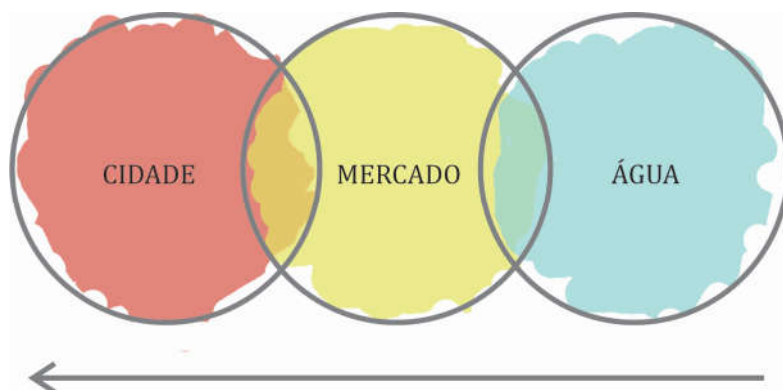
Analisar a historicidade dos mercados permite compreender a representatividade desse elemento como fato urbano - hoje assim como em épocas passadas – para, a partir disto, lançar um termo de referência para a situa o encontrada nos dias atuais.

Historicamente, o lugar do mercado relaciona-se com o valor de uso da centralidade urbana. O comércio consolida a essência dos espaços citadinos e   marco histórico presente nas cidades desde a antiguidade; a * gora*, na Grécia antiga - considerada a grande praça do comércio - era tratada como local de reunião pública, definida pela força da palavra que prov m majoritariamente das reuniões nela realizadas. Conforme defini o de Teixeira (2002, p.43) “O mercado grego, além de lugar de compras de alimentos e outros objetos, pela natureza do convívio de pessoas de diferentes procedências e classes, era um espaço público pleno de vida”, convívio de pessoas de diferentes classes sociais, palco de manifesta es artísticas e discussões políticas.

O mercado público surge sobre a necessidade de abastecer uma cidade ocupada por cidadãos que não mais produzem o próprio alimento e tampouco controlam todas as etapas de uma produ o manufatureira que precede os eventos da Revolu o Industrial.

Como mencionado anteriormente, espaços de troca marcam a centraliza o e constitui o das cidades. Nas cidades litorâneas, o mercado público conforma a porta de entrada, ponto de conexão entre o meio urbano e o natural em um momento onde a navega o e o transporte marítimo são uma constante no dia-a-dia da popula o (**figura 7**).

Figura 7 - O mercado público como elemento de transição entre a cidade e a água



Fonte: autor, 2017

Estabelecido o ponto comercial, o mercado público vem a se tornar integrante das dinâmicas urbanas locais: Conforme Marx (1980, p.82)

Os mercados municipais merecem destaque pelo seu importante papel econômico e social, a partir do século passado, e pelo novo elemento característico que introduziram na nossa paisagem urbana. Geralmente de banda e na borda da cidade, vieram os mercados enriquecer o cenário existente com prédios singelos de madeira ou de alvenaria, com simples coberturas ou pátios fechados, com construções mais audaciosas a introduzir entre os materiais empregados o ferro e o vidro. São todos símbolo da ação reguladora do Estado e da sua responsabilidade para com o abastecimento de uma gente cidadina, que não planta o que come.

2.1.3 Mudanças e rupturas

No século XIX são estabelecidos dois novos tipos de estabelecimentos voltados ao comércio: as galerias e os mercados fechados. Em terras europeias, o mercado coberto no qual os produtos eram comercializados em barracas sem coberturas e divisões, acabou se

popularizando, principalmente pelas vantagens sanitárias apresentadas em relação ao mercado descoberto. (VARGAS, 2001).

Ainda no século XIX, após os eventos da Revolução Industrial, houve um processo de transformação na produção e consumo do espaço urbano, que alterou profundamente a estrutura social e física das cidades da época. Paralelamente, foram modificadas também as propriedades arquitetônicas dos mercados públicos, passando a utilizar estruturas metálicas - mais leves e resistentes – e o vidro, permitindo assim alcançar a monumentalidade arquitetônica.

Com a construção dos mercados públicos em novas e majestosas estruturas, surge um desejo por uma *higienização* destes espaços. Fenômeno este que pode ser observado em várias cidades¹², na qual eram estabelecidos regulamentos para o uso do mercado e suprimidos determinados comportamentos e tipos de jogos, bem como a circulação de pessoas indesejáveis e mendigos. É esse processo responsável por modificar a essência, ou diga-se a alma do mercado, até então característica de espaços públicos, mas que aos poucos passa a ser descaracterizada. Cria-se no mercado um espaço elitizado que exclui uma parte da população, que em essência, historicamente, sempre foi responsável pela manutenção e utilização desse espaço. Como a paisagem urbana é composta também pelas pessoas e não só pelos edifícios, ruas, calçadas, muros e esquinas, o mercado é composto pela população da cidade e pela forma que esta, dele se apropriava. A mudança funcional dos mercados, com novos espaços cobertos e elitizados, atenta também contra o direito de uso do lugar, a um direito à cidade.

Esse cenário de elitização pode ser considerado como um anseio pelo estabelecimento de uma estética urbana buscando atrair uma população mais rica e abastada para o lugar do mercado. (TEIXEIRA, 2002).

Esses novos espaços comerciais, elitizados e controlados, refletem diretamente na criação dos *shopping centers* e supermercados, que irão dominar o cenário comercial a partir do final do século XX até os dias atuais.

Os *shopping centers*, locais fechados, precedidos por grandes áreas de estacionamento e geralmente afastados do centro das cidades são espaços que tendem a polarizar o consumo de bens e mercadorias. Nas palavras do filósofo polonês Zigmunt Bauman (2001, p. 114) são

¹² Florianópolis à exemplo, como pode ser verificado no Capítulo III deste trabalho.

“lugares que encorajam a ação e não a *interação*”. E essa interação é considerada a chave para a vida social.

Ainda sobre o cenário de descentralização do comércio, é importante considerar o surgimento dos super e hipermercados, classificados pela reprodução de um layout que propõe o sistema *self-service*, no qual o consumidor realiza o processo de compras sozinho, sem nenhum auxílio, e passa as mercadorias por um caixa antes da saída.

Bauman (2001) analisa os aspectos da vida social nestes novos espaços, identificando a ausência (e a ilusão) do senso de coletividade. São espaços que mesmo quando lotados não geram interação entre as pessoas, apenas incentivam o isolamento individual. Conseqüentemente, shopping centers são espaços fechados em si mesmos, isolados, que carecem de identidade, geralmente distantes do tecido urbano consolidado e que mesmo quando nele inseridos, não se relacionam com a cidade, criando um mundo próprio, à parte do seu entorno.

A descentralização do comércio (assim como de toda a malha urbana) acaba se sobrepondo à presença e utilidade do mercado público. (GUIRARDO, 2002). O uso do mercado deixa de ter sua função urbana vital e passa a ser somente mais uma opção, competindo com uma infinidade de outros espaços, alguns dotados de mais tecnologia, segurança, conforto e sofisticação.

Assim, o mercado gradativamente deixa de ser o ponto focal do comércio citadino e em cidades litorâneas, com a redução ou até extinção do transporte aquático, ele também deixa de ser o ponto de entrada das cidades.

2.2 A CIDADE LITORÂNEA LUSO-BRASILEIRA EM SANTA CATARINA

A toponímia reveladora das nossas cidades exalta a importância do sítio urbano e das suas vantagens compreendidas. Revela a razão da escolha do lugar e a motivação funcional do estabelecimento. (MARX, 1980, p. 23)

O modelo da cidade lusitana foi fortemente replicado e implantado nas colônias com a expansão ultramarina do século XV. Os padrões morfológicos das cidades imperiais foram então aplicados às realidades dos sítios coloniais de acordo com os novos tipos de

materiais, mão de obra, assim como das condições ambientais e topográficas do sítio.¹³ (MARX, 1980; TEIXEIRA, 2011)

A cidade portuguesa apresenta características bastante particulares e que, portanto, a diferenciam de outras culturas; esses assentamentos são definidos pelas condições naturais: topográficas, geográficas, hidrográficas e climáticas dos locais selecionados para implantação das cidades. E sobre estes fatores, estão inseridos componentes culturais, religiosos, políticos e sociais, predominantes entre a sociedade portuguesa.

O primeiro grupo de fatores pode ser identificado na implantação da malha urbana, que mantém uma integração forte com o sítio. Essa malha é flexível e moldável de acordo com as condições topográficas; estratégia que mostra-se inteligente na sua “preocupação de adaptar o plano, e a sua geometria às preexistências, fossem elas naturais ou construídas pelo homem” (TEIXEIRA, 2011, p. 153), sendo sua característica principal essa “síntese de um plano racionalmente estruturado com uma cuidadosa adaptação ao sítio.” (TEIXEIRA, 2011, p. 160).

Em geral, a cidade brasileira é irregular, tenta à linearidade e, polinuclear, tem um contorno indefinido. Foi assim desde a sua origem, combatendo e derrotando as tentativas para ordená-la de outra forma, algumas significativas. Manteve essas características com o passar dos séculos e apesar do advento de outras necessidades e aspirações. Novos traçados urbanos surgiram, mas se desenvolveram ao modo tradicional. O desenho urbanístico atual – ou a sua falta – reflete, viva e claramente, uma maneira de conviver indisciplinada e condescendente, forjadas nos tempos da colônia (MARX, 1980, p. 24)

As cidades portuguesas mantinham um padrão ainda medieval de ocupação no território, baseado em estratégias militares. Além disso, estes padrões de ocupação podem ser identificados por questões que transcendem a morfologia urbana. As cidades luso-brasileiras também

¹³ É interessante observar a reciprocidade com que esse processo ocorre. Após um período de tempo, as novas morfologias urbanas desenvolvidas nas colônias – Brasil, Madeira e Açores – acabam sendo também aplicadas em Portugal. (TEIXEIRA, 2011)

tomaram como referência da metrópole o próprio local escolhido para a implantação dos assentamentos, que quando em cidades litorâneas, apresentavam entre si algumas similaridades. Neste caso, destaca-se a presença de baías abrigadas, protegidas por morros e encostas, que acabavam por restringir a expansão da mancha urbana. Cidades enclausuradas entre os morros e o mar. (**figura 8**)

Figura 8 - Aquarela de J. Debret: Desterro em 1827

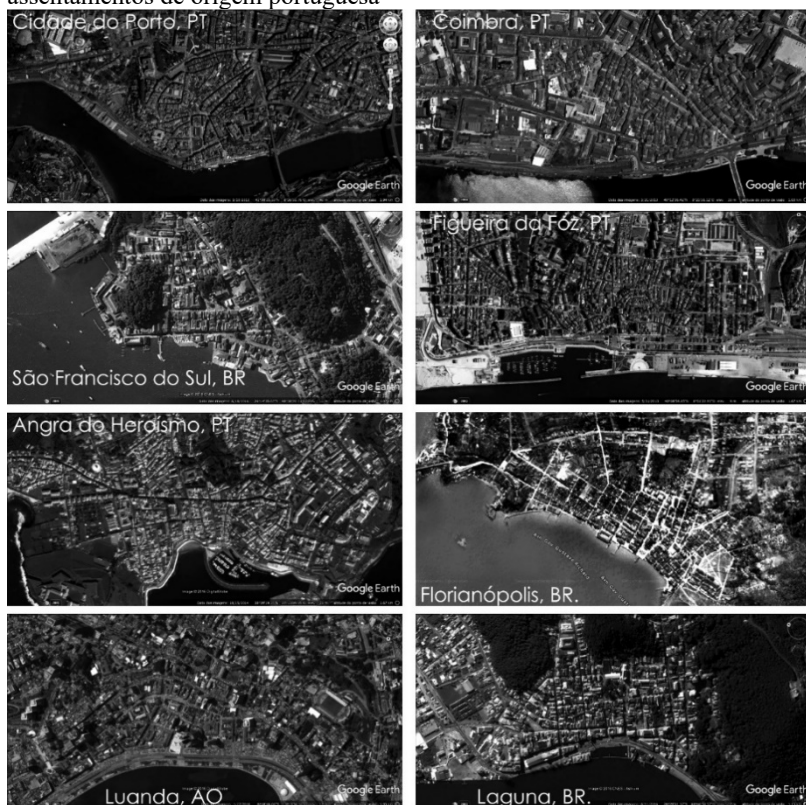


Fonte: <http://www.santa-catarina.co/historia/desterro.htm>

Como resultado destes padrões morfológicos e geográficos, é apresentada uma malha flexível e variante, parcialmente geométrica com legibilidade e regularidade claras, que permitem fácil leitura do território. (TEIXEIRA, 2011). Na **figura 9**, são apresentadas lado a lado imagens aéreas de cidades em Portugal, no Brasil e em Angola, onde essas similaridades morfológicas descritas acima podem ser visualizadas.¹⁴ A saber: a presença da água e a flexibilidade da mancha urbana, esta que se adequa ao desenho do mar e da topografia com as ruas paralelas e outras perpendiculares à borda d'água.

¹⁴ É interessante notar que a forma dessa cidade portuguesa, tanto ibérica quanto a colonial, se contrapõe ao desenho espanhol, caracterizado pela curta extensão territorial, regular (grelha ortogonal), mononuclear e com limites bem definidos.

Figura 9 - Imagens de Satélite mostram as características comuns dos assentamentos de origem portuguesa



Fonte: adaptado de maps.google.com

2.2.1 O lugar da igreja e do mercado na cidade Luso-Brasileira

O traçado original das vilas de origem portuguesa tinha no estabelecimento religioso papel fundamental às dinâmicas políticas, sociais e culturais da cidade. (MARX, 1980). Territorialmente, as igrejas ou capelas, ocupavam local de destaque na trama portuguesa, importância jamais superada por qualquer outra instituição. Quase sempre na porção mais elevada dos morros, com vista para a orla urbana e para o mar em sinal de proteção contra os perigos que este apresentavam (**figura 10**). Ao seu redor, se dispunham os demais usos e serviços da urbe; as moradias, o comércio e até a sede administrativa (TEIXEIRA, 2011).

É importante compreender que a religião constituía o único veículo de cultura e contato social da época, logo, não surpreende o papel de dominação das igrejas no cenário urbano, constituindo marco visual e referência para as pessoas.

Figura 10 - Croquis exemplificando a dominância topológica da igreja na cidade portuguesa



Todavia, além da morfologia urbana, do traçado das ruas, praças e quadras, a cidade portuguesa possui algumas características próprias também na tipologia arquitetônica das edificações. Destaca-se neste quadro, a supervalorização da fachada e da testada do lote, que pode ser observado nas muralhas de edificações que formam a fachada marítima das cidades portuguesas, com suas portas e janelas disputando a vista para o mar, o vento fresco e a movimentação das pessoas.

Outra característica marcante destes assentamentos é a ausência de espaços apropriados para a administração pública, esta que até os dias atuais se camufla na cidade brasileira. Desse modo é revelada a falta de organização e estruturação do poder político-administrativo que se espalha como inquilino em edificações distribuídas ao longo do tecido urbano e que não dignifica o viver republicano. Ainda que um

espectro político permeie pelos espaços desta cidade – representados pela praça, pela Igreja, pelos palácios e pela Casa de Câmara e Cadeia - podemos também reconhecer a importância política e o simbolismo que os mercados públicos representam para a população destas cidades. Conforme Marx (1980, p. 82)

Os prédios públicos voltados ao lazer, no sentido mais amplo, tem importante significado político, econômico e social. São aqueles voltados à educação e à cultura; a relação entre tempo livre disponível pelo cidadão e as perspectivas que oferecem, fazem-nos importantes marcos do viver urbano.

2.3 AS CIDADES E AS ÁGUAS

A presença da água poetiza a arquitetura (PALLASMAA, 2013, p. 50)

Ao admitirmos o mérito dos espaços públicos para contribuir com a qualificação da urbanidade, considerando a ausência de área disponível em muitas cidades brasileiras para a criação destes espaços, as orlas de cidades marítimas devem ser tratadas como potenciais espaços públicos que possuem aptidão para (re)qualificar suas áreas adjacentes.

Como mencionado anteriormente, cursos d'água, de uma maneira geral, tiveram papel de destaque na história das civilizações. Constituíam marcos territoriais e paisagísticos, contribuía para a produção de alimentos, delimitavam porções territoriais e serviam como corredores de transporte de cargas e pessoas. Eram espaços públicos livres, geradores de energia, dentre outras funções. A importância da orla nas cidades litorâneas pode ser constatada na implantação do próprio mercado público, este que tem seu posicionamento de acordo com a orla (MELLO, 2008; GORSKI, 2010). Na **figura 11** podemos visualizar imagens históricas das orlas de São Francisco do Sul (1966) (I), Florianópolis (S/D) (II) e Laguna, S/D) (III), revelando grande movimentação de pessoas e embarcações na orla, no entorno do mercado público.

Mello (2008) afirma que espaços à beira d'água em ambientes urbanos são bastante complexos e, portanto, devem ser entendidos como ambientes naturais na medida em que compõem um ecossistema, e

urbanos no que concerne às dinâmicas humanas - comércio, transporte, lazer e demais atividades. Assim sendo, no caso das cidades litorâneas, o ambiente natural e o urbano, composto pela relação entre espaços públicos e privados, espaço aberto e edificado, irá compor cenários únicos e característicos, dotados de identidade e com potencial para compor a memória coletiva do lugar.

Laguna, Florianópolis e São Francisco do Sul podem ser definidas como cidades que tiveram seu surgimento e desenvolvimento em função da posição geográfica e sua interação com a água. Conforme Gorski (2010), a lógica que precedia a seleção do sítio para implantação de um aglomerado urbano próximo a água podia ter algumas variáveis, sendo elas razões funcionais, estratégicas, culturais ou patrimoniais.

Entretanto, o cenário de cidades litorâneas, assim como de cidades situadas às margens de rios urbanos, hoje, se configura de uma maneira diferente. A maioria dos olhares sobre orlas urbanas no Brasil se limita a perspectivas nostálgicas sobre o quão significativas foram em épocas passadas quando contribuíram para com a formação das cidades, representando fonte de riquezas e criando paisagens singulares em sua integração com o meio urbano.

Cria-se, dessa forma, um limite entre as perspectiva e os olhares que diferentes gerações têm para com a água e que afetam a forma de utilizar os espaços da orla. Enquanto pessoas mais velhas ainda guardam na memória as imagens da utilização da orla em tempos passados e usam esse imaginário para ter como referência sobre os atuais modos de utilização destes espaços (o mesmo raciocínio é válido para o uso do mercado), as novas gerações são criadas já sobre o tecido modificado do cenário atual, e com maior dificuldade poderão compreender o que estes espaços outrora representavam para a cidade e para as pessoas. Não obstante, além de afetar as pessoas, podemos também reconhecer os efeitos gerados na constituição do tecido urbano, através da mudança da funcionalidade da orla e que também pode ser colocada em paralelo aos processos de abandono e degradação das áreas centrais em cidades litorâneas.

Figura 11 - Mosaico com a movimentação de pessoas nas cidades de São Francisco do Sul, Florianópolis e Laguna.



Fonte: adaptado dos arquivos históricos municipais dos respectivos municípios.

Nos dias atuais, tornaram-se mais relevantes as críticas e preocupações sobre qualidade ambiental, sobre a importância dos espaços públicos e modelos de desenvolvimento urbano sustentável. Logo, cidades que possuem contato direto com a água devem buscar formas de aprimorar essa relação considerando a importância da água para a cidade e para as pessoas. A realização de projetos no Brasil, assim como no exterior, que buscam aprimorar a relação de espaços urbanizados com suas respectivas orlas confirma esta afirmação, sendo notável uma preocupação atual que ressoa como um *espírito de época* sobre o meio ambiente, direcionando atenções e esforços sobre essa problemática (GORSKI, 2010)

Estes projetos consolidam uma tendência em transformar espaços desvalorizados em áreas com potencial econômico, social, urbanístico e paisagístico, estabelecendo vínculos entre o meio natural e o tecido urbano preexistente. (GARCIA, S/D). Esse conceito alia-se também a possibilidades de criar conexões externas à cidade, para isto utilizando o

incentivo de transporte marítimo, passeios e esportes náuticos e todas as formas possíveis de estabelecer uma relação entre pessoas – cidade – água. (**figura 12**)

Figura 12 - Proposta vencedora do concurso de requalificação da orla de São José/SC



Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>

2.3.1 A evolução do imaginário coletivo sobre o mar

As imagens da água são igualmente variadas [...] e poeticamente evocativas. A água é ao mesmo tempo, a imagem da vida e da morte; (PALLASMAA, 2013, p. 50)

Mas como se desenvolveu a relação entre o homem e o mar? Quais sentimentos, sensações, imagens foram evocadas pelo ser humano perante a água com o passar do tempo? E como isso contribui para a compreensão da configuração urbana das cidades litorâneas hoje, no século XXI?

Possivelmente, variadas respostas seriam obtidas ao fazer essa pergunta à pessoas ou contextos diferentes, o que é compreensível, considerando que o mar torna possível a evocação de múltiplos sentimentos. Como podemos observar, nas **figura 13 e 14**, um único barco velejando na totalidade do azul criado pela mescla do mar com o céu pode incitar sentimentos de solidão, tristeza, completude, calma ou serenidade.

Para compreender o surgimento e a evolução das relações entre o homem e o mar é interessante desenvolver um paralelo para análise em tempos distintos. O historiador Alain Corbin (1989) faz uma incursão sobre as mudanças nos olhares lançados sobre o mar e as praias no imaginário ocidental e sobre como o conceito de utilização do litoral se modificou com o passar do tempo. Segundo Corbin (1989, p. 7) “Não há outros meios de conhecer os homens do passado a não ser tomando emprestado seus olhares, vivendo suas emoções”, este excerto pode ser tomado como premissa para compreender como a percepção do mar contribuiu para com a constituição e definição morfológica das cidades litorâneas luso-brasileiras, selecionadas como recorte deste estudo.

Corbin (1989) afirma que o mar, desconhecido, temido e incompreendido, usado como punição divina sobre os seres humanos (de acordo com doutrinas religiosas), em paralelo com a forma irregular do litoral e o próprio cheiro do ambiente litorâneo, inspiravam nas pessoas sentimentos de medo e repulsa.

As praias e as dunas não são vistas como resultado da erosão, mas como elementos de uma arquitetura, edificada após o dilúvio. O desenho dos golfos e das baías atende ao projeto divino; tem por finalidade fornecer um abrigo aos navios e possibilitar o transporte das mercadorias para o interior dos continentes (CORBIN, 1989, p. 39)

Os oceanos condensavam o limite do desconhecido, permeado pela sombra de criaturas marinhas e a maior variedade de monstros. O mar simbolizava então o medo, a ameaça e a loucura. As praias formavam um limite entre o mundo são, ordenado e íntimo, em oposição ao desconhecido e caótico do mar.

Como em outras áreas e grupos de conhecimento, gradativamente se instala uma mudança nos olhares e pensamentos sobre o domínio marítimo. A partir do século XVII “os mistérios do oceano dissipam-se graças aos progressos realizados, na Inglaterra, pela oceanografia.” (CORBIN, 1989, p. 28). O que até então eram considerados monstros, passam à categoria de animais marinhos e, portanto, também objeto da ‘criação divina’ e que não necessitam do temor do homem. As pessoas passaram a considerar que “O brilho do coral e, mais ainda, a pureza da pérola simbolizam a magnificência da Criação” (CORBIN, 1989, p. 41). Nesse período, o mar passa também a ser objeto da poesia francesa, que descrevia o prazer e a alegria

despertadas no cenário litorâneo. As praias, aos poucos, tornam-se objeto de uma elite que busca na vilegiatura marítima um retorno à natureza.

Figura 13 - Quais sentimentos são evocados pela imagem do mar?



Estes reflexos do aumento do conhecimento científico e consequente recuo da ignorância humana sobre o desconhecido do além-mar passam a desmistificar gradativamente o sentimento de temor e o oceano torna-se “receptáculo invisível da perfeição do mundo criado, o repositório da inocência” (CORBIN, 1989, p. 41).

No período compreendido entre 1750 e 1840 surge o desejo pela beira mar semelhante ao sentimento do homem contemporâneo. A própria insalubridade do ambiente urbano em meados do século XVIII também contribuiu, de certo modo, por essa busca pela vilegiatura marítima. “Junto à beira-mar, o indivíduo moderno vem descobrir-se, fazer a experiência de seus limites, face à vacuidade do oceano e à disponibilidade das praias.” (CORBIN, 1989, p. 108)

Figura 14 - Encontro da cidade com o mar, e das pessoas com a natureza.



Podemos observar uma oposição entre os olhares de temor e medo sobre o mar, em contraste ao sentimento de vanguarda, de crescimento e desenvolvimento perante o sucesso na navegação. O outrora temido oceano é agora território explorável, que “estabelece comunicação entre os continentes e os homens que os habitam” (CORBIN, 1989, p. 137)

É nesse cenário que se insere o contexto da cidade marítima, na qual o mar é essencial para dar suporte à vida urbana. Desse modo, a cidade litorânea é tida como um cenário de vida, de riqueza, variedade e diversidade. Ponto de encontro entre culturas, pessoas e mercadorias. Esse contexto relaciona-se diretamente com o surgimento e desenvolvimento das cidades de São Francisco do Sul, Laguna e Florianópolis e no modelo de ocupação da cidade luso-brasileira.

