



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO INTERDISCIPLINAR EM CIÊNCIAS
HUMANAS - DOUTORADO

GISELE BOCHI PALMA MOSER

**IMAGINÁRIO SOCIAL E USOS CULTURAIS DO MAR: HISTÓRIAS EM
CONEXÃO POR MEIO DE NARRATIVAS ORAIS E IMPRESSAS,
FLORIANÓPOLIS/SC/BRASIL E VENEZA/VE/ITÁLIA (1960-2017)**

FLORIANÓPOLIS/SC

2019

Gisele Bochi Palma Moser

**IMAGINÁRIO SOCIAL E USOS CULTURAIS DO MAR:
HISTÓRIAS EM CONEXÃO POR MEIO DE NARRATIVAS ORAIS E IMPRESSAS,
FLORIANÓPOLIS/SC/BRASIL E VENEZA/VE/ITÁLIA (1960-2017)**

Tese submetida ao Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do título de Doutora em Ciências Humanas.

Orientador: Prof. Dr. Marcos Fábio Freire Montysuma (Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC)

Coorientadora: Profa. Dra. Gláucia Assis de Oliveira (Universidade do Estado de Santa Catarina – UDESC)

Orientador no exterior: Prof. Dr. Luís Fernando Beneduzi (Università Ca'Foscari Venezia, Itália)

Florianópolis/SC
2019

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

Moser, Gisele Bochi Palma

Imaginário social e usos culturais do mar : Histórias em conexão por meio de narrativas orais e impressas, Florianópolis/SC/Brasil e Veneza/VE/Itália (1960-2017) / Gisele Bochi Palma Moser ; orientador, Marcos Fábio Freire Montysuma, coorientadora, Gláucia Assis de Oliveira, 2019. 265 p.

Tese (doutorado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Ciências Humanas, Florianópolis, 2019.

Inclui referências.

1. Ciências Humanas. 2. História Oral. 3. Imaginário Social. 4. Usos do mar. 5. Cidades insulares. I. Montysuma, Marcos Fábio Freire. II. Oliveira, Gláucia Assis de. III. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Ciências Humanas. IV. Título.

Gisele Bochi Palma Moser

Imaginário social e usos culturais do mar: Histórias em conexão por meio de narrativas orais e impressas, Florianópolis/SC/Brasil e Veneza/VE/Itália (1960-2017)

O presente trabalho em nível de doutorado foi avaliado e aprovado por banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Prof. Dr. Emerson César de Campos (membro externo)
Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC)

Prof. Dr. Flávio Lins Rodrigues (membro externo)
Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF)

Prof. Dr. Luiz Fernando Scheibe (membro interno)
Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

Certificamos que esta é a **versão original e final** do trabalho de conclusão que foi julgado adequado para obtenção do título de doutora em Ciências Humanas.

Profª. Dra. Carmen Silvia Rial
Coordenadora do Programa de Pós-Graduação
Interdisciplinar em Ciências Humanas

Prof. Dr. Marcos Fábio Freire Montysuma (orientador)
Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

Florianópolis, 18 de julho de 2019.

AGRADECIMENTOS

“Agradecer” em italiano traduz-se como *Ringraziare*, que no dicionário de linguística italiano (SCUOLA, 2017, p.538) explica-se como: *esprimere gratitudine* (gratidão, reconhecimento), *solievo* (alívio), *contentezza* (satisfação). Unir essas palavras em uma folha não é tarefa fácil, mas talvez represente aqueles sentimentos de quem chega ao fim de uma tese, misturado com uma incompletude que parece sempre acompanhar o trabalho de um autor e pesquisador. De qualquer forma, traço aqui um pouco de minha trajetória, pessoal e profissional, que, assim como a temática dessa pesquisa, estão em conexão entre Florianópolis e Veneza.

Agradeço, primeiramente, ao Marcos Montysuma, a quem há muito tempo admiro como pessoa e profissional, e que aceitou ser meu orientador nesta tese, compartilhando comigo seu ensinamentos de pesquisador, professor e pai.

Agradeço ao professor Luis Beneduzi que me recebeu e recepcionou em Veneza, com o passo apressado pelas ruelas, segui seu ritmo, embora o meu estivesse um pouco mais lento pela admiração pelos belos canais venezianos que surgiam no caminho e também pela gestação que estava em curso. Segui suas orientações que me levaram até as pessoas certas que trouxeram contribuições preciosas para esta tese.

Aos colegas do departamento (DICH), amigos que fiz ao longo desses quatro anos e que volta e meia nos reencontramos em cafês, bares, corredores e virtualmente, especialmente no grupo de *WhatsApp*.

Aos meus entrevistados, que se conectaram ao meu tema de pesquisa e me receberam de uma maneira muito carinhosa. Também agradeço àqueles que me proporcionaram chegar até os meus entrevistados.

Um agradecimento aos meus professores (todos), desde a graduação ao doutorado, em especial à Marlene de Fáveri, que com sua generosidade me mostrou possíveis caminhos de pesquisa.

Ao Flávio Lins Rodrigues, que me presenteia com sua participação em minha banca, a partir de um primeiro encontro no Congresso da *AISU (Associazione Italiana di Storia Urbana)*, em Pádua (Itália), em 2015, meu primeiro ano de doutorado, não imaginávamos tudo o que seguiria, nem mesmo que a pesquisa iria até Veneza.

À minha família, meus pais Cleci Maria e Nelci Palma, que me apoiaram e seguem me apoiando para a realização de cada etapa do trabalho. Fundamental a parceria com meu marido, Marco Aurélio da Silva Moser, que sabe da minha pesquisa talvez tanto quanto eu, e que cuidou de nossa bebê, Manuela, do ventre ao berço, em todos os momentos.

Para finalizar, agradeço a possibilidade de realizar esse trabalho com bolsa-auxílio no Brasil e no exterior. O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

RESUMO

Esta tese apresenta os imaginários sociais e os usos culturais do mar nas cidades de Florianópolis (Santa Catarina, Brasil) e Veneza (Vêneto, Itália), através de narrativas orais e impressas, a partir da metodologia da História Oral e utilizando a abordagem da História Comparada. Por seu viés interdisciplinar, buscamos dialogar com diversas disciplinas da área de Humanas e Sociais, propondo um olhar amplo a partir das problemáticas urbanas. Para traçar um panorama destas cidades, apresentamos dados centrais dos aspectos físicos e populacionais. Apontamos os imaginários em relação ao mar e às primeiras impressões obtidas nos meios virtuais, buscando perceber como as experiências são construídas. Para compreender o histórico destas cidades, elencamos as principais transformações urbanas ocorridas em seus territórios, que impactaram as sociabilidades em relação ao mar, e levaram à formação de um turismo de massa e em larga escala. Discute-se ainda a balneabilidade das águas, os usos das praias e o convívio das populações com o mar, até mesmo na culinária com a presença dos frutos do mar. Por fim, indicamos perspectivas para a preservação do patrimônio marítimo a partir das dinâmicas que se apresentam no Tempo Presente.

Palavras-chave: História Oral. Veneza. Florianópolis. Imaginário Social. Usos do mar. Cidades insulares.

ABSTRACT

This thesis presents the social imaginaries and cultural uses of the sea in the cities of Florianópolis (Santa Catarina, Brazil) and Venice (Veneto, Italy), through oral narratives and press, based on Oral History methodology and using compared History as an approach. Through its interdisciplinary bias, we seek to dialogue with several disciplines in the Humanities and Social areas, proposing a broad perspective based on urban problems. To give an overview of these cities, we present central data on physical and population aspects. We point out the imaginary in relation to the sea and the first impressions obtained in the worldwide web, trying to perceive how the experiences are constructed. In order to understand the history of these cities, we highlight the main urban transformations that took place in their territories, which impacted sociabilities in relation to the sea, and led to the formation of mass tourism on a large scale. It is also discussed the bathing of the waters, the uses of the beaches and the conviviality of the populations with the sea, even in the cooking of seafood dishes. Finally, we indicate perspectives for the preservation of maritime heritage from the dynamics that are present on the Present Tense.

Keywords: Oral history. Venice. Florianópolis. Social imaginaries. Uses of the sea. Island cities.

SUMÁRIO

CONSIDERAÇÕES INICIAIS.....	7
Levantamento bibliográfico	34
CAPÍTULO 1: CIDADES INSULARES	46
1.1 Florianópolis, Santa Catarina, Brasil.....	46
1.1.1 <i>Características físicas</i>	46
1.1.2 <i>População e ocupação urbana</i>	54
1.1.3 <i>Mobilidade</i>	61
1.2 Veneza, Vêneto, Itália.....	64
1.2.1 <i>Características físicas</i>	64
1.2.2 <i>População e ocupação urbana</i>	69
1.2.3 <i>Mobilidade</i>	72
CAPÍTULO 2: IMAGINÁRIOS URBANOS	78
2.1 Experiências virtuais	78
2.2 Percepções das cidades	88
2.3 Relações com o mar	93
2.4 Floripa, ilha da magia	99
2.5 Veneza, cidade do amor	103
CAPÍTULO 3: TRANSFORMAÇÕES URBANAS	105
3.1 Intervenções no espaço urbano	105
3.2 Pontes e travessias marítimas.....	119
3.3 Porto comercial	125
3.4 A imutável Veneza.....	128
CAPÍTULO 4: DESTINO TURÍSTICO.....	133
4.1 Praias e estações balneárias em Florianópolis	133
4.2 Termalismo e a laguna balnear veneziana.....	147
4.3 Práticas sociais à beira-mar.....	163
4.4 Das belas paisagens aos beach clubs	170
4.5 Do grand tour ao turismo de massa.....	182
CAPÍTULO 5: QUALIDADE DAS ÁGUAS.....	187
5.1 Contaminação das águas	187
5.2 Balneabilidade das praias.....	200
5.3 Pesca e maricultura	206
5.4 Cultura alimentar	210
CAPÍTULO 6: PERSPECTIVAS	220
6.1 Preservação ambiental	220
6.2 Patrimônio marítimo e slow fish.....	225
6.3 Travessia ilha-continente em Florianópolis	229
6.4 Cruzeiros marítimos.....	238
CONSIDERAÇÕES FINAIS	244
REFERÊNCIAS.....	249
APÊNDICE A - RECEITAS.....	263

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Nesta tese discutimos os usos culturais do mar na cidade de Florianópolis (Santa Catarina/Brasil), no período de 1960 a 2017, a partir dos imaginários sociais e das transformações urbanas, em um estudo comparado com a cidade de Veneza (Vêneto/Itália).

Este trabalho trata de problemas contemporâneos que possuem uma natureza complexa e não se esgotam com os estudos de apenas uma ou outra disciplina. Logo, ao adotar uma abordagem interdisciplinar, propomos o diálogo com várias disciplinas para buscar a compreensão da totalidade, conforme os estudos interdisciplinares, viés proposto pelo Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Ciências Humanas, ao qual vincula-se essa tese.

Apresentamos como objetivo central as relações de moradores e visitantes¹ com o espaço das praias, através da percepção da cidade turística e das transformações da cidade com a expansão urbana, abordando questões de salubridade e insalubridade das águas, afastamentos e proximidades do mar. Para tal análise, este trabalho busca problematizar o processo de transformação do espaço urbano ocorrido ao longo do século XX, observando os avanços sobre rios, mares e lagoas; identificar os usos e as balneabilidades dos rios e das praias, associando com o processo de turistificação destes espaços; identificar os usos culturais do mar por moradores e visitantes, usando registros e análises de suas percepções e experiências com a cidade; problematizar as representações construídas na imprensa, nacional e internacional, sobre a cidade de Florianópolis, analisando como a divulgação dos espaços turísticos ocorre ao longo das décadas.

Parte da pesquisa foi realizada no exterior, na cidade de Veneza (Itália)², onde apesar do curto período (quatro meses), buscamos dialogar os estudos entre essas cidades insulares, a fim de perceber os usos culturais do mar e identificar as atividades de preservação dos ambientes costeiros, comparando com as práticas desenvolvidas em Florianópolis. Os documentos oficiais de organismos e instituições ligadas aos ambientes costeiros contribuíram para identificar os métodos de preservação do patrimônio marítimo na Itália; de órgãos

¹ Entendemos aqui visitantes como aqueles que estão apenas de passagem pela cidade, como turistas de um dia ou de uma temporada, e como moradores aqueles que fixaram residência na cidade ou proximidades, incluindo as moradias temporárias.

² O Estágio Doutoral foi realizado pela pesquisadora na *Universtità Ca'Foscari Venezia* no período de Abril a Julho de 2017, sob supervisão do professor Dr. Luís Fernando Beneduzi.

governamentais de fiscalização das praias italianas permitiram compreender quais os critérios empregados e os índices utilizados para garantir a balneabilidade; os eventos relacionados com o patrimônio marítimo são exemplos de ações desenvolvidas em cidades costeiras - como o *Slow Fish*, ocorrido em 2017, na cidade de Gênova/Itália, que indicaram possibilidades de aproximar os estudos científicos e a população; a identificação de balneários turísticos venezianos e a realização de entrevistas com moradores da região de Veneza permitiram acessar experiências, imaginários, cotidianos e usos culturais do mar.

Este estudo se concentra nas relações das pessoas com o mar, em suas sociabilidades, práticas e imaginários, especialmente nas áreas de praia das cidades de Florianópolis e Veneza. Mais do que cidades litorâneas, ambas são cercadas pelo mar e se desenvolveram como local turístico, além de balneário de veraneio. Florianópolis possui a maior parte de seu território insular e Veneza é composta por diversas pequenas ilhas banhadas pela lagoa (o detalhamento desses espaços está descrito no primeiro capítulo).

Para Tom Garrison (2010), em sua obra “Fundamentos de Oceanografia”, a praia é a feição mais comum de uma costa, que cobre parte ou todo o litoral (GARRISON, 2010, p. 243). Ele descreve o *litoral* como o lugar onde o oceano encontra o continente, enquanto *costa* seria a grande zona afetada pelos processos que ocorrem nesse limite, composta por estruturas temporárias que se submetem à modificação rápida (GARRISON, 2010, p.235). A geógrafa Olga Cruz (1998) explica que “o litoral ‘shore’ ou orla litorânea é a faixa intermediária entre as partes submersa e emersa terrestre. É a zona por excelência de um conjunto complexo de interações íntimas entre processos marinhos, subaéreos e continentais.” (CRUZ, 1998, p.8). João Miragaia Schmiegelow (2004) acrescenta que a região costeira está na fronteira entre o continente e o oceano, um ambiente de numerosas interações biológicas, químicas, físicas, geológicas e meteorológicas (SCHMIEGELOW, 2004, p.49).

Como apontado por Adam Grydehøj (2015), a presença de grandes cidades em pequenas ilhas exige a sensibilidade para atentar a fatores espaciais específicos para compreendermos as ilhas e o urbano. Ele defende os estudos das ilhas urbanas procurando explicar porque as ilhas e cidades são tão fortemente associadas. Ao analisar como os processos urbanos e insulares interagem, as nuances dos estudos de ilhas urbanas contribuem para nossa compreensão da urbanização em geral. (GRYDEHØJ, 2015, p.3-8)

Neste sentido, o mar e os oceanos podem ser estudados como um lugar de práticas culturais. Como propõe Antonio Carlos Diegues (2003), o conceito de maritimidade pode ser entendido como “um conjunto de várias práticas (econômicas, sociais e, sobretudo simbólicas) resultante da interação humana com um espaço particular e diferenciado do continental: o espaço marítimo” (DIEGUES, 2003, p.1).