2.4 MEMÓRIA URBANA: A CIDADE NO IMAGINÁRIO COLETIVO

[...] Mas a cidade não conta seu passado, ela o contém como as linhas da mão, escrito nos

ângulos das ruas, nas grades das janelas, nos corrimãos das escadas, nas antenas dos para-raios, nos mastros das bandeiras, cada segmento riscado por arranhões, serradelas, entalhes, esfoladuras. (CALVINO, 2003, p. 14-15)

O espaço urbano não é constituído por uma intervenção instantânea, mas sim por um processo contínuo e que ainda está em desenvolvimento. Solá-Morales (2008, p. 108) afirma que:

A cidade é um magma pesado que se move como um mar de água ou como um banco de areia, oscilando devido à energia de sua própria massa interior. Ser sensível à esta condição gravitacional das formas urbanas implica encontrar sentido e beleza nas diferenças relativas com que a densidade de acontecimentos, edifícios, espaços e volumes aparecem na paisagem urbana¹⁵

A cidade pode ser vista como palimpsesto¹⁶, nas palavras de Pesavento (2004), onde a forma urbana é escrita em camadas sobrepostas, uma sobre a outra, com novas cidades sendo moldadas pouco a pouco através da destruição, substituição, adequação, regeneração ou pela própria restauração e manutenção das pré-existências urbanas. Uma “acumulação de marcas de historicidade deixadas no tempo” (PESAVENTO, 2004, p. 26) e que ainda assim, deixa visíveis traços das cidades antigas, às vezes de forma dissimulada, quase imperceptível, mas que está lá para se estudar.

Essa cidade plural, construída no *espaço* como também no *tempo* é formada pela sobreposição de ações humanas sobre o meio. Individualmente ou coletivamente, as pessoas se configuram como atores sobre o tecido urbano, modificando as pré-existências em prol de

¹⁵ “La ciudad es un magma pesante que se mueve como un mar de agua o como un banco de arena, oscilando por la energia de su propia massa interior. Ser sensible a esta condición gravitadora de las formas urbanas implica encontrar sentido y beleza em las diferencias relativas con que la densidade de acontecimientos, edificios, espacios y volúmenes aparece en el paisaje urbano.” (SOLÀ-MORALES, 2008, p. 108 texto original)

¹⁶ Pergaminho antigo ou pedaço de papel cujo texto original é raspado para dar lugar a outro.

suas infinitas necessidades. A nova cidade, sobrescrita sobre um traçado anterior, define novas formas de apropriação e utilização do espaço pelas pessoas. Concomitantemente, se considerarmos que a morfologia urbana tem um papel determinante nas ações humanas, podemos concluir que a cidade é também estruturadora destas ações. As pessoas moldam a cidade ao passo que são moldadas por ela.

Como consequência desse processo mútuo de configuração obtém-se um traçado urbano que interliga formas arquitetônicas distintas e cujo resultado é composto por uma contínua sobreposição de camadas, desde a formação inicial das cidades até o momento atual. Pesavento (2008, p. 27) conceitua o espaço urbano como “uma paisagem social, fruto da ação da cultura sobre a natureza, obra do homem a transformar o meio ambiente”.

A apropriação e interação das pessoas com esse espaço social gera vivências urbanas cujas variações podem definir um lugar como marco ou referência de um lugar em certos períodos de tempo. Cada indivíduo escolhe seus próprios pontos de referência como modo de se situar espacialmente e temporalmente no meio urbano.

Todos nós, que vivemos em cidades, temos nelas pontos de ancoragem da memória: lugares em que nos reconhecemos, em que vivemos experiências do cotidiano ou situações excepcionais, territórios muitas vezes percorridos e familiares ou, pelo contrário, espaços existentes em um outro tempo e que só tem sentido em nosso espírito porque narrados pelos mais antigos, que os percorreram no passado. Estes espaços dotados de significado fazem, de cada cidade, um território urbano qualificado, a integrar esta comunidade simbólica de sentidos, a que se dá o nome de imaginário. Mais do que espaços, ou seja, extensão de superfície, eles são territórios, porque apropriados pelo social (PESAVENTO, 2008, p. 3)

É nos núcleos urbanos que se concentram grande parte dos pontos referenciais de uma cidade. Pesavento (2010) relaciona os conceitos de história e memória como narrativas distintas do passado e o centro das cidades como um local que evoca intensamente estas duas narrativas, pois constitui-se dos pilares cuja base solidifica a estrutura urbana.

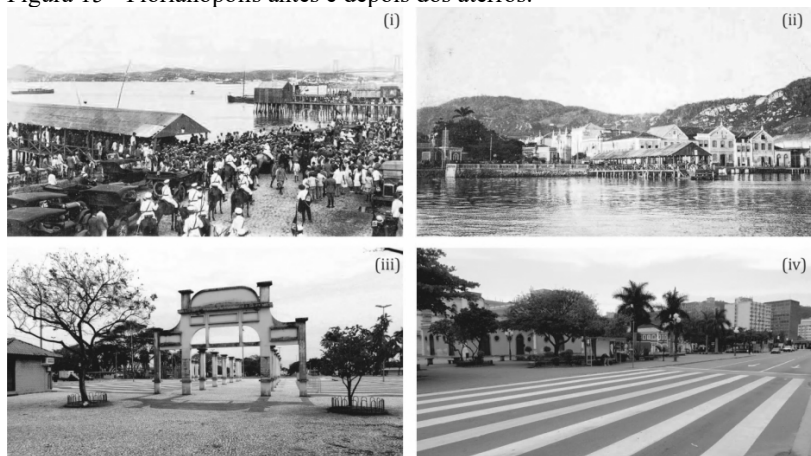
O conceito de memória não remete necessariamente à história de um local ou conjunto destes, mas sim à imagens que se formam em uma

consciência coletiva proveniente da interpretação dos elementos marcantes de uma cidade, bairro ou conjunto urbanizado.¹⁷

As definições de “identidade urbana” e “construção de paisagem” assim como as conexões entre a paisagem natural e os elementos edificados mostra-se de modo singular em cidades construídas às margens de rios, lagos, ou em cidades costeiras, dotadas de excepcional apelo estético e simbólico.

No caso das cidades analisadas neste estudo, a relevância das considerações acerca da memória urbana torna-se pertinente por entendermos que estes locais possuem elementos simbólicos significativos que remetem ao surgimento e às diversas etapas do desenvolvimento dos municípios. Nos três casos, estes elementos históricos definem a imagem e paisagem de São Francisco do Sul, Laguna e Florianópolis, ainda que, nesta última, devido à criação dos aterros muitos elementos de interesse para a “memória e o imaginário coletivo” foram destruídos ou descaracterizados.

Figura 15 - Florianópolis antes e depois dos aterros.



Fonte: (i) e (ii) arquivo histórico municipal de Florianópolis

¹⁷ Em paralelo a estas definições sobre a memória urbana, pode-se considerar os estudos de Lynch (1997) que define parâmetros de avaliação dos elementos que compõem imagem da cidade e que, impreterivelmente, irão compor o imaginário coletivo referente à paisagem urbana local.

Como pode ser visualizado na **figura 15**: as imagens (i) e (ii) mostram o trapiche miramar e o mercado público antes da construção dos aterros, enquanto as imagens (iii) e (iv) mostram a mesma área atualmente. A construção do aterro baía sul se sobrepõe ao aspecto original da área e a relação da cidade com o mar.

2.4.1 Do espaço ao lugar: processos de criação de identidade

Podemos afirmar que há uma diferença – sutil ainda que mensurável – na diferenciação entre os termos *espaço* e *lugar*. Ao buscar conhecer a disparidade destes conceitos, abre-se a possibilidade de entendimento sobre aspectos simbólicos e afetivos que uma área pode transmitir para as pessoas. Tuan (1983, p. 3) afirma que “O lugar é segurança e o espaço é liberdade: estamos ligados ao primeiro e desejamos o outro.”

Espaço é um termo que se refere à algo neutro e sem relação com o observador, enquanto Lugar implica em intimidade e conhecimento. Logo, entendemos que estas definições não estão ligadas ao objeto em si, e sim nas possíveis interpretações criadas na relação com o objeto e as pessoas.

Os níveis de intimidade dependem do grau de conhecimento e intensidade da relação com o lugar. Cada pessoa forma valores diferentes de acordo com o objeto, seja em relação à casa, à nação, à rua ou ao bairro. E para este estudo, aplicamos a conceituação de lugar sobre um recorte urbano: do mercado público e seu entorno. (TUAN, 1983)

O meio urbano é formado por uma variada gama de espaços. Estes espaços são ocupados e apropriados por pessoas diferentes e sempre de modo singular, de modo que cada um destes indivíduos cria para si uma imagem dotada de significado. É nesse processo que são formadas infinitas cidades no imaginário de cada um; que um espaço passa a ser apropriado.

Um espaço se torna lugar à medida que se torna conhecido pelo outro, ou seja, um conjunto de edificações, quando não tem relação nenhuma com o sujeito, configura a noção somente espacial: é abstrato; vazio ainda que edificado. Não obstante, à medida que o sujeito relaciona-se com esse objeto, apreende e toma afeição por sua forma, este passa a se tornar um lugar: dotado de significado, afeição e intimidade (TUAN, 1983). Desse modo, além de ocupar uma área no meio urbano, esse lugar passa também a ocupar o imaginário humano.

Uma obra de arquitetura – e por extensão o meio urbano, composto por um conjunto arquitetônico – “incorpora e infunde estruturas tanto físicas quanto mentais” (PALLASMAA, 2011 p. 42)

Um edifício é uma estrutura com utilidade, matéria e construção, além de uma metáfora espaço-temporal imaginária para um mundo melhor. As obras de arquitetura existem, portanto, nos mundos físico e metafísico, da realidade e da ficção, da construção e da imagem, do uso e do desejo – tudo isso ao mesmo tempo (PALLASMAA, 2013, p. 93)

É através da experiência e da vivência que os espaços se tornam lugar e passam a ocupar o imaginário. Torna-se então necessário abordar a experiência com um significado aprofundado. Conforme Tuan (1983, p. 9) “Experiência é um termo que abrange as diferentes maneiras através das quais uma pessoa conhece e constrói a realidade”. Falar sobre experiência implica a menção de percepção temporal e apreensão espacial. É nela que, como indivíduos ou como coletividade, criamos o sentimento de aprendizado com o passar do tempo.

2.4.2 Percepção e vivência no meio urbano

O homem, quando habita um espaço arquitetônico não habita o objeto em si, ele se apropria do vazio espacial que ele, o objeto (ou conjunto) arquitetônico, conforma. A arquitetura delimita a espacialidade “a partir da constatação de que o limite de cada objeto seria, de modo estrito, também o limite do corpo de ar que o cerca” (AGUIAR, 2010, p. 22)

Aguiar (2010) trata da condição espacial estruturada a partir do corpo em movimento no espaço. Com base nessa premissa, no sentido oposto aos estudos sobre a matéria arquitetônica, “a pesquisa da espacialidade ocupa-se das características e propriedades do vazio, o espaço deixado livre entre objetos, a forma desse vazio, seu arranjo tanto na escala do interior dos edifícios quanto na escala dos interiores urbanos” (AGUIAR, 2010, p. 18).

Sobre essa perspectiva, é relevante para este estudo o papel do indivíduo na estrutura espacial urbana, sob a perspectiva antropocêntrica, como observador ativo dessa experimentação espacial.

A arquitetura é formada pela antropometria - tendo o corpo humano como medida para todas as coisas. Desse modo, é possível afirmar que a estruturação espacial, que permite a experimentação urbana, se fundamenta na postura do corpo humano e sua forma de interação com o espaço: os sentidos.

A arquitetura não é produzida simplesmente pela adição de planos e seções e alçados. É algo diferente e algo mais. É impossível explicar precisamente o que é – seus limites não estão, em absoluto, bem definidos. De um modo geral, a arte não deve ser explicada; deve ser entendida. (RASMUSSEN, 2015, p. 7-8)

O arquiteto finlandês Juhani Pallasmaa (2011-13) faz uma análise sobre o que seria uma “arquitetura corporificada”, introduzindo o espaço arquitetônico que permite ao observador uma experiência multissensorial¹⁸. É através da arquitetura – e aqui incluímos também a arquitetura do espaço público e das cidades – que nos relacionamos com o espaço, com o tempo e com o outro. Ao vivenciar plenamente os espaços citadinos, somos inseridos em um modo imersivo, onde todos os sentidos – tato, paladar, olfato, audição e visão – trabalham simultaneamente e de maneira integrada, para criar as impressões espaciais necessárias à utilização do meio.

A arquitetura multissensorial, conforme Pallasmaa (2011, p. 11) deve ser “uma arquitetura ‘que intensifique a vida’ que provoque todos os sentidos simultaneamente e possa fundir nossa imagem de indivíduos com nossa experiência do mundo.”

Essa polifonia dos sentidos pode ser facilmente identificada em ambientes naturais: uma floresta agrada a visão tanto quanto o olfato, o tato e a audição e por conta disso torna-se uma experiência tão imersiva. A arquitetura vista como uma extensão da natureza na esfera antrópica deve então, de modo semelhante, se mostrar multissensorial para gerar uma experiência completa e enriquecedora para as pessoas.

¹⁸ Juhani Pallasmaa critica o uso abusivo da imagem, reflexo da valorização extrema da visão – em detrimento dos outros sentidos – cada vez mais presente no século XXI. A imagem multissensorial carrega valor no uso conjunto de todos os sentidos, para a interação com o meio.

Cada rua ou segmento de rua de uma cidade pode ser definido por alguma característica em particular, seja pelo aroma próprio de algum estabelecimento comercial (padaria ou perfumaria) ou por algum som característico (o som dos ambulantes tocando algum instrumento musical, o som das conversas exaltadas em um bar ou dos cânticos nos arredores de uma igreja).

É nessa relação que ocorre a apropriação não somente espacial, mas também mental dos espaços urbanos.

No caso das cidades litorâneas, espera-se avaliar (com a aplicação método do diário de campo¹⁹) de que forma a borda d'água e a região no entorno do mercado público assume características multissensoriais geradoras de identidade e reconhecimento para as pessoas.

Embora não seja uma tarefa fácil sintetizar em palavras, há algo nas cidades litorâneas que as diferencia das demais. A diferença pode ser sentida no ar: brisa oceânica é fresca, úmida e carrega em si um aroma peculiar. O aroma pode ser um dos fatores que agrega identidade ao local. Além do olfato, o som da água também carrega significado para o ser humano. O som da água transmite calma, serenidade, e pode também transmitir a sensação de força e de vigor, ao passo que a visão do mar, estendendo-se ao observador por centenas de metros sem interrupção, se destaca pelo contraste que cria com o cenário urbano, onde a vista é geralmente obstruída, a poucos metros do observador, por algum elemento, construção, etc. A própria morfologia urbana possui singularidades relacionadas ao seu desenho em paralelo ao desenho da orla.

As **figuras 16 e 17**, à exemplo, foram tiradas a partir do mesmo ponto na orla de Santo Antonio dos Anjos, em Laguna. Ao olhar para a

¹⁹ Admitimos que há um problema criado ao descrever um ambiente, espaço ou cenário cotidiano, como no caso do diário de campo. A forma textual fragmenta e separa em partes subsequentes de texto as informações apreendidas de maneira conjunta e instantânea no ambiente: a cor, a sensação térmica, as condições climáticas, o cheiro, os sons (estes que podem ser distintos entre sons ambientes, sons focais, sons de pessoas, de pássaros e automóveis) as pessoas, o movimento, a plasticidade e materialidade, etc. Essa descrição gera consequentemente uma fragmentação da imagem multissensorial, ainda que a formação dessa imagem seja para o observador praticamente instantânea. A imagem é sentida simultaneamente nos campos formados pelos sentidos, formando uma imagem total, unificada, contraposta pela imagem fragmentada da descrição. Conforme Rasmussen (2015, p.30) “Nem mesmo a descrição mais precisa, enumerando todas as características visíveis, chegará a dar uma vaga ideia do que sentimos a ser a essência da própria coisa.”

cidade, uma infinidade de cores, texturas, revestimentos, fios - todos duplicados no reflexo da água, à apenas algumas dezenas de metros de distância. Voltando-se para a lagoa, a paleta de cores é reduzida para variações do azul e do verde, uma uniformidade cromática que se estende à vista por alguns quilômetros.

Figura 16 - Laguna, Vista da orla para a cidade



Esse contraste, do ambiente natural, volátil, espontâneo e imprevisível, em contato direto com a cidade, ordenada, estável, permite às pessoas ter ciência sobre pertencer a um mundo que se estende para além do alcance da visão, sem implicar no distanciamento da realidade cotidiana. Permite ao observador que habite simultaneamente tempos distintos: o tempo acelerado, finito, humano e urbano, e no outro oposto, o tempo infinito, tranquilo, perene, representado pela água.

Figura 17 - Laguna, vista da cidade em relação à lagoa de Santo Antonio



2.5 URBANIDADE(S)

[...] a urbanidade pode se dar em qualquer lugar onde convirjam pessoas e edifícios (IBELINGS, Hans. Urbanidad, In SOLÁ-MORALES, Manuel, De Cosas Urbanas, 2008, p. 13 tradução nossa)²⁰

Podemos considerar a urbanidade como uma propriedade do espaço urbano. Substancial tanto quanto abstrata e, logo, de difícil apreensão. Muitos autores têm explorado o conceito de urbanidade como objeto de pesquisa e, como resultado, não tem sido revelada uma urbanidade completa, sólida, palpável; outrossim, são apresentadas abordagens disciplinares (algumas vezes conflitantes) sobre urbanidades complexas e de difícil compreensão.

Nesta seção, apresentamos alguns dos conceitos sobre urbanidade, baseados nos diferentes autores que abordaram essa questão

²⁰ “[...] la urbanidade puede darse en cualquier lugar en el que converjan personas y edificios” (IBELINGS, Hans. Urbanidad, In SOLÁ-MORALES, Manuel, De Cosas Urbanas, 2008, p. 13 texto original)

ao longo das últimas décadas. (JACOBS, 1961; LYNCH, 1960; KRAFTA, AGUIAR, NETTO, HOLANDA, 2012; SOLÀ-MORALES, 2008).

A **figura 18** introduz um quadro síntese com (i) todos os autores explorados neste estudo e que abordam o tema de urbanidade, (ii) o conceito principal que cada autor apresenta e (iii) o método utilizado na respectiva abordagem.

Ao tratarmos urbanidade como um elemento inerente às cidades ou a partes dela, podemos admitir que não existe uma urbanidade única, universal. É na junção dos infinitos elementos que compõem o tecido urbano que encontramos os possíveis traços da urbanidade. Logo, entendemos que diferentes cidades, bairros e até mesmo ruas podem apresentar urbanidades características e singulares, de acordo com suas propriedades morfológicas.

Mas para compreender a relevância dos estudos sobre o tema, torna-se necessário assimilar um fator chave: de que as cidades, em suas infinitas formas, compostas pela sobreposição de cores, ruas texturas, pavimentações, escadas, guarda-corpos, rampas, etc, possuem uma notável força para afetar nosso modo de vida.

Em essência, o design e a arquitetura nos falam sobre o tipo de vida que deveria desenvolver-se mais adequadamente dentro e ao redor deles. Eles nos falam de certos estados de espírito que buscam incentivar e sustentar. Enquanto nos mantêm aquecidos e nos ajudam mecanicamente, eles nos convidam a sermos tipos específicos de pessoas. Elas falam de visões de felicidade (BOTTON, 2006, p. 72)

O meio urbano pode ser entendido como um canal mediador dos nossos atos, haja vista que a morfologia urbana - a forma das cidades, das ruas, praças e edifícios - influencia diretamente nosso modo de experimentação do mundo. Diferentes urbanidades geram diferentes experiências de vida.

Na **figura 19** apresentamos a malha urbana de seis cidades distintas, onde é possível, em exercício, imaginar como as vivências em cada uma dessas cidades se desenvolve de modo ímpar - por conta das propriedades singulares da morfologia urbana.

Figura 18 - Quadro síntese com os conceitos e autores relacionados à urbanidade

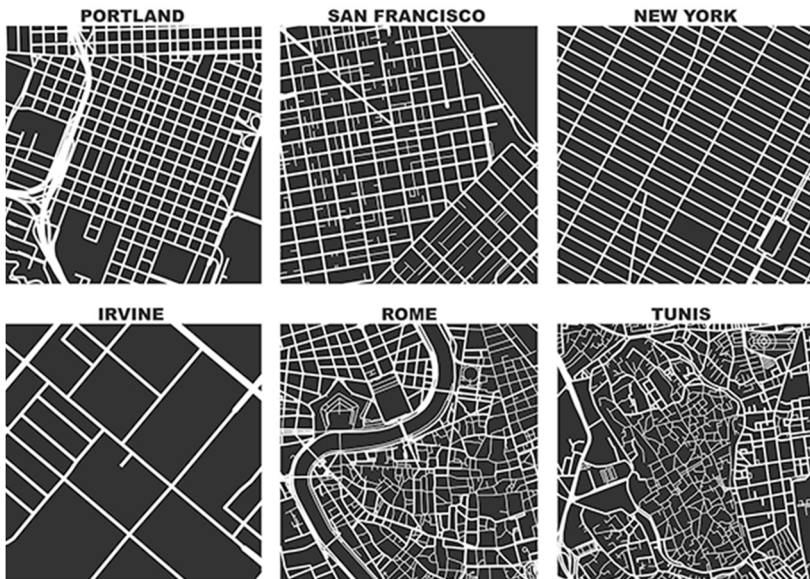
autor	conceito	método
Jane Jacobs (1961)	Defende a preservação das comunidades urbanas e dos olhos da rua. Conceito chave de diversidade urbana ; atingida quando as cidades apresentam quatro características chave: uso do solo variado, quadras curtas, edifícios com idades variadas e alta densidade.	Observações assistemáticas
Kevin Lynch (1960)	Conceito de legibilidade urbana ; cidades compostas por elementos-chave, que permitem que o meio urbano seja legível para o indivíduo.	Observações sistemáticas, mapas mentais.
Jan Gehl (2002,13,14)	Conceito de humanização dos espaços urbanos . Importância do conjunto edificado para a manutenção da vitalidade urbana. A escala e a velocidade do pedestre.	Observações sistemáticas, diário de campo.
Lucas Figueiredo (2012)	Dicotomia dos conceito de urbanidade e desurbanidade , entendida sobre os modos de contato entre atores humanos e não humanos.	ANT - Teoria ator-rede
Romulo Krafta (2012)	Conceito de urbanidade da forma . A urbanidade encontra-se no conjunto edificado, presente na forma como novos objetos se inserem em meio à pré-existências. A urbanidade presente na capacidade de mudança.	Sintaxe Espacial
Douglas Aguiar (2012)	Conceito de urbanidade presente no modo no qual as cidades acolhem as pessoas . Espaços acolhedores seriam espaços dotados de urbanidade.	Sintaxe Espacial
Vinícius M. Netto (2012-13)	Conceito de urbanidade presente no modo no qual as cidades acolhem as pessoas . Espaços acolhedores seriam espaços dotados de urbanidade.	Abordagem reflexiva, utilização de conceitos da filosofia
Manuel de Solà-Morales (2008)	Conceito de urbanidade material , encontrada nos elementos que compõem a epiderme urbana: la piel de la ciudad.	Os cortes urbanos

A escala, a dimensão das quadras e seu formato de quadrícula encontrados em Nova York e São Francisco, por exemplo (ainda que neste último, soma-se a questão da topografia para criar vivências urbanas singulares), são habitados e vivenciados de forma diferente do que as cidades de Roma e da Tunísia, aqui definidas pelo traçado irregular, aparentemente caótico e desordenado. Um simples percurso de alguns metros, em cada uma dessas cidades, fornece experiências singulares; pelos desdobramentos das perspectivas ao longo do caminhar, pela velocidade em que apreendemos a estrutura da cidade, e pela complexidade e escala das formas.

Figueiredo (2012, p.16) afirma que:

[...] a cidade é, assim como a linguagem, um meio de reprodução de estruturas sociais que, incorporadas ao ambiente construído, facilitam ou restringem as práticas, ações e estratégias dos atores ao longo do tempo.

Figura 19 - Diferentes malhas urbanas geram diferentes experiências e urbanidades.



Fonte: <http://mentalfloss.com/article/92200/what-square-mile-citys-grid-looks-around-world>

A partir da percepção da arquitetura e do urbanismo enquanto influentes sobre estruturas físicas e mentais – estas que condicionam o imaginário - podemos então assimilar os espaços urbanos como “metáforas vividas que organizam e orientam uma miríade de atividades da vida cotidiana, direcionam nossos pensamentos e emoções e permitem que saibamos quem somos” (PALLASMAA, 2013, p. 86-7).

2.5.1 Origem dos conceitos e preocupações com a qualidade da cidade

Na década de 1960, contemporânea de Jane Jacobs e Kevin Lynch, grandes quantidades de automóveis passaram a ocupar as ruas das cidades, apreendendo porções consideráveis do espaço e alterando drasticamente as dinâmicas espaciais urbanas. Foi nesse cenário de mudança da utilização dos espaços citadinos que se tornou necessário questionar o modelo de cidade que estava sendo produzido e suas possíveis consequências nas esferas habitacional, política, social, etc.

Diante dessa premissa, logo após as críticas traçadas por Jane Jacobs no seu livro *Morte e Vida de Grandes Cidades*, passaram a circular mudanças no planejamento urbano relacionadas ao uso e ocupação do solo, ao trânsito e mobilidade urbana, à importância das ruas, das comunidades urbanas e do papel das pessoas nas cidades.

A linha de estudos sobre esse tema pode ser iniciada com Jacobs (1961) que aborda uma forma de urbanidade sob o conceito de “diversidade urbana”. Segundo Jacobs (1961), para atingir a diversidade urbana seria necessário que as cidades apresentassem algumas condições específicas: (i) uso do solo variado (ii) quadras curtas (iii) edifícios com idades variadas (iv) alta densidade de pessoas. Esses fatores, ao coexistirem na malha urbana, permitem que uma grande quantidade de pessoas - de diferentes idades e classes sociais - coabitem ruas em todos os horários do dia, garantindo assim a condição de diversidade.

Para Jacobs (1961) inicialmente, os centros das cidades cumprem com as quatro funções necessárias para a obtenção da *diversidade*. Porém, em um segundo momento, paralelo à expansão da mancha urbana, do aumento da densidade populacional, e da difusão do planejamento urbano rodoviário, os centros passam a servir quase exclusivamente ao trabalho - expulsando parte da população através dos processos de gentrificação. Essa especialização do centro (ou de áreas ou regiões da cidade) pode ser considerada uma característica de desurbanidade.

É a partir dessa problemática que forma-se a necessidade de considerar os efeitos do uso do solo sobre os aspectos de urbanidade. As condições geradas pela variedade de uso podem gerar influências na forma de utilização dos espaços urbanos, no tipo de usuário que usa os espaços, e também na paisagem urbana.

2.5.2 Urbanidade e paisagem urbana

Alguns dos aspectos relacionados à urbanidade podem ser identificados diretamente na imagem da cidade. Lynch (2010) em seus estudos sobre a paisagem urbana, refere-se à um conceito-chave: a *legibilidade* no meio urbano. De acordo com o autor, a legibilidade poderia ser encontrada no processo gradual e contínuo de crescimento e reformulação das cidades.

O conceito de legibilidade é embasado no modo de leitura da paisagem urbana, ou, nos termos usados por Lynch (1960): da imagem da cidade. O autor também afirma que a legibilidade urbana pode ser desconstruída através da implantação de um elemento de grande porte, com peso suficiente para desequilibrar o cenário urbano existente.²¹ (LYNCH, 1997).

A imagem da cidade é formada através de um processo bilateral e contínuo entre observador e ambiente, que organicamente criam as estruturas que facilitam a orientação das pessoas no meio urbano. Lynch (1997) usa como balizadores da imagem da cidade: (i) marcos, (ii) limites, (iii) pontos nodais e (iv) bairros, e é importante destacar que a imagem da cidade é formada individualmente, de acordo com as experiências, percursos e vivências de cada indivíduo. Logo, cada pessoa possui em si uma cidade própria, virtual, que em alguns aspectos se aproxima enquanto em outros se distancia da cidade real, vivida por todos.

Mas para Lynch (1997), conhecer o processo de criação e leitura da imagem da cidade não é importante somente pelos fatores relacionados à orientação e leitura do espaço urbano. Também deve ser considerado o “papel social” da paisagem urbana. Entrando em uma esfera subjetiva, instintivamente, ao fazer a leitura da imagem da cidade, recebemos também uma quantidade de ícones; formas e imagens carregadas de significado.

Um cenário físico vivo e integrado, capaz de produzir uma imagem bem definida, desempenha também um papel social. Pode fornecer a matéria-prima para os símbolos e as reminiscências coletivas da comunicação de grupo. Uma paisagem admirável é o esqueleto sobre o qual

²¹ Para este estudo, conforme será apresentado no Capítulo III, a implantação do aterro Baía Sul, em Florianópolis, possui essa propriedade de desequilibrar o meio urbano

muitas raças primitivas elegem seus mitos socialmente importantes. Durante a guerra, as recordações comuns da “cidade natal” eram quase sempre o primeiro e mais fácil ponto de contato entre os soldados solitários. (LYNCH, 1997, p. 5)

Jacobs (1961) e Lynch (1997) respectivamente, apesar de não utilizar o termo urbanidade, realizaram ensaios sobre a diversidade e a paisagem urbana que ainda nos dias atuais, refletem as pesquisas e estudos sobre o espaço urbano.

2.5.3 Abordagens contemporâneas

Com uma abordagem mais recente, Netto (2013) busca uma aproximação de traços da urbanidade a partir de uma base filosófica, apresentando: (i) a urbanidade como forma de experimentação e diferenciação das experiências urbanas; (ii) a urbanidade como experiência social e modo de reconhecimento da diferença; (iii) a urbanidade como uma “*experiência de transcendência das diferenças sociais*”²² (NETTO, 2013, p. 118).

Krafta (2012), assim como Netto (2012-13), relaciona urbanidade à forma urbana e aos efeitos da relação entre espacialidades distintas em diferentes tempos urbanos. Podemos, a partir disso, compreender a cidade, ou a grande maioria delas, como resultado da composição de objetos ‘produzidos em diferentes tempos por diferentes indivíduos’, ou seja, novos objetos ou componentes urbanos sendo constantemente inseridos em meio a pré-existências.

De acordo com Krafta (2012), a urbanidade da forma pode ser encontrada no modo como novos objetos se inserem nas pré-existências urbanas. Encontro que ocorre de três maneiras distintas: [i] inserção de objetos visando a homogeneidade da forma; [ii] a inserção de objetos formando uma ‘diversidade de domínios locais homogêneos’; [iii] uma inserção constante de objetos que modifica a concepção do conjunto pré-existente, apresentando um novo aglomerado com um significado diferente. Nesse caso, o objeto novo, por si só, possui uma definição, um

²² Este último pode ser encontrado sobre três dimensões da urbanidade: a dimensão fenomenológica, a dimensão comunicativa e a dimensão ontológica; e (iv) urbanidade como sobreposição das diferenças sociais e propulsora do encontro.

conceito que é modificado em virtude de suas interações com a forma urbana circundante.

2.5.4 Urbanidade e materialidade

O conceito de urbanidade explorado por Aguiar (2012) distancia-se do apresentado por Krafta (2012), baseando-se na urbanidade como o modo de as cidades acolherem as pessoas. Urbanidade como uma característica boa, generosa, virtuosa da urbe.

A urbanidade é composta, portanto, por algo que vem da cidade, da rua, do edifício e que é apropriado, em maior ou menor grau, pelo corpo, individual e coletivo. A urbanidade, assim entendida, estaria precisamente nesse *modo de apropriação* da situação pelas pessoas, seja na escala do edifício, seja na escala da cidade. (AGUIAR, 2012, p. 63)

Figueiredo (2012) sugere a existência de uma dicotomia entre espaços urbanos e desurbanos, relacionados à forma de apreensão do espaço pelo uso do automóvel. Originalmente, as cidades foram feitas para as pessoas (hoje pedestres) e não para os veículos. Dessa forma, com a presença do automóvel torna-se necessário criar espaços adaptados para os mesmos e que permitam a coexistência entre estes e as pessoas. Essas adaptações materializadas sob a forma de vias expressas, passarelas e viadutos, dentre outros elementos, criam sólidas barreiras urbanas; espaços hostis que aumentam as distâncias para os pedestres e ciclistas e configuram, em essência, espaços desurbanos. (figura 20)

O conceito apresentado por Figueiredo pode ser colocado em paralelo com o que afirma Aguiar (2012) tratando a urbanidade como característica material, ligada à propriedades dos elementos que compõem o meio urbano e que afeta diretamente e indiretamente o comportamento das pessoas e a forma de apropriação do espaço público.

Este conceito se aproxima do que afirma Solà-Morales (2008) ao apresentar uma “urbanidade material”, que surge *na cidade e a partir dela*. Como o autor menciona: “Me interessa a urbanidade do material, a urbanidade de tato e visão, de sensações e propostas” (SOLA-

MORALES, 2008, p. 23 tradução nossa)²³ Para o autor, a arquitetura e o urbanismo devem ser vistos como extensões de si mesmos e não como disciplinas independentes. Essa relação entre arquitetura e urbanismo converge na *‘piel de la ciudad’* (a pele da cidade) que compõe seu objeto de estudo.

Figura 20 - O mercado público de Florianópolis visto através das seis pistas de rolamento e do canteiro central da Av. Paulo Fontes. (2014)



Solá-Morales considera essa *epiderme urbana*²⁴ como plano de trabalho para se encontrar a urbanidade material. Essa visão explora a epiderme como variante ativa nas dinâmicas urbanas e desse modo sua compreensão se torna essencial para o entendimento da urbanidade e também para a concepção de projetos urbanos. “[...] o caráter urbano reside naqueles espaços artificiais e públicos, que resultam

²³ “Me interesa la urbanidad de lo material, la urbanidad de tacto y de visión, de sensaciones y de sugerencias.” (SOLÀ-MORALES, 2008, p. 23 texto original)

²⁴ A pele das cidades também é estudada por Jaime Lerner, que em seu livro *‘Acupuntura Urbana’*, apresenta formas de projetos urbanos pontuais que potencializam suas áreas adjacentes.

especialmente propícios para as práticas sociais e coletivas.” (SOLÀ-MORALES, 2008, p. 146 tradução nossa)²⁵

Essa ideia de urbanidade palpável, que pode ser sentida a partir do tato e da visão, compõe um cenário no qual o planejamento urbano tem como base a interpretação do indivíduo, da pessoa(s) e sua experiência(s), individuais e coletivas, com o meio urbano.

Solà-Morales (2008), considera interessante o equilíbrio da interação entre edifício e cidade (espaço público, coletivo e privado) que é transmitida na cidade que todos podem ver e sentir, a cidade de todos e de cada um. Ao falar da qualidade das coisas urbanas - da urbanidade - Solà-Morales trata de uma urbanidade material, sólida, palpável.

A urbanidade resulta da articulação de coisas urbanas, que não depende das funções ou da atividade, e sim de matéria de muros e esquinas, em desníveis e fachadas, em calçadas, janelas, portões e vitrines, em rampas e semáforos, em alinhamentos e recuos, em gabaritos e saliências, em silhuetas e anúncios, plataformas e vazios, fossos e clareiras. Não como detalhes de *townscape*, mas sim como matéria continua do espaço construído. (SOLÀ-MORALES, 2008, p. 147, tradução nossa)²⁶

Essa urbanidade material se relaciona com o “valor de uso” dos lugares, dentro da própria aceitação do termo marxista sobre o uso da coletividade dos espaços públicos.²⁷

²⁵ “[...] el carácter urbano reside en aquellos espacios artificiales y públicos, que resultan especialmente propicios para las practicas sociales colectivas.” (SOLÀ-MORALES, 2008, p. 146 texto original)

²⁶ “La urbanidade resulta de la articulación de cosas urbanas, que no depende de las funciones o la actividad, sino de la materia de muros y esquinas, em desniveles y fachadas, em calzadas, aceras, ventanas, portales y vitrinas, em rampas y semáforos, em alineaciones y retranqueos, em gálibos y voladizos, em siluetas y anuncios, em plataformas y vacíos, huecos y descampados. No como detalles de *townscape*, sino como materia continua del espacio construído.” (SOLÀ-MORALES, 2008, p. 147 texto original)

²⁷ De acordo com a corrente marxista, o valor de uso está relacionado à utilização de um objeto e ao que este pode proporcionar às pessoas que o utilizam e vivenciam. Valor de troca, por outro lado, diz respeito ao valor comercial de um objeto, valor monetário, de compra e venda.

Capítulo III: ESTUDOS DE CASO

Este capítulo apresenta as cidades selecionadas para análise e os estudos desenvolvidos em cada uma delas.

Largo da Alfândega, Florianópolis, 2017.



3.1 AS CIDADES ANALISADAS

Este estudo tem como recorte a área central de três cidades catarinenses: Florianópolis, Laguna e São Francisco do Sul, e abaixo estão listados os motivos que condicionaram a escolha destas cidades como objeto de estudo.

Na correlação e coexistência das propriedades supracitadas foram definidas como recorte deste estudo as áreas centrais de Laguna, Florianópolis e São Francisco do Sul (**figura 22**).

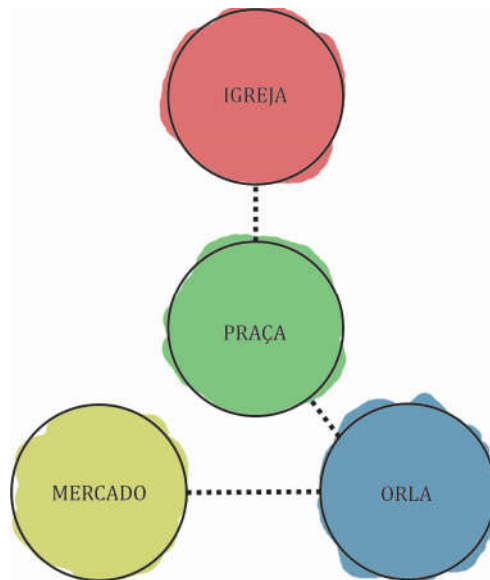
- 1) Por se tratar de assentamentos litorâneos, a situação geográfica das cidades é relevante no que compreende a relação dos espaços urbanos com a orla; é no contato entre cidade e mar que encontramos elementos característicos destes sítios e que podem conceder aspectos singulares para as áreas em recorte.
- 2) A forma de ocupação desses lugares - de origem luso-brasileira - garante padrões de ocupação do espaço relativo à formação das ruas e implantação das principais edificações - conforme o que foi apresentado na seção 2.2 deste trabalho (**figura 21**).
- 3) Consideramos também um balizador da pesquisa o lugar do mercado público na estrutura urbana das cidades e sua relação com o conjunto edificado e com a orla.

Tendo como base estes elementos balizadores, foram analisados os efeitos que urbanidades e espacialidades podem criar sobre padrões de uso e apropriação do espaço.

São Francisco do Sul, Florianópolis (então Desterro) e Laguna, respectivamente, são os povoados onde teve início a ocupação do território catarinense. Os vilarejos de colonização açoriana surgiram perante a necessidade de guarnecer o território português, bastante vulnerável na época. Desse modo, para garantir a soberania portuguesa sobre essas terras, tornou-se essencial a exploração da região, em termos econômicos, assim como a fixação de residência. (MAAR *et al*, 2011).

A partir dessa premissa, em 1642 foi construída uma capela em São Francisco do Sul, que futuramente passaria a condição de vila no ano de 1660. Nossa Senhora do Desterro foi fundada no ano de 1637 e posteriormente Laguna, em 1676. (MAAR *et al*, 2011).

Figura 21 - Estrutura do núcleo dos assentamentos com base no modelo morfológico luso-brasileiro.



Fonte: autor, 2016

Figura 22 - Mapa com a localização do Estado de Santa Catarina e as cidades de São Francisco do Sul, Florianópolis e Laguna.



Fonte: adaptado de maps.google.com

Figura 23 - As áreas centrais de Laguna, Florianópolis e São Francisco do Sul, Respectivamente.



Fonte: adaptado de maps.google.com

Quadro 01 Síntese das cidades abordadas neste estudo

	SÃO FRANCISCO DO SUL	FLORIANÓPOLIS	LAGUNA
			
FUNDAÇÃO	1600	1637	1676
POPULAÇÃO	49.658	477.798	44.982
ECONOMIA	O motor da economia municipal é o porto, maior de Santa Catarina e 5º maior do Brasil. Além disso, há também desenvolvimento de atividades turísticas e industriais.	Capital do estado de Santa Catarina, a economia de Florianópolis se baseia na tecnologia da informação, turismo e serviços.	A economia de Laguna baseia-se em atividades pesqueiras, com destaque para a produção de camarão e siri em lagoas. O turismo sazonal e o comércio também contribuem para a economia municipal.
Dados demográficos com base no IBGE, 2016			

3.1.1 Definição do recorte

O recorte de estudo foi delimitado com a criação de um raio de 300m a partir do mercado público (**figuras 24, 25 e 26**) compreendendo um trecho importante da orla marítima e outros elementos que são relevantes para essa pesquisa, como a praça e a Igreja.

No município de Laguna, a análise abrange os espaços entre a Igreja Matriz de Santo Antônio dos Anjos e o limite aquático imposto pela lagoa homônima. Nesse local foi iniciada a ocupação do município e até hoje mantém várias das características morfológicas e arquitetônicas originais da Vila de Santo Antônio dos Anjos de Laguna, criada em 1676.²⁸ Esta área possui espaços públicos de grande interesse urbanístico, como a praça Vidal Ramos - em frente à igreja - e uma série de edifícios com grande valor histórico e arquitetônico, dentre eles o Mercado Público. Essas características, aliadas à proximidade da Lagoa e do cais, remetem aos tempos onde esse era um ponto de grande

²⁸ O recorte analisado encontra-se dentro da área de tombamento do centro histórico de Laguna. Em 2015, o tombamento completou 30 anos; instituído em 1985, protegendo 600 edificações construídas em estilo modernista, luso-brasileiro, eclético, art-deco e neo colonial.

interesse para o município, principalmente pelo comércio que se desenvolvia na orla em função do mercado e pela atividade religiosa decorrente da Igreja Matriz. Na **figura 24**, podemos visualizar onde foram delimitados os dois cortes urbanos realizados em Laguna, o percurso realizado com o diário de campo, a relação do centro com a orla e a posição do mercado público.

Semelhante ao que ocorre em Laguna, a área de estudo nos municípios de Florianópolis e em São Francisco do Sul compreende os espaços centrais da cidade. Assim sendo, nestes assentamentos também encontramos edificações e espaços públicos de grande valor histórico, urbanístico e arquitetônico.

Em Florianópolis, o raio de 300 metros delimitado a partir do Mercado Público comporta a Igreja Matriz, a Praça XV de Novembro, o Largo da Alfândega e outras edificações de valor arquitetônico, histórico e cultural, como o Museu Cruz e Souza. A análise também comporta trechos de ruas que são importantes para as dinâmicas do centro, dentre elas, a Rua Felipe Schmitd e a Conselheiro Mafra. Na figura 25, apresentamos o a área analisada na cidade de Florianópolis. Podemos também notar a localização dos dois cortes urbanos realizados na área, o percurso traçado com o diário de campo, e a posição do mercado público, da praça e da igreja. Podemos observar que, diferente do que ocorre em Laguna e São Francisco do Sul o recorte em Florianópolis não incorpora a orla. Esse fato é decorrente da implantação do aterro baía sul, criado na década de 1970, que delimitou novos espaços para o bairro centro e criou um afastamento entre o mercado público e as edificações do centro, e a borda d'água.

A análise realizada em São Francisco do Sul - seguindo os mesmos parâmetros implantados nas outras cidades - compreende os espaços do mercado público, da Igreja e da Praça Getúlio Vargas, delimitados à oeste pela orla Baía da Babitonga. Ao lado do mercado público encontra-se a marina, onde são atracados os barcos de pescadores e de passeio (responsáveis pelos translados turísticos). Esse contexto pode ser visualizado na figura 26, onde podemos também observar a relações entre estes espaços paralelamente à indicação dos cortes urbanos e do percurso traçado com o diário de campo.

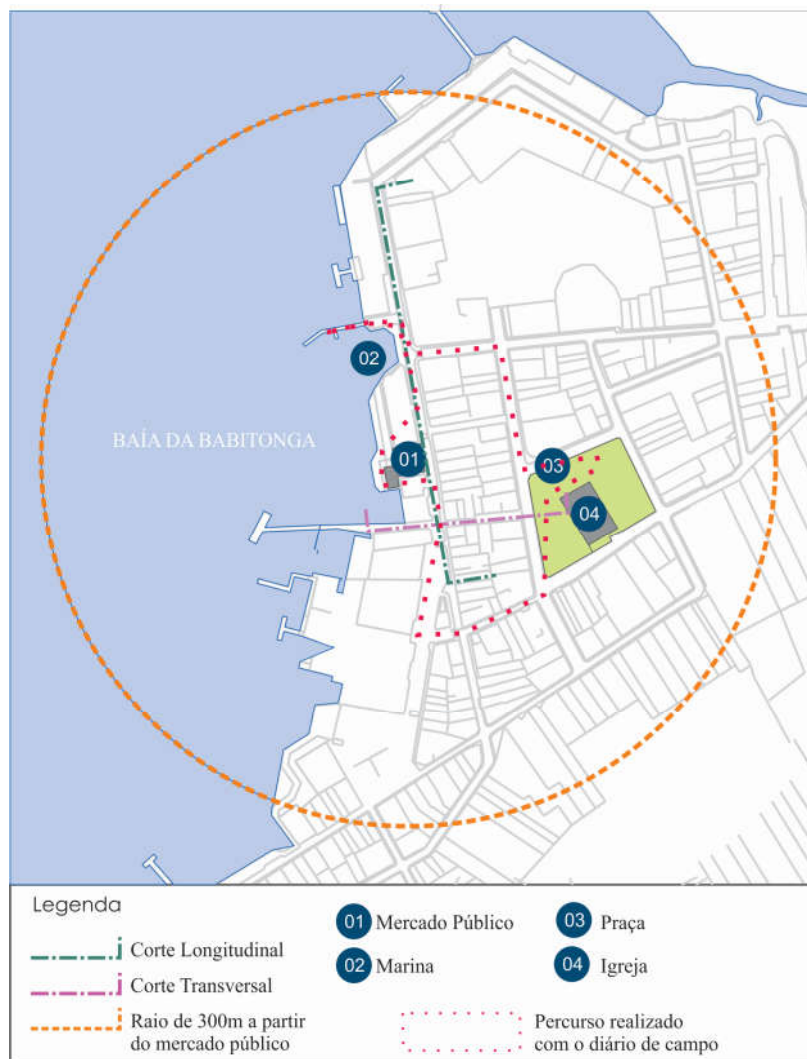
Figura 24 - Localização da área de análise no município de Laguna.



Figura 25 - Localização da área de análise no município de Florianópolis.



Figura 26 - Localização da área de análise no município de São Francisco do Sul



3.2 OS TEMPOS URBANOS E O MERCADO DE LAGUNA

Esta seção apresenta as análises sobre o mercado público, a orla e a urbanidade material identificada nas edificações do entorno com a

utilização dos cortes urbanos (SOLÀ-MORALES, 2008). As análises seguem a seguinte hierarquia: (i) análise historiográfica e iconográfica do mercado público; (ii) análise da urbanidade sobre os cortes urbanos; (iii) análise etnográfica com a aplicação dos diários de campo.

O recorte temporal aplicado na análise historiográfica do mercado público compreende o período entre 1800 até os dias atuais. Embora o interesse da pesquisa consista em mostrar as dinâmicas do mercado público e seu entorno atualmente, ao olhar para o passado podemos compreender a sucessão de eventos que resultaram na constituição destes lugares como hoje os vivenciamos. Segundo Rossi (1995, p. 37) “É o conhecimento do passado que constitui o termo de comparação e a referência para o futuro”.

3.2.1 Evolução do mercado público de Laguna

Podem ser distinguidas duas tipologias distintas nos mercados públicos brasileiros herdados da tradição portuguesa; (i) os mercados abertos, qualificados por possuírem vedação em grades de ferro sobre paredes de meia altura de alvenaria, e (ii) os mercados fechados, com sistema de vedação em esquadrias e vidro. Em função do clima e da temperatura, predomina na região sul do Brasil estes últimos – situação em que se enquadra o mercado de Laguna. (**figura 27**)

Figura 27 – O primeiro mercado público de Laguna



Fonte: arquivo histórico municipal de Laguna (S/D)

O mercado público de Laguna está localizado na Rua Gustavo Richard – por onde passava a Ferrovia Dona Theresa Cristina - ao lado do cais portuário. O mercado foi construído em um local de centralidade, de acordo com as propriedades comerciais da área. Devido

à sobreposição destes fatores, o local se tornou referência e ponto de encontro, demarcando a vitalidade urbana do seu entorno (IPHAN, 2010).

É interessante notar, no caso de Laguna e de modo semelhante ao que ocorre em Florianópolis, o mercado público se insere no local onde foi construído um aterro (**figura 28**). O aterro foi implementado buscando criar espaço para a construção da linha férrea, mas diferente de Florianópolis, onde o aterro, ainda que usado por alguns equipamentos urbanos, conforma um extenso vazio o centro e a borda d'água, em Laguna o aterro é ocupado. Além disso a área é composta por uma faixa estreita de terra que não interfere na relação entre a cidade e o mar como no caso da capital catarinense.

Figura 28 - Mapa com a indicação do aterro no centro de Laguna



Fonte: adaptado de maps.google.com

3.2.2 O Mercado Antigo

Dall'Alba (1979) destaca que no período anterior à 1880 o comércio local em Laguna era bastante desorganizado. Mesmo a cidade possuindo o intenso movimento do porto e do comércio marítimo, encontrava-se isolada das demais localidades do interior pela má conservação das estradas. O autor ressalta ainda que o mercado era uma das necessidades reivindicadas pela população Lagunense.

Muitas são as necessidades locais... Tudo está por fazer... a barra necessita ser melhorada; cemitério ser concluído; as ruas calçadas; **o mercado**, o

chafariz construídos... a população almeja possuir tão importantes melhoramentos (DALL'ALBA 1979, p.64) (grifo nosso).

Conforme levantamento realizado pelo IPHAN (2010), a construção do primeiro mercado público de Laguna é referente ao final do século XIX. Na figura 29, são apresentadas duas fotografias do primeiro mercado público de Laguna. À esquerda, o mercado em panorâmica que apresenta também o conjunto do centro histórico. À direita, destaque para o movimento intenso de pessoas e embarcações no entorno do mercado.