Na perspectiva do urbano, as cidades são construídas a partir das vivências, experiências e práticas cotidianas de seus habitantes, “inventando e reinventando espacialidades e temporalidades”, compondo uma “multiplicidade de perspectivas” que permite perceber a inteireza desse espaço urbano (VELLOSO, 2000, p.185). Ítalo Calvino (1990), permeado pelas narrativas do navegador veneziano Marco Polo, compreende que as cidades são construídas e repletas de símbolos: “As cidades, como os sonhos, são construídas por desejos e medos, ainda que o fio condutor de seu discurso seja secreto, que as suas regras sejam absurdas, as suas perspectivas enganosas, e que todas as coisas escondam uma outra coisa.” (CALVINO, 1990, p.44).

Aqui o olhar da pesquisadora permeia a vivência da visitante e depois moradora - tanto de Florianópolis quanto de Veneza, apesar da curta permanência na Itália. Nasci no interior de Santa Catarina, na cidade de Concórdia, e ainda bebê nos mudamos para Porto Alegre, capital do estado do Rio Grande do Sul. Florianópolis tornou-se nosso balneário de férias na minha infância, na década de 1980, e a mudança definitiva para a cidade ocorreu no final da mesma década. Na cidade de Veneza estive pela primeira vez em 2009, retornei em 2014 como visitante e em 2016 percorri Veneza como pesquisadora e moradora temporária na cidade de Pádua, distante 37 quilômetros, ou 20 minutos de trem - que é o meio de locomoção mais cômodo e rápido para se chegar às ilhas venezianas.

A cidade apresenta-se como campo de estudos desde a graduação em Jornalismo, quando iniciei as pesquisas sobre Florianópolis a partir do personagem que nomeia a Rua Artista Bittencourt, localizada no Centro, entendendo essa rua como um lugar de memória/esquecimento³ e, posteriormente, na especialização em Estudos de Jornalismo com os levantamentos realizados sobre os primeiros aterros construídos na ilha de Santa Catarina no

³ Graduada em Comunicação Social/Jornalismo pela Universidade do Vale do Itajaí (Univali), em 2003. Monografia (livro-reportagem) intitulada: “Memórias da Cidade: um passeio pelos personagens e memórias das ruas de Florianópolis”, sob orientação do MSc. Sandro Galarça.

final do XIX⁴. Na graduação em História⁵ aprendi a questionar os documentos e a analisar novas opções de fontes, como os próprios jornais e as cartas dos leitores, e no mestrado em História⁶ a análise da construção da Avenida Beira-Mar Continental, localizada no bairro Estreito (Florianópolis), foi problematizada através das experiências e memórias dos moradores.

Ao pensar na construção da narrativa deste trabalho, uma incômoda sensação apresentou-se vinda ao encontro da fala de Peter Burke (2011) em defesa de novas formas de narrativas por parte dos historiadores, presente em seu artigo “A história dos acontecimentos e o renascimento da narrativa” (BURKE, 2011, p.335-356). Ele afirma: “Pode haver outras maneiras de relacionar mais intimamente a estrutura dos acontecimentos do que em geral fazem os historiadores” (BURKE, 2011, p.353). E continua: “Se os historiadores estão procurando modelos de narrativas que justaponham estruturas de vida comum pelos acontecimentos extraordinários, e a visão de baixo pela visão de cima, podem muito bem ser aconselhados a voltar à ficção do século XX, incluindo o cinema” (BURKE, 2011, p.356), e cita Kurosawa, Pontecorvo, Jancsó e Siegfried Kracauer. Este último, historiador de cinema, sociólogo, jornalista e crítico cultural, propõe justamente que o historiador não seja prisioneiro de duas utopias: do conhecimento como cópia da realidade e da seleção dos elementos mais representativos (negligenciando traços específicos) (KRACAUER apud LORIGA, 2006, p.147-148). Kracauer “exclui a possibilidade de esgotar o passado, de estudá-lo em todos os seus detalhes, de descobrir a *verdade do tempo passado* através de uma espécie de pontilhismo histórico” (KRACAUER apud LORIGA, 2006, p.148). Concordo com a afirmação de Sabina Loriga, ao analisar a reflexão histórica de Kracauer, em relação ao deciframento do passado como uma construção e compreensão que ocorre no singular e no geral mutuamente:

⁴ Especialista em Estudos de Jornalismo, pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), em 2005. Monografia intitulada: “De Desterro a Florianópolis: a transformação da cidade a partir do processo de modernização no século XIX”, sob orientação da Dra. Regina Carvalho.

⁵ Bacharel e licenciada em História pela Universidade do Estado de Santa Catarina (Udesc), em 2013. TCC intitulado: “Cartas à cidade: representações sobre as transformações urbanas na cidade de Florianópolis por meio das cartas dos leitores (2008-2009)”, sob orientação do Dr. Reinaldo Lindolfo Lohn.

⁶ Mestre em História pela Universidade do Estado de Santa Catarina (Udesc), em 2010. Dissertação intitulada: “A colcha de retalhos do espaço urbano: Sociabilidades, transformações e revitalização na criação da Beira-Mar Continental - Florianópolis (1926-2008)”, sob orientação da Dra. Marlene de Fávéri.

O saber geral somente pode ser edificado a partir da compreensão de elementos singulares. Todavia, esses elementos estão longe de se oferecer a uma leitura direta: o entendimento integral do particular supõe sempre o conhecimento do geral sob o qual ele é compreendido. Entre os dois elementos – o singular e o geral – há uma relação de construção e de compreensão recíproca. (LORIGA, 2006, p.150)

Desta forma, optei por narrar o singular a partir das entrevistas orais e da imprensa, onde encontramos expectativas e sentimentos em relação à cidade, traçando paralelos com os registros e dados históricos para abranger o geral. Combinando esses documentos podemos perceber uma espécie de mapeamento dos usos culturais do mar no período de 1960 a 2017, revelando subjetividades presentes nas falas, nos escritos e nas imagens sobre os lugares de estudo.

A cidade de Florianópolis, capital de Santa Catarina, além de ser a sede administrativa, possui uma economia marcada pela participação nos setores setores de tecnologia, turismo, serviços e construção civil. O turismo obteve um incremento nas últimas décadas aliado aos investimentos em propaganda realizados pelo governo do Estado e pela mídia que noticia constantemente as praias e seus atrativos naturais como um lugar diferenciado - pelos verdes de suas encostas, pelas lagoas e praias (MONTEIRO, 2000). Por outro lado, no início do século XX, a capital apresentava um cenário bastante simplório e se sustentava apenas pelo comércio portuário, pesca e agricultura (CECCA, 1996, p.57). A cidade das praias e do verde abundante passou por diversas intervenções que alteraram a relação com seus recursos naturais, especialmente ao longo do século XX, transformando inclusive o uso do mar – de meio de transporte e de subsistência tornou-se um lugar de lazer e atrativo turístico, ou ainda um produto mercadológico.

Dentre as descrições comuns na imprensa atual estão presentes os termos “ilha da magia” e “a cidade com a melhor qualidade de vida”. Dizeres que carregam um sentido, que foram construídos em determinado período e que passam a representar um imaginário sobre o lugar narrado. Por isso, buscamos problematizar as diferentes representações na atualidade, através das memórias e narrativas de moradores, visitantes e estrangeiros, assim como através da imprensa nacional e internacional, identificando as experiências e usos do mar ao abordar questões de estrutura urbana (poluição, salubridade das águas), turismo (imagens, cotidiano) e patrimônio marítimo (alimentação, cultura). Para isso, nos propomos a fazer uma história das sensibilidades, seguindo a definição de Alain Corbin (2005), como uma história que

possibilita “identificar a utilização dos sentidos que permitiu construir imagens do outro, dar forma ao imaginário social” (CORBIN apud VIDAL, 2005, p.19).

A partir da imprensa podemos identificar as transformações de uma sociedade, pois a imprensa é um lugar privilegiado da informação e da sua difusão, além de parte ativa no processo de aceleração do modo de vida urbano (LUCA, 2006, p.120). Podemos dizer que a mídia estabelece um sentimento de pertencimento e identificação, importante na construção das identidades, “pois as imagens que aparecem na publicidade, por exemplo, são socialmente significativas, de acordo com os padrões compartilhados por aquele grupo sócio-historicamente construído” (LARA, 2007, p.4).

Os escritos, relatos e imagens sobre o urbano revelam as impressões deixadas por cada cidade no seu visitante ou morador, como algo agradável, nostalgias ou avaliações nem sempre positivas, numa relação entre memória e expectativa. Nas palavras de Maria Stella Brescianni:

Descrições bastante extensas das cidades estão sempre presentes nos escritos de viajantes. Referências a certos lugares, descrições de bairros ou de transformações em determinadas áreas são constantes nos relatos de memorialistas e textos de literatos. Pontos de referência para o leitor, mas também algo relacionado à permanência das formas do traçado urbano e das edificações, ou mesmo da sua rápida transformação, fazem da materialidade dos núcleos urbanos um suporte da memória, recorte preciso com contornos apreensíveis, capaz de orientar o conhecimento ou o reconhecimento dos que por elas passam ou nelas moram. (BRESCIANNI, 2001, p.238)

A imprensa foi utilizada neste trabalho como fonte para identificar as representações construídas sobre a cidade, a partir das notícias e das escritas dos leitores. Tendo consciência que a imprensa seleciona, ordena, estrutura e narra aquilo que considera importante, como apontado por Tania Regina de Luca (2006), o olhar do historiador deve ser mais apurado (LUCA, 2006, p.120). Aqui observamos que a “importância” é pautada pelo jornal, como um meio de comunicação comercial, levando em consideração seus anunciantes e posicionamento político, mesmo que a busca seja por uma imparcialidade na escrita feita pelos jornalistas. O que torna-se notícia é aquilo que terá uma certa visibilidade, ou gere venda de seus exemplares publicados. Os jornais são narrativas do cotidiano, muito ricas e diversificadas, ordenadas sob o olhar e os critérios dos fazedores do jornal. Durval Muniz de Albuquerque Júnior diz que “existe uma brecha entre o dizer e o fazer que inventa um cotidiano diferenciado daquele que os discursos enunciam” (ALBUQUERQUE JR, 2007, p.160). Para o autor, a cultura de massa instaura uma nova sensibilidade, num mundo cuja construção “se

constitui pelas experiências e não tem nenhuma pretensão à verdade, no sentido de corresponder a uma realidade ontológica” (ALBUQUERQUE JR, 2007, p.60). As palavras surgem e guiam como uma expressão de uma experiência social, como uma fronteira para acessar a memória de um território, dialogando com várias disciplinas. Estar atento a essas palavras implica em desconstruir o seu sentido, ou sentidos no plural, perceber o seu contexto e notar a sua aparição carregada de um sentido (DEPAULE; TOPALOV, 2001, p.20).

A partir desses relatos podemos perceber como a cidade é apresentada ao longo das décadas, quais olhares são ressaltados e quais críticas são tecidas, trazendo comparativos em aproximações e distanciamentos da realidade. Para analisar as fontes jornalísticas utilizei as teorias do jornalismo, demarcando alguns pontos importantes desses meios que produzem e circulam essas fontes, com características próprias e especificidades de sua área. As teorias do jornalismo fornecem as referências necessárias para o desenvolvimento de uma visão empírica sobre o processo de produção jornalística. Devemos lembrar que aquilo que é divulgado na mídia implica em questões socioculturais dos produtores da notícia (jornalistas), sendo a imprensa brasileira vinculada à matriz norte-americana, que apresenta a notícia em formato de *lead* respondendo às perguntas “o que, quem, quando, onde e por que”. As rotinas produtivas no campo jornalístico passam por duas dimensões, segundo nos aponta Denise Cogo (2006): “macro”, que envolve posicionamento e cultura institucionais das organizações jornalísticas, e “micro”, onde subjetividades pautam as práticas e valores internalizados por editores, repórteres e pauteiros –, o que influencia os modos de olhar e entender a realidade “a partir da materialidade das práticas profissionais que envolvem perspectivas como critérios de noticiabilidade, definição de valores-notícia, seleção de fontes, hierarquias profissionais, noções de subjetividade, etc.” (COGO, 2006, p.57).

Para a análise do conteúdo discursivo produzido pelos meios de comunicação utilizamos a noção de enquadramento⁷, com o aporte teórico das proposições do sociólogo

⁷ O conceito de enquadramento (ou *enquadre*) foi originalmente proposto por Gregory Bateson, no campo da psicologia, em 1954, apresentado no encontro da Associação Americana de Psiquiatria e publicado no ano seguinte na *American Psychiatric Association Research Reports* com o título “*A theory of play and fantasy*”. O autor dedicou-se ao estudo da comunicação ao buscar compreender o fenômeno da esquizofrenia, bem como as relações travadas no processo psicoterápico, ressaltando as raízes interacionais de psicopatologias, como no caso da interação terapeuta e paciente. Ele busca explicar como as interações ancoram-se em quadros de sentido que moldam as interpretações e ações dos atores envolvidos. (MENDONÇA; SIMÕES, 2012, p.188)

Erving Goffman⁸, que permite operacionalizar a pesquisa empírica ao analisar enunciados e discursos de natureza variada, captando o modo como a realidade é enquadrada (GOFFMAN, 1986 apud MENDONÇA; SIMÕES, 2012, p.189).

No cerne desse tipo de operacionalização reside uma preocupação em compreender o modo como discursos estabelecem molduras de sentido, enquadrando o mundo a partir de perspectivas específicas. Busca-se pensar a maneira como o próprio conteúdo discursivo cria um contexto de sentido, convocando os interlocutores a seguir certa trilha interpretativa. (MENDONÇA; SIMÕES, 2012, p.193)

A análise empírica das narrativas sobre Florianópolis nos meios de comunicação, nas décadas de 1960 a 2010, serviu como ponto de partida para a identificação de termos construídos pela mídia em diferentes contextos temporais. A partir da recorrência nos jornais, sobretudo no espaço da editoria de Viagem/Turismo, foi feita uma sistematização das notícias para posterior análise. A pesquisa foi realizada nos acervos *online* disponibilizados pelos próprios periódicos e como filtro foram utilizadas as palavras-chave “Florianópolis” e “turismo” relacionadas. Após a coleta das notícias nas mídias impressas, foi feita uma triagem e seleção de um conjunto de notícias para constituir o *corpus* de análise. Iniciou-se o processo de leitura de cada uma das matérias, excluindo-se aquelas que não atendiam a critérios de seleção que derivam do percurso metodológico da pesquisa. A elaboração de um instrumento metodológico esteve em diálogo com as teorias do jornalismo, que contribuíram para a análise dos textos midiáticos, partindo de uma perspectiva sócio-histórica, conforme proposto por Denise Cogo (2006), em que esses discursos são tratados como práticas sociais inseridas em contextos determinados. Os periódicos consultados foram os seguintes: *Diário Catarinense*, jornal editado em Florianópolis com circulação estadual (Santa Catarina); *O Globo*, jornal editado no Rio de Janeiro e com circulação nacional; *The New York Times* (Estados Unidos) e *Corriere della Sera* (Itália), ambos de circulação internacional.