Figura 29 - O mercado antigo de Laguna



Fonte: Arquivo histórico municipal de Laguna (S/D)

Nota-se que neste período predominava o sentimento de prosperidade entre os lagunenses, que o sentiam após as novas possibilidades alcançadas com construção da Ferrovia Dona Theresa Cristina.

Pelos anos de 1880, com a entrada dos imigrantes e o início da exploração do carvão de pedra, Laguna parece deslanchar para o progresso. Seu porto torna a movimentar-se. A colônia Italiana de Azambuja e Urussanga, A Colônia Grão Pará, da Princesa Isabel, a colônia alemã de Braço do Norte, mais os tropeiros de Lajes fazem da Laguna o grande porto de abastecimento da praça do Rio de Janeiro. O baixo calado de sua barra, porém, fez com que o porto de embarque do minério de carvão fosse construído na enseada de Imbituba. Assim mesmo, até os idos de 1910, carne, banha, madeira, açúcar, farinha e aguardente movimentaram o pequeno porto. A estrada de ferro Teresa Cristina, se não lhe trazia

carvão, trazia-lhe a clientela de todo um rico interior, com seus produtos agrícolas (Laguna antes de 1880, documentário. p.171.)

A Praça do Comércio desta época compreendia a estreita faixa entre o cais e a linha férrea, onde comerciantes expunham seus produtos, estes que deviam ser removidos seguindo o apito, que anunciava a passagem da locomotiva. (IPHAN, 2010).

A edificação do mercado data do ano de 1897, seguindo estabelecido na Lei Municipal de 1894 que autorizava a sua construção. Obras que seriam finalizadas dois anos depois, com a inauguração do mercado público em janeiro de 1897. (IPHAN, 2010)

O mercado, o porto e a ferrovia constituíam a força motriz da economia Lagunense no início do século XIX. O porto conectava a cidade com a capital da província, e a ferrovia, com as cidades do interior. Nesse período, com a intensificação do movimento de pessoas e mercadorias decorrente do aquecimento da economia da época, o mercado passa a ser gradativamente mais utilizado, chegando ao ponto onde melhorias são realizadas para melhor atender a demanda local; dentre elas, a abertura das lojas para as extremidades da construção tornando desnecessário entrar no edifício para comprar mercadorias. (IBIDEM, 2010)

Em 1919, a exploração do carvão proveniente de Criciúma determina outro marco para a economia local. Laguna celebra a prosperidade, até que, 20 anos depois, no dia 20 de agosto de 1939, passados 42 anos de sua inauguração, o Mercado Público de Laguna é incendiado.²⁹

3.2.3 O Mercado Atual

Após o incêndio que consumiu o Antigo Mercado Público de Laguna, os comerciantes passam 20 anos tendo que expor seus produtos sem nenhum abrigo, sob as condições das intempéries. As obras de construção do novo mercado se iniciam em 1957 – 27 anos após a destruição do antigo mercado – sendo inaugurado em 19 de janeiro de 1958. O novo edifício em estilo Art Decó fora construído em dois pavimentos; no primeiro localizadas as instalações comerciais, e no

²⁹ Na época, o incêndio é categorizado como “criminoso” pelo secretário de Justiça do Estado. (PREFEITURA DE LAGUNA, 2015)

segundo a sede da municipalidade Lagunense. (IPHAN, 2010) (**figura 30**)

O novo mercado representava um marco de desenvolvimento e prosperidade para os cidadãos da época, passando novamente a influenciar a vida cidadina de Laguna, novamente se tornando referência e ponto de encontro para as pessoas. Entrevistas realizadas pelo Iphan (2010) destacam que o fluxo intenso de mercadorias e pessoas neste período do mercado público de Laguna consegue ser superior ao movimento dos dias atuais.

A concentração de atividades na Orla da Lagoa era intensa, pedestres, animais de carga, trem, navios e, em especial no início de cada ano a Festa de Nossa Senhora dos Navegantes atraía pessoas de diversos lugares, bem como embarcações que participavam da procissão. Esta terminava sempre no porto, ao lado do Mercado Público (IPHAN, 2010)

Figura 30 - Novo Mercado Público de Laguna, antes da atual reforma. (2014)



Fonte: <http://www.verdevaleam.com.br/conteudo/leitura/4727/3/Revitalizacao-do-Mercado-Publico-de-Laguna-omeca-nos-proximos-dias/2>

A importância da manutenção das relações interdependentes entre vários aspectos de uma economia pode ser lembrada no caso de Laguna. A queda de um dos pilares econômicos – a ferrovia – acarretou no declínio dos outros dois, com a redução do comércio no mercado e no porto. Os trens de carga ficaram em circulação em Laguna até 1965, e os de passageiros até 1970, fato decorrido em função da construção da BR 101 na década de 1970, levando os transportes ferroviário e marítimo ao declínio. (IPHAN, 2010)

A degradação decorrente da falta de cuidados com o mercado público e da construção de aditivos à edificação original - sem o devido planejamento arquitetônico - fez com que patologias sérias se assomassem na edificação do mercado de Laguna.

Em virtude deste cenário, hoje o mercado está passando por um processo de requalificação. A adequação foi avaliada em R\$ 3.779.742,16, valor investido pelo BNDES e pelo IPHAN, através da Lei Rouanet.³⁰ O projeto de requalificação foi desenvolvido pela empresa lagunesense “Arte Real Arquitetura e Restauro”, que ganhou a licitação realizada em 2009. Em agosto de 2015, estimava-se que na parte interna, 70% da revitalização e restauração haviam sido concluídas, e o termino das obras fora estabelecido para o segundo semestre de 2016. (PREFEITURA DE LAGUNA, NOTÍCIA DO DIA 27/08/2015)

Não obstante, por conta de irregularidades administrativas na prefeitura municipal ou na Fundação Lagunesense de Cultura, as obras do mercado encontram-se paralisadas neste momento, sem previsão para serem retomadas.

O mercado público de Laguna é tido como marco representativo da cultura cidadina e das oscilações do desenvolvimento econômico municipal. Como visto, muitas vezes alvo do sentimento de prosperidade nostálgica dos tempos áureos de Laguna, remanescente arquitetônico e que permanece na memória dos cidadãos Lagunesenses.³¹ Conforme o IPHAN (2010), o mercado público que “*Com o passar dos anos vai perdendo suas ‘funções e sua necessidade’ para a localidade,*

³⁰ A Lei Federal de Incentivo à Cultura é a lei que institui políticas públicas para a cultura nacional, como o PRONAC - Programa Nacional de Apoio à Cultura.

³¹ Entrevistas realizadas pelo IPHAN como parte integrante do Levantamento Histórico do Mercado Público de Laguna mostraram a presença do mercado na memória das pessoas e sua importância no desenvolvimento de Laguna durante o século XX.

mas ainda é um prédio representativo no imaginário social” (IPHAN, 2010, p. 43) que remete à história da cidade e compõe o imaginário coletivo local, dotado de “*valor de uso e valor museal*” (CHOAY 2001 *apud* IPHAN, 2010).

3.2.4 Corte Longitudinal de Laguna

O Corte Longitudinal (conforme apresentado nas figuras 31 à 38) representa a seção longitudinal da Av. Eng. Colombo Salles e o conjunto de edificações voltadas para a orla, que conformam a fachada marítima na área onde foi iniciada a ocupação do território lagunense.

No corte longitudinal, através da análise da arquitetura (figura 35) podemos observar que o **estilo arquitetônico** das construções varia do Eclétismo ao Art-Decô (mesmo estilo do atual mercado público). O Art Decô é um estilo mais recente e cuja presença se torna mais frequente à medida que se afasta do núcleo inicial de Laguna, próximo à rua Conselheiro Jerônimo Coelho. Na seção analisada, a maior parte das edificações mantém características originais da ocupação, mantidas pelo Tombamento do centro histórico de Laguna. Ainda assim, a percepção do conjunto é condicionada também pela grande quantidade de veículos nas ruas - em movimento tanto quanto estacionados.

A cor é um dos elementos marcantes dos centros históricos portugueses. Através da **análise da cor** (figura 31) podemos observar que cada edificação é definida por uma cor diferente, onde podem ser detectados tons pastéis e até cores mais vivas, como o azul, o verde e o vermelho. Essa policromia está também presente na fachada marítima de São Francisco do Sul e, pode ser tomada como um dos fatores que condiciona a sensação de vivacidade, esmero e delicadeza ao conjunto edificado. Aguiar (2011, p. 9), afirma que “a cor íntegra é o elemento fulcral dos que caracterizam, humanizando, o espaço urbano e arquitetônico, tornando-o reconhecível e identificável.” A cor é notada no primeiro contato visual do observador com o centro histórico, e lembrete da diversidade, do desenvolvimento e sentimento de prosperidade referente à esse ambiente.

Com esse corte, podemos notar o nível de elementos decorativos nas fachadas - principalmente nas construções em estilo Eclético. Essa quantidade de detalhes e ornamentos é interessante, pois cria fachadas atrativas para as pessoas que caminham nas ruas. (GEHL, 2013)

A **análise da variedade (figura 32)** mostra as edificações com uso predominante misto e comercial. Esse conjunto edificado

compreende um importante centro de comércio para a cidade de Laguna e especialmente, para o bairro centro. O uso residencial e misto (habitação e comércio) também se faz presente, porém em menor intensidade. Em todo o conjunto analisado, apenas uma das edificações está atualmente inativa.

Em paralelo ao observado no diário de campo, essas propriedades do uso do solo fazem com que o movimento de pessoas nas ruas seja intenso durante dias úteis, porém, nos finais de semana e horários não comerciais o movimento diminui consideravelmente, mantido apenas pelas atividades que funcionam nestes horários, como a igreja, o supermercado Angeloni e a orla da lagoa. Esta última que, em especial, atrai pessoas em busca de um lugar para conversar, contemplar a água, caminhar, passear de bicicleta e até mesmo para pescar.

Na **análise da constitutividade** (figura 33) torna-se visível outra característica da cidade luso-brasileira: a grande quantidade de aberturas nas construções voltadas para a orla. Podemos notar que as edificações mais antigas - construídas em estilo eclético - e localizadas ao sul do mercado público (porção direita do corte) possuem grande quantidade de aberturas voltadas para a rua (portas tanto quanto janelas) que garantem condições de vitalidade urbana e permitem o estabelecimento do contato visual entre o interior e o exterior das edificações. Entretanto, essa situação não ocorre com a mesma intensidade ao norte do mercado (porção esquerda do corte), onde as edificações possuem quantidade menor de aberturas e portanto, menos integração com o espaço público. Esse fator pode ser notado, especificamente, na construção do supermercado Angeloni, onde predominam aberturas de serviço para a Av. Colombo Machado Salles.

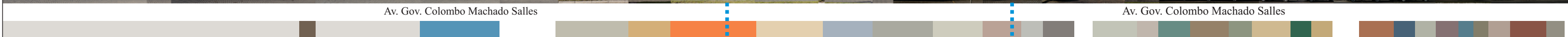
Sobre a **análise da relação entre as edificações** (figura 36) destaca-se o gabarito das edificações, que é mantido entre um a quatro pavimentos, onde predominam as relações de contiguidade entre as edificações. Essa situação é reflexo da homogeneidade de formas e gabaritos, com domínio das construções com dois pavimentos. As exceções são formadas pelo edifício do supermercado Angeloni (edificação térrea) e por outros quatro edifícios, com respectivamente 3, 4 e 6 pavimentos. Essa conservação dos gabaritos ocorre em decorrência da antiga ocupação da cidade e da manutenção dessas condições através do tombamento do centro histórico de Laguna, garantindo a legibilidade e verossimilitude do conjunto arquitetônico.

A **relação entre espaço público e edificado (figura 37)** ocorre de forma direta em praticamente todas as edificações. A ausência do recuo frontal é uma característica marcante da cidade luso-brasileira,

com os edifícios ocupando o limite frontal do lote. A exceção para esta situação é a galeria comercial, (em destaque no corte) onde o acesso às lojas ocorre de maneira indireta.

Laguna

Corte Urbano Longitudinal/ Fachada Marítima



5m 10m 20m
Escala gráfica

Análise da Cor (figura 30)



Residencial
Comercial
Institucional
Lazer
Ocioso

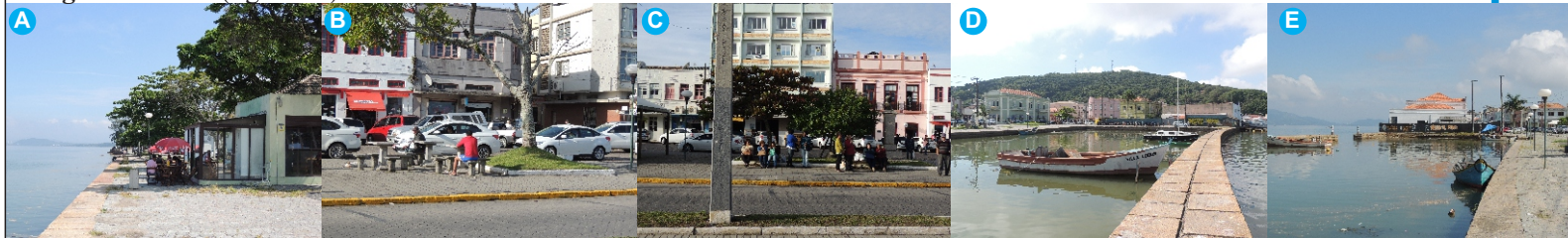
Análise da Variedade (figura 31)



Janelas Portas

Análise da Constitutividade (figura 32)

Imagens da área (figura 33)



Acima, as leituras realizadas através do corte longitudinal de Laguna.
Ao lado, imagens dos espaços adjacentes à fachada marítima, numeradas de acordo com sua posição em relação ao corte.
(A) Ao norte do mercado, pessoas sentadas nas mesas do 'Buteco do Cais', próximos à orla.
(B) Dois homens sentados no conjunto de mesas e bancos de concreto, dispostos no centro da Av. Gustavo Richard.

(C) Grupos de pessoas ocupam os bancos dispostos no centro da Av. Gustavo Richard.
(D) Na marina, dois barcos atracados. Ao fundo, aproximadamente 20 motos estacionadas. Algumas pessoas se dirigem à orla. Nota-se que o fluxo de veículos na Av. Gustavo Richard é intenso.
(E) O mercado público de Laguna em obras; pescadores nos barcos atracados na marina.

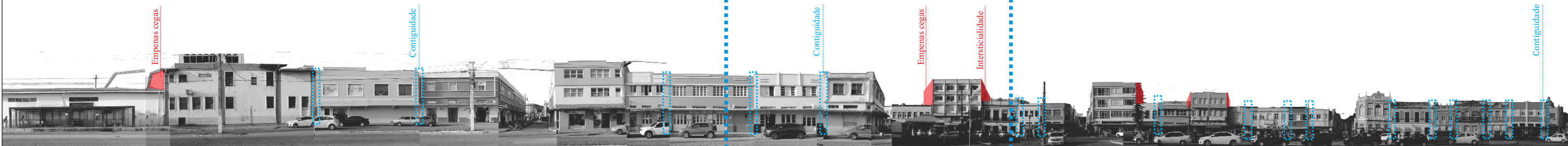
Laguna

Corte Urbano Longitudinal/ Fachada Marítima e Imagens Sequenciais



5m 10m 20m
Escala gráfica

■ outro ■ eclético ■ art decó **Análise da arquitetura**
(figura 34)



■ Intersticialidade □ Contiguidade **Relação entre edifícios**
(figura 35)



■ Direta ■ Indireta ■ Nula **Relação entre espaço público e edificado**
(figura 36)

Leituras sequenciais (figura 37)



Nas imagens ao lado são representadas as leituras fotográficas sequenciais, realizadas na orla de Laguna. A leitura inicia na Marina, ao sul do mercado e segue pela orla até a frente do supermercado Angeloni, formando uma leitura paralela ao corte longitudinal de Laguna. Através dessas imagens, podemos compreender melhor a relação entre espaço construído com o espaço público, e deste com a borda d'água.

3.2.5 Corte Transversal de Laguna

O Corte Transversal representa a seção da Rua Conselheiro Jerônimo Coelho, compreendendo as edificações localizadas entre a Orla (Av. Colombo Machado Salles) e a Rua Duque de Caxias - situada entre a Praça Vidal Ramos e a Igreja de Santo Antônio dos Anjos. Na extrema do corte, aos fundos, podemos visualizar o mercado público de Laguna. (figuras 39 à 46)

Assim como na seção longitudinal, na análise da arquitetura podemos identificar no conjunto edificado a predominância do estilo Eclético com algumas edificações Art Decó, e outras construções mais recentes que não correspondem à estes períodos históricos; dentre estes, uma residência e o edifício da Rádio Difusora. Ainda assim são mantidas as propriedades da variação cromática (**análise da cor, figura 39**), que em paralelo à ornamentação das fachadas ecléticas, é responsável por garantir vivacidade ao conjunto.

Com a **análise da variedade (figura 40)** pode-se constatar a predominância de usos comerciais, de prestação de serviços e institucionais. Em toda a extensão do corte há somente uma edificação com uso residencial, o que constitui semelhança à análise do corte longitudinal.

Sobre a **análise da constitutividade (figura 41)**, podemos observar que no trecho analisado é mantida a valorização e predominância das aberturas - portas e janelas - voltadas para a rua. Não são encontradas edificações com fachadas cegas. Concomitantemente, podemos observar que as construções com recuo de ajardinamento possuem a frente do terreno isolada com um fechamento em gradil metálico. Esse tipo de elemento colabora para o aumento da distância topológica entre o interior da edificação e o espaço público, além de descaracterizar o conjunto arquitetônico.

A **análise da relação entre as edificações (figura 44)**, apresenta gabaritos que variam entre construções térreas e outras com até três pavimentos. Todavia, em contraste com a situação apresentada no corte longitudinal, a predominância de heterogeneidade de forma e volume das edificações é responsável por criar maior descontinuidade na relação entre as edificações - resultando em maior quantidade de empenas cegas e vazios entre os edifícios. Como consequência, estes elementos interferem na percepção de continuidade e integração do conjunto.

Enquanto algumas construções ocupam totalmente a frente e as laterais do lote - de modo semelhante ao apresentado no corte

longitudinal – aqui, algumas construções possuem recuos de lateral e de fundos, criando maior descontinuidade na relação entre as edificações, como também visto na **análise da relação entre espaço público e edificado. (figura 45)**

Na porção direita do corte, a Praça Vidal Ramos compõe um elemento de vazio que se opõe à densidade do conjunto, vista anteriormente. A densidade das construções na cidade luso-brasileira, notada no caso de Laguna, é equilibrada pela presença da praça.

Laguna

Corte Urbano Transversal/ Orla - Igreja



Rua Conselheiro Jerônimo Coelho

Análise da Cor
(figura 38)



■ Residencial ■ Institucional ■ Ocioso
■ Comercial ■ Lazer ■ Religioso

Análise da Variedade
(figura 39)



■ Janelas ■ Portas

Análise da Constitutividade
(figura 40)

Imagens da área (figura 41)



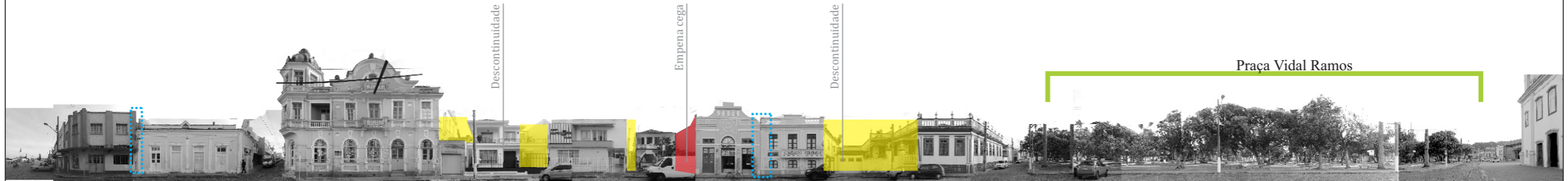
Acima, as leituras realizadas sobre o corte transversal de Laguna. Ao lado, imagens dos espaços adjacentes ao corte. (A) Vista da orla a partir da Rua Jerônimo Coelho. Destaque para alguns veículos estacionados e a pouca movimentação de pedestres. (B) Vista da Praça Vidal Ramos a partir da Rua Jerônimo Colho, próximo à Igreja. (C) A Igreja e a Praça Vidal Ramos, destaque para as instalações temporárias à frente da igreja onde são vendidos cachorros-quentes, churros, pipoca. (D) Pessoas em frente à igreja, aguardando o início da celebração.

Laguna

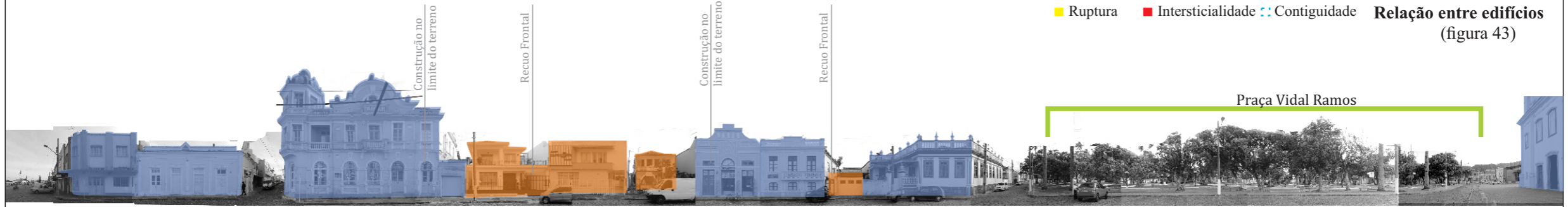
Corte Urbano Transversal/ Orla - Igreja



■ outro ■ colonial ■ eclético ■ art decó **Análise da arquitetura**
(figura 42)

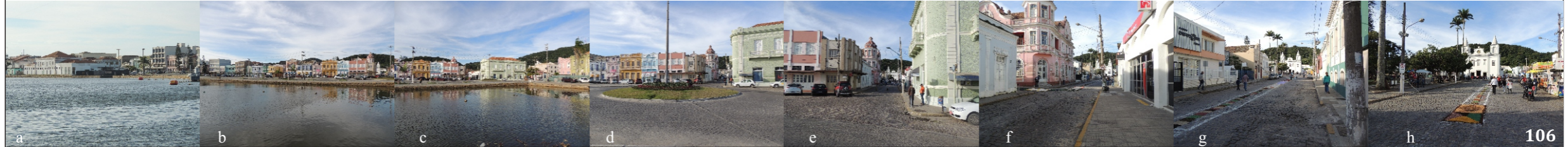


■ Ruptura ■ Intersticialidade :: Contiguidade **Relação entre edifícios**
(figura 43)



■ Direta ■ Indireta **Relação entre espaço público e edificado**
(figura 44)

Leituras sequenciais (figura 45)



3.2.6 Diário de Campo de Laguna 02/06/2016 – Tarde de Quinta-Feira

O mercado público está fechado por tapumes, ainda em obras. Nota-se o pouco movimento de pessoas ao sul da construção. Na Rua Gustavo Richard, o movimento de veículos é intenso. As pessoas tem certa dificuldade em cruzar a rua e o ruído causado pelo tráfego é incômodo. Algumas pessoas passam o tempo sentadas nos bancos e mesas dispostos no canteiro central da Rua Gustavo Richard. (figura 47)

Figura 47 - Apropriação do canteiro central da Av. Gov. Gustavo Richard



Nota-se uma atividade maior de pessoas ao norte do mercado Público (figura 48). Uma mulher está sentada, pescando (figura 52). Ao todo ela está cuidando de três varas de pesca: uma delas está sendo apoiada por um suporte metálico, fixado no gramado dentro do canteiro, outra está fixada de forma mais improvisada, em dois pneus pendurados por cordas na margem da lagoa e a última está atrelada a uma caixa de madeira, trazida pela própria mulher. Enquanto aguarda, a senhora está sentada em dois blocos de paver sobrepostos. O “Boteco do Cais” ao norte do mercado, atrai movimento de pessoas, muitas que ficam em pé, do lado de fora do estabelecimento, conversando.

Figura 48 - Movimentação de Pessoas no “Buteco do Cais”



Há um homem sentado no banco, voltado para a lagoa, observando. O vento é intenso e se torna um incômodo junto ao frio do outono. Possivelmente, no verão, quando o vento é mais agradável, tenha mais pessoas usufruindo a orla da Lagoa. (Esse fato deve ser verificado com outras observações em campo). Duas mulheres estão sentadas na orla, sob os degraus de uma escadaria que dá acesso à lagoa, conversando. (figura 51)

Algumas bicicletas estão amarradas nos postes de iluminação dispostos ao longo da orla da lagoa. Uma pessoa está pescando com uma tarrafa enquanto observada por um grupo formado por sete indivíduos, todos homens.

Há uma grande área de estacionamento nas margens das ruas. Praticamente todas as vagas estão preenchidas. Os veículos estacionados e os em movimento bloqueiam os visuais entre as margens opostas da rua e, conseqüentemente, a entrada das lojas e demais edificações. (figura 49)

Figura 49 - Destaque para o tráfego intenso de veículos.

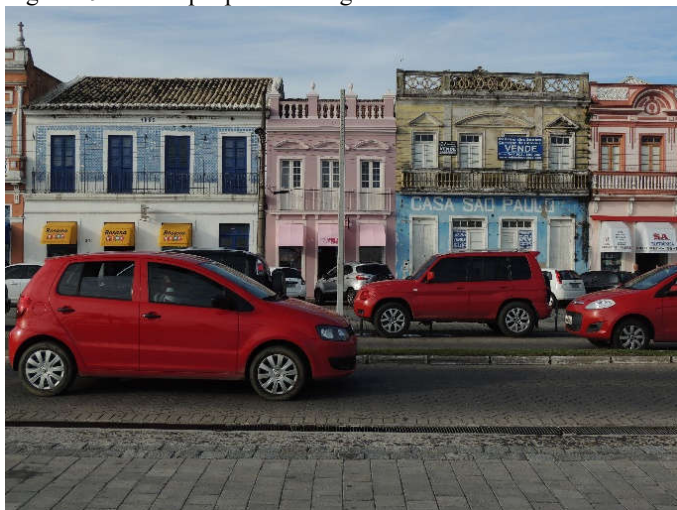


Figura 50 - Barco de pesca na lagoa.



Figura 51 - Duas mulheres conversando, sentadas na orla



Figura 52 - Mulher sentada, pescando



3.2.7 Diário de Campo de Laguna 27/11/2016 – Manhã de Domingo

São 8:30 da manhã e já é possível notar a presença de pessoas no segmento da orla ao norte do mercado público, próximo ao supermercado Angeloni. Duas mulheres estão sentadas em um dos

bancos, voltadas para a lagoa, conversando. Um homem se aproxima da orla, faz uso do celular para tirar algumas fotografias e passa um tempo observando. Um pouco mais adiante, um casal de meia idade acompanhado de uma criança senta num dos bancos e fica também a observar a orla.

O clima está realmente agradável e a presença da água, da brisa, e do sol parece estender um convite às pessoas para que se aproximem e aproveitem o ambiente.

Dois homens pescam, com varas, em locais separados com aproximadamente 150m de distância. Um homem com aproximadamente 40 anos de idade, morador de rua, se aproxima, senta-se num dos bancos acompanhado do seu cachorro e se dispõe a cuidar dos carros estacionados no estacionamento diagonal ao longo da orla.

Um homem se aproxima com algumas sacolas do supermercado Angeloni, libera a bicicleta que estava presa num poste, amarra as bolsas na bicicleta e segue caminho em direção ao centro.

Em frente ao mercado público, alguns homens ocupam os bancos do canteiro central da Av. Gustavo Richard (figura 54). Algumas pessoas passam de bicicleta, e na marina ao sul do mercado público, algumas pessoas estão vendendo peixe.

As demais ruas do centro aparentam estar desertas. Edifícios fechados, sem atrativos para as pessoas.

Na frente da igreja, à esquerda da porta principal de entrada, três pessoas estão sentadas conversando. De acordo com meu relógio, às 8:58 o sino começa a tocar. Enquanto isso, um casal sai da igreja e se senta em um banco da praça. Alguns carros passam, outros estão estacionados ao longo da praça.

Uma mulher chega de carro, estaciona na praça e entra na igreja. No centro da praça, um homem está sentado no banco enquanto um casal passeia com o cachorro. Com o passar dos minutos, cada vez mais pessoas se aproximam da igreja (figura 53). A praça é preenchida com o som de pássaros. Agora, por estar mais perto do início da celebração, o padre passa a receber as pessoas na porta da igreja, cumprimentando-as individualmente. Uma mulher e criança estão juntas na praça; a menina brinca na areia.

Figura 53 - Pessoas caminhando na Praça Vidal Ramos



Figura 54 - Homens sentados no canteiro central da Av. Gov. Gustavo Richard



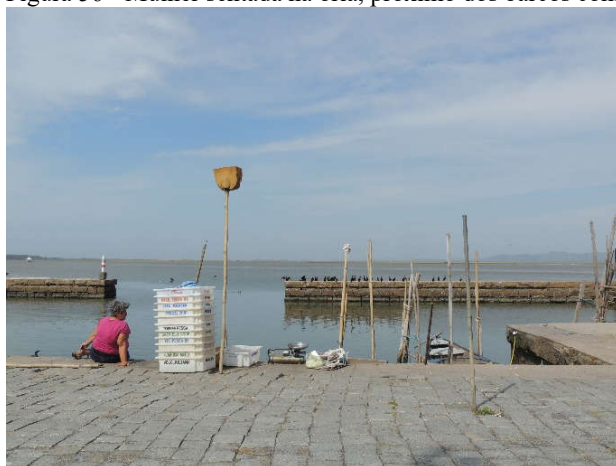
Em frente ao mercado público o sol agora causa certo desconforto, mas o vento ainda se faz presente aliviando um pouco a sensação do calor. Há um grupo de pescadores, situados em três barcos

ancorados na marina ao lado sul do mercado público. Algumas pessoas param para observar e comprar os pescados. (figuras 55 e 56)

Figura 55 - Homem com sacola de pescados



Figura 56 - Mulher sentada na orla, próximo dos barcos com venda de pescados

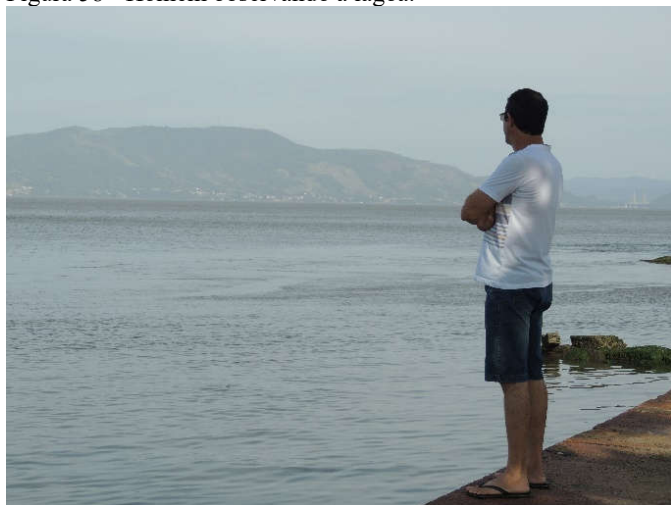


Os pescadores oferecem virote, anchova, camarão (da lagoa) e siri. A maioria dos peixes são de origem dos próprios pescadores que estão à comercializar o produto, mas, alguns dos pescados são adquiridos de outros pescadores, para então serem revendidos.

Figura 57 - Apropriação da orla (ao norte do mercado).



Figura 58 - Homem observando a lagoa.



As vendas ocorrem na marina todas as manhãs, durante os dias úteis da semana, assim como nos domingos (com exceções) e ficam no local até que os pescados se esgotem. As pessoas compram o peixe e levam em sacolas plásticas comuns.

3.3 OS TEMPOS URBANOS E O MERCADO PÚBLICO DE FLORIANÓPOLIS

A situação topográfica típica das aglomerações brasileiras mais antigas exigiu, ao longo da sua história, uma série de trabalhos de engenharia para que pudessem se acomodar num relevo atormentado e se expandir com mais segurança e conforto. Quase todas as maiores cidades atuais disso são ótimos exemplos. Sofreram grandes obras de estabilização ou de movimentação de terra, que alteraram o seu quadro natural profundamente, levando-nos muitas vezes a esquecer que uma encosta de morro foi regularizada ali, que outra elevação existia acolá, **que aqui pisamos onde antes era mar.** (MARX, 1980, p. 124) (grifo nosso)

Esta seção apresenta a análise sobre o mercado público e a orla de Florianópolis, com a utilização dos cortes urbanos como ferramenta de análise em paralelo com a pesquisa iconográfica e um estudo sobre a morfologia urbana local.

A história do comércio citadino de Florianópolis teve seu início na Praça XV de Novembro; largo que deu origem ao município e que condicionou a malha urbana do que configura, hoje, o bairro centro. Foi nesse espaço que inicialmente vendedores se aglomeravam, sem espaço definido, para a venda de produtos alimentícios.

A partir do final do século XVIII, foram construídas barracas para vender o pescado, que até então era vendido nas canoas, atracadas na orla.³² Conforme Teixeira (2002), esse local configurava a porta de entrada de produtos em direção ao interior da Ilha de Santa Catarina, que como, consequência, deixava o local em uma situação sanitária pouco agradável - mesmo considerando os padrões da época (YAMAMOTO, 2008).

³² Podemos notar aqui uma relação direta do uso do espaço urbano em consonância com a utilização funcional da orla.

3.3.1 O Mercado Antigo

Assim sendo, surge por parte da população um desejo para remoção dessas barracas, buscando uma cidade mais ‘limpa’ e ‘organizada’, cujo espaço físico do centro correspondesse ao status que a cidade já possuía na época. Logo, no dia 25 de junho de 1834, a Regência autorizou a remoção das barracas e no ano de 1838 foi autorizada a construção do mercado público (CABRAL, 1979, p. 86 apud TEIXEIRA, 2002, p. 48).

Após muitas discussões políticas acerca do local onde seria implantado, em janeiro de 1951 o presidente da província entregou as chaves do mercado municipal de Florianópolis. Na **figura 59** podemos visualizar uma imagem do primeiro mercado.

Figura 59 - O Primeiro Mercado de Florianópolis.



Fonte: arquivo histórico municipal de Florianópolis.

Foi construído em 1851 e era um bloco de quatro faces, retangular, com uma porta em cada lado, com quatro pares de olhos de boi nas faces mais extensas, e de dois, nas menores. Os cantos eram ornados com um jarrão de alvenaria e a platibanda do lado que fazia frente para a praça era enfeitada por um tímpano bastante simples, situado sobre a

sua porta principal. O telhado era baixo, achatado, de telhas goivas e havia um pátio inferior com pavimento de lajes de pedra. (CABRAL, 1979, p. 84 apud YAMAMOTO, 2008, p. 6)

O primeiro mercado público de Florianópolis permaneceu até o ano de 1886, quando foi derrubado. O local onde estava o mercado foi então limpo e hoje é configurado pela Praça Fernando Machado.

3.3.2 O Mercado Novo

Passado algum tempo, com a Proclamação da República no final do Século XIX, em consonância com ideais de renovação, higienização urbana e do reflexo da modernidade desejada em Florianópolis, surgem várias mudanças para a cidade. Algumas destas são imateriais, como a alteração do nome - de Desterro para Florianópolis - outras de caráter físico, como a iluminação pública que passa a ser elétrica, o calçamento de algumas ruas e a instalação de água e esgoto encanado. Nesse contexto surge na cidade um ímpeto pela construção de um novo mercado.

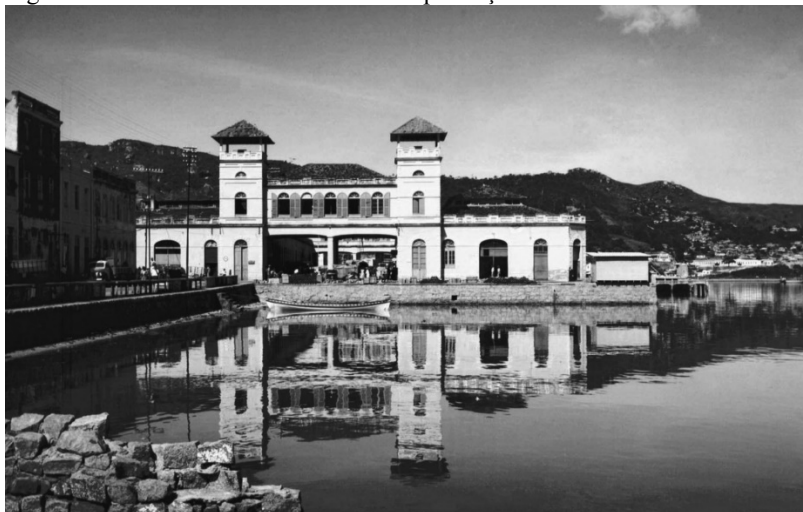
O mercado atual foi construído onde atualmente fica a Rua Conselheiro Mafra (Antiga Rua do Príncipe) e inaugurado em fevereiro de 1889. É importante observar que, pelo seu tamanho, arquitetura e apelo estético, o Novo Mercado foi edificado com o intuito de impressionar, em favor à uma elite que ansiava por um espaço que dignificasse a grandiosidade da capital, símbolo do desenvolvimento de Florianópolis.

Em 1912, o mercado passa por uma reforma, sendo adicionadas rampas e alguns galpões, e em 1930 é inaugurada a nova Ala do Mercado - construída sobre o aterro. Conforme Teixeira(2002), nessa época foram adicionadas instalações para venda de pescados, frutas e verduras e açougue (**figura 60**).

Após este período o mercado passaria por mudanças consideráveis, mas não devido à problemas estruturais ou funcionais, e sim pela implantação do aterro da baía sul, a partir da década de 1970³³. A criação dos aterros tem impacto direto nas formas de utilização e apropriação do mercado, criando um hiato entre o edifício e a orla marítima, que até então era fundamental para a manutenção das atividades ali realizadas.

³³ A influência dos aterros é abordada na seção 3.3.4 deste trabalho.

Figura 60 - O Novo Mercado antes da implantação dos aterros



Fonte: arquivo histórico municipal de Florianópolis.

Entretanto, no dia 19 de agosto de 2015, um incêndio - iniciado em uma fritadeira dentro de um dos boxes - destruiu toda a Ala Norte do mercado. Após o incêndio, a reforma foi realizada através de um consórcio entre a prefeitura municipal e o governo do estado.³⁴ Este não foi o primeiro incêndio a ocorrer no mercado, tendo também ocorrido, porém em menores proporções, no ano de 1988, ocasionado por um vazamento de gás. Oito anos depois, no dia três de janeiro de 2013, um novo incêndio destruiu o Box 44 (localizado na Ala Norte), que comercializava calçados. Neste caso, porém, o fogo foi contido antes de atingir as lojas adjacentes e evitando assim maiores danos.

A próxima grande reforma pela qual passa o Mercado ocorre no mesmo ano. Em setembro de 2013, a prefeitura de Florianópolis lançou o edital para concurso público de arquitetura que definiria uma nova

34

https://pt.wikipedia.org/wiki/Mercado_P%C3%BAblico_de_Florian%C3%B3polis#Inc%C3%AAndios

<http://cbndiario.clicrbs.com.br/sc/noticia-aberta/cbn-diario-20-anos-incendio-no-mercado-publico-de-florianopolis-161470.html>

cobertura para o vão central do mercado.³⁵ Em meio a discussões e críticas que envolviam a legitimidade da construção da cobertura por sua interferência em uma edificação histórica³⁶, e a alteração da vocação inicial do vão central do mercado, o projeto selecionado, de autoria dos arquitetos Gustavo Correia Utrabo e Pedro Lass Duschenes, apresenta uma cobertura retrátil em membrana de poliéster, apoiada sobre vigas metálicas em formato de “V”, e pilares distribuídos no centro do vão do mercado. **(figura 61)**

A construção da cobertura teve início em setembro de 2015 e foi inaugurada no dia 04 de julho de 2016.

Figura 61 - Cobertura do vão central do mercado público de Florianópolis



³⁵Os projetos premiados pelo concurso podem ser visualizados em: <https://concursosdeprojeto.org/2013/12/08/projetos-premiados-cobertura-do-vao-central-do-mercado-publico-florianopolis/>

³⁶<http://horadesantacatarina.clicrbs.com.br/sc/geral/noticia/2016/07/receim-inaugurada-cobertura-do-mercado-publico-de-florianopolis-apresenta-falhas-com-chuva-forte-6615269.html>

<https://ndonline.com.br/florianopolis/noticias/cobertura-do-vao-central-do-mercado-publico-nao-sera-mais-transparente>

Hoje, observamos que enquanto o mercado público é um dos símbolos de Florianópolis, é também local de visitação de turistas e de pessoas locais com poder aquisitivo elevado; reflexo da elitização deste espaço. Enquanto alguns dos Boxes do mercado vendem artigos de decoração e lembranças de Florianópolis, outros foram ocupados por franquias de *fast-food*.

Não obstante, a instalação da cobertura e a colocação de mesas no vão central podem ser interpretadas como um desejo por parte da população de implantar no mercado uma espacialidade vista nos atuais *shopping centers*, influenciados pelo do interesse de grupos e mídias específicos, que se beneficiam pela comercialização de uma “imagem do mercado” e de uma “imagem de Florianópolis”, *Ilha de Magia*. Por conta disso, o mercado de Florianópolis hoje passa a ser mais utilizado por visitantes e turistas, do que pela própria população local, que acaba excluída deste espaço.

3.3.2 Corte Longitudinal de Florianópolis

Em Florianópolis, a seção longitudinal representa parte da Rua Francisco Tolentino, da Rua Conselheiro Mafra e do Largo da Alfândega. De modo semelhante ao que ocorre com as outras cidades analisadas, apresenta as edificações voltadas para a orla, nesse caso, antes da construção do Aterro Baía Sul. O trecho analisado compreende parte do território onde foi iniciada a ocupação de Florianópolis e que, a partir deste local, contribuiu com a definição da morfologia urbana do bairro centro. (figuras 62 à 69)

Como nas outras cidades contempladas neste estudo, na **análise da arquitetura (figura 66)** vemos que parte das construções mantém as características originais do sítio, preservando as características ecléticas e do estilo Art Decó. Em Florianópolis, no entanto, a percepção do conjunto é rompida pelas edificações mais recentes, dentre estas, algumas apresentam características modernistas. Como pode ser visualizado no corte longitudinal, não somente a linguagem arquitetônica é distinta, como também as relações de proporção e volume estabelecidos por algumas construções – como o edifício da Caixa Econômica Federal, o Edifício Des. Antero Francisco de Assis.

Em algumas construções, destacam-se as pichações nas portas e paredes, que em determinados momentos se sobressaem à linguagem arquitetônica transmitida, rompendo as propriedades de conjunto pré-

estabelecidas. Essa condição é notada principalmente na porção direita do corte, próximo à Praça XV de Novembro.

Ainda assim, na **análise da cor (figura 62)** nota-se que a variação cromática das elevações produz um efeito bastante atrativo, aliado ao alto nível de ornamentação das edificações Ecléticas. Entretanto, o mesmo não pode ser afirmado sobre as construções mais recentes, que possuem fachadas sóbrias e menos ornamentadas.

A **análise da variedade (figura 63)** apresenta a predominância de usos comerciais e de serviços. Não foram identificados usos residenciais, recreacionais ou institucionais nessa seção do corte longitudinal. Os usos comerciais são compostos por grande variedade de lojas, a saber: lojas de tecidos, lojas de departamentos, óticas, farmácias, cosméticos, eletrônicos, entre outros. Como resultado dessa frequência de usos, o centro de Florianópolis possui grande número de pessoas transitando pelas ruas em dias úteis da semana - durante os horários comerciais - enquanto nos demais horários estas áreas passam por um processo de desertificação.

Sobre a **análise da constitutividade (figura 64)** podemos perceber as aberturas características das cidades luso-brasileiras, semelhante às análises realizadas em Laguna e São Francisco do Sul. Há uma grande quantidade de portas e janelas, que garantem a relação entre interior e exterior das construções. Entretanto, podemos observar uma alteração na cadência do ritmo, criada pelos grandes portões metálicos no térreo de algumas lojas.

Na **análise da relação entre as edifícios (figura 67)** notamos uma variação considerável nos gabaritos; enquanto predominam as construções com dois ou três pavimentos, o gabarito máximo chega na altura de 12 pavimentos no Edifício Des. Antônio Francisco de Assis - que se diferencia do entorno e é responsável pela ruptura do conjunto, tendo como consequência a criação de grandes empenas cegas nas laterais. Situação semelhante ocorre com o edifício da Fatma.

Uma característica interessante do conjunto edificado, apresentada na **análise da relação entre espaço público e edificado (figura 68)** é a ausência de recuo lateral, que garante as relações de contiguidade entre as construções que mantém as propriedades de gabaritos.

A ausência de recuo frontal, com as construções ocupando a frente do lote garante uma integração entre espaço público e construído. Essa relação mostra-se favorável às atividades comerciais desenvolvidas na região. Ainda assim, nas edificações localizadas à direita do corte (destaque em vermelho na figura xx) possuem frente para a Rua

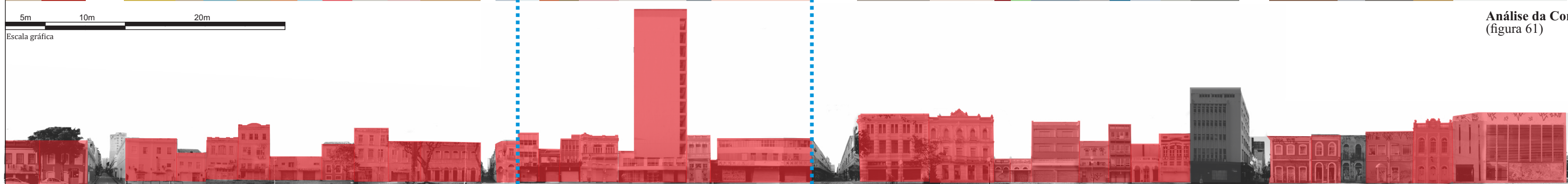
Conselheiro Mafra, de modo que as aberturas voltadas ao Largo da Alfandega não são utilizadas.

Florianópolis

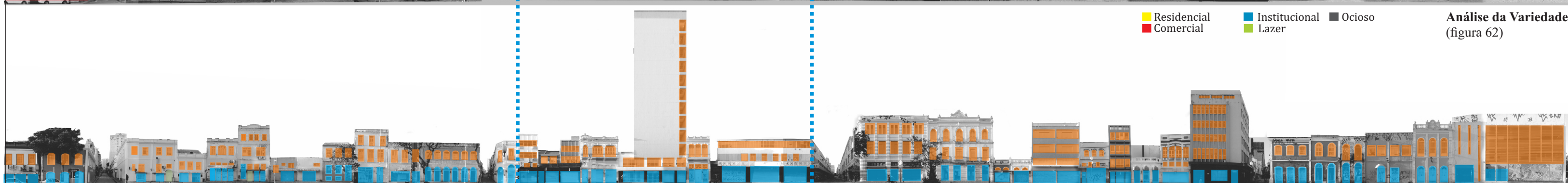
Corte Urbano Longitudinal/ Fachada Marítima



Análise da Cor (figura 61)



Análise da Variedade (figura 62)



Imagens da área (figura 64)

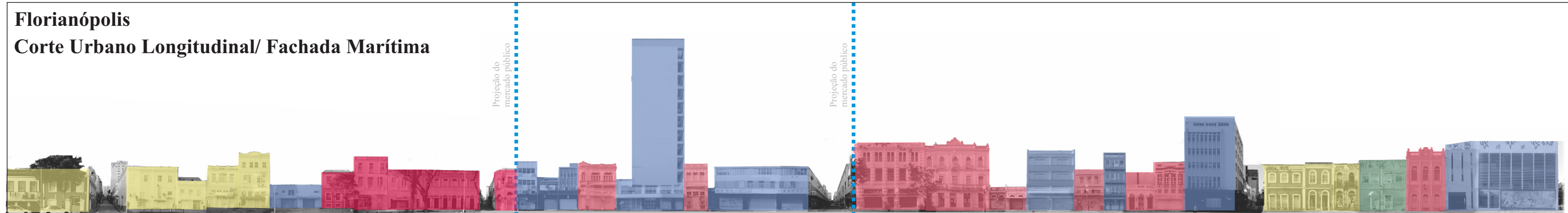


Acima, as leituras realizadas através do corte longitudinal de Florianópolis
 Ao lado, imagens dos espaços adjacentes à fachada marítima, numeradas de acordo com sua posição em relação ao corte.
 (A) À leste do mercado, frutas e verduras expostas em uma barraca de feira.
 (B) Pessoas atravessando a Av. Gov. Gustavo Richard, com o mercado

■ Janelas ■ Portas (figura 63) **Análise da Constitutividade**
 público ao fundo.
 (C) Comércio informal realizado no canteiro central da Av. Gov. Gustavo Richard
 (D) Duas mulheres sentadas no banco de concreto à oeste do mercado. Ao fundo, grupo de crianças em passeio escolar, e demais pessoas compondo a paisagem urbana do centro de Florianópolis.