⁸ Erving Goffman desenvolve o conceito de enquadramento em diálogo com o pragmatismo de William James, a fenomenologia de Schütz, a etnometodologia de Garfinkel e a ideia de Bateson de *enquadre*. No artigo “*Frame analysis: an essay on the organization of experience*”, de 1986, o autor delimita e aplica o conceito a diversas sequências interativas. (MENDONÇA; SIMÕES, 2012, p.189)

Optou-se pelo diário *O Globo*⁹, com sede no Rio de Janeiro, por ser um jornal com circulação nacional e figurar entre os cinco maiores jornais do Brasil.¹⁰ Para o mapeamento do jornal *O Globo* a busca foi feita em seu acervo *online*¹¹ a partir do termo “Florianópolis” resultando em 35.653 páginas nas décadas de 1920 a 2010. Ao acrescentarmos o filtro de busca nos Cadernos de “Turismo” e “Meio Ambiente”, totalizaram-se 2.636 páginas no período. Após avaliação, ao desconsiderarmos os anúncios e manter apenas reportagens jornalísticas, identificamos 64 matérias válidas para a análise proposta, veiculadas entre 1960 e 2010. O final da década de 1960 insere-se como um marco do momento em que a cidade de Florianópolis passa a ser noticiada como uma opção de lazer e turismo no cenário nacional. Nessa década, as reportagens relatam as “praias desérticas”, “as rendeiras”, os “pratos típicos” (camarão, peixes, churrasco) e a “colonização alemã”. Embora não faça parte da análise proposta, percebemos que na década de 1960 os anúncios de agências de viagens incluíam a cidade de Florianópolis no roteiro de excursões rodoviárias pelo Sul (com destino final em Caxias do Sul/RS, Buenos Aires/AR ou Montevideu/UR). Nessa década, os destinos internacionais eram a maioria dos assuntos abordados nas matérias. Nas décadas de 1960 e 1970, outras cidades catarinenses eram também noticiadas, como Blumenau e São Joaquim. Na década de 1970, muitos destinos nacionais estavam em evidência, além das frequentes matérias sobre os *campings*¹² como opção de lazer. As matérias sobre Florianópolis nesse período destacam os pratos à base de camarão, a beleza da “natureza”, a “tranquilidade” das

⁹ A primeira edição do jornal *O Globo* circulou no dia 29 de julho de 1925, sob o comando do jornalista Irineu Marinho, passando em seguida ao jornalista Eurycles de Matos e posteriormente, em 1931, a Roberto Marinho, filho primogênito de Irineu, permanecendo no comando até sua morte, em 2003. Disponível em: memoria.oglobo.globo.com/linha-do-tempo/o-globo-e-acute-lancedilado-9196292. Acesso em: 08 jun. 2016.

¹⁰ Em 2015, os cinco maiores jornais do Brasil em circulação paga foram, em ordem: Super Notícia (MG), O Globo (RJ), Folha de São Paulo (SP), Estado de São Paulo (SP) e Zero Hora (RS). Fonte: Instituto Verificador de Circulação (IVC). Disponível em: www.anj.org.br/maiores-jornais-do-brasil/. Acesso em: 08 jun. 2016.

¹¹ O acervo do jornal *O Globo* encontra-se totalmente digitalizado para consulta *online*. Disponível em: <http://acervo.oglobo.globo.com>. Acesso em: 4 ago. 2015.

¹² A palavra *camping*, de origem inglesa, refere-se à prática de campismo, que envolve o acampamento em um local onde se estabelecem barracas ou tendas, geralmente próximas à natureza. Tal atividade originou-se das expedições militares, onde as tropas se amparavam em tendas de tecidos e peles animais. “A prática ganhou essência educacional em 1860 ao ser instalada como processo de ensino infantil até que Baden Powel, em 1908, concebeu o escotismo (ou escoteirismo) espalhando-se pela Europa principalmente no período pós guerra mundial. Quando os grandes centros urbanos industriais começaram a crescer, veio a necessidade de as pessoas fugirem e procurarem locais com grande contato com a natureza. O campismo torna-se essencialmente turístico e leva à criação de diversas associações. A maior delas é a Federação Internacional de Campismo e Caravanismo (FICC) com sede na Suíça. O campismo no Brasil começa a ser implantado em 1910 pela marinha de guerra, que trouxe o escotismo para o país. Até a década de 1960 o campismo era praticado de forma selvagem e somente em barracas, quando em 1964 surge a primeira fábrica de trailers do Brasil – A Turiscar – com a necessidade de fabricar um equipamento que pudesse oferecer grande praticidade e rapidez na montagem e desmontagem do acampamento.” (PIVARI, 2010). Disponível em: <https://macamp.com.br/historico-3/>. Acesso em: 26 jun. 2018.

praias e a “europeização” presente nas características da população. Na década de 1980, outras cidades catarinenses passaram a ser incluídas nas matérias de *O Globo*, como Camboriú, Porto Belo, Joinville, Pomerode e Fraiburgo, e é nesse momento que a capital passa a ser chamada de “Floripa”, além de ser associada ao termo “magia”. Na década de 1990, as cidades de Garopaba, Laguna e Nova Trento também tornaram-se temas das matérias.

Para a análise internacional, o primeiro periódico selecionado foi o *The New York Times*, fundado em 18 de setembro de 1851, que possui circulação diária, publicado na cidade de Nova Iorque (Estados Unidos) e distribuído internacionalmente.¹³ Em levantamento realizado no acervo *online* do periódico¹⁴ foram localizadas 12 matérias sobre Florianópolis veiculadas entre 1995 e 2009 na seção *Travel*, a maioria destacando as praias da Ilha. Na década de 1990, a cidade era apresentada pelo jornal como um “destino para turistas estrangeiros (argentinos) e paulistas”; ressaltava a “colonização europeia”, as “praias sem criminalidade” e os “frutos do mar” (mexilhões, camarão). Nos anos 2000, as matérias evidenciavam as praias e a prática do *surfe*; comparavam Florianópolis com as “ilhas do Hawaii” e as dunas da Joaquina com as “areias do Saara”; enfatizavam a forte presença de “turistas argentinos, modelos e *playboys* internacionais”; e apontavam como um “destino para famílias” e “*gay-friendly*”.

O outro jornal internacional selecionado trata-se do *Corriere della Sera*, um diário italiano, com sede em Milão (Itália), fundado em 1876 e que, atualmente, é o primeiro em número de circulação no país.¹⁵ Em seu acervo *online*¹⁶ foram identificadas 56 citações ao pesquisar o termo “Florianópolis” sobre temas diversos que não abordavam questões relacionadas a pesquisa. Ao refinar a busca, restaram apenas três matérias que foram veiculadas entre 2009 e 2010: a primeira apresentava a capital catarinense como “a cidade do futuro” e a classificava como “a nova *Saint-Tropez* ou *Ibiza*”; a segunda apontava a praia de Jurerê Internacional entre as “*top 20* do mundo” ao ter recebido a primeira *Bandeira Azul*¹⁷ do

¹³ The New York Times. Disponível em: <http://www.nytc.com>. Acesso em: 30 maio 2016.

¹⁴ O jornal *The New York Times* possui disponíveis para consulta *online* as edições desde 1851. Para esta pesquisa foi feita a delimitação até o ano de 2010. Disponível em: www.nytimes.com. Acesso em: 9 jul. 2012.

¹⁵ Disponível em: <http://www.rcsmediagroup.it/brand/corriere-della-sera/>. Acesso em: 30 maio 2016.

¹⁶ O jornal *Corriere della Sera* permite a consulta *online* no acervo desde 1876, porém as visualizações das matérias gratuitamente apenas das suas edições publicadas a partir de 1992. Para esta pesquisa foi adotado como limite o ano de 2010. Disponível em: <http://archivio.corriere.it/>. Acesso em: 9 jul. 2012.

¹⁷ O selo *Bandeira Azul* identifica as praias por sua balneabilidade e será abordado nessa tese.

país pela pureza e qualidade da água; e a última ressaltava a “imigração italiana e a ligação sanguínea com a região do Vêneto (norte da Itália)”.

Os jornais internacionais nos permitem acessar um vislumbre exterior à cidade e observar aquilo que dela é percebido pelos estrangeiros e noticiado em seus veículos de comunicação. Muitas matérias são escritas na primeira pessoa, o que indica que o jornalista esteve no local e relatou sua própria experiência aos seus leitores. Para descrever a cidade de Florianópolis, os jornalistas estrangeiros optam por termos que tornam-se referência para a compreensão de um lugar distante e desconhecido, como ao comparar com algum lugar mundialmente conhecido (Hawaii, Saara, Saint-Tropez, Ibiza) ou ao citar características que soem familiares (colonização europeia, imigração italiana).

Na análise do periódico local foram utilizadas as cartas dos leitores como fonte, cujo levantamento empírico foi realizado nas publicações do *Diário Catarinense*, contribuindo para a análise dos imaginários sociais. O *Diário Catarinense*, fundado em 5 maio de 1986, é o periódico líder em circulação em Santa Catarina, conforme dados do Instituto Verificador de Comunicação (IVC), presente em mais de 90% dos municípios¹⁸, com uma média de 41.533 exemplares por dia¹⁹, público leitor 52% masculino, maior faixa etária de 25 a 34 anos de idade, representando 32% dos leitores, 69% pertencente à classe AB²⁰. As publicações foram consultadas na versão impressa, com formato tablóide (28x37,5cm), disponíveis na Biblioteca Pública do Estado de Santa Catarina²¹. Cada edição possui em média 40 páginas, além de oito páginas do caderno de *Variedades* e do caderno de *Classificados* que conta com número de páginas que variam entre 24 e 64 páginas²². Para esta análise foi feita a leitura especificamente da seção de cartas dos leitores, intitulada “Diário do Leitor”, com uma

¹⁸ Disponível em: www.hagah.com.br/sc/florianopolis/local/11283,2,diario-catarinense.html. Acesso em: 05 out. 2011.

¹⁹ Dados referentes a 2011. **Associação Nacional de Jornais (ANJ)**. Disponível em: www.anj.org.br/a-industria-jornalistica/jornais-no-brasil/maiores-jornais-do-brasil. Acesso em: 09 dez. 2012.

²⁰ Dados disponíveis na página comercial do *Grupo RBS* com base em pesquisa IBOPE EasyMedia3 realizada em setembro de 2008. Disponível em: www.comercialgruporbs.com.br/audiencia.aspx?PlataformaID=19&MarcaID=3971. Acesso em: 9 dez. 2012.

²¹ As edições diárias do jornal *Diário Catarinense* estão disponíveis na *Biblioteca Pública do Estado de Santa Catarina*, localizada no Centro de Florianópolis, com horário de funcionamento de segunda a sexta das 8h às 19h15 e sábado das 8h às 11h45. No terceiro piso da biblioteca estão os setores de “Obras Raras” e de “Santa Catarina”, abrigando a “Seção de Jornais Catarinenses”. O setor permite pesquisa bibliográfica, mas os materiais não são suscetíveis de empréstimo domiciliar, podendo ser pesquisados no próprio setor. Seu acervo é fechado, sendo a retirada dos livros das estantes feita somente por funcionários especializados da biblioteca.

²² Estes dois cadernos, *Variedades* e *Classificados*, encontram-se no arquivo da *Biblioteca Pública* em encadernações separadas do corpo do jornal, sendo fornecidos ao pesquisador somente se for solicitado.

amostragem do conteúdo pela delimitação temporal que restringiu-se aos anos de 2008 e 2009, nos meses de Janeiro e Fevereiro e na primeira quinzena dos meses de Março, Junho, Setembro e Outubro. Para facilitar a consulta e posterior análise, o registro do material coletado foi realizado através de fotografias digitais sem *flash* e os títulos das cartas foram copiados em um caderno para catalogação em arquivo digital, sistematizados em uma tabela por data, título e assunto, reunindo aproximadamente 400 cartas de assuntos específicos ligados à questão do urbano. Foi adotado como critério de classificação a presença dos seguintes temas ou expressões: turismo, cidade, obras, construções, urbanismo, revitalização, preservação, trânsito, infraestrutura.

De maneira geral, as cartas publicadas são curtas, com títulos com uma ou duas palavras que indicam o assunto abordado, sublinhando o bairro ou o órgão à que se destina a mensagem. As cartas são identificadas pelo nome do leitor e sua cidade, algumas apresentam a profissão de seus autores. No levantamento realizado foi constatado que diariamente são publicadas reclamações dos leitores e as mais citadas estão relacionadas aos temas de infraestrutura, falta de água, congestionamentos, sujeira nas praias e preços elevados.²³ Estamos cientes de que as cartas que constam no “Diário do Leitor” seguem uma triagem e critérios específicos para a publicação no jornal, como apontado no rodapé da própria seção: “As cartas devem ser endereçadas à seção Diário do Leitor com nome, profissão, endereço, número de identidade do remetente e telefone para contato. O Diário Catarinense reserva-se o direito de selecioná-las para publicação”. Ou seja, não são publicadas todas as cartas recebidas, pois elas passam por uma seleção prévia e veiculam de acordo com o momento. Lucia Rosado Barcia (2006) diz que a carta do leitor, como um texto que circula no contexto jornalístico, é utilizada em situação de ausência de contato imediato entre remetente (leitor) e destinatário (jornal/revista), caracterizando-se como “um gênero de caráter aberto, de domínio público, que tem como objetivo primordial a divulgação de seu conteúdo, proporcionando, assim, a sua leitura ao público em geral” (BARCIA, 2006, p.57).

²³ Levantamento realizado pela autora consultando o jornal Diário Catarinense no período de 2008 a 2009, sendo mapeadas aproximadamente 400 cartas de assuntos ligados à questão do urbano, integrando o trabalho da autora intitulado “Cartas à cidade: representações sobre as transformações urbanas na cidade de Florianópolis por meio das cartas dos leitores (2008-2009)”, realizado como Trabalho de Conclusão de Curso na Universidade do Estado de Santa Catarina, Curso de História, Florianópolis, em 2012. As edições diárias do jornal citado estão disponíveis na Biblioteca Pública do Estado de Santa Catarina, localizada no Centro de Florianópolis.

A historiadora Joana Maria Pedro (1995) aponta que os jornais davam continuidade a discussões que se realizavam nos cafés na Inglaterra do século XVIII, e em Florianópolis os jornais eram o principal instrumento na disputa política no século XIX, considerando que a população alfabetizada era bastante reduzida - em 1890 eram cerca de sete mil alfabetizados, e em 1903 eram 13.400. O jornal tinha uma grande importância na hierarquização das classes sociais, com grande parcela da população excluída do público dos jornais e ligada às formas orais de informação; o que foi alterado somente na década de 1980, com um jornalismo independente de subvenções do poder público. (PEDRO, 1995, p.80)

Na atualidade, os jornais são como “um ponto de encontro de itinerários individuais unidos em torno de um credo comum”, revelando diferentes espaços de sociabilidades ao longo da história (SIRINELLI apud LUCA, 2006, p.140). Nesse sentido, pode-se notar que as cartas dialogam entre si, por exemplo: em uma edição um leitor comenta algo e na edição seguinte, ou algumas após, outro leitor faz um novo comentário citando o leitor anterior; ou ainda, os órgãos públicos citados respondem aos questionamentos dos leitores através de outra carta. Ocorre como uma discussão paralela à do jornal, não necessariamente associadas com as matérias publicadas nas edições – quando relacionadas, as cartas são publicadas em um quadro separado com o título “Sobre o DC”. Assim, as cartas de leitores são um espaço efetivo de participação e manifestação do público, colocando-se como um veículo de comunicação das pessoas entre si e destas com o poder público, ultrapassando os discursos dos documentos oficiais. Também percebe-se a recorrência dos mesmos leitores nas cartas publicadas, o que aponta um recorte na população envolvida neste espaço. Conforme aponta o historiador Marcello Basile (1998), as cartas são fontes que permitem ouvir o discurso de uma parcela anônima da população, em geral não encontradas em outros tipos de documentos.