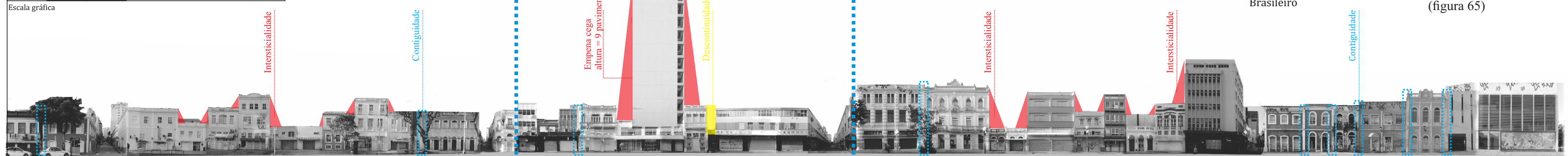
Florianópolis

Corte Urbano Longitudinal/ Fachada Marítima



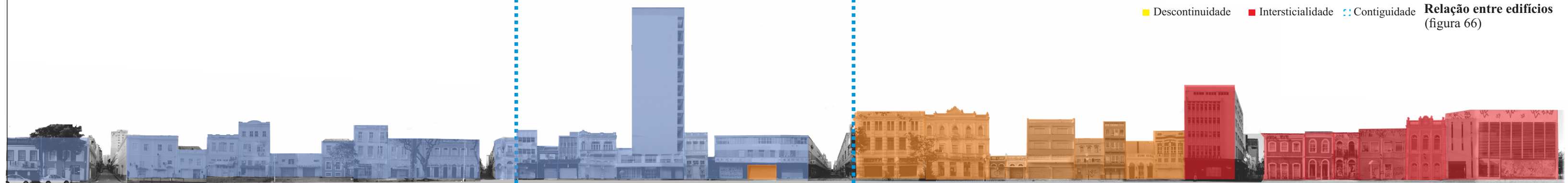
5m 10m 20m

Escala gráfica



■ outro ■ Luso Brasileiro ■ eclético ■ art decó **Análise da arquitetura**
(figura 65)

■ Descontinuidade ■ Intersticialidade ■ Contiguidade **Relação entre edifícios**
(figura 66)



■ Direta ■ Indireta ■ Nula **Relação entre espaço público e edificado**
(figura 67)

Leituras sequenciais (figura 68)



Nas imagens ao lado são representadas as leituras sequenciais, realizadas em paralelo ao corte longitudinal de Florianópolis. A leitura inicia no aterro Baía Sul, em frente ao Trapiche Miramar, e segue até o leste do Mercado Público - de acordo com a extensão do corte longitudinal.

3.3.3 Corte Transversal de Florianópolis

A seção transversal de Florianópolis (**figuras 70 à 77**) foi criada com base na rua Arcipreste Paiva e apresenta o conjunto edificado no trecho que compreende a antiga borda d'água até a Igreja Matriz - antes da construção dos aterros. O corte inicia com o Edifício do Ministério da Fazenda, próximo à Igreja e localizado na esquina da Rua Arcipreste Paiva com a Rua Tenente Silveira e abrange o conjunto edificado entre este e o edifício da Caixa Econômica Federal.

É nesse corte de Florianópolis que podemos notar a variedade tipológica do conjunto edificado. A presença de construções recentes se sobrepõe à noção do conjunto formado pelas construções históricas. Nota-se que o conjunto apresenta edificações ecléticas e em Art Decó, mas também com a presença de algumas construções mais recentes de traços modernistas. Por conta disso, a continuidade do conjunto edificado é menos expressiva em comparação com a fachada marítima visualizada na seção longitudinal: a continuidade horizontal é rompida pelas edificações com recuo lateral e de ajardinamento, assim como a continuidade vertical é rompida pelas edificações de gabarito elevado, como o edifício do Ministério da Fazenda e o edifício João Moritz.

A **análise da variedade (figura 71)** apresenta a predominância de usos comerciais e de prestação de serviços (destaca-se aqui a presença do governo municipal, no Ed. Do Ministério da Fazenda). Este cenário assemelha-se ao que ocorre na seção longitudinal, e somado à isso, a presença do Palácio Cruz e Souza mostra a representatividade dos usos institucionais presentes na área.

Com a **análise da constitutividade (figura 73)** observamos que as fachadas das edificações estabelecem vínculos com o espaço público, considerando para isso a quantidade de portas e janelas – semelhante ao que foi analisado no corte longitudinal. Ainda assim, o edifício do Ministério da Fazenda apresenta uma situação especial, cujas janelas estão recuadas, protegidas por um brise vertical de concreto (característico da arquitetura moderna), que acaba por bloquear parcialmente a integração visual entre interior e exterior da edificação. O edifício da Caixa (à esquerda), apesar de manter a fachada envidraçada os pavimentos superiores, possui menos aberturas no pavimento térreo.

Na **análise da relação entre as edificações (figura 76)** podemos perceber que as construções entre as Ruas Conselheiro Mafra e Felipe Schmitd apresentam boa relação de conjunto, com os gabaritos que

predominam em três pavimentos. Há somente uma edificação térrea que estabelece uma diferenciação de conjunto, mas que se mantém discreta pela pouca diferença de altura. Na extrema esquerda do corte, o edifício da Caixa Econômica Federal - de construção mais recente – apesar de romper a linguagem arquitetônica do conjunto, ainda mantém as relações de altura e proporção, não destoando do entorno pré-existente. As edificações ocupam as laterais do lote, sem recuo, com exceção para o Palácio Cruz e Souza cuja construção fica parcialmente isolada no lote.

Nota-se que são os edifícios do Ministério da Fazenda e o Edifício João Moritz que se diferenciam do entorno, ambos com 06 e 10 pavimentos, respectivamente. Este último, que ocupa completamente as extremas do lote, relaciona-se com o entorno através de empenas cegas nas duas laterais. A diferenciação de altura interfere na percepção do espaço, e por vezes entra em conflito com o que a escala do conjunto.

Na **análise da relação entre público e edificado (figura 77)** notamos que as edificações mais antigas, em estilo eclético e art déco não utilizam recuo frontal, com aberturas diretamente para o espaço público - essas edificações são caracterizadas por terem múltiplas aberturas no térreo. É no edifício da Caixa Econômica Federal e no Edifício do Ministério da Fazenda que podemos perceber que o pavimento térreo é mais isolado, com apenas uma abertura de acesso. O Edifício João Moritz também apresenta uma situação interessante, com um recuo frontal somente no pavimento térreo. Esse recuo coberto acaba sendo utilizado como abrigo durante as noites para moradores de rua - e isola parcialmente os usos que ocorre no interior da edificação, com as atividades das calçadas.

Florianópolis

Corte Urbano Transversal Orla - Igreja

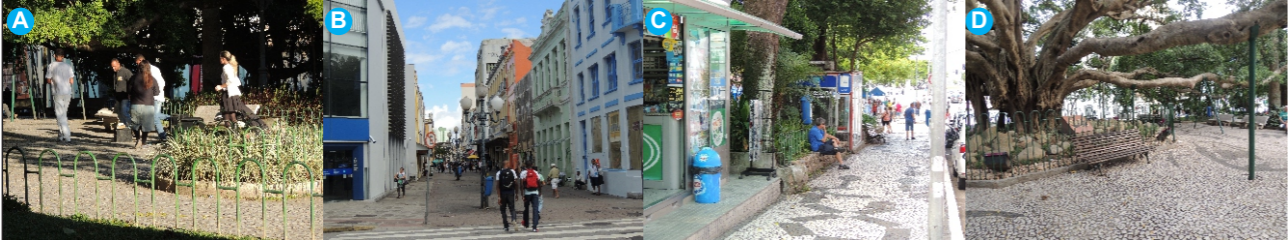


Análise da Cor
(figura 69)



Análise da Variedade
(figura 70)

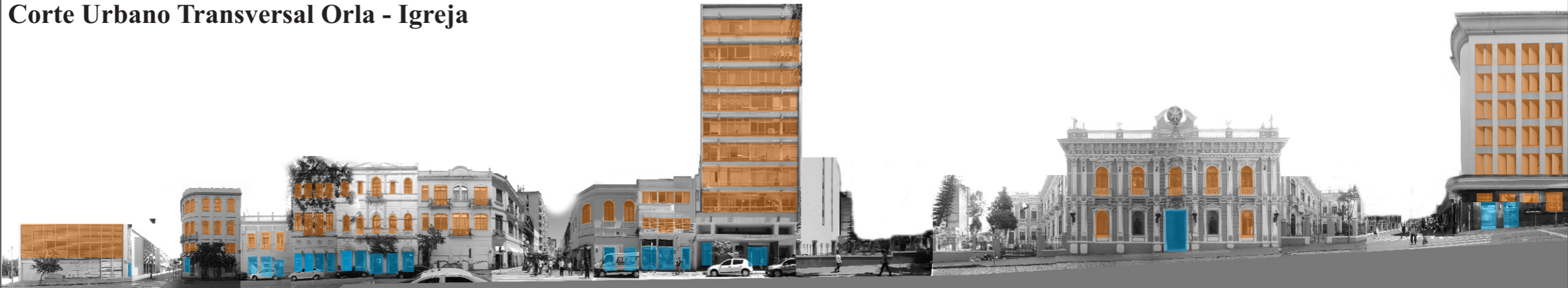
Imagens da área (figura 71)



Acima, as leituras realizadas sobre o corte transversal de Florianópolis
 Ao lado, imagens dos espaços adjacentes ao corte.
 (A) Grupo de pessoas no centro Praça XV de Novembro.
 (B) Rua Conselheiro Mafra. Destaque para o movimento intenso de pessoas.
 (C) Ponto de táxi e banca de revistas ao lado da Praça XV de Novembro.
 (D) Figueira no centro da Praça XV de Novembro.

Florianópolis

Corte Urbano Transversal Orla - Igreja

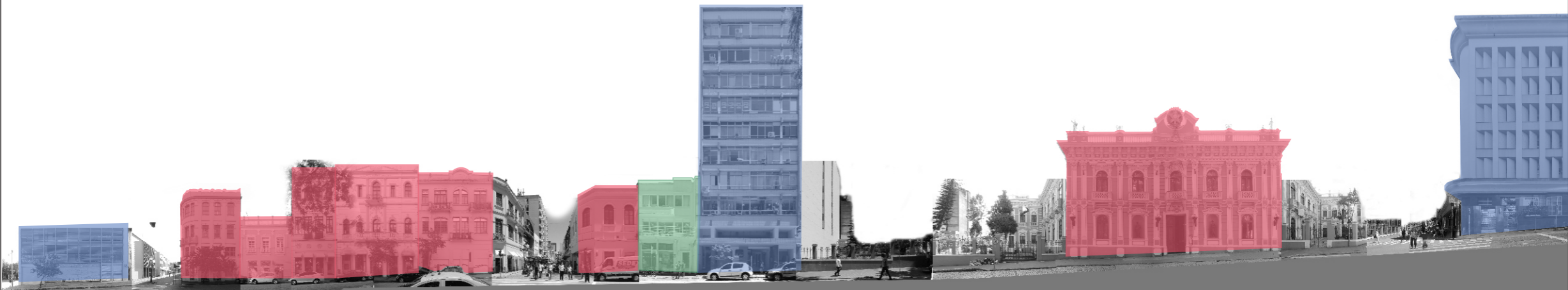


■ Janelas ■ Portas

Análise da Constitutividade
(figura 72)



Escala gráfica



■ outro ■ colonial luso-brasileiro ■ eclético ■ art decó

Análise da arquitetura
(figura 73)

Leituras sequenciais (figura 74)



Florianópolis

Corte Urbano Transversal Orla - Igreja



■ Descontinuidade ■ Intersticialidade ■ Contiguidade **Relação entre edifícios (figura 75)**



■ Direta ■ Indireta **Relação entre espaço público e edificado (figura 76)**

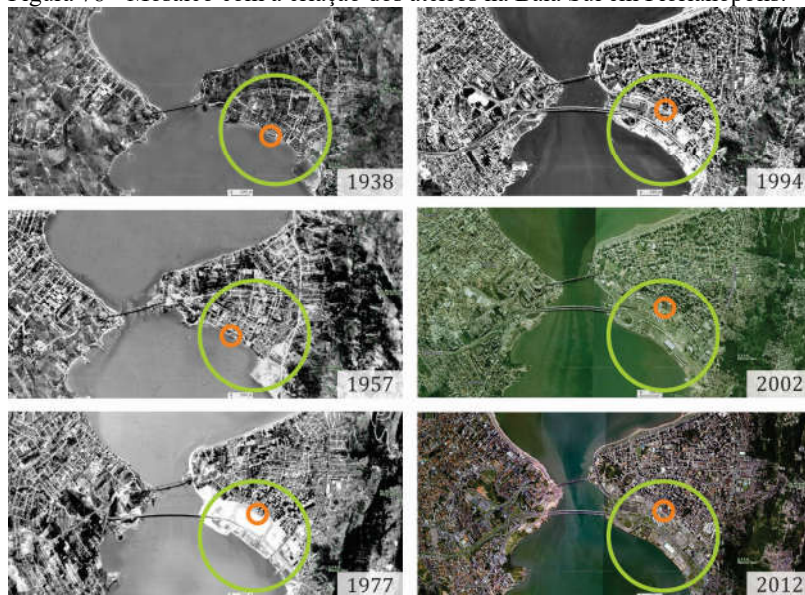
3.3.4 A influência do aterro Baía Sul

Esse tópico apresenta o caso dos aterros de Florianópolis e os impactos gerados com a sua criação, que diretamente atuaram sobre as dinâmicas urbanas locais.

O recorte urbano analisado em Florianópolis compreende a área onde foi iniciada a ocupação urbana da cidade. Localizada dentre os limites impostos pelo morro e pela orla marítima, essa área foi estrategicamente posicionada junto ao ponto de mais fácil conexão entre ilha e continente. A região central de Florianópolis era fortemente caracterizada pela vivacidade do porto e do comércio varejista que se desenvolvia em seus arredores, assim como pela força político-administrativa ali sediada. (REIS, 2010)

Essa característica geofísica aliada ao desenvolvimento da capital como polo político estadual resultou na criação de uma série de aterros nas décadas de 1960 e 1970, sendo o maior deles o Aterro da Baía Sul (**figura 78**).

Figura 78 - Mosaico com a criação dos aterros na Baía Sul em Florianópolis.



Fonte: adaptado de geo.pmf.sc.gov.br

O aterro serviu como base para a implementação do sistema de vias expressas que por consequência gerou a segmentação dos espaços pré-existentes, afastando-os da orla marítima e diminuindo a proximidade entre *cidade e mar*. Esse pode ser definido como um caso onde a urbanidade passou a ignorar a forte relação com o meio natural, subjugando os benefícios da presença da água na vida das pessoas.

Ao criar uma ruptura temporal para a análise da área, há apenas setenta anos atrás a região central de Florianópolis podia ser definida pela relação entre seus espaços urbanos com o mar. Passado esse tempo, a singularidade da antiga orla marítima da Baía Sul³⁷ se tornou inexpressiva, sobreposta por espaços desqualificados e pela fragmentação do tecido urbano (**figura 79**).

Figura 79 - O antes e o depois da construção do aterro Baía Sul



Uma síntese dos fatores mais relevantes da área considera os seguintes tópicos: a relação entre a praça, a igreja e o mar; a relação de abastecimento de mercadorias entre o mar e o mercado público através do porto, e a relação entre o porto e todo o comércio varejista local.

É sobre estas dinâmicas que os aterros implantados na década de 1970 criam pontos de desequilíbrio, removendo as diferentes relações que eram mantidas com as atividades marítimas e portuárias. Como grande consequência disto, pode-se, ainda hoje perceber a descaracterização funcional dos espaços no centro de Florianópolis e, especificamente, no Mercado Público e no Trapiche Miramar.

Na **figura 80** - apresentamos a “Fachada Marítima de Florianópolis” e podemos visualizar que, de forma semelhante ao que

37 O mesmo não pode ser dito da Baía Norte, definida pela Avenida Beira Mar Norte, que pela definição dos usos residenciais, a valorização do valor do solo e a exploração cênica, que acabam atraindo a população de Florianópolis, bem como de turistas, para a utilização da área.

ocorre em Laguna e São Francisco do Sul, as edificações possuem uma relação interessante com a rua, com grande número de portas e janelas que criam uma conexão entre interior e exterior, as fachadas possuem desenhos variados e interessantes, que variam do Ecletismo ao Art Decó, mas, nesse caso, completamente desconectadas de sua relação com a orla e com a água.

Ainda é possível notar como esse conjunto remete à primeira linha de edificações da cidade luso-brasileira, mesmo que o solo criado pelo aterro torna difícil a identificação desses elementos com seu contexto original.

Figura 80 - Fachada Marítima no centro de Florianópolis.



3.3.4.1 Releitura do imaginário para o mercado e a baía sul de Florianópolis.

Como reflexo da problemática atual desta área, podemos observar um desejo pela recuperação e requalificação dos espaços voltados para a orla e o mercado público em Florianópolis, refletido nos projetos e concursos elaborados para estes espaços. Nesta seção, apresentamos algumas destas propostas.

3.3.4.2 Projeto do Parque Metropolitano Francisco Dias Velho, por Roberto Burle-Marx - 1978

Ainda na década de 1970, juntamente com o arquiteto e paisagista José Tabacow, Roberto Burle-Marx elaborou os projetos de ocupação e paisagismo para o aterro Baía sul. O projeto original priorizava a criação de espaços de estar e de apropriação, incentivando o contato com a natureza e com o conjunto edificado do centro. A estrutura projetada contava com quadras poliesportivas, canchas polivalentes, espelhos d'água e extensas áreas arborizadas.

Hoje, pouco do projeto original de Burle-Marx está lá para ser contemplado. Apenas um conjunto de palmeiras faz as vezes de remanescente da proposta. O espaço em que seriam quadras poliesportivas hoje é ocupado pelo sambódromo; as áreas onde foram instaladas as pavimentações em petit-pavet foram cobertas com

calçamento e transformadas em estacionamento; das três passarelas projetadas somente uma foi construída, e uma infinidade de outros elementos jamais deixaram o papel.

3.3.4.3 André Schmidt - Concurso de Novas ideias para o aterro, 1997

É autoria do arquiteto André Schmidt um dos projetos mais icônicos realizados para a área. O conceito principal do projeto baseava-se em reaproximar o centro da orla, através da implantação de um canal artificial (**figura 82**). O canal seria implantado entre a estação de tratamento de esgotos e o centro de eventos, (re)estabelecendo o contato da água com elementos importantes do centro, como o Mercado Público e o Largo da Alfândega.

É importante mencionar que o projeto previa a possibilidade de embarcações de pequeno porte navegarem pelo canal artificial, permitindo o acesso aos equipamentos supracitados e a atividade balneária que era realizada o centro de Florianópolis antes da construção do aterro.

Figura 81 - Perspectiva do projeto idealizado por André Schmidt



[http:// pet.ecv.ufsc.br/2016/11/aterro-da-baia-sul-a-separacao-entre-o-mar-e-o-centro-da-capital-catarinense/](http://pet.ecv.ufsc.br/2016/11/aterro-da-baia-sul-a-separacao-entre-o-mar-e-o-centro-da-capital-catarinense/)

Atualmente a execução deste projeto está inviabilizada devido aos novos equipamentos que foram edificados no aterro, dentre os quais

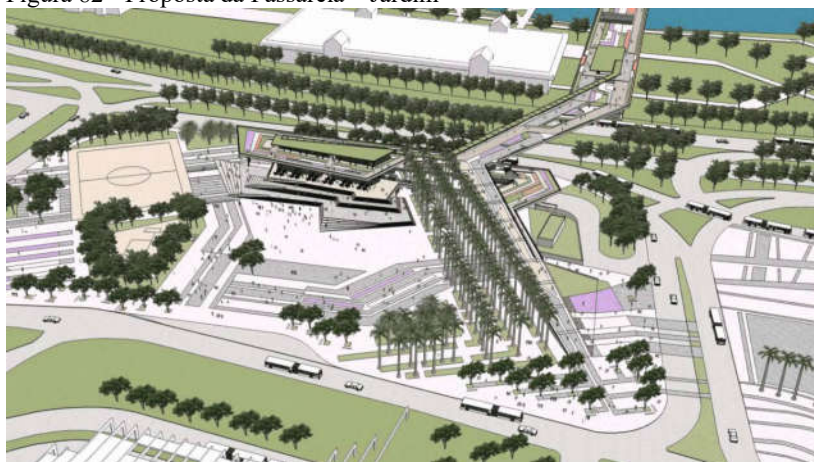
é válido mencionar o Terminal Interurbano do Centro (TICEN), que hoje é fundamental para o sistema de transporte coletivo do bairro Centro, como também para toda a Grande Florianópolis.

Ainda assim, o projeto de André Schmidt é um exemplo de como poderia o Centro de Florianópolis manter as relações de identidade, contato e utilização da água no cotidiano da população, utilizando em paralelo o espaço criado com o aterro, criando, de certo modo, uma ligação entre o que era a área antes dos aterros e o que o espaço se tornou atualmente.

3.3.4.4 Passarela Jardim - 2014

No início de fevereiro de 2014, o IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis, anuncia aprovação do projeto (também não executado) que se propõe revitalizar uma área de 32.000m² no centro da capital. O projeto abrange os espaços entre o TICEN, a Praça XV de Novembro e o Centro de Convenções e busca a valorização das vistas para o mar e para o conjunto arquitetônico do centro histórico com a construção de uma passarela elevada - de uso exclusivo peatonal.

Figura 82 - Proposta da Passarela – Jardim



Fonte: <https://arcoweb.com.br/noticias/arquitetura/florianopolis-centro-historico-parque>

O novo elemento proposto cria uma forte conexão no sentido centro-mar, e potencialmente diminuiria as distâncias entre este e o

conjunto arquitetônico do centro. O projeto também possui áreas arborizadas, espaços para práticas esportivas como o skate e quadras poliesportivas, além de usos complementares como restaurantes e lanchonetes (**figura 82**).

3.3.4.5 Concurso Público Requalificação do Largo de Florianópolis – 2010³⁸

Em março de 2010 a Prefeitura de Florianópolis, com a organização do IPUF lança edital para concurso público cujo objetivo foi a requalificação dos espaços públicos do entorno do mercado público de Florianópolis.

A proposta vencedora do concurso foi de autoria de Hector Vigliecca, Luciene Quel e equipe, de São Paulo e buscou resgatar elementos da memória urbana através da antiga borda d'água, valorizando também a arquitetura pré-existente da fachada marítima e a mobilidade urbana peatonal (**figura 83**). O projeto de Vigliecca, assim como as demais propostas, ainda não foi executado.

Figura 83 - Proposta de Hector Vigliecca para o mercado público de Florianópolis



Fonte: <http://www.vigliecca.com.br/pt-BR/projects/market-square>

Apesar de todas as propostas elaboradas para a área, pouco foi concretizado para o aterro baía sul, restando espaços fragmentados e incoerentes, resultante dos interesses sobrepostos de cada administração municipal.

³⁸ O projeto completo pode ser encontrado no endereço:
<https://concursosdeprojeto.org/2010/06/07/largo-do-mercado-publico-de-florianopolis-01/>

Não obstante, com a leitura sobre as propostas idealizadas para a área podemos entender o que o imaginário coletivo busca idealizar para estes espaços: qualificar espaços hoje inutilizados, reconectar a água com as edificações do centro, valorizar o potencial urbanístico e paisagístico da baía sul e reconhecer a sua relevância dentro do contexto municipal.

3.3.5 Diário de Campo, Florianópolis, 17/11/2016 – Manhã de Quinta Feira

É interessante notar que os quase dez metros de largura do canteiro central da Av. Paulo Fontes abrigam estrategicamente alguns ambulantes, que tentam vender alguma mercadoria (óculos de sol, toalhas, camisetas, frutas) para os passantes. Esse cenário é replicado na frente do mercado público. Ali são vendidos morangos (em caixas), camisetas (dispostas no chão), toalhas, mel, dentre outros produtos.

Há muita gente passando o tempo todo (figura 84). Poucos param para avaliar a mercadoria que está sendo vendida na rua. As pessoas são muito diferentes, percebe-se claramente a diferença entre renda, status e classes sociais, na copresença desse espaço público. Chama à atenção a quantidade de pessoas aguardando o sinal verde para atravessar a Avenida Paulo Fontes.

Figura 84 - Frente do mercado Público de Florianópolis



Dentro do mercado público é notável o cheiro dos pescados, que se sobrepõe aos demais aromas. O movimento de pessoas é menor. Há uma exposição de artistas locais, com algumas imagens e pinturas expostas. Os bancos no interior do mercado estão vazios e poucas pessoas fazem uso das mesas no vão central (figura 85). Ao sul do mercado o movimento de pessoas é um pouco menor, principalmente quando comparado com o lado leste. Há algumas pessoas sentadas nos bancos de concreto dispostos à leste do mercado.

Figura 85 - Interior do mercado de Florianópolis



Na Rua Felipe Schmitd o movimento de pessoas é intenso (figura 86). Um grupo de homens joga baralho na esquina com a rua Trajano. Durante o desenrolar do jogo, vários homens se acumulam em volta da mesa para observar. Há pessoas sentadas nos bancos ao longo da rua. Um homem toca flauta enquanto, mais adiante, um outro toca violão. Uma terceira pessoa, com uma placa, se propõe a gravar o nome das pessoas em um grão de arroz. Adiante, um homem distribui poemas na espera de ser retribuído com alguns trocados.

Figura 86 - Movimento intenso de pedestres na Rua Felipe Schmitd.

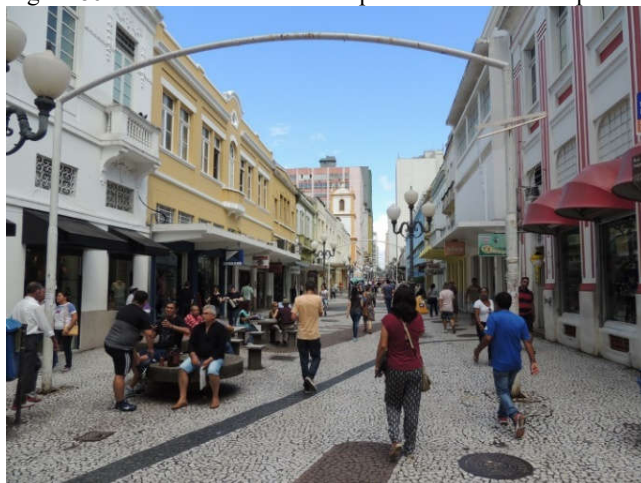


Figura 87 - Produtos expostos por vendedores ambulantes ao lado do Mercado



Na praça XV de Novembro as sombras das árvores criam um microclima mais agradável (figuras 88 e 89). Percebo que quase todos os bancos da praça estão ocupados. Um grupo de crianças observa a praça e se organiza para tirar uma fotografia coletiva; enquanto isso o instrutor do grupo discorre sobre a Praça, o Centro e as dinâmicas que ocorrem em Florianópolis. Na extremidade norte da praça, próximo à

Catedral, são vendidos outros produtos: bolsas, tapetes, caldo de cana, etc.

Figura 88 - Pessoas na Praça XV de Novembro



Figura 89 - Barracas de produtos locais na Praça XV



3.3.6 Diário de Campo de Florianópolis 23/07/2017 – Tarde de Domingo

Está um dia ensolarado e quente para o mês de julho. Um casal jovem sobe as escadarias em frente à Igreja Matriz de Florianópolis. O largo em frente à Igreja está parcialmente vazio (figura 91). Um grupo de homens ocupa as mesas e bancos de concreto na lateral da praça (figura 90). Nas ruas há veículos estacionados, e o tráfego é leve. O espaço está inclusive, um pouco silencioso quando comparado com os sons propagados em dias de semana.

A Rua Felipe Schmidt, que costuma ser cheia de vida durante a semana, enquanto o comércio está em funcionamento, hoje está praticamente deserta. O pouco movimento de pessoas ocorre por conta de alguns grupos esporádicos de pessoas que por ali passam.

Um pouco adiante, a cobertura no térreo de uma edificação (Edifício João Moritz) na Rua Arcipreste Paiva serve como abrigo para alguns moradores de rua. Enquanto isso, no centro da praça um grupo de pessoas usa instrumentos musicais e um amplificador de som para cantar música. Alguns moradores de rua se aproximam, pedindo dinheiro, comida ou auxílio.

Figura 90 - Homens sentados nas mesas no largo em frente à Igreja

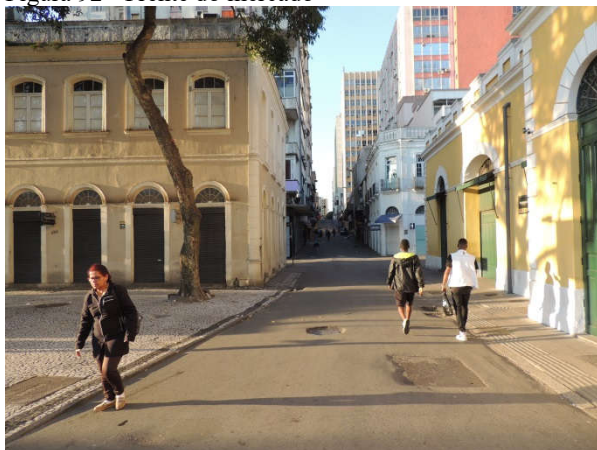


Figura 91 - Largo em frente à Igreja.



Ainda na rua Arcipreste Paiva, uma farmácia está aberta, de plantão, e da rua posso observar um pouco do movimento no interior. Na frente da farmácia há alguns taxistas conversando, aguardando possíveis clientes.

Figura 92 - Frente do mercado



Traço meu percurso até o mercado público pelo largo da Alfândega. Antes de chegar no mercado, porém, sou novamente abordado por uma pessoa, pedindo ajuda para comprar medicamentos para o filho. O mercado público está praticamente vazio, com somente

duas mesas ocupadas pelo público do único box que está aberto. Os demais estão fechados (figura 93).

Figura 93 - Interior do mercado público de Florianópolis



Nas ruas dos arredores do mercado, o fluxo é composto por pessoas que aparentemente residem nos arredores (figura 92 e 94). Não há turistas e não há estabelecimentos comerciais abertos. Um homem de meia-idade procura por restos de comida em uma lixeira. Há um pequeno fluxo, bastante tímido, de pessoas na direção do terminal TICEN, e do terminal Rodoviário Rita Maria.

Figura 94 - Largo da Alfândega

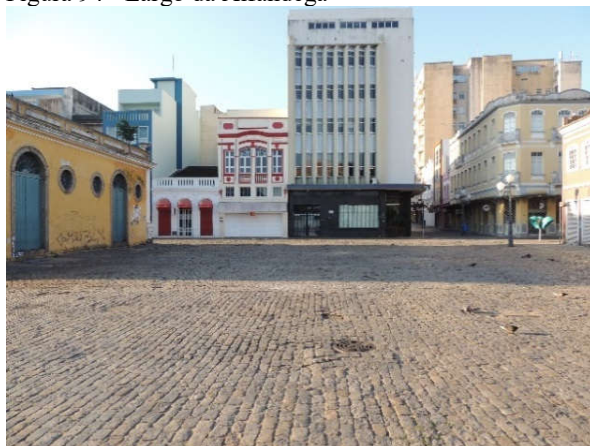


Figura 95 - Trapiche Miramar



No monumento do Trapiche Miramar (figura 95), um grupo de pessoas - um homem, duas mulheres e uma criança - estão parados, em pé, observando o entorno. Na Av. Gov. Gustavo Richard o fluxo de veículos é constante, porém não muito intenso.

3.4 OS TEMPOS URBANOS E O MERCADO PÚBLICO DE SÃO FRANCISCO DO SUL

De forma semelhante aos estudos realizados em Laguna e Florianópolis, esta seção apresenta uma análise sobre o mercado público e a orla, com a utilização dos cortes urbanos como ferramenta de análise em paralelo com a pesquisa iconográfica e estudos sobre a morfologia urbana.

A história de São Francisco do Sul como assentamento urbano, assim como a história do mercado público, está intimamente vinculada à Baía da Babitonga.³⁹ No intervalo anterior ao Século XX a economia de São Francisco do Sul se baseava principalmente na agricultura. Entretanto, com a construção da Estrada de Ferro Dona Francisca - que facilitou o escoamento de produtos para Joinville - paralelamente à

³⁹ Esse fator pode ser analisado em paralelo ao contexto da construção do primeiro mercado de Laguna

posterior construção do Porto, consolida-se um novo ciclo econômico para a cidade.

A Rua da Babitonga (**figura 96**) - Rua da Orla e do Mercado Público - consolidou-se como polo comercial do município, principalmente nas atividades de importação e exportação relacionadas ao porto.

Figura 96 - Rua da Babitonga em 1935



Fonte: IPHAN SFS (S/D)

O mercado público municipal de São Francisco do Sul foi construído em período de intenso desenvolvimento econômico municipal, sendo inaugurado no dia 20 de janeiro do ano de 1900. As instalações para acomodações dos pescados (anexo do mercado) foram adicionadas apenas em 1928.

Conforme pode ser visualizado na **figura 97**, inicialmente o mercado público tinha janelas nas laterais, estas que seguindo interesses de viés comercial foram substituídas por portas. O seguinte fragmento foi publicado originalmente no “*São Francisco – Notícia Estatístico-Descriptiva*”, no ano de 1941.

O Mercado Municipal, situado à rua Babitonga, é o centro de abastecimento da população da sede municipal. Ocupa a área de 552,25m², tendo, anexo, o mercado do peixe, que ocupa a área de 179m². e dispõe de todas as condições higiênicas necessárias.

A Prefeitura Municipal determinou, há pouco, fossem feitas, no mercado, as seguintes reparações: instalações sanitárias, trapiche para atracação e descargas de pequenas embarcações; frigorífico com três câmaras para frutas, carne e peixe. Determinou, ainda, o recuo do prédio, para efeito de alinhamento na rua Babitonga.

Figura 97 - Mercado Público de São Francisco do Sul, à direita, em foto tirada entre 1900 e 1925



Fonte: IPHAN SFS (S/D)

Conforme levantamento histórico realizado pelo IPHAN (2002), durante a década de 1970, a administração municipal sofreu pressão por parte da população para substituir o mercado público por um supermercado e um jardim, com características mais atualizadas.

Em decorrência da defesa realizada por parte do Patrimônio Histórico, o Mercado Público foi mantido, e no ano de 1976 foi iniciada a sua restauração. Nessa reforma, as portas foram novamente convertidas para janelas, porém, não com as características originais da edificação.

O mercado público de São Francisco do Sul ainda está ativo nos dias atuais. (**figura 98**). Abriga atividades que servem à população local como também aos turistas que visitam a cidade.⁴⁰ Aqui pode ser

⁴⁰ Os usos do mercado e do seu entorno são detalhados no diário de campo.

realizado um paralelo com o caso de Florianópolis, pois também foi construída uma cobertura para o vão central do mercado (**figura 99**), que pode ser interpretada ainda como um desejo, por parte da população, por uma melhoria do espaço do mercado, busca por proteção, controle espacial, espelhada nos espaços comerciais do Século XXI.

Figura 98 - O mercado público de São Francisco do Sul atualmente



Figura 99 - Interior do mercado público de São Francisco



3.4.1 Corte Longitudinal de São Francisco do Sul

O corte Longitudinal de São Francisco do Sul, (**figuras 100 à 107**) paralelo à Rua da Babitonga, representa o conjunto de edificações voltados para a Orla da Baía homônima, no trecho que compreende o início da ocupação do município.

De modo semelhante ao apresentado nas cidades de Laguna e Florianópolis, o na análise da arquitetura (**figura 104**) pode-se observar a predominância de edificações em estilo Art Decó e Eclético, permeados por algumas construções de caráter luso-brasileiro. São fachadas que possuem grande quantidade de aberturas, cores e ornamentos, criando uma paisagem interessante para as pessoas do lugar. Destaca-se nesse corte, sobre a **análise da cor (figura 100)**, que a variação cromática das edificações em paralelo ao bom estado de conservação do conjunto transmite a sensação de cuidado e preservação do conjunto.

Na **análise da variedade (figura 101)**, observamos a predominância de edificações de uso comercial e de prestação de serviços. A presença de hotéis (três na região analisada) pode ser interpretada como indicador da relevância do turismo para São Francisco. No uso comercial, podem ser distinguidas duas categorias de comércio; (i) comércio voltado para os moradores locais, lojas de roupas, sapatos, bijuterias, lanchonetes, padarias, farmácias, etc; e (ii) comércio voltado para turistas, lojas de souvenirs, artesanato local, licores, dentre outros. As análises realizadas com o diário de campo também corroboram com essa percepção da dualidade comercial que coexiste no mesmo espaço, no centro de São Francisco.

Na **análise da constitutividade (figura 102)**, novamente as edificações são caracterizadas pela grande quantidade de aberturas, que do interior para o exterior, disputam a vista para a orla, enquanto no sentido oposto disputam a atenção das pessoas que passam na rua. Essas aberturas garantem a integração entre espaço público e espaço edificado e são interessantes para o caráter comercial das edificações.

Uma análise geral do conjunto edificado mostra a predominância da contiguidade na **relação entre as edificações (figura 105)**. Essa é uma característica do padrão luso-brasileiro de ocupação do solo, com lotes estreitos e edificações que ocupavam completamente a testada, o que mostra a importância da rua, do espaço público e da orla para as construções. A predominância de edificações com gabarito de um e dois pavimentos também contribui com esse fator e caracteriza a fachada

marítima com a sensação predominante de horizontalidade. Esse aspecto contribui com a manutenção da relação visual e sonora entre a edificação e a rua, permitindo contato e interação entre as pessoas que estão na rua e as que estão dentro das construções.

Predominam no conjunto as edificações com dois pavimentos, que dessa forma garantem as relações de **contiguidade**. Esse fator é reforçado pelo fato de o conjunto ser configurado por edificações que ocupam totalmente as laterais do lote, dispensando os afastamentos frontal e lateral. Nas demais situações ocorre a intersticialidade, com a criação de empenas cegas em altura máxima de dois pavimentos, não comprometendo a percepção do conjunto.

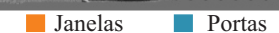
São Francisco do Sul Corte Urbano/ Fachada Marítima



Análise da Cor (figura 98)



Análise da Variedade (figura 99)



Análise da Constitutividade (figura 100)

Imagens da área (figura 101)



Acima, as leituras realizadas sobre o corte longitudinal de São Francisco do Sul. Ao lado, imagens dos espaços adjacentes ao corte. A identificação das imagens permite traçar a posição dos espaços em relação à fachada marítima.

(A) Pessoas sentadas nos bancos dispostos no deck do mercado.

(B) Exposições de artistas locais ao lado do mercado público.

(C) Grupos de pessoas interagindo com as barracas de vendas na orla.

(D) Rua da Babitonga, ao sul do mercado.

(E) A praça em frente da Igreja de São Francisco do sul.

São Francisco do Sul Corte Urbano/ Fachada Marítima



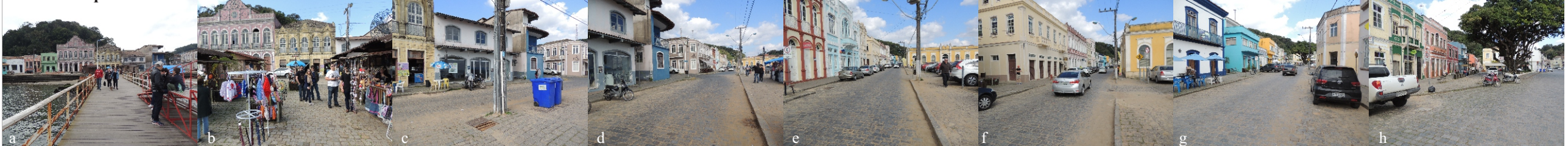
5m 10m 20m
Escala gráfica



■ Descontinuidade ■ Intersticialidade □ Congiguidade
Relação entre edifícios (figura 103)



Leituras sequenciais (figura 105)



Nas imagens ao lado são representadas as leituras sequenciais, realizadas na orla de São Francisco do Sul. A leitura inicia na Marina, ao sul do mercado e segue pela orla até a frente da Praça da Bandeira, formando uma leitura paralela ao corte longitudinal de São Francisco do Sul. Através dessas imagens, podemos compreender melhor a relação entre espaço construído com o espaço público, e deste com a orla.

3.4.2 Corte Transversal de São Francisco do Sul

O corte Transversal de São Francisco do Sul, (apresentado nas **figuras 108 à 115**) foi realizado com base na Rua Dr. Luiz Gualberto apresenta o conjunto de edificações entre a orla e a Igreja Matriz.

O conjunto edificado mantém as propriedades observadas na seção longitudinal. Entretanto, podemos observar que enquanto algumas edificações mantêm o mesmo grau de detalhe e ornamentação das fachadas, há construções que apresentam elevações ‘cruas’, sem detalhes ou ornamentos. Esse fator pode ser compreendido como uma valorização pelas ruas paralelas à orla e pela fachada marítima.

Com a **análise da arquitetura (figura 112)**, observamos que estilo arquitetônico mantém as características do Ecletismo, luso brasileiro e do Art Decó, e uma das características de observadas no conjunto é a variação cromática (ver **análise da cor, figura 108**) das fachadas, onde se destacam as cores azul, branca e amarela.

A **análise da variedade (figura 109)** mostra a predominância do uso comercial, com duas edificações que apresentam uso residencial. De fato, com um distanciamento da orla, que representa um eixo comercial bem definido, maior é a presença do uso residencial na seção analisada.

Nesta seção, a **análise da constitutividade (figura 110)** apresenta as edificações ainda apresentam as fachadas com grande quantidade de aberturas voltadas para o espaço urbano. Sobre a **análise da relação entre edifícios (figura 113)**, notamos o *gabarito* predominante de dois pavimentos, com uma única construção térrea em todo o conjunto analisado. Seguindo estes padrões de ocupação do solo, mantém-se a característica de contiguidade na entre as edificações, com a intersticialidade presente somente nas laterais da edificação térrea.

Quanto à **análise da relação entre espaço público e edificado (figura 114)**, predominam as edificações que ocupam completamente a testada do lote, e sem recuo frontal, criando uma delimitação clara do espaço público – semelhante ao que foi observado no corte longitudinal. Há somente uma edificação com recuo em uma das laterais, por onde é realizado o acesso ao segundo pavimento. Desse modo, os níveis de acessibilidade são diretos a partir do espaço público, sem barreiras ao pedestre.

São Francisco do Sul

Corte Urbano transversal (orla - igreja)

Orla



Rua Dr. Luiz Gualberto



Análise da Cor
(figura 106)



Residencial Institucional Ocioso
Comercial Lazer

Análise da Variedade
(figura 107)



Janelas Portas

Análise da Constitutividade
(figura 108)

Imagens da área (figura 109)



Acima, as leituras realizadas sobre o corte transversal de São Francisco do Sul. Ao lado, imagens dos espaços adjacentes ao corte. A Identificação das imagens permite traçar a posição dos espaços em relação à seção transversal à orla. (A) Vista da orla e da Baía da Babitonga, partido da Rua Luiz Gualberto. (B) Carros estacionados na rua da Babitonga. Ao fundo, pessoas caminhando na calçada; duas senhoras paradas, olham os produtos na vitrine de uma loja. (C) Rua Dr. Hercílio Luz, ao lado da Praça Getúlio Vargas. (D) Pessoas na praça Getúlio Vargas, em frente à igreja, durante celebração.

São Francisco do Sul

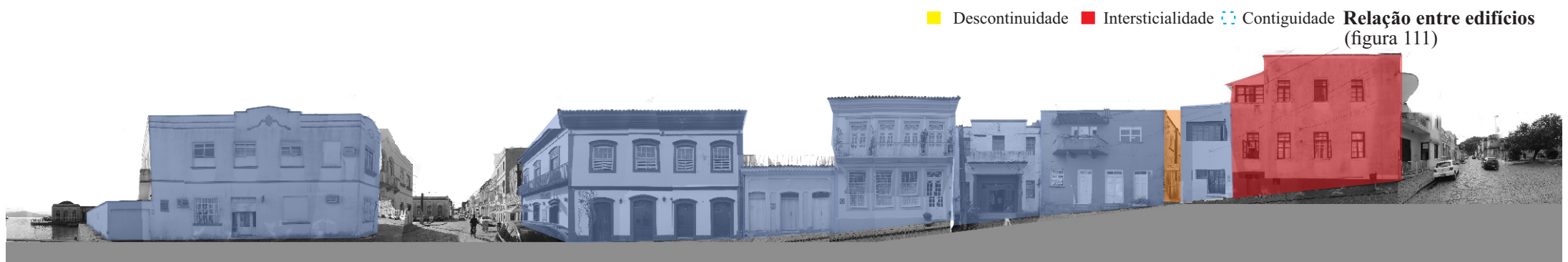
Corte Urbano transversal (orla - igreja)



■ colonial luso brasileiro ■ eclético ■ art decó **Análise da arquitetura (figura 110)**



■ Descontinuidade ■ Intersticialidade ■ Contiguidade **Relação entre edifícios (figura 111)**



Leituras sequenciais (figura 109)

■ Nula ■ Direta ■ Indireta **Relação entre espaço público e edificado (figura 112)**



3.4.3 Diário de Campo de São Francisco do Sul 18/08/2016 – Tarde de Quinta Feira

Existem feiras de artesanato que ocorrem no trapiche da Baía da Babitonga todos os dias da semana, incluso os sábados. Os feirantes são da própria cidade e fazem rodízios semanais fazendo uso das estruturas (de madeira) que foram instaladas no local. (figura 116)

A relação entre edifício e cidade encontrada nos espaços intersticiais parece criar uma dinâmica interessante: ao longo do dia pude notar várias pessoas que ficavam nas portas e entrada das edificações observando o movimento da rua. Existe um movimento constante de embarcações chegando e saindo da Baía, descarregando os pescados do dia. Alguns restaurantes na beira da baía atraem bastante fluxo de pessoas durante o horário de almoço.

Várias pessoas utilizam os bancos dispostos ao longo do deck atrás do mercado público (figura 117). Sem nenhum motivo aparente, as pessoas aparentam estar passando o tempo, conversando e aproveitando a vista para a água.

Figura 116 - Vista da fachada marítima a partir do trapiche



Figura 117 - Deck em frente ao mercado



Figura 118 - O mercado público de São Francisco



Figura 119 - Interior do mercado



Não somente no mercado público, mas em outros locais do centro histórico possuem bancos voltados para a orla, e ao longo do dia pude perceber que, em maior ou menor quantidade, quase sempre havia pessoas sentadas nos bancos.

Figura 120 - Baía da Babitanga, ao lado do mercado



O movimento de pedestres nas ruas é interessante. Há um número considerável de veículos transitando pelas ruas, somando os automóveis estacionados ao longo do meio fio. Esses automóveis com certeza causam certa confusão visual formando barreira que impede a visão entre os lados da rua.

Figura 121 - Vista do mercado a partir do trapiche



Ainda assim, o número de automóveis circulando é consideravelmente menor do que o notado na orla de Laguna. A vida urbana parece funcionar bem. Ruas arborizadas, com canteiros pontuais distribuídos ao longo do passeio. Nota-se uma boa relação entre as pessoas com a água, além do bom tratamento urbano que o espaço possui.

3.4.4 Diário de Campo de São Francisco do Sul 23/07/2017 – Manhã de Domingo

Está um dia ensolarado e atipicamente quente para a época do ano. Apesar de ser domingo, uma loja de lembranças está aberta, com foco direcionado para o público turista.

Os barcos de passeio continuam atracados no trapiche (figura 122), e nas ruas, os vendedores param os transeuntes em busca de

público. As barracas que vendem artesanato local estão em funcionamento, e algumas pessoas dirigem sua atenção aos produtos expostos. (figura 123)

Há um movimento randômico de pessoas nas ruas, alguns casais e grupos isolados, muitos dirigem os olhares para a água e muitos caminham próximo à orla.

Se destaca a grande quantidade de veículos estacionados nas proximidades do mercado.

Figura 122 - Pessoas a caminho do passeio de barco.



Não há muito movimento de pessoas na praça da Bandeira, exceção para um taxista que aguarda uma possível corrida. Enquanto espera, um grupo de homens se aproxima para pedir informação e ficam alguns minutos conversando. Nas ruas do entorno, sempre há algumas pessoas passando, a pé ou de bicicleta. Um grupo maior, de 8 pessoas, caminha em direção à orla e ao mercado público.

Dentro do mercado público, um grupo de homens está sentado em uma mesa, jogando cartas. Alguns dos homens estavam na manhã anterior, jogando dominó.

O açougue do mercado hoje está fechado, entretanto, a loja de produtos artesanais atrai movimento considerável de pessoas, aparentemente turistas. Na loja são vendidas toalhas decorativas,

artesanias em madeira e conchas, chaveiros, licores, dentre outros souvenirs.

Figura 123 - Pessoas passam pelas feiras



O mercado público aparenta ser um espaço apropriado, em diferentes escalas, por turistas tanto quanto por moradores locais. Agora, mais próximo do meio dia, o estacionamento de carros na lateral norte do mercado está muito mais cheio. No deck, de forma semelhante, há um número considerável de pessoas, muitos sentados nos bancos voltados para a orla, outros parados próximo da orla. Na lateral oeste do mercado, à sombra do sol, três pintores locais (FAP – Associação de Artistas de São Francisco do Sul) expõem suas obras (figura 124). Ao lado, o restaurante do mercado está aberto, atendendo alguns clientes; conforme informado, majoritariamente turistas. O restaurante só não fica em funcionamento nas segundas-feiras.

A igreja está em celebração. A paisagem da praça é composta por alguns grupos de pessoas, adultos e crianças, de idades variadas (figura 125). Algumas pessoas estão de pé, outras sentadas nos bancos, ou, se apropriando do mobiliário e do desenho da praça, outras estão sentadas em degraus ou nas muretas de alvenaria das floreiras.

Figura 124 - Exposições de artistas no mercado



Figura 125 - Pessoas em frente à Praça Getúlio Vargas



Algumas das crianças estão brincando, conversando exaltadas, outras correndo. Mais ao leste de praça, ouve-se a música proveniente do “Bar do Bolacha”, que também atrai movimento de pessoas, homens majoritariamente, que ficam conversando na entrada do estabelecimento.

Capítulo IV: RESULTADOS, DISCUSSÃO E CONSIDERAÇÕES FINAIS

Capítulo que apresenta as constatações sobre a interação entre o mercado público, a orla aquática e os aspectos de urbanidade encontrados nestes espaços.

Orla da baía da Babitonga, 2016



Com a intenção de analisar as formas de apropriação do espaço e aspectos de urbanidade nas cidades de Laguna, Florianópolis e São Francisco do Sul, este estudo buscou um método de trabalho humanizado, que insere o pesquisador no cotidiano, em contato direto com as pessoas e com a urbanidade material. Urbanidade de sensações e propostas, conforme afirmação de Solá-Morales (2008).

Estudar as áreas centrais das cidades litorâneas se mostrou uma tarefa complexa. A multiplicidade de condicionantes sobrepostos nestes espaços exigiu a compreensão de vários temas distintos.

Os estudos iniciam com a apresentação do comércio cidadão, uma conceituação sobre o lugar e o papel dos mercados públicos hoje, e também no passado, buscando compreender através de uma linha do tempo evolutiva, o mercado como fato urbano (presente e constante em meio à uma cidade mutável, volátil). O mercado público que passa a atuar nas dinâmicas da orla e tem papel fundamental na manutenção das características de urbanidade e vitalidade urbana.