[...] através delas [das cartas] é possível perceber não apenas a mentalidade, as aspirações, as demandas, as carências sociais, as condições e o modo de vida da população cidadina – e, logo, os problemas sociais com que defrontavam-se –, como também o imaginário e as representações sociais acerca da cidade e da própria sociedade. (BASILE, 1998, p.236)

As cartas ainda permitem perceber as representações construídas por moradores e visitantes ao relatarem suas reivindicações, elogios ou sugestões referentes à cidade em que vivem ou visitam. O urbano passa assim a ser narrado por meio das cartas, com falas específicas ou genéricas, identificando pontos e formando um novo mapa da cidade de

Florianópolis. Nesse sentido, as cartas podem ser entendidas, como proposto pela historiadora Teresa Malatian (2009), como uma “*escrita de si*, na primeira pessoa, na qual o indivíduo assume uma posição reflexiva em relação à sua história e ao mundo onde se movimenta” (MALATIAN, 2009, p.195, grifo do autor). A seção de cartas dos leitores passa a ser um lugar de compartilhamento de informações num cruzamento entre público e privado, onde a circulação e o alcance escapam ao controle do seu autor. Porém, por serem escritas para um meio que irá publicizá-las, as cartas possuem um controle de si maior e nem sempre revelam todas as suas intenções e sensibilidades. As diversas narrativas apresentadas constroem imagens ligadas à experiência urbana, nas quais “a representação do objeto cidade é ela própria formatada pelas ações e imaginações dos sujeitos que o percebem, mesmo com concepções distintas de cidade” (GOMES, 2008, p.133). As páginas dos jornais são um meio para compreender a sociedade que se estuda e refletir numa perspectiva histórica, mas também é importante salientar que sempre há uma parcela da população que fica excluída desse processo, ou por não ter contato com o periódico ou por não ser alfabetizada.

Partindo para outro ponto de observação dos periódicos, as imagens também são entendidas como fontes de análise. A noção de imagem como documento histórico foi ampliada a partir da Escola dos Annales: “A história faz-se com documentos escritos, sem dúvida. Quando estes existem. Mas pode fazer-se, deve fazer-se sem documentos escritos, quanto não existem” (FEBVRE apud LE GOFF, 1996, p.530). Para Jacques Le Goff (1996), o documento deveria ser utilizado no sentido mais amplo, além de escrito, transmitido também pelo som, a imagem, ou de qualquer outra maneira. Em sua obra *A civilização do Ocidente Medieval* (1964), Le Goff apresentava alguns eixos temáticos da Idade Média no Ocidente e trazia uma discussão sobre as imagens. Para ele, uma sociedade se faz de acordo com o que produziu, sobretudo pelas imagens:

uma sociedade não pode ser bem tratada, compreendida, explicada se não se levam em conta as imagens e as obras de arte que produziu. Desde muito se sabia que textos, documentos fazem parte daquilo que se designa de ciências auxiliares da história. Essa concepção da imagem é um contra-senso que mascara a sua natureza e a sua significação. A imagem não é uma ilustração, é um documento integral da história. (LE GOFF, 2005)

A partir da noção de novos objetos de estudo, ampliada pela História Nova iniciada por Le Goff e pela revista dos *Annales*, Marc Ferro analisa o cinema como uma contra-análise da sociedade, em sua tese intitulada “O Filme”. Segundo Ferro (1986), o filme, além de

expressar aquilo que está posto (personagens e fatos), também testemunha, revelando mais do que deveria, através dos planos reais da câmera. A imagem passa a ter linguagem, e penetra nas “zonas ideológicas não-visíveis da sociedade”. Para ele, deve-se estudar o filme e associá-lo ao mundo que o produz (FERRO, 1986 apud LE GOFF, 1986).

Michel Foucault (1988), em seu livro “Isto não é um cachimbo”, busca nos desenhos de René Magritte sua inspiração para o paradoxo *arte x palavras, imagem x enunciado*. Pode ser enunciado pelo desenho de um cachimbo: se for perguntado a uma pessoa o que é aquilo, ela responderá: Isto é um cachimbo. Porém, há uma réplica para essa resposta: se for um cachimbo, então tente fumá-lo. A réplica se faz muito contundente, porque é impossível fumar uma imagem de um cachimbo. O que acontece é que se nomeiam imagens por semelhança. Através deste exemplo podemos entender a desmontagem e as (re)significações do desenho, proposta por Foucault. Há muito mais a se interpretar além das imagens e das palavras. (FOUCAULT, 1988)

Para tanto, as imagens propagadas na mídia necessitam de uma análise atenta, visto que possuem significados próprios. Devemos perceber as fontes audiovisuais em suas estruturas internas de linguagem e os seus mecanismos de representação da realidade a partir de seus códigos internos (NAPOLITANO, 2006, p.236). Conforme Peter Burke (2004) aponta, as “imagens podem testemunhar o que não pode ser colocado em palavras” (BURKE, 2004, p.38). As imagens documentam um encontro cultural e as reações a esse encontro por membros de uma determinada cultura, representam o outro como uma inversão do eu, e oferecem um precioso testemunho se aprendermos como lê-las. São mentalidades de uma sociedade, quem está dentro e quem está fora, a maneira como é vista a condição humana (BURKE, 2004, p.173). Em um artigo sobre a fotografia, Kracauer reconhece que “para que uma foto possa nos falar, devemos conhecer a história que se esconde atrás dos indivíduos ou das paisagens fixadas na imagem” (KRACAUER, 1996, p.42 apud LORIGA, 2006, p.150), e podemos pensar ainda na história que se esconde atrás das lentes da foto, de quem produziu esta fotografia. O fotógrafo, ao registrar uma imagem e não outra, seleciona a partir do seu olhar o ângulo, o enquadramento e o foco com uma intencionalidade, que passa pelos seus códigos pessoais e profissionais, interferindo em algumas vezes até mesmo na cena em que está registrando ao mover um objeto ou solicitar um posicionamento de um indivíduo em determinado local.

Para além da mídia, quando a cidade passa a ser mostrada como uma imagem ideal, singular e adequada publicitariamente, podemos identificar o uso da imagem como um instrumento das políticas públicas, nos dizeres da arquiteta Fernanda Sánchez (2001), como um *city marketing*, em que são produzidas imagens-síntese oficiais transformando a cidade em mercadoria e que por fim atuam diretamente nos processos de intervenção para a renovação urbana. Ela aponta que as leituras da cidade, no plural, implicam em uma representação da cidade a partir de diversos olhares:

Se ler a cidade significa ter uma representação de cidade, construir uma imagem de cidade significa também compreender e interpretar e, sobretudo, sintetizar, dada a complexidade do fenômeno observado. Porém, “leituras”, no plural, implicam que a cidade pode ser representada, ou melhor, imaginada, a partir de diversos olhares. Não há uma única leitura possível. O que se vê depende de onde se olha e para onde se olha (RIBEIRO, 1999), e a análise deve identificar de quem são esses olhares ou quem realiza essas leituras. As imagens-síntese oficiais, aquelas que se impõem como dominantes em cada cidade onde opera um projeto de modernização urbana definido e explicitado, não deixam margem para dúvidas ou interpretações diversas sobre a informação que veiculam; não oferecem alternativas à sua decodificação. Organizam, a seu modo, a cidade, tornando-a simbolicamente eficiente, uma espécie de publicidade que concretiza o modo de reconhecê-la e avaliá-la. (SÁNCHEZ, 2001, p.34).

Ao relacionar as práticas culturais presente nos relatos orais com as construções midiáticas na imprensa nacional e internacional, buscamos apresentar questões, perspectivas e problemas do presente que dizem respeito ao cenário vivido no contemporâneo. As diferentes imagens e discursos são como falas que recortam o cotidiano e no todo formam uma colcha de retalhos, como nos aponta Alessandro Portelli (2006) ao dizer que a História Oral “tende a representar a realidade não tanto como um tabuleiro em que todos os quadrados são iguais, mas como um mosaico ou colcha de retalhos, em que os pedaços são diferentes, porém formam um todo depois de reunidos” (PORTELLI apud DELGADO, 2006, p.52). Ou na metáfora utilizada por Sandra Pesavento quando nos diz que “cada cidade é um palimpsesto de histórias contadas sobre si mesma, que revelam algo sobre o tempo de sua construção e quais as razões e as sensibilidades que mobilizaram a construção daquela narrativa” (PESAVENTO, 2007, p.17).

Os relatos orais obtidos para esta pesquisa me levaram a transitar pelas ruas com um novo olhar, mais atento, lembrando-me das falas de meus entrevistados e imaginando como seria se o mar ainda estivesse próximo da região central de Florianópolis, como era difícil a locomoção até as praias da ilha ou, lá no Velho Continente, como era a Veneza de algumas

décadas atrás e como é o cotidiano de seus moradores na atualidade. A pesquisa também abrange entrevistas realizadas em trabalhos anteriores²⁴, contudo, propondo um novo enfoque e uma análise ampliada, mais madura e cuidadosa com as subjetividades presentes. As entrevistas foram realizadas utilizando a História Oral como procedimento metodológico, através de entrevistas temáticas, que nos permite entrar em contato com experiências e processos específicos vividos ou testemunhados pelos entrevistados.

Os entrevistados foram selecionados a partir de indicações, de conhecidos que de alguma maneira relacionam-se com o tema central, ou através de buscas na internet, como no caso dos brasileiros que moram na Itália e possuem *blogs* pessoais ou profissionais (como o serviço de guia turístico). Em Florianópolis, reunimos relatos de moradores antigos nascidos na cidade; de pessoas que viveram na cidade na década de 1960; de moradores atuais que nasceram e passaram parte de sua vida em outras cidades; de estrangeiros (italianos) que vivem ou viveram um período na cidade. Da Itália, apresentamos brasileiros que vivem e trabalham na região de Veneza; brasileiros, casados com italianos, que frequentam as praias italianas; italianos que vivem na região de Veneza.

No primeiro contato com os entrevistados – presencial, por telefone, e-mail ou mensagem via rede social (*Facebook*) ou via aplicativo de conversas (*WhatsApp*) – apresentou-se o foco da pesquisa e foi agendada uma data para as entrevistas presenciais. Para o registro dos relatos de pesquisas anteriores, realizados na graduação (2003 e 2010) e no mestrado (2009), foi utilizado um aparelho portátil com a gravação em fitas microcassete – as mesmas estão em poder da pesquisadora. As entrevistas mais recentes, realizadas no decorrer do doutorado (2015 a 2017), seguiram as recomendações do *Oral History Centre*, da *University of Winnipeg*, Canadá²⁵. As gravações foram feitas diretamente no aparelho celular através de um aplicativo chamado *Gravador*, próprio para gravação digital, instalado no aparelho *iPhone 5*, e do aplicativo *Voice Recorder HD*, instalado no aparelho *iPhone SE*, ambos de usos pessoais (familiar) da autora. Como resultado obteve-se arquivos digitais no

²⁴ Duas entrevistas foram realizadas para o trabalho de conclusão de curso de Jornalismo em 2003 (Aurino Raul Adriano, Adolfo Boos Júnior); três entrevistas foram elaboradas para a dissertação de Mestrado em História em 2009 (Fábio Silveira, Cléia de Lima Santana, Selma Ramos Jampierre da Silva Carvalho); duas entrevistas foram realizadas para o vídeo documentário “Sabores da Tradição: modos de fazer na gastronomia da Ilha de Santa Catarina” em 2010 (Luiz Carlos de Souza, Zilá Pereira). Os materiais originais encontram-se no acervo da autora e nas universidades vinculadas aos projetos.

²⁵ Introduction to recording interviews with ios devices, smartphones and tablets. **University of Winnipeg**. Disponível em: <http://oralhistorycentre.ca/introduction-recording-interviews-ios-devices-smartphones-and-tablets>. Acesso em: 30 out. 2016.

formato *mpeg-4*, que foram armazenados no computador e em *HD* externo. Posteriormente, os áudios foram transcritos utilizando o programa *Microsoft Office Word* com o auxílio do software *Express Scribe Transcription* para a reprodução dos áudios.

O roteiro das entrevistas seguiu a metodologia da História Oral e buscou enfatizar as experiências vivenciadas por cada indivíduo. Ao final de cada entrevista foi questionado, ou manifestado espontaneamente pelo entrevistado, a preferência em manter a sua fala na forma coloquial ou adequá-la para a norma culta da língua portuguesa, o que foi respeitado no momento da conversão do áudio para o texto escrito. Os nomes dos entrevistados foram mantidos, assim como alguns vícios de linguagem e pausas foram utilizadas por considerar o modo de falar como parte do indivíduo. As entrevistas com italianos foram realizadas na sua língua materna (italiano), permitindo a livre expressão, mantendo no corpo do texto da tese alguns termos em italiano. As transcrições em língua estrangeira estão mantidas em notas de rodapé e no texto principal da tese foram traduzidos pela autora, seguindo as normativas da *Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT*. Depois de transcritas, as entrevistas foram analisadas, comparadas com os demais documentos e transformadas nas narrativas que aqui se apresentam. Todas as entrevistas foram desenvolvidas com a devida autorização de cada entrevistado que assinou o *Termo de Consentimento Livre e Esclarecido*, de acordo com as orientações do *Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos*.²⁶

Um dos materiais capturados está no formato de vídeo e foi utilizado no documentário “Sabores da Tradição: modos de fazer na gastronomia da Ilha de Santa Catarina”²⁷, produzido pela autora, o qual abordou os patrimônios imateriais de Florianópolis. São duas entrevistas que retratam a cultura alimentar a partir da seleção de dois pratos tradicionais que integram a culinária praticada na região: a tainha escalada e o pastel de berbigão. Duas famílias, proprietárias de restaurantes, concederam os seus testemunhos e mostraram, passo-a-passo, o preparo das receitas. As gravações em vídeo foram transcritas para a forma textual para que orientassem as análises inseridas neste trabalho. O roteiro dessas duas entrevistas foi elaborado tomando como base o questionário de identificação de “Ofícios e Modos de Fazer - Gastronomia”, que compõe as fichas de inventário do projeto “Identidades”, disponibilizado

²⁶ O projeto obteve a aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos (CEPSH) da Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC) em 27 de outubro de 2009 (nº 20/2009) e da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) em 07 de novembro de 2016 (CAAE: 60852716.1.0000.0121, Parecer nº 1.807.976).

²⁷ O vídeo documentário citado foi uma atividade desenvolvida como parte da disciplina de Patrimônio Cultural, do curso de graduação em História, na Universidade do Estado de Santa Catarina, em 2010.

pela *Diretoria de Patrimônio da Fundação Catarinense de Cultura de Santa Catarina*²⁸, o qual engloba questões referentes ao histórico do bem, descrição, adaptações da receita, responsáveis por sua continuidade, relação com o comércio, curiosidades em geral relacionadas ao bem, a sua receita, ingredientes utilizados e modos de fazer.