A revisão de literatura segue com estudos sobre os centros urbanos, sua relevância para a cidade e o histórico de conflitos que levaram à situação atual nas cidades litorâneas brasileiras. Paralelamente, apresentamos estudos sobre a evolução das relações entre *cidade* e *mar* e as características urbanas singulares que definem nestas cidades uma morfologia urbana com traçado de influencia portuguesa.

Ainda, em complementação às análises morfológicas e aos estudos sobre objetos urbano-arquitetônicos, tem lugar às vivências, sentidos e experiências, o lugar do indivíduo na cidade. São descritas formas de interação, uso e apropriação do meio urbano a partir do diário de campo.

Com a análise realizada sobre as cidades de Laguna, Florianópolis e São Francisco do Sul foi possível identificar as similaridades e disparidades em aspectos relacionados à urbanidade, apropriação dos espaços e sua relação com as respectivas orlas e mercados públicos. Um amálgama dos resultados apresenta (i) a água como elemento fundamental para a manutenção de dinâmicas e atividades próprios de cidades marítimas e para a caracterização da orla; (ii) o mercado público como elemento-chave para a atração de pessoas e manutenção da vitalidade urbana; (iii) os padrões de ocupação (relação lote-edificação) tipologias de fachada luso-brasileira responsáveis pela manutenção da segurança e vitalidade urbana; (iv) e o aterro, no caso de

Florianópolis como uma barreira à acessibilidade das pessoas à borda d'água e gerador de espaços desurbanos.

4.1 O lugar do mercado público

O mercado público, estrategicamente posicionado no limite entre a cidade e a borda d'água, pode atuar como fator chave para a atração de pessoas para a região da orla. O mercado estabelece uma conexão entre a força comercial mais influente da urbe, localizada no conjunto edificado que compõem a fachada marítima, o que acaba por conduzir as pessoas atraídas pelo comércio também ao longo da orla.

Nota-se em São Francisco do Sul um elo de ligação entre o comércio realizado no centro, o mercado público e as tendas de artesanato implantadas às margens da Baía. O mercado de São Francisco do Sul consegue ser um elemento atrativo para dois públicos distintos: a população local, que busca no mercado um espaço de encontro, espaço para jogar, conversar, espaço para expor produtos de artesanato e arte local. E concomitantemente, o mercado é lugar dos turistas, dos visitantes, que buscam conhecer a cultura local, almoçar no restaurante do mercado ou comprar as carnes expostas no açougue.

Florianópolis, de forma semelhante, apresenta um elo de integração forte entre mercado público e o comércio formal e informal que ocorre em suas áreas adjacentes, mas por outro lado, o mercado encontra-se em situação bastante diferente do que ocorre em São Francisco do Sul. Aqui, pode ser notado um processo de gentrificação espacial: o mercado público virou lugar praticamente exclusivo de visitação turística, possui *boxes* ocupados por redes de *fast food*, e *dessa forma* é ocupado por restaurantes que direcionam o produto à um público especializado, excluindo a participação da população local.

Em Laguna, apesar da atual situação de reforma do mercado, foi possível notar que, ainda assim, ele possui uma força para atrair tipos de vivências urbanas; isto pode ser observado no comércio de pescados que ocorre na marina, ao lado do mercado, como também no fluxo de pessoas que ocorre ao norte deste, também em decorrência de outros elementos, como o “Buteco do Cais”.

4.2 Sobre a urbanidade material

As análises realizadas mostraram os elementos que contribuem com aspectos de urbanidade da área, a saber: o **uso do solo** possui papel

fundamental para os aspectos de urbanidade. Em São Francisco do Sul, a presença dominante do comércio garante a movimentação de pessoas nas ruas em horários comerciais, inclusive nos sábados até as 15h. O mercado público funciona como atrativo também nos domingos, de manhã e até parte da tarde. De forma semelhante, a presença de bares, padarias, restaurantes e sorveterias garante o movimento de pessoas durante a noite. A região analisada também possui dois hotéis, que garante a presença de turistas na área.

Florianópolis apresenta um cenário distinto; na área analisada não existem usos relacionados ao lazer ou atividades recreativas. A região carece de atrativos que não funcionem estritamente em horário comercial, em contraste com a realidade atual. Como fator positivo no recorte de Florianópolis foram notados alguns elementos que garantem vitalidade e movimento intenso de pessoas nas ruas, porém, fato este que ocorre somente durante dias de semana, em decorrência do uso do terminal urbano e da predominância de comércio e serviços na região do bairro Centro. A dicotomia existente entre o movimento intenso de pessoas e veículos durante os dias de semana e o isolamento da área nos sábados e domingos é mensurável e uma propriedade de *terrain vague*. (SOLÁ-MORALES, 2008)

Ainda em Florianópolis, o movimento intenso dos veículos da Av. Gov. Gustavo Richard cria outra barreira que impede o contato (visual, olfativo, auditivo) e aumenta a distâncias entre as pessoas e o mar.

Em Laguna podemos traçar alguns paralelos entre as características das duas cidades supracitadas. O comércio é um elemento atrativo, que induz à presença de pessoas nas ruas em horários comerciais. Nos finais de semana, quando a quantidade de pessoas nas ruas diminui consideravelmente, é a orla da Lagoa Santo Antonio dos Anjos que serve para atrair pessoas para o centro, assim como a Praça Vidal Ramos e a Igreja.

4.3 Sobre a água e a importância da orla urbana

Conforme Jacobs (2009, p. 174) “A própria orla marítima é o primeiro patrimônio desperdiçado capaz de atrair pessoas nas horas vagas”, afirmação que mostra-se verdadeira nos casos analisados neste estudo. O diário de campo aplicado em Laguna e São Francisco mostrou que a lagoa de Santo Antônio dos Anjos e a Baía da Babitonga, concomitantemente são elementos usados pelas pessoas para o lazer,

pescaria, contemplação e navegação. Em São Francisco do Sul a utilização do transporte marítimo pelos pescadores - assim como pelos turistas - pode ser verificado com maior intensidade em relação às outras cidades, sendo esse um fator que contribui para a vitalidade local e a manutenção das propriedades originais da baía para a cidade.

O recorte urbano aplicado em Florianópolis foi o que apresentou características mais distintas dentre as áreas analisadas, tendo como maior problemática a remoção da orla do cotidiano das pessoas; consequência direta da criação dos aterros.

4.4 A influência da morfologia luso-brasileira

O padrão morfológico luso-brasileiro caracterizado pela malha irregular, moldada à condição topográfica e aos limites territoriais impostos pela água e pelos morros também contribuem para alguns aspectos de urbanidade e espacialidade das áreas analisadas. A estrutura viária cria percursos visualmente interessantes, com possibilidades de escolha devido ao tamanho pouco extenso das quadras e por seu formato irregular. O grande número de aberturas nas fachadas voltadas para a rua em paralelo com a edificação implantada sem recuos laterais e frontais cria uma delimitação clara entre espaço público e privado, permitindo também uma aproximação intensa entre o movimento de pessoas nas ruas e o que ocorre no interior das edificações. Esse fator é reforçado pelo gabarito das edificações, que não ultrapassa os quatro pavimentos, e garante a escala humana destes espaços – exceção para Florianópolis que pontualmente apresenta alguns edifícios com até 12 pavimentos.

4.5 Apropriação do espaço e vivências urbanas

Em Laguna e São Francisco do Sul, possuem um atrativo muito forte para as pessoas: a água. Aqui não nos referimos somente aos visuais da lagoa, mas, conforme foi verificado com a aplicação do diário de campo, o cheiro característico da cidade litorânea, o som da água, dos pássaros, o toque da brisa na pele de quem contempla esse encontro entre espaço urbano e espaço natural conformam os elementos enriquecedores da experiência sensorial e, logo, geradores de identidade local. O que cria uma ambiência tão descaracterizada em Florianópolis é justamente o oposto à esse cenário: a ausência de todos os sinais (visuais, sonoros, olfativos e táteis) que indicam a proximidade da água.

4.6 Recomendações

O desenvolvimento de pesquisas e estudos é um reflexo direto da curiosidade do ser humano. Estes estudos são criados frente questionamentos, sejam eles filosóficos, científicos, sociológicos, matemáticos, urbanísticos, dentre as infinitas possibilidades. Este estudo surgiu com o intuito de responder algumas questões relacionadas à urbanidade e ao modo como as pessoas interagem com a cidade onde vivem, com as pessoas que convivem, e com o cenário natural em que estão inseridas. Ainda assim, com o desenvolvimento da pesquisa novos questionamentos foram levantados. A cada resposta encontrada, novos questionamentos que tomam forma, e não podem ser aqui respondidos, seja pela limitação de tempo para a pesquisa, ou pela restrição de trabalho do pesquisador.

Embasado na premissa de que diferentes urbanidades geram diferentes modos de vida, seria interessante desenvolver estudos que analisem as influências da ocupação portuguesa nas cidades brasileiras e como as diferenças entre as heranças coloniais portuguesas e espanholas afetam as vivências urbanas e criam urbanidades específicas nas cidades da América Latina.

Sob a complexidade das dinâmicas de uso dos mercados públicos, poderiam ser melhor exploradas as diferenças e similaridades de cada mercado público, buscando compreender quais os fatores que contribuem para que este seja um espaço público coletivo, e não de uso especializado.

4.7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os espaços centrais das cidades litorâneas possuem características morfológicas e espaciais singulares. No caso das três cidades analisadas neste estudo: Laguna, Florianópolis e São Francisco do Sul, os padrões de ocupação da cidade luso-brasileira, implantados sobre algumas características físicas e topográficas em comum, como resultado que parcialmente compartilhar das mesmas propriedades da urbanidade material.

Entretanto, com a atuação das forças singulares nos processos de crescimento e expansão das cidades, por motivos geográficos, econômicos e políticos, dentre outros aqui difíceis de pontuar, cada um destes assentamentos passou a apresentar características singulares. Urbanidades próprias, desenvolvidas aos poucos, decorrentes do modo

como cada localidade se adaptou às novas realidades, aos novos meios de transporte e à novas atividades econômicas.

As leituras realizadas nesta dissertação – os cortes urbanos, a aplicação do diário de campo e as pesquisas documentais e iconográficas – formaram um método que permitiu compreender múltiplos aspectos dos espaços analisados. Essa forma de leitura do espaço urbano mostrou-se válida e apta a capturar os aspectos de urbanidade e vivência buscados com o objetivo do trabalho, podendo também ser aplicado em contextos e cidades com morfologias urbanas diferentes.

A utilização dos cortes urbanos permite que o observador, urbanista ou planejador urbano compreenda os espaços a partir da mesma perspectiva das pessoas que o vivenciam diariamente, substituindo a comum visão e análises realizadas em planta. Este método reflete uma busca por um urbanismo mais humano, coerente com a realidade vivida diariamente das cidades, que em muito se distancia de visões mais antigas - como o olhar modernista sobre a problemática urbana. O corte, além disso, como instrumento metodológico, permite que os elementos buscados na análise sejam visualizados simultaneamente: estilo das fachadas, relações entre as edificações, as relações entre o interior e o exterior das edificações. Dessa forma, proporciona uma leitura mais dinâmica do conjunto edificado.

Ainda assim, reconhecemos uma questão elementar: apesar de o método dos cortes inserir o pesquisador na mesma perspectiva das pessoas que vivenciam o espaço urbano, ainda assim, o pesquisador permanece na condição de observador. Não está, portanto, caracterizando participação ativa nos processos e dinâmicas urbanas. A respeito disto, surge como complemento o diário de campo, que mesmo partindo da mesma premissa, insere o pesquisador em maior contato com as pessoas e atividades que ocorrem no espaço.

Ainda assim, torna-se válido manter o questionamento de como podemos, como urbanistas, nos inserir nos processos que compõem a vida urbana, e aplica-los nas pesquisas e métodos de planejamento.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de Almeida. **Sobre a Memória das Cidades**. Revista Território. Ano III, nº4. Rio de Janeiro. 1998. p 05-26.

AGUIAR, Douglas. **Alma Espacial: O corpo e o movimento na arquitetura**. Porto Alegre: Ufrgs Editora, 2010. 201 p.

AGUIAR, Douglas. **Urbanidade e a qualidade da cidade**. In: AGUIAR, Douglas; NETTO, Vinícius M. Urbanidades. Rio de Janeiro: Faperj, 2012. Cap. 2. p. 61-80.

AGUIAR, José. A cor (das cidades portuguesas) antes do moderno. Perplexidades, descobertas recentes e investigações em curso. In: PESSOTI, Luciene; RIBEIRO, Nelson Porto. **A Construção da Cidade Portuguesa na América**. Rio de Janeiro: Pod, 2011. p. 9-24.

ALBERTI, Ricardo. **O caráter urbano da arquitetura: Uma análise entre edifício e cidade na região de Curitiba**. 2016. 298 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2016.

BENEDET, Michelle; FAGGIN, Carlos. Morfologia e Urbanidade em Margens de Corpos d'Água Urbanos. In: PNUM, 5., 2016, Guimarães. **Atas PNUM 2016**. Guimarães: Escola de Arquitectura da Universidade do Minho, 2016. v. 1, p. 599 - 607. Disponível em: <http://pnum2016.weebly.com/uploads/6/2/8/9/62899601/programa_final_pnum2016.pdf>. Acesso em: 30 jul. 2016.

BENEDET, Michelle Souza. **Apropriação de Praças Públicas Centrais em Cidades de Pequeno Porte**. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal de Santa Catarina, 2008. 168p.

BLASCO, Carmen Blasco. PÉREZ, Francisco Martínez. GARCÍA, Rosario Navalón. **El Frente Marítimo de la Ciudad de Alicante**. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2005

BOTTON, Alain de. **A Arquitetura da Felicidade**. Rio de Janeiro: Rocco, 2006. 271 p.

CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. Companhia das Letras, 1990. 1ª ed. [*Le città invisibili*, 1972] Tradução: Diogo Mainardi.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade: Ed. UNESP, 2001.

CITADIM, Ana Paula. **Laguna, paisagem e preservação: o patrimônio cultural e natural do município**. 2010. 199p. Dissertação. Universidade Federal de Santa Catarina.

CORBIN, Alain. **O Território do Vazio: A praia e o imaginário ocidental**. São Paulo: Schwarcz, 1989. 385 p.

CORRÊA, Carlos Humberto P.. **História de Florianópolis Ilustrada**. 3. ed. Florianópolis: Insular, 2008. 383 p.

DALL'ALBA, João Leonir. **Laguna antes de 1880: documentário**. Florianópolis: Lunardelli: UDESC, 1979. 175 p.
DEL RIO, Vicente. **Desenho Urbano e Revitalização na Área Portuária do Rio de Janeiro**. Tese (Doutorado) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo. 1991. 548p.

RIO, Vicente del. **Voltando às origens: A revitalização de áreas portuárias em centros urbanos**. Vitruvius: Arqtextos, São Paulo. v. 06, n. 15, p.01-10, ago. 2001. Disponível em:
<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/02.015/859>>.
Acesso em: 06 ago. 2016.

FIGUEIREDO, Lucas. Desurbanismo: um manual rápido de destruição das cidades. In: AGUIAR, Douglas; NETTO, Vinícius M.. **Urbanidades**. Rio de Janeiro: Faperj, 2012. Cap. 8. p. 209-234.

GEHL, Jan; GEMZØE, Lars. **Novos espaços urbanos**. Barcelona: GG, 2002.

GEHL, Jan; SVARRE, Birgitte. **How to Study Public Life**. Washington, Dc: Island Press, 2013.

_____. **Cidades Para Pessoas**. 2. ed. São Paulo: Perpectiva, 2014. 262 p.

_____ ; KAEFER, Lotte Johansen; REIGSTAD, Solvejg. Close encounters with buildings. **Urban Design International**, [s.l.], v. 11, n. 1, p.29-47, abr. 2006. Springer Nature.<http://dx.doi.org/10.1057/palgrave.udi.9000162>.

GHIRARDO, Diane. **Arquitetura Contemporânea: Uma História Concisa**. São Paulo: Martins Fontes, 2002. 304 p.

GORSKI, Maria Cecília Barbieri. **Rios e Cidades: Ruptura e reconciliação**. São Paulo: Senac, 2010. 300 p.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Portos, Ferrovias e Navegação em Santa Catarina**. Florianópolis: Editora Ufsc, 2013. 322 p.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: Do Direito à Cidade à Revolução Urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014. 294 p.

IPHAN. **Levantamento Histórico do Mercado público de Laguna**. Projeto de Restauração e Adequação do Mercado Público e Revitalização das Docas de Laguna. 47p. Laguna. 2010.

JACOBS, Jane. **The Death and Life of Great American Cities**. New York: Random House, 1961.

KOHLSDORF, Maria Elaine. Os Desempenhos de Apreensão da Forma dos Espaços. In: KOHLSDORF, Maria Elaine. **A Apreensão da Forma da Cidade**. Brasília: Unb, 1996. Cap. 2. p. 31-66.

KRAFTA, Romulo. Impressões digitais de urbanidade. In: AGUIAR, Douglas; NETTO, Vinícius M..**Urbanidades**. Rio de Janeiro: Faperj, 2012. Cap. 4. p. 115-134.

LEITE, Carlos; AWAD, Juliana di Cesare Marques. **Cidades Sustentáveis Cidades Inteligentes:Desenvolvimento sustentável num planeta urbano**. São Paulo: Bookman, 2012. 264 p.

LERNER, Jaime. **Acupuntura urbana**. 2. ed. Rio de Janeiro: Record, 2005. 137 p.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2010. 227 p.

MAAR, Alexander; PERON, André; NETTO, Fernando del Prá. **Santa Catarina: História, Espaço Geográfico e Meio Ambiente**. 2. ed. Florianópolis: Insular, 2011. 283 p.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 17, n. 49, p.11-29, jun. 2002. Mensal.

MAGROU, Rafaël. The Glories of The Architectural Section. **Harvard Design Magazine**, Cambridge, v. 35, p.34-37, dez. 2012.

MARX, Murillo. **A cidade brasileira**. São Paulo. Melhoramentos. Ed. USP, 1980.

MEDEIROS, **Rodrigo Althoff**. **Cidades em crescimento: a influência da Ferrovia Tereza Cristina nas cidades do sul - estudo do caso no município de Tubarão**. Tubarão: Copiart, 2007. 203 p. ISBN 8599554042.

MELLO, Sandra Soares de. **Na beira do rio tem uma cidade: Urbanidade e valorização dos corpos d'água**. 2008. 348 f. Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Unb, Brasília, 2008. Disponível em: <<http://repositorio.unb.br/handle/10482/1608>>. Acesso em: 29 maio 2016.

MOREIRA, Adilson. **Cabeçuda, mobilidade urbana, espaços públicos e equipamentos: Transformações urbanísticas com a duplicação da BR-101 Sul**. Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo. Montevideo. 2015.

NETTO, Vinicius M. A urbanidade como devir do urbano. In: AGUIAR, Douglas; NETTO, Vinicius M. **Urbanidades**. Rio de Janeiro: Faperj, 2012. Cap. 1. p. 33-60.

NETTO, Vinicius M. A urbanidade como devir do urbano. **Eure: Revista Latinoamericana de estudos regionales**, Santiago de Chile, v. 39, n. 118, p.231-261, set. 2013. Semestral.

OLIVEIRA, Tueilon. O Mercado Público de Laguna: Uma inserção atemporal na inconstância da Urbanidade.. In: PNUM, 5., 2016, Guimarães. **Atas PNUM 2016**. Guimarães: Universidade do Minho,

2016. v. 1, p. 235 - 245. Disponível em:
http://pnum2016.weebly.com/uploads/6/2/8/9/62899601/programa_fin_al_pnum2016.pdf. Acesso em: 30 jul. 2016.

_____; ZAPATEL, Juan Antonio. Estudo de caso das inter-relações entre espaços públicos centrais de Florianópolis e a orla marítima, em decorrência da criação do Aterro Baía Sul. In: PNUM, 4., 2015, Brasília. **Anais PNUM 2015**. . Brasília: 67405, 2015. p. 1 - 19. Disponível em: <<http://www.fau.unb.br/noticias/57-pnum-2015>>. Acesso em: 08 out. 2015.

PALLASMAA, Juhani. **A Imagem Corporificada: Imaginação e imaginário na arquitetura**. Porto Alegre: Bookman, 2013. 152 p.

PALLASMAA, Juhani. **Os Olhos da Pele: A arquitetura e os sentidos**. Editora Bookman, 2011. 76p.

PEIXOTO, Nelson Brissac. **Paisagens Urbanas**. 4. ed. São Paulo: Senac, 2003. 436 p.

PEREIRA, Carlos da Rosa. **História de São Francisco do Sul**. Florianópolis: Editora da Ufsc, 2004. 175 p.

PESAVENTO. Sandra Jatahy. **Com os olhos no passado: a cidade como palimpsesto**. Revista Esboços . numero 11, 2004, Florianópolis - SC - Brasil

PESAVENTO. Sandra Jatahy. **História, Memória e Centralidade Urbana**. Revista MOSAICO |Mestrado em História | Pontifícia Universidade Católica de Goiás ,1983.

REIS, Almir Francisco. **Ilha de Santa Catarina: permanências e transformações**. Florianópolis: Ed. da Ufsc, 2012. 281 p.

RHEINGANTZ, Paulo. Narrativas ou traduções da urbanidade. In: AGUIAR, Douglas; NETTO, Vinícius M.. **Urbanidades**. Rio de Janeiro: Faperj, 2012. Cap. 5. p. 135-162.

ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1995. 309 p.

ROSSINI, Diva de Mello; TRICÁRIO, Luciano Torres; TOMELIN, Carlos Alberto. O Português Centro Histórico de São Francisco do Sul (BR): um atributo para o turismo cultural. **Interações** (campo Grande), [s.l.], v. 17, n. 1, p.1-12, 1 mar. 2016. Universidade Católica Dom Bosco. <http://dx.doi.org/10.20435/1518-70122016111>.

SOLÀ-MORALES, M. **De cosas urbanas**. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

SUGAI, Maria Inês. **Segregação Silenciosa: Investimentos públicos e dinâmica socioespacial na área conurbada de Florianópolis**. Florianópolis: Editora Ufsc, 2015. 254 p.

TEIXEIRA, Luiz Eduardo Fontoura. **Espaços Públicos da Orla Marítima do Centro Histórico de Florianópolis: O Lugar do Mercado**. 2002. 95p. Dissertação. Universidade Federal de Santa Catarina.

TEIXEIRA, Manuel C. Os modelos urbanos das cidades portuguesas. In: PESSOTI, Luciene; RIBEIRO, Nelson Pôrto. **A Construção da Cidade Portuguesa na América**. Rio de Janeiro: Pod, 2011. Cap. 10. p. 151-169.

ULUSSÉIA, Rubens. **Laguna, Memória histórica**. Editora Letrativa. 409p. 2004.

YAMAMOTO, André R. P. I. Reconstruindo o Mercado Público de Florianópolis. **Revista Santa Catarina em História**. Florianópolis, v.1, nº.1. 7p. 2008.

ZAPATEL, Juan Antonio. **Barcelona: Transformação Urbanística**. Florianópolis: Editora da Ufsc, 2011. 108 p.

Sites

Concursos de Projeto. Disponível em:
<https://concursosdeprojeto.org/2010/06/07/largo-do-mercado-publico-de-florianopolis-01/> Acesso em setembro, 2017

Imagens Aéreas de Florianópolis. Disponível em <
<http://geo.pmf.sc.gov.br/>>. Acesso em outubro, 2014.

Prefeitura de Laguna. Mercado Público de Laguna vai resgatar as tradições. Laguna, 26 de agosto 2015. Disponível em: <
<http://www.laguna.sc.gov.br/noticias/mercado-publico-de-laguna-vai-resgatar-as-tradicoes-3880>> Acesso em outubro, 2015.

Prefeitura de Laguna. [Cultura] Restauração do Mercado Público. Laguna, 19 junho 2015. Disponível em: <
http://www.laguna.sc.gov.br/noticias.php?cod_noticia=9050>. Acesso em outubro, 2015.

Projeto Passarela Jardim. Disponível em:< Fonte:
<https://arcoweb.com.br/noticias/arquitetura/florianopolis-centro-historico-parque>> Acesso em dezembro, 2017

CARDOSO, Ana Paula. Mercado Público de Laguna será reformado. Engeplus Telecom. S/D. Disponível em: <
<http://www.engeplus.com.br/noticia/geral/2014/mercado-publico-de-laguna-sera-reformado/>> Acesso em outubro, 2015.

PEREIRA, Victor Baião. Revitalização do Mercado Público de Laguna começa nos próximos dias. Braço do Norte, 01 novembro 2013. Disponível em: <
<http://www.verdevaleam.com.br/conteudo/leitura/4727/3/Revitalizacao-do-Mercado-Publico-de-Laguna-omeca-nos-proximos-dias/2>>. Acesso em outubro, 2015.

Prefeitura de Laguna. [Cultura] Revitalização do Mercado Público chega a 70%. Laguna, 27 agosto 2015. Disponível em: <
http://www.laguna.sc.gov.br/noticias.php?cod_noticia=9231> Acesso em outubro, 2015.

APA da Baleia Franca. Disponível em:
<<http://www.baleiafranca.org.br/oprojeto/oprojeto.htm>> Acesso em outubro, 2015.

Prefeitura de Laguna. [Cultura] Tombamento do centro histórico completa 30 anos. Seminário e exposições irão lembrar a data. Laguna, 23 abril 2015. Disponível em:<
http://www.laguna.sc.gov.br/noticias.php?cod_noticia=8890>. Acesso em outubro, 2015.