Conforme afirma a historiadora Verena Alberti (2004), “o trabalho com a história oral consiste na gravação de entrevistas de caráter histórico e documental” e a narrativa é um de seus principais alicerces, constituindo o acontecimento ou uma situação vivida pelo entrevistado no momento da entrevista, transformando “aquilo que foi vivenciado em linguagem, selecionando e organizando os acontecimentos de acordo com determinado sentido” (ALBERTI, 2004, p.12). Nesse sentido, compreendemos que o entrevistado constrói o seu próprio roteiro da narrativa a partir de cada pergunta formulada durante a entrevista, selecionando as próprias lembranças e aquilo que quer deixar registrado para a posteridade. Seja uma história bem sucedida e de muitas dificuldades, como no caso dos brasileiros que vivem em Veneza, ou um passado repleto de lembranças positivadas, “naquele tempo que era bom”.

Lucília Delgado (2006) aponta que a história oral é um procedimento metodológico “que busca, pela construção de fontes e documentos, registrar, através de narrativas induzidas e estimuladas, testemunhos, versões e interpretações sobre a História em suas múltiplas dimensões: factuais, temporais, espaciais, conflituosas, consensuais” (DELGADO, 2006, p. 15). Dentre as potencialidades metodológicas e cognitivas, busquei a recuperação de memórias locais sobre as transformações e sociabilidades presentes em Florianópolis e em Veneza, encontrando nos entrevistados diferentes óticas e versões da cidade. Da mesma forma, a partir dos relatos orais acessei informações sobre acontecimentos e processos que não estavam registrados em outros tipos de documentos. A investigação prévia, através da leitura da bibliografia disponível relacionada ao tema e da pesquisa documental (fotos, atas, manuscritos, jornais, filmes, sites, etc), permitiu uma visão ampliada do assunto, apesar de alguns assuntos serem observados apenas a partir do olhar do outro. No caso de Veneza, especialmente, pela minha recente relação com a cidade e com alguns lugares até então desconhecidos.

²⁸ O projeto “Identidades” visa à regionalização e municipalização do reconhecimento e valorização do patrimônio cultural catarinense. Apostila Patrimônio Imaterial – Como Identificar, Inventariar e Proteger o Patrimônio. Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultural, 2008.

Alberti (2006) afirma que a história oral, enquanto método de pesquisa que utiliza a técnica da entrevista oral, é permeada pela subjetividade e o pesquisador deve considerar as reações, as emoções e os silêncios presentes durante as entrevistas - o que foi atentamente observado e transcrito na medida do possível para o texto escrito. A entrevista oral, ainda seguindo Alberti (2006), é um conjunto de ações que visa determinados efeitos, não apenas uma versão e sim um documento da realidade, como um diálogo vivo, relacionando presente e passado, enriquecidos por estímulos que podem se fazer presentes no decorrer do processo de gravação da entrevista, revelando novas hipóteses e versões sobre processos já analisados e conhecidos, recuperando memórias locais sob diferentes percepções ao utilizar entrevistas temáticas (ALBERTI, 2006). Destaco o trecho abaixo de seus dizeres:

Uma das principais riquezas da História Oral está em permitir o estudo das formas como pessoas ou grupos efetuam e elaboram experiências, incluindo situações de aprendizado e decisões estratégicas. [...] Entender como pessoas e grupos experimentaram o passado torna possível questionar interpretações generalizantes de determinados acontecimentos e conjunturas. A capacidade de a entrevista contradizer generalizações sobre o passado amplia, pois, a percepção histórica – e nesse sentido permite a “mudança de perspectiva”. (ALBERTI, 2006, p.165)

Para Alessandro Portelli (1993) o testemunho oral é um evento em si mesmo, submetido à análise que recupera também a atitude do narrador e a sua relação com o evento, inclusive com as histórias daquilo que poderia ter acontecido, ou seja, as ucronias, o hipotético dentro das narrativas que, por sua vez, não são lineares e nem cronológicas. Nas palavras de Portelli, as ucronias presentes nas narrativas seriam “a representação de um presente alternativo, uma espécie de universo paralelo no qual se cogita sobre um desdobramento de um evento histórico que não se efetuou” (PORTELLI, 1993, p.50). Em geral, a ucrônia na história individual de cada narrador se projeta no momento em que este estava mais ativamente envolvido, como participante. “A função do tema ucrônico é sustentar a esperança” (PORTELLI, 1993, p.57). No caso de Florianópolis é recorrente na fala dos entrevistados a presença das possibilidades de usos do mar na atualidade, seja para o transporte coletivo ou para fins turísticos. Enquanto em Veneza, o “se” apresenta-se como um retorno a um passado não muito distante, anterior ao processo exacerbado de turistificação da cidade. A cidade, ao ser narrada no presente, surge carregada de nostalgia, reinventada através da memória. Sandra Pesavento (2007) ressalta que o processo imaginário de invenção da cidade, atribuindo significados aos lugares, “é capaz de construir utopias, regressivas ou

progressivas, através das quais a urbe sonha a si mesma” (PESAVENTO, 2007, p.16). E nos diz: “assim como pensa o seu futuro, a cidade inventa o seu passado, sempre a partir de questões do seu presente” (PESAVENTO, 2007, p.17).

A subjetividade, por sua vez, é apresentada por Portelli (1996) como parte do discurso e como algo que diz respeito ao indivíduo, sendo a construção e significação da própria experiência. A motivação em narrar consiste em expressar o significado da experiência através dos fatos: “recordar e contar já é interpretar” (PORTELLI, 1996, p.60). E o autor nos conforta: “Nossa tarefa não é, pois, a de exorcizá-la (a subjetividade), mas [...] a de distinguir as regras e os procedimentos que nos permitam em alguma medida compreendê-la” (PORTELLI, 1996, p.61).

As falas dos entrevistados demonstram ainda as sociabilidades que compõem os usos do mar, como um lugar para a pesca, o lazer, o transporte, a saúde, e as diversas situações que evocam dessas relações. Sociabilidades aqui entendidas como interações sociais que passam por um aprendizado que envolve uma prática, uma experiência. Norbert Elias (1994) aborda a questão da sociabilidade como algo inerente aos seres humanos, somente evidenciada quando pensada numa sociedade de indivíduos e não o indivíduo e a sociedade como duas entidades ontologicamente diferentes (ELIAS, 1994, p.39). Marco Morel (2001) pontua que o termo *sociabilidades* inicialmente referia-se às pessoas e grupos em sociedade, incluindo os mais diversos laços, sem que se adotasse uma definição específica, e nas duas últimas décadas o estudo foi ampliado e conquistou legitimidade na historiografia. Morel indica o trabalho de Maurice Agulhon, que propõe “o conhecimento das sociabilidades pela densidade da existência de associações constituídas e suas mutações num quadro geográfico e cronológico delimitado, [...] uma história da vontade associativa com dados quantitativos e comparativos, com suas mudanças no tempo e no espaço” (MOREL, 2001, p.4-5).

Através da pesquisa conheci lugares, pessoas e histórias numa contração de presente, passado e expectativas que modificaram o meu olhar sobre as cidades, não apenas como pesquisadora, mas como indivíduo que se integra no cotidiano narrado. Paolo Rossi (2010) nos lembra que a memória implica em uma participação emotiva em relação ao passado, vaga, fragmentária, incompleta e tendenciosa em alguma medida (ROSSI, 2010, p.28). Se pensarmos nos relatos dos sujeitos a partir de suas experiências relacionando-os com os lugares, podemos associar com o pensamento de Gaston Bachelard (1990) em que afirma que

o espaço percebido pela imaginação é um espaço vivido com todas as parcialidades da imaginação, e a compreensão dos relatos apresentam elementos que não estão presentes no discurso (BACHELARD, 1990, p.19). O urbanista Kevin Lynch (2011), pensando a questão da fisionomia das cidades, entende que cada cidadão cria a sua cidade e lembra da paisagem urbana de uma forma específica: “Cada cidadão tem vastas associações com alguma parte de sua cidade, e a imagem de cada um está impregnada de lembranças e significados” (LYNCH, 2011, p.1).

A palavra *imaginário* no dicionário indica como algo “criado na imaginação; o que pertence ao domínio da imaginação” e *imaginação*, por sua vez, está descrito como a “capacidade mental de representar imagens; criatividade; mentira, ilusão”. A palavra *imagem* indica a “representação visível de um ser ou objeto; reflexo; conceito que uma pessoa goza junto a outrem” (HOUAISS; VILLAR, 2001, p.239). Para a sociologia, o imaginário é um *ponto de vista* sobre o social, interessando-se pela dimensão imaginária das atividades humanas. Como apontado por Le Goff (1986), o imaginário circula através da história, das culturas e dos grupos sociais, sendo um fenômeno coletivo, social e histórico. Na antropologia, o imaginário coloca-se como o produto do pensamento mítico, expresso por imagens simbólicas organizadas de maneiras dinâmicas (LEGROS *et al*, 2007, p.9-10).

Para o pesquisador, interpretar o imaginário não é tarefa fácil e Legros (2007) afirma que devemos nos contentar em realçar as relações da realidade separada do imaginário, o que já seria uma interpretação, que, por sua vez, nada mais é do que uma maneira de criar novos imaginários ou novas realidades do conhecimento.

O imaginário não é uma forma social escondida, secreta, inconsciente que vive sob as fibras do tecido social. Ele não é o reflexo, o espelho deformado, o mundo revirado ou a sombra da realidade, uma sociedade subterrânea que cruzará profundamente os esgotos da vida cotidiana, mas ele estrutura, no fundo, o entendimento humano. Tudo somado, são os métodos analíticos do pesquisador que cruzam as galerias subterrâneas. (LEGROS *et al*, 2007, p.111)

Para a historiadora Sandra Pesavento (2002), na perspectiva da história cultural do urbano, o imaginário é entendido “como um sistema de ideias e imagens de representação coletiva” (PESAVENTO, 2002, p.8). Ela afirma que o imaginário é uma construção que parte de uma combinação entre experiência e desejo:

[...] o imaginário - este sistema de idéias e imagens de representação coletiva que os homens constroem através da história para dar significados às coisas, é sempre um outro real, e não o seu contrário. O mundo, tal como o vemos, nos apropriamos e transformamos é sempre um mundo qualificado, construído socialmente pelo pensamento. [...] O imaginário existe em função do real que o produz e do social que o legitima [...]. O imaginário compõe-se de representações sobre o mundo vivido, do visível e do experimentado, mas também sobre os sonhos, os desejos e os medos de cada época, sobre o não tangível nem visível, mas que passa a existir e ter força de real para aqueles que o vivenciam. (PESAVENTO, 2006, p.50)

Para a análise das cidades de Veneza (Itália) e Florianópolis (Brasil), sigo a perspectiva da História Comparada, metodologia sistematizada por Marc Bloch (1993), como abordado em sua obra “Os reis taumaturgos”²⁹, em que analisa a crença do poder miraculoso dos reis de curar através do toque comparando as sociedades da França e da Inglaterra, ainda que em períodos distintos. Essa abordagem que se refere tanto às similitudes e diferenças, às aproximações e distanciamentos, que quando confrontados casos de regiões ou países distintos podemos retirar grandes aprendizados, e superar entraves que dificultam as análises. Seguimos em coerência com as ideias propostas por Jürgen Kocka (2014), no texto “Para além da comparação”, em que propõe que “[...] a comparação pode ter um efeito contra a “desprovincialização”, uma liberação, um efeito de abrir os olhos, com consequências para a atmosfera e o estilo da profissão” (KOCKA, 2014, p.281). Em outra passagem de seu texto aponta algo que para nós vem saltando aos olhos quando consideramos as fontes aqui levantadas, quando diz que “[...] comparação implica em seleção, abstração, e descontextualização em algum grau” (KOCKA, 2014, p.282). Logo, não temos e também não vemos nosso objeto como algo pleno, concreto. Muito pelo contrário, contém todos os ingredientes defendidos pelo citado autor. Ele ainda defende a ideia de “entrelaçamento”, por interpretar que ao final aquilo que poderia ser distinto, único na realidade, quando focado sob determinada perspectiva, para além da comparação teríamos um entrelaçamento.

A História Comparada pode ser entendida ainda como uma abordagem que se refere tanto a um “modo específico de observar a história” como à escolha de um “campo de observação” específico, conciliando uma reflexão simultaneamente atenta às semelhanças e às diferenças (BARROS, 2014, p.15-16). Conforme aponta Barros (2014), a História Comparada seria uma modalidade historiográfica que atua de forma simultânea e integradora sobre campos de observação diferenciados e bem delimitados, com um campo histórico definido

²⁹ BLOCH, Marc. **Os reis taumaturgos**: o caráter sobrenatural do poder régio: França e Inglaterra. São Paulo: Companhia das Letras, 1993 [original 1924].

simultaneamente por um certo tipo de objeto e por uma abordagem específica (BARROS, 2014, p.46). O autor salienta que, no período da globalização, duas sociedades afastadas espacialmente têm possibilidades imediatas de exercer interinfluências. Nesse caso, o uso da comparação histórica permite perceber essas influências mútuas e “questionar falsas causas locais e esclarecer, por iluminação recíproca, as verdadeiras causas, interrelações ou motivações internas de um fenômeno e as causas ou fatores externos” (BARROS, 2014, p. 50).

Para tal exercício de comparação, optou-se por seguir este caminho: comparar sociedades distanciadas no espaço e no tempo, mas que possuem analogias no contemporâneo e contiguidades nos fenômenos sociais. O título desse trabalho apresenta o objetivo central de perceber as aproximações e distanciamentos que colocam as cidades em conexão por fenômenos globais - como os processos de transformação urbana, o aumento do turismo de massa e os impactos nos ambientes costeiros - por meio das narrativas orais (testemunhos de moradores e visitantes) e impressas (nos meios de comunicação).

Analisamos, então, Florianópolis e Veneza no contemporâneo, como cidades insulares e balneários turísticos, que apresentam práticas e novos usos para um mesmo espaço, a partir de um homem ordinário, no sentido proposto por Michel de Certeau (2003), que faz com que um espaço se torne um lugar com sentido, ou com uma pluralidade de sentidos, pautados na vivência individual com a cidade. Nas palavras de Certeau:

Os lugares são histórias fragmentárias e isoladas em si, dos passados roubados à legibilidade por outro, tempos empilhados que podem se desdobrar mas que estão ali antes como histórias à espera e permanecem no estado de quebra-cabeças, enigmas, enfim simbolizações enquistadas na dor ou no prazer do corpo. (CERTEAU, 2003, p.189).

Ao unir as peças desse quebra-cabeças identificamos a construção de um imaginário social a partir de fenômenos que se interrelacionam e se conectam em alguns pontos, muitas vezes dialéticos. Se de um lado temos uma cidade secular que se desenvolveu sob a influência de diferentes culturas e hoje é uma das mais visitadas do mundo, de outro temos uma capital que triplicou a sua população nas últimas décadas e na qual atualmente mais da metade dos moradores são nascidos em outros lugares; centros históricos próximos/distantes do mar, praias salubres/insalubres, meio de transporte exclusivo aquático/terrestre, êxodo/migração

populacional, são algumas das dialéticas que constituem as narrativas presentes neste trabalho.

O tema sobre o qual me debruço está ligado ao tempo presente, como apresentado na perspectiva de Henry Rousso (2009):

[...] uma História [...] na qual o historiador investiga um tempo que é o seu próprio tempo com testemunhas vivas e com uma memória que pode ser a sua. A partir de uma compreensão sobre uma época que não é simplesmente a compreensão de um passado distante, mas uma compreensão que vem de uma experiência da qual ele participa como todos os outros indivíduos. (ROUSSO apud AREND, 2009, p.202)

As referências teóricas estão imersas não só na escrita, mas na construção da narrativa e também no olhar enquanto pesquisadora. Conforme reflete Jean-François Sirinelli, o historiador “bebe em seu presente e, longe de pensar que ‘é de nenhum tempo e de país nenhum’, ele (o historiador) sabe que está ligado por múltiplas fibras a seu tempo e à comunidade à qual pertence” (SIRINELLI, 1999, p.78).

Cada novo saber se transformou em inquietações que moveram o projeto de tese em busca de respostas que não são definitivas, mas possibilidades encontradas a partir do diálogo entre diferentes disciplinas, evidenciando as divergências existentes e encontrando pontes e ressonâncias, como propõe Raynaut (2011). Ao pensar a cidade e suas questões relacionadas ao mar, aproximei-me dos estudos sobre as cidades contemporâneas, centrando na perspectiva da História Urbana, que auxilia o historiador na tarefa de narrar uma história dentre tantas histórias possíveis, no qual o presente da cidade resulta de um trabalho de reinterpretação dos lugares, e que envolve a pesquisa histórica a partir de questões do presente, reconstituindo um passado em uma reconstrução sempre reiniciada, conforme apontado por Lepetit (2001).

Como apontado por Jacques Le Goff (1993), a curiosidade é o primeiro estímulo da história (GOFF apud BLOCH, 1993, p.10), e, nos dizeres de Bloch, “o senso de curiosidade, o qual raramente me abandona, não me deixará” (BLOCH, 1993, p.12). Assim, a escolha de Florianópolis como objeto de pesquisa iniciou-se por uma curiosidade e seguiu em busca de respostas para compreender a dinâmica presente no cotidiano, numa ilha que parece cada vez mais distanciada das águas que a circundam. Inquietações vindas do convívio diário como moradora e a partir das notícias veiculadas, especialmente na imprensa nacional e internacional, que propagam Florianópolis como “a cidade com a melhor qualidade de vida” ou como “o destino mais badalado”.

Podemos afirmar que a pesquisa sempre está relacionada com algo que faz parte de nós, com alguma angústia que se revela ao prestarmos atenção nas pequenas buscas que realizamos ao longo do processo de descoberta de novos conteúdos, somadas às inquietações e motivações pessoais. A provocação de pensar na pesquisa como parte do pesquisador veio através da disciplina, cursada no Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Ciências Humanas, intitulada “A pesquisa encarnada e desafios interculturais: riscos e oportunidades metodológicas em processos de pesquisa em Ciências Humanas e Sociais”³⁰, ministrada pelos professores Reinaldo Matias Fleuri (PPGICH/UFSC) e Rosanna Cima (Universidade de Verona/Itália). Para compreendermos o próprio posicionamento no mapa geopolítico e na história, essa perspectiva de estudo propõe utilizar como ponto de partida a geografia mais próxima: o corpo, e não o continente, o país ou a casa. “A cartografia torna-se assim uma anatomia e a pesquisa torna-se encarnada. É a partir de nossos corpos que as dimensões se multiplicam e, dessa multiplicação das perspectivas, nasce a interdisciplinaridade” (MURACA *et al*, 2014, p.114). Os percursos de pesquisa apresentam uma interação que envolve o pesquisador, os sujeitos da pesquisa e os “ao-redores”, situando a fronteira como um lugar privilegiado para fazer pesquisa e produzir conhecimento (MURACA *et al*, 2014, p.115).

Partindo então do corpo, busquei os estudiosos da Yoga, prática que tenho inserida em minha vida há mais de 10 anos, para compreender o papel do indivíduo na sociedade. Para Le Page (2016), “a cultura contemporânea coloca grande ênfase no culto do indivíduo, nas suas preferências e em todas as aquisições materiais que apoiem sua individualidade” (LE PAGE, 2016, p.3). O caminho da Yoga propõe uma mudança nessa perspectiva e a *descoberta* (no sentido de remover as camadas) de um *eu* mais profundo e verdadeiro que vai além da nossa identidade convencional, formada por hábitos e preferências condicionados, que não representam nossa natureza essencial. Assim, no encontro com a natureza do *Eu Verdadeiro*, passamos a ter consciência de que as situações da vida são vistas como oportunidades para o aprendizado, conduzindo “à compreensão de nós mesmos e do mundo onde tudo é visto como parte de um todo interligado” (LE PAGE, 2016, p.4).

Nas transições territoriais, nasci no município de Concórdia (interior de Santa Catarina), mas com poucos meses de vida fui morar em Porto Alegre (capital do Rio Grande

³⁰ A disciplina “A pesquisa encarnada e desafios interculturais: riscos e oportunidades metodológicas em processos de pesquisa em Ciências Humanas e Sociais” foi oferecida em 2015/2, na Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).

do Sul), onde residi até a mudança para Florianópolis, ainda na infância. Nesse meio tempo, na adolescência, residi em Balneário Camboriú (Santa Catarina), Curitiba (Paraná) e Rosário (Argentina), sempre retornando a Florianópolis entre uma mudança e outra, o que contribuiu para que meu olhar sobre a cidade tivesse uma carga mais crítica por revisitá-la em distintos momentos, misturando às visões de turista, migrante, moradora e pesquisadora. Quando volto em minha própria história familiar, encontro documentos que registram o caminho percorrido por meus antepassados vindos da Itália no final do século XIX, tanto pelo lado materno quanto paterno, assim como tantas outras famílias da região sul. Vindos para uma terra distante, pouco ou nem um pouco conhecida por eles, com uma esperança de promover uma vida melhor para seus filhos, estabeleceram-se no interior do Rio Grande do Sul e ali os caminhos de outros italianos se cruzaram formando novas famílias. Como vivemos em um país de proporção continental, não poderia ser diferente o caminho percorrido por meus pais que se mudaram para Florianópolis, talvez atraídos pelos mesmos fatores que atraem outros moradores e turistas até hoje. Vínculos que marcam a trajetória pessoal e interagem com as memórias durante as narrativas orais, presentes neste trabalho.

Siegfried Kracauer, em sua obra intitulada *History* (1995), aponta que o historiador não é simplesmente o filho de seu tempo e que sua concepção de passado não é, necessariamente, a expressão de um interesse pelo presente. Mas, ao retornar do passado, o historiador não é mais o mesmo: “Ele faz uma viagem da qual não conhece o fim. O homem que reencontra as margens de sua época tem poucas chances de ser exatamente o mesmo que aquele que as deixou” (KRACAUER, 1995, p.91 apud LORIGA, 2006, p.137).

Para mim, antes da pesquisa, o mar era simplesmente um lugar de lazer nas férias de verão em minha infância – primeiro nas praias gaúchas e depois em Jurerê, norte da Ilha de Santa Catarina. As lembranças são tomadas pelo cheiro da maresia no amanhecer, pela brincadeira no mar com a prancha de *bodyboard*, pelo gosto do *churros*, do *puxa-puxa* e do *milho verde*. Vivendo em Florianópolis há mais de 20 anos, a realidade é que pouco frequento a praia. O mar tornou-se muito mais um lugar de contemplação. “Diz-se que a visão cotidiana do mar, com seus horizontes infinitos, é um eterno convite para a aventura” (FLORES, 2000, p.22). Talvez por isso as minhas constantes mudanças e buscas por lugares diferentes, mas semelhante em algum aspecto. A cidade cresceu muito desde os meus veraneios e hoje recebe um volume de turistas duas vezes maior do que o número de habitantes, implicando em

transformações em todas as esferas (sociais, culturais, físicas etc.). Diante da pesquisa, as preocupações do cotidiano geraram questionamentos, como: Por que o vivenciado em Florianópolis parece ser tão diferente daquele narrado pelos jornais? Vivemos em duas cidades simultaneamente, a do urbano e a do verão?. Para cada um - moradores, estrangeiros e visitantes - a cidade é única, com imagens e palavras que permitem ao pesquisador revelar outras cidades possíveis a partir do visível, do imaginado e do representado. E é isso que busquei ao navegar por esse mar de palavras e imagens reais, imaginadas e inimagináveis.

Levantamento bibliográfico

Diversos são os trabalhos que já foram desenvolvidos sobre a cidade de Florianópolis e aqui reunimos os principais, entre teses, monografias e artigos, que contribuem para a multiplicidade de olhares que formam a tessitura do urbano. Para dar conta dos objetivos propostos nesta tese, o enfoque será localizado nos estudos precedentes que versam sobre os imaginários e as relações da cidade com o mar.

O médico e historiador Oswaldo Rodrigues Cabral talvez seja, senão o mais, um dos principais nomes citados pelos pesquisadores sobre Florianópolis. Sua vasta publicação conta com temas diversos, reunindo notas dos jornais e documentos históricos que retratam a cidade desde a formação da vila até o início do século XX. A geógrafa Olga Cruz (1998), na obra “A ilha de Santa Catarina e o continente próximo”, apresenta uma detalhada pesquisa sobre dinâmica processual geomorfológica litorâneo-costeira de Florianópolis. Enfoca as relações terra-mar-atmosfera e analisa o mecanismo dos processos que atuam na faixa litorânea, principalmente a praia, destacando as mudanças ocorridas (naturais e morfológicas) e a importância das paisagens naturais como patrimônio a ser preservado.

O historiador Sérgio Luiz Ferreira (1998), na obra “O banho de mar na Ilha de Santa Catarina”, faz uma revisão bibliográfica da utilização do mar como lugar de lazer no período de 1900 a 1970.³¹ Rafael Damaceno Dias (2006) estudou os conflitos sócio-culturais relativos à vinda de novos moradores para a capital, criando-se o discurso “nativos” *versus* “forasteiros”, a partir da análise através das colunas sociais de Beto Stodieck e Cacau

³¹ FERREIRA, Sérgio Luiz. **O banho de mar na Ilha de Santa Catarina**. Florianópolis: Ed. das Águas, 1998.

Menezes.³² O estudo comparativo das zonas costeiras das cidades de Florianópolis e Boston (EUA) foi realizado pelos geógrafos Ronan Max Prochnow, Mariane Alves Dal Santo e Robert Amey (2009), pensando na perspectiva do crescimento urbano, em virtude da expansão das atividades mercantis, aliado à apropriação e uso destes espaços.³³

A arquiteta Maria Cristina Claramunt (2008) buscou verificar elementos de identidade espacial de localidades praianas da Ilha de Santa Catarina - Ingleses, situado na costa norte, Barra da Lagoa, na costa leste, e Pântano do Sul, na costa sul da Ilha.³⁴ O geógrafo Luiz Eduardo Fontoura Teixeira (2002) trata das transformações da paisagem dos espaços públicos da orla marítima do centro histórico de Florianópolis, enfocando o Mercado Público como espaço identitário da Ilha de Santa Catarina.³⁵ O arquiteto e urbanista Almir Francisco Reis (2012), na obra “Ilha de Santa Catarina: permanências e transformações”, apresenta um levantamento e análise do processo histórico de ocupação do solo e os parcelamentos urbanos que levam à malha urbana fragmentada na atualidade.³⁶ O historiador Thiago Sayão (2012), na obra “(Re)Tratos Insulares: visões das paisagens da Ilha de Santa Catarina”, faz um estudo sobre a visualidade nas representações das paisagens da Ilha de Santa Catarina a partir dos relatos de viajantes estrangeiros, dos discursos da mídia impressa, de textos literários e de imagens fotográficas.³⁷

Analisando questões mais específicas, mas que colaboram para esta pesquisa, Ruy Ávila Wolff (2007) em sua tese de doutorado em Geografia tratou da produção de ostras nas águas da Baía Sul de Florianópolis, avaliando a variação de parâmetros oceanográficos e discutindo o modelo de monitoramento adotado na França, um dos líderes da produção

³² DIAS, Rafael Damaceno. **Fora Haole!**: tensões socioculturais em Florianópolis a partir de Beto Stodieck e Cacau Menezes (1975 a 1981 e 1992 a 1998). Monografia (Graduação em História), Universidade do Estado de Santa Catarina, 2006.

³³ PROCHNOW, R. M.; DAL SANTO, M. A.; AMEY, R. **A expansão das cidades sobre a Zona Costeira:** Estudo de Caso de Florianópolis, BR, e Boston, USA. EGAL - Encontro de Geógrafos da América Latina. [S.l.]: [s.n.]. 2009.

³⁴ CLARAMUNT, Maria Cristina. **Configuração Urbana e Identidade Espacial:** Estudo de localidades praianas na Ilha de Santa Catarina. Dissertação (Mestrado em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008.

³⁵ TEIXEIRA, Luiz Eduardo Fontoura. **Espaços públicos da orla marítima do centro histórico de Florianópolis:** O lugar do mercado. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2002.

³⁶ REIS, Almir Francisco. **Ilha de Santa Catarina:** permanências e transformações. Florianópolis: UFSC, 2012.

³⁷ SAYÃO, Thiago Juliano. **(Re)Tratos insulares:** visões das paisagens da Ilha de Santa Catarina. Jundiaí: Paco Editorial, 2012.

mundial de ostras.³⁸ O site “Desterro Hoje” (<http://www.desterrohoje.com.br/>), idealizado e desenvolvido por Felipe Botelho (2012), a partir de imagens coletadas em acervos da internet, apresenta fotos do século XX que mostram pontos conhecidos comparando com uma foto atual no mesmo local a fim de mostrar a passagem do tempo exibido na forma de *slideshow*, no qual as imagens são sobrepostas e o usuário realiza a transição.³⁹

O levantamento bibliográfico do que já foi publicado sobre Veneza daria um outro trabalho. Para contemplar pelo menos alguns estudos, insiro aqui as pesquisas mais recentes que enfocam aspectos do contemporâneo e que de alguma forma permeiam essa tese. O economista Tonino Pencarelli (2015) aborda a questão da balneabilidade das praias italianas a partir da perspectiva da certificação “Bandeira azul”⁴⁰, enquanto Maria De Benedetto (2011) organizou uma publicação que trata sobre as regras nos processos de concessão de uso das praias⁴¹. A partir da perspectiva dos arquitetos Maurizio Gambuzza e Mariano Sartore (1993), a discussão aborda o processo de valorização turística das áreas costeiras do Vêneto.⁴² Katia Basili (2013), em sua tese de doutorado em *Scienze della Cognizione e della Formazione*, discute o sistema de gestão do patrimônio de Veneza como um sítio da Unesco.⁴³ O turismo pela rede “SlowVenice” foi a tese de mestrado de Alice Rocco (2015) no curso de *Sviluppo interculturelle dei sistemi turistici*.⁴⁴

O porto de Veneza, seus projetos e impactos, são discutidos com um elenco de textos organizados por Andre Rinaldo (2014), através da *Commissione di Studio sui Problemi di Venezia* e do *Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arte*⁴⁵, mesmo instituto que organizou o volume “Venezia: immagine, futuro, realtà e problema”, organizado pelo historiador Gherardo

³⁸ WOLFF, Ruy Ávila. **Avaliação de Parâmetros Oceanográficos em Áreas de Produção de Ostras nas Águas da Baía Sul (SC) - Brasil**. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2007.

³⁹ BOTELHO, Felipe. **Desterro Hoje**. 2012. Disponível em: www.desterrohoje.com.br. Acesso em: 20 fev. 2016.

⁴⁰ PENCARELLI, Tonino. **Comunicare le destinazioni balneari: il ruolo delle Bandiere blu in Italia**. Milano: Angeli, 2015.

⁴¹ DE BENEDETTO, Maria. **Spiagge in cerca di regole: studio d’impatto sulle concessioni balneari**. Bologna: Mulino, 2011.

⁴² GAMBUTTA, Maurizio. SARTORE, Mariano. **Forme e processi di valorizzazione turistica: ambiente, imprenditoria e lavoro nelle località balneari**. Milano: Angelo, 1993.

⁴³ BASILI, Katia. **Costruire il sistema di gestione del sito Patrimonio Mondiale Unesco “Venezia e la sua laguna” come una learning organization**. Tesi di dottorato (Dottorato di ricerca in Scienze della Cognizione e della Formazione) - Università Ca’Foscari Venezia, Venezia, 2013.

⁴⁴ ROCCO, Alice. **Turismo e sviluppo: la risposta di SlowVenice Network alla questione veneziana**. Tesi di Laurea (Laurea magistrale in Sviluppo interculturelle dei sistemi turistici) - Ca’Foscari - Venezia, 2015.

⁴⁵ RINALDO, Andrea (org). **Il porto di Venezia**. Venezia: Commissione di Studio sui Problemi di Venezia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 2014.

Ortalli (2011)⁴⁶. Dentre os artigos e capítulos de livros, registramos aqui aqueles que consideramos relevantes para as discussões propostas, como o artigo de Federica Cavallo (2016) sobre as disputas territoriais e sociais na laguna de Veneza⁴⁷ e o capítulo de livro de Paola Minoia (2017) sobre os processos de gentrificação no turismo⁴⁸, que trazem novas abordagens para temas centrais na Veneza contemporânea.

Apresentação dos entrevistados

Para uma primeira apresentação, optei por elencar aqui os entrevistados presentes no decorrer da tese, ordenados pela data em que a entrevista foi concedida. As idades dos entrevistados estão descritas de acordo com o ano de realização de cada entrevista.

Aurino Raul Adriano, 43 anos, atuou como guia turístico diversas vezes nas excursões que minha avó organizava de Porto Alegre (RS) para Florianópolis na década de 1990. Por sua experiência no setor de turismo, convidei-o para participar da pesquisa e prontamente ele aceitou. Nascido em Biguaçu, município vizinho, Adriano, como costuma ser chamado, atua profissionalmente em Florianópolis há 25 anos acompanhando grupos de turistas de todos os lugares do país. A entrevista foi realizada percorrendo o roteiro que ele costuma fazer com os turistas no Centro da cidade. (Entrevista realizada em agosto de 2003, em Florianópolis/Brasil)

Adolfo Boos Júnior (*in memoriam*), 72 anos, bancário aposentado e escritor, publicou, entre outros, o romance “Um largo, Sete memórias”, uma ficção que se passa na cidade de Florianópolis. Concedeu-me a entrevista em 2003, em sua residência no bairro continental de Coqueiros. Nascido na capital catarinense, casado e pai de três filhos, Boos lembrava com saudosismo da “Florianópolis antiga”. Boos morreu em 2014, aos 83 anos, no Hospital de Caridade, em Florianópolis, num quadro de pneumonia. (Entrevista realizada em agosto de 2003, em Florianópolis/Brasil)

⁴⁶ ORTALLI, Gherardo. **Venezia**: imagine, futuro, realtà e problemi. Venezia: Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 2011.

⁴⁷ CAVALLO, Federica. La Laguna di Venezia, dispute territoriali e movimenti sociali. **Rivista Geografica Italiana**, n.123, p. 125-140, 2016.

⁴⁸ MINOIA, Paola. Venice reshaped? Tourist gentrification and sense of place. In: BELLINI, N.; PASQUINELLI, C. (eds.). **Tourism in the City**: Towards an Integrative Agenda on Urban Tourism. Springer International Publishing, p. 261-274, 2017.

Fábio Silveira, 64 anos, nascido em Florianópolis e morador do Balneário do Estreito, na região continental de Florianópolis. Reside no mesmo prédio dos meus pais e, em conversas informais, sempre demonstrou muito entusiasmo ao falar sobre a Avenida Beira-Mar Continental, localizada no Estreito. Convidei-o para participar da pesquisa e ele logo se prontificou para conversarmos. Casado, pai de três filhos já adultos e que não moram mais com ele, Fábio tem a sua história pessoal permeada pela história do bairro. É proprietário de um comércio de autopeças no Estreito e morador do bairro “desde sempre”, como ele mesmo diz. Nasceu em 1945 e conta que sua família residia no Estreito muito antes de ele nascer. Quando casou, há 40 anos, ele se mudou para o Balneário e há 20 anos reside no mesmo lugar, em um dos primeiros prédios construídos no bairro, que é praticamente composto por residências, a maioria de casas térreas. Em suas falas, considera que a região sempre foi um “bairro nobre” e escolheu ali permanecer por ser “um lugar bem cuidado”. (Entrevista realizada em 12 de agosto de 2009, em Florianópolis/Brasil)

Cléia de Lima Santana, 59 anos, nascida em Caçador, região meio oeste de Santa Catarina, é moradora do Balneário do Estreito há mais de 50 anos. Ela foi indicada pelo meu colega da faculdade de História, Matheus Santiago, com quem compartilhei algumas ideias ao longo da pesquisa. Ela é dona de casa e vive com seu marido, Maurício, e seus três filhos em uma casa de alvenaria, num terreno de esquina, com um muro alto. A entrevista foi na sala de estar da casa, a mesma em que mora desde criança. Sentada à janela, Cléia aos poucos voltava no tempo para narrar a sua história. Mudou-se com a família para Florianópolis ainda pequena, na década de 1950, morando inicialmente no bairro Capoeiras, também na região continental, e logo em seguida mudou-se para o Balneário do Estreito. (Entrevista realizada em 15 de agosto de 2009, em Florianópolis/Brasil)

Selma Ramos Jampierre da Silva Carvalho, 36 anos, dona de casa, é moradora de uma área do Balneário do Estreito conhecida como Ponta do Leal, limítrofe com a Avenida Beira-Mar Continental. Ela foi indicada para a entrevista por Cléia, pois são praticamente vizinhas. Ela nasceu em Londrina, no Paraná, e veio ainda criança com sua família de Curitiba, em 1980, morando inicialmente em Forquilha, bairro do município vizinho de São José. Em busca de uma melhor situação financeira, sua mãe, que trabalhava como camelô, acreditava que em Florianópolis teria melhores condições para os seus filhos, além de o mar ser um forte atrativo, como ela relata. Atualmente, Selma mora com o marido e três filhos numa casa

construída sobre o mar. O seu marido, com quem está casada há 20 anos, é filho do pescador Alonso Carvalho (falecido em 2007), um senhor muito conhecido na comunidade por ter sido um dos primeiros moradores da Ponta do Leal. Durante a entrevista em sua residência, na entrada do terreno, o marido de Selma dava andamento à construção de uma casa para a filha mais velha, que havia completado 18 anos. (Entrevista realizada em 15 de agosto de 2009, em Florianópolis/Brasil)

Luiz Carlos de Souza, 50 anos, nascido e criado na mesma localidade em que mora até hoje, em Canasvieiras, no Norte da Ilha de Santa Catarina, na cidade de Florianópolis. Na ocasião, ele trabalhava na cozinha de um restaurante em que é proprietário, localizado na Associação dos Funcionários Fiscais da Fazenda de Santa Catarina (AFFESC), em Canasvieiras, onde nos recebeu para a entrevista. O lugar era frequentado há bastante tempo pela minha colega, e também entrevistadora neste testemunho, Daniela Xikota. Em poucas palavras, enquanto cozinhava conversamos sobre o prato que preparava, uma tainha escalada. Também conversamos com sua esposa, Ana Ester, 42 anos, nascida em São Paulo, região Sudeste do país, que nos contou detalhes do preparo dos peixes, permeado pelas lembranças de um modo de fazer que foi passado de mãe para filho através da oralidade. (Entrevista realizada em 20 agosto de 2010, em Florianópolis/Brasil)

Zilá Deolinda Pereira, 64 anos, nascida, criada e moradora do Sul da Ilha, na localidade conhecida como Costeira do Ribeirão, onde é proprietária de um restaurante há mais de 30 anos. Chegamos até ela por indicação de uma amiga. A entrevista, que também contou com a participação de Daniela Xikota, foi realizada na cozinha anexa ao restaurante, beirando o mar. Ela nos contou o seu modo de fazer o pastel de berbigão, recordando sua alimentação na infância que teve como base os frutos do mar. (Entrevista realizada em 24 de agosto de 2010, em Florianópolis/Brasil)

Evanilda da Silva Moser, 64 anos, nascida em 08/12/1951 em Indaial, região do Vale do Itajaí, interior de Santa Catarina, é professora aposentada e minha sogra. A entrevista foi realizada em sua residência, no Centro de Florianópolis, como um teste do roteiro de perguntas que eu havia elaborado para as demais entrevistas que seriam feitas. A entrevista resultou em respostas tão surpreendentes, e informações desconhecidas por mim, que resolvi incorporá-las na pesquisa com o consentimento de meu orientador. Sua narrativa apresenta elementos importantes para a análise, como a ênfase no “cheiro do mar” ou na receita de

bacalhau que se tornou tradição familiar na sexta-feira Santa, na Páscoa. Ou ainda as suas experiências com o mar na infância e suas impressões ao chegar pela primeira vez na cidade de Florianópolis, aos 18 anos de idade, como uma jovem professora. (Entrevista realizada em 10 de setembro de 2016, em Florianópolis/Brasil)

Suzana Joffily Cruz, 63 anos, nasceu no Rio de Janeiro em 02/10/1953 e mora há 13 anos em Florianópolis. Formada em Psicologia e em Arquitetura, ela atua como professora de yoga, e foi como eu a conheci. Como uma “verdadeira carioca”, como ela se descreve, conta que adora praia, mas que atualmente prefere as mais tranquilas. Ela diz que em Florianópolis reencontrou o Rio de Janeiro de sua juventude. A entrevista foi realizada na Confeitaria Chuisco, localizada na Avenida Beira-Mar Norte, próximo a sua residência. (Entrevista realizada em 18 de novembro de 2016, em Florianópolis/Brasil)

George Alberto Peixoto, 77 anos, nascido em Florianópolis em 24/01/1939, publicitário aposentado e artista plástico. Ele é pai dos meus amigos Maurício e Marcelo, e a cada encontro ele me presenteava com deliciosas histórias da sua juventude. Quando o contatei para a entrevista, seu Peixoto, como o chamamos, disse que poderíamos conversar, mas adiantou: “não sei o que precisas para a tua pesquisa, mas para falar sobre histórias do mar, não tenho muito para contar”. Nosso encontro foi no Café Fanny, no Shopping Beiramar, no Centro, onde a conversa rendeu uma hora de gravação e depois do gravador desligado as memórias seguiram surgindo por mais uma hora. (Entrevista realizada em 19 de novembro de 2016, em Florianópolis/Brasil)

Matilde Zardini, 23 anos, nasceu na cidade de Valgatará, província de Verona (Itália), em 18/06/1993, moradora de Veneza enquanto cursou o Mestrado em Língua Portuguesa na *Università Ca'Foscari* e moradora temporária em Florianópolis durante o intercâmbio de seis meses, realizado na Universidade do Estado de Santa Catarina (Udesc), em Florianópolis. Fluente em Português, optou por conceder a entrevista em nossa língua e utilizou alguns termos em italiano, solicitando auxílio na tradução. Matilde escolheu “Floripa”, como ela se refere à cidade, por indicação de conhecidos que haviam morado aqui. Conforme ela apresentou, a opção era Florianópolis ou Rio de Janeiro para o seu intercâmbio e ela avaliou assim: “Rio era mais perigoso, então eu escolhi Florianópolis”. Antes da viagem, sabia apenas que havia muitas praias e que era parecida com uma cidade europeia, apesar de relatar que

sentiu um choque cultural logo ao chegar. (Entrevista realizada em 24 de novembro de 2016, em Florianópolis/Brasil)

Maria de Jesus Silveira de Souza Garofallis é a entrevistada com mais idade dentre os participantes deste pesquisa. Aos 90 anos, lúcida, atenciosa e muito disposta, concedeu a entrevista em sua residência na Avenida Beira-Mar Norte, ou, como ela corrige, na Avenida Jornalista Rubens de Arruda Ramos - nome oficial da avenida. Nascida em Florianópolis, em 11/06/1926, mais especificamente na localidade de Pedra Grande (atual Agronômica), no local onde hoje está a Igreja São Luis e em que estava a casa dos seus avós. O neto de dona Zica, como prefere ser chamada, trabalha com meu marido e contou uma ou outra história sobre sua avó. O neto fez o contato e agendou a entrevista. Suas histórias tomaram forma e saíram das páginas dos livros que eu havia lido, como o namoro pela janela e a prática do *footing* no Centro. Para ela, Florianópolis é uma cidade maravilhosa e afirma: “o amor da nossa vida é esse mar”. (Entrevista realizada em 02 de dezembro de 2016, em Florianópolis/Brasil)

Sidney Bandarra Barreiros, 75 anos, nascido em Laguna, litoral Sul catarinense, em 21/05/1941, é procurador de justiça aposentado. Ele é amigo da família e foi logo lembrado como uma boa fonte para a pesquisa. Ele residiu em Florianópolis na década de 1960, durante a faculdade de Direito, quando o mar ainda estava presente no cotidiano de quem passava pelo Centro da cidade. Além de excelente disposição para a entrevista, realizada em sua residência até tarde da noite, em Laguna, Sidney contou em detalhes a configuração urbana de Florianópolis no período em que ali residiu e buscou em seus recortes de jornais uma imagem publicada no *Diário Catarinense* que mostrava exatamente o que descrevia, cedendo a mesma para a pesquisadora, e que foi incorporado neste trabalho. (Entrevista realizada em 10 de dezembro de 2016, em Laguna/Brasil)

Andrea Resende Correa, 40 anos, nasceu em 25/04/1977 em Santos, litoral de São Paulo, e mora em Veneza há 16 anos, onde atua no setor de turismo com a recepção de viajantes de todo o mundo. Formada em Turismo, pela Universidade Anhembi Morumbi (SP), e pós-graduada em Gerenciamento do Turismo Sustentável e Responsabilidade Social no Turismo (Roma), teve seu primeiro contato com Veneza quando trabalhava embarcada em cruzeiros marítimos até que optou por fixar residência na cidade. Eu a conheci a partir de seu

blog intitulado “Onde está Andrea?”⁴⁹, em que narra um pouco da sua experiência na cidade e oferece dicas de turismo aos leitores. Ao final da entrevista, ela caminhou comigo pelas ruas de Veneza, enquanto indicava pontos turísticos e apontava curiosidades sobre cada local. (Entrevista realizada em 14 de abril de 2017, em Veneza/Itália)

Márcio Elias de Oliveira, 42 anos, nasceu em 31/03/1975 na Zona Leste de São Paulo, capital do estado de São Paulo, onde viveu até os 30 anos de idade, quando mudou-se para a Itália com a esposa e a filha, na época com 9 anos. Atualmente, mora e trabalha em Silea, pertencente à província de Treviso, distante cerca de 34 quilômetros de Veneza. Na época da mudança, a sua cunhada estava em Treviso há cerca de seis meses em busca dos documentos dos antepassados para a obtenção da cidadania italiana, quando então eles optaram por mudar-se para Treviso. Nas primeiras semanas após a chegada, o primeiro local escolhido para conhecer foi Veneza. Ele conta o que o motivou para a mudança. A esposa trabalhava na empresa aérea TAM, no setor de Contabilidade, no aeroporto de Congonhas, em São Paulo, e eles moravam perto de Cumbica, na Zona Leste. O deslocamento para o trabalho era feito em ônibus fretado pela empresa e levava cerca de três horas. Ele afirma: “Olha que porcaria de vida! Três horas para ir e mais três horas para voltar. São seis horas da vida dela dentro da condução, mais oito horas que ela trabalhava. Não tem sentido, entendeu?”. Ainda em São Paulo, Márcio fez um curso de mecânica, trabalhou em algumas fábricas, o seu pai montou um negócio e ele foi trabalhar junto. “Mas era muita correria, muito cansaço para pouca coisa. E depois você estava conseguindo alguma coisa, aí vinha uma crise.”, aponta outro motivo para a mudança. Ao ser perguntado se pensa em retornar ao Brasil, responde prontamente: “De jeito nenhum!”. Hoje, em Silea, ele atua como responsável no setor de controle de qualidade na mesma empresa em que começou a trabalhar, mas observa que agora ele é chefe do italiano que era seu chefe quando começou. Conheci Márcio a partir de seu canal no *YouTube* intitulado “Viagem e fotografia”⁵⁰, onde ele publicou um vídeo sobre as praias de Veneza. Para ele, os vídeos e as fotografias são como uma paixão, não tem um fim profissional, apenas pelo prazer do aprendizado e através do qual pode conhecer tantas pessoas. (Entrevista realizada em 27 de maio de 2017 em Treviso/Itália)

⁴⁹ **Blog Onde está Andrea.** Disponível em: <https://ondeestaandrea.com>. Acesso em: 15 fev. 2017.

⁵⁰ **Canal Viagem e fotografia.** Disponível em: https://www.youtube.com/channel/UCOo_L4Pxc0C2KgViOXF5jjw. Acesso em: 20 fev. 2017.

Patricia de Ross, 45 anos, nasceu em Caixas do Sul, região serrana do Rio Grande do Sul, em 31/01/1972, e mora em Veneza há 11 anos. Ela é amiga pessoal da Andrea Correa, que entrevistei anteriormente, e foi indicada para a pesquisa por ter morado em Florianópolis antes da mudança para a Itália. Ela atua como Designer gráfico e foi para Veneza para fazer uma especialização em Comunicação Visual e Multimídia. Diz que tinha uma “leve impressão” da cidade por ter passado por ali como turista. Hoje mora sozinha e tem um namorado italiano, filho de sicilianos, que mora em Mestre. Conta que viaja ao Brasil com frequência, especialmente para a sua cidade natal. Diz que está bem adaptada em Veneza e comenta: “Aqui eu encontrei um modo de sobreviver com qualidade. Pouco, mas o essencial.”. (Entrevista realizada em 30 de maio de 2017, em Veneza/Itália)

Andrea Baldan, 37 anos, nasceu em Veneza, na Itália, em 14/07/1980, e diz que não moraria em outro lugar a não ser em Veneza. Seu depoimento foi rico de experiências e emoção. A sua fala contribuiu para a narrativa sobre Veneza a partir da perspectiva de um veneziano, a qual ele relatou muito orgulho em poder apresentar. Um dos pontos que ele salienta e lamenta em relação ao turismo é por estar tornando a cidade um “parque temático” e os negócios tradicionais estejam fechando as portas. Ele contou que, após chegar à terceira geração, a *salumeria* (em português, charcutaria - loja de venda de presuntos, salames e queijos artesanais) de sua família teve que encerrar as atividades devido ao preço elevado que o proprietário do imóvel solicitou pela locação. A entrevista foi realizada em seu atual local de trabalho, uma *osteria* localizada no *Campiello San Canciano*, onde atua como garçom. O contato de Baldan foi passado a mim pelo professor Francesco Visentin, Doutor em Geografia Humana da *Università Ca'Foscari Venezia*, que foi indicado pelo meu orientador no exterior, professor Luis Fernando Beneduzi. (Entrevista realizada em 05 de julho de 2017, em Veneza/Itália)

Maria Cristina Delmonico Abrahão, 57 anos, nascida em Orlandia, interior de São Paulo, em 24/07/1960, mora na Itália desde 1985. Primeiro morou em Treviso, depois retornou ao Brasil, onde se casou com um italiano, e em 1986 mudou-se definitivamente para Mestre, Itália, pertencente à província de Veneza, na área continental. Formada em artes plásticas no Brasil, atualmente é dona de casa e seu marido, filho de venezianos, trabalha como piloto nos trens *Frecciarossa* (trens de alta velocidade), da empresa italiana *Trenitalia*. Tem dois filhos, um menino, que mora na Itália, e uma menina, que mora em Londres. Antes

de se mudar para a Itália, Maria Cristina trabalhava em uma galeria de artes em Ribeirão Preto, próximo à sua cidade natal. Foi para Florença durante seu período de férias em busca de um curso de restauração e nesse meio tempo conheceu seu atual marido em Veneza. Atualmente, ela visita a sua família em sua cidade natal todos os anos e diz que quando o marido se aposentar, daqui uns três anos, eles tem planos de conhecer todo o país e dividir o moradia entre Brasil e Itália, “seis meses lá, seis meses aqui”. Maria Cristina foi indicada por uma colega, Máisa Beluomini, doutoranda em Química pela Universidade do Estado de São Paulo (UNESP), que realizava seu estágio doutoral na *Università Ca’Foscari* no mesmo período que o meu. Elas são conterrâneas e as famílias já se conheciam. (Entrevista realizada em 07 de julho de 2017, em Mestre/Itália)

Angela Morsoletto, 45 anos, nascida em 16/09/1972, em Pádua, na Itália, onde reside atualmente. Cidade conhecida pela Basílica de Santo Antônio, que fica distante cerca de 40 quilômetros de Veneza. Ela é proprietária de um hotel *Bed & breakfast* chamado “Scrovegni Room & Breakfast”, em Pádua, e recentemente terminou o curso de cozinheira. Eu a conheci quando estive a primeira vez na cidade, como sua hóspede, e desde então mantivemos contato. Sempre muito receptiva, ela se disponibilizou a conversar sobre Veneza, sendo que a entrevista correu muito fluida, pois ela contava muitas coisas antes mesmo de eu perguntar. Apesar de não frequentar muito a praia como banhista, tem lembranças de uma outra Veneza e em suas falas lamenta as transformações ocorridas na cidade. (Entrevista realizada em 26 de julho de 2017, em Pádua/Itália)

Em cada capítulo buscamos apresentar percepções das cidades que levaram à construção da imagem que temos delas no Tempo Presente. Para tal, no **primeiro capítulo** apresentamos quem são essas cidades insulares, Florianópolis e Veneza, onde estão localizadas, quais suas principais características físicas e populacionais, além de buscar desnaturalizar a mobilidade nas ilhas - enquanto Veneza possui um transporte aquático ligando as pequenas ilhas, Florianópolis restringe-se à locomoção por veículos terrestres.

O **segundo capítulo** trazemos os primeiros olhares sobre essas cidades, como as primeiras impressões ao conhecer um lugar, sejam virtualmente ou pessoalmente, e a maneira como as pessoas se relacionam com o mar. A discussão passa ainda pela desconstrução do

termo “ilha da magia” associado à Florianópolis e da ideia de Veneza como “a cidade do amor”, por serem temas corriqueiros na mídia e nas falas dos entrevistados.

No **terceiro capítulo** as discussões centram-se nas transformações físicas pelas quais as cidades passaram, especialmente Florianópolis com os processos de aterramento do mar nas áreas centrais, as construções das pontes e o fechamento do porto da capital catarinense na década de 1960. O **quarto capítulo** aponta as transformações em cidades de lazer voltadas para o turismo, com a construção de estações balneárias em ambas localidades e a prática do termalismo em Veneza, o que nos levou às falas dos entrevistados sobre suas sociabilidades com o ambiente marítimo. Buscamos apresentar como Florianópolis passou das belas paisagens aos *beach clubs*, e Veneza do *grand tour* ao turismo de massa.

Para pensarmos sobre essas cidades turísticas insulares, no **quinto capítulo** apontamos como apresenta-se a qualidade das águas ao longo do período estudado e como isso vem impactando na atualidade, envolvendo balneabilidade, pesca, maricultura e cultura alimentar. O que nos leva ao **sexto capítulo** para uma discussão das perspectivas dessas cidades enquanto patrimônio e projetos pensando em melhorias e na preservação ambiental.

CAPÍTULO 1: CIDADES INSULARES

Ao estudarmos as cidades de Florianópolis e Veneza, embora ambas sejam ilhas, precisamos considerar as particularidades de cada uma delas. Apresentamos neste capítulo as características naturais e físicas, subdivisões administrativas, geografia e formação geológica que compõem estes territórios. Buscamos ainda apresentar um panorama populacional para compreender os processos recentes e as opções de mobilidade vigentes na atualidade nesses territórios insulares. Florianópolis registra um grande crescimento populacional desde o final da década de 1980, especialmente com o incremento do turismo, e enfrenta diversos problemas na atualidade, como a mobilidade urbana e a salubridade das águas das praias. Ao passo que a cidade de Veneza vem passando por um esvaziamento do número de moradores e, simultaneamente, ocorre um movimento de ativismo político em defesa da cidade e do patrimônio da laguna.

1.1 Florianópolis, Santa Catarina, Brasil

1.1.1 Características físicas

A cidade de Florianópolis, capital do estado de Santa Catarina⁵¹, está situada na faixa litorânea no Sul do Brasil. Banhada pelo Oceano Atlântico, é composta de uma parte territorial insular (424,4 quilômetros quadrados), que constitui 97% do total, chamada de Ilha de Santa Catarina⁵², e de uma parte continental (12,1 quilômetros quadrados), totalizando uma área de 675,409 quilômetros quadrados ao incluir as águas internas das baías Norte e Sul, que correspondem a aproximadamente 240 quilômetros quadrados, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2016)⁵³. Em suas adjacências situam-se ilhas de menores dimensões: ilha do Arvoredo, das Aranhas, do Campeche e dos Corais. A parte

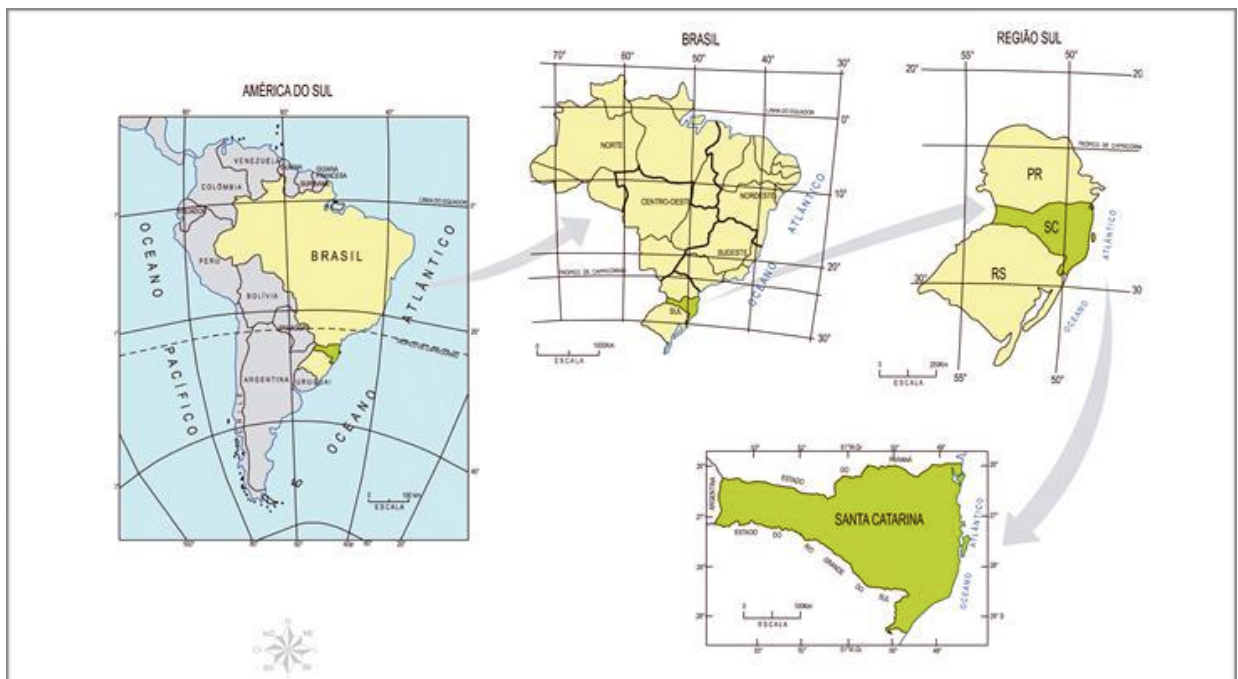
⁵¹ O estado de Santa Catarina possui uma área territorial de 95,4 mil km², sendo o menor estado do Sul do Brasil, dividido em oito principais regiões: Litoral, Nordeste, Planalto Norte, Vale do Itajaí, Planalto Serrano, Sul, Meio-Oeste e Oeste. Disponível em: <http://www.sc.gov.br/index.php/geografia>. Acesso em: 18 abr. 2016.

⁵² A Ilha de Santa Catarina passou a ter esta denominação quando o navegador veneziano Sebastião Caboto esteve na ilha, em 1526, a serviço do rei Carlos V, da Espanha, estabelecendo um assentamento e a construção de um estaleiro que ficou pronto em 25 de novembro, dia de Santa Catarina (CORRÊA, 2004, p.30).

⁵³ A medição anterior, feita pelo IBGE em 2002, indicava o total territorial do município de Florianópolis com 433km². A variação territorial refere-se à inclusão das áreas de águas internas das baías Sul e Norte, seguindo o disposto na Lei Estadual nº 13.993 de 2007 que trata da Consolidação das Divisas Intermunicipais do Estado de Santa Catarina. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 2016. Santa Catarina/Florianópolis. Disponível em: <http://cod.ibge.gov.br/4J6>. Acesso em: 23 abr. 2016.

insular e o continente estão separados por um canal com 11 metros de profundidade e 500 metros de largura no ponto mais próximo, e 28 metros sob as pontes, que delimitam as baías Norte e Sul. A ligação viária ocorre através da Ponte Governador Colombo Salles e da Ponte Governador Pedro Ivo Campos. A Ponte Hercílio Luz foi a primeira ligação viária, inaugurada em 1926, e está interdita desde 1991 para as obras de restauração, considerada atualmente como um dos símbolos da cidade. (SUGAI, 2015, p.49; REIS, 2012, p.38)

Figura 1 - Mapa com a localização de Santa Catarina no Brasil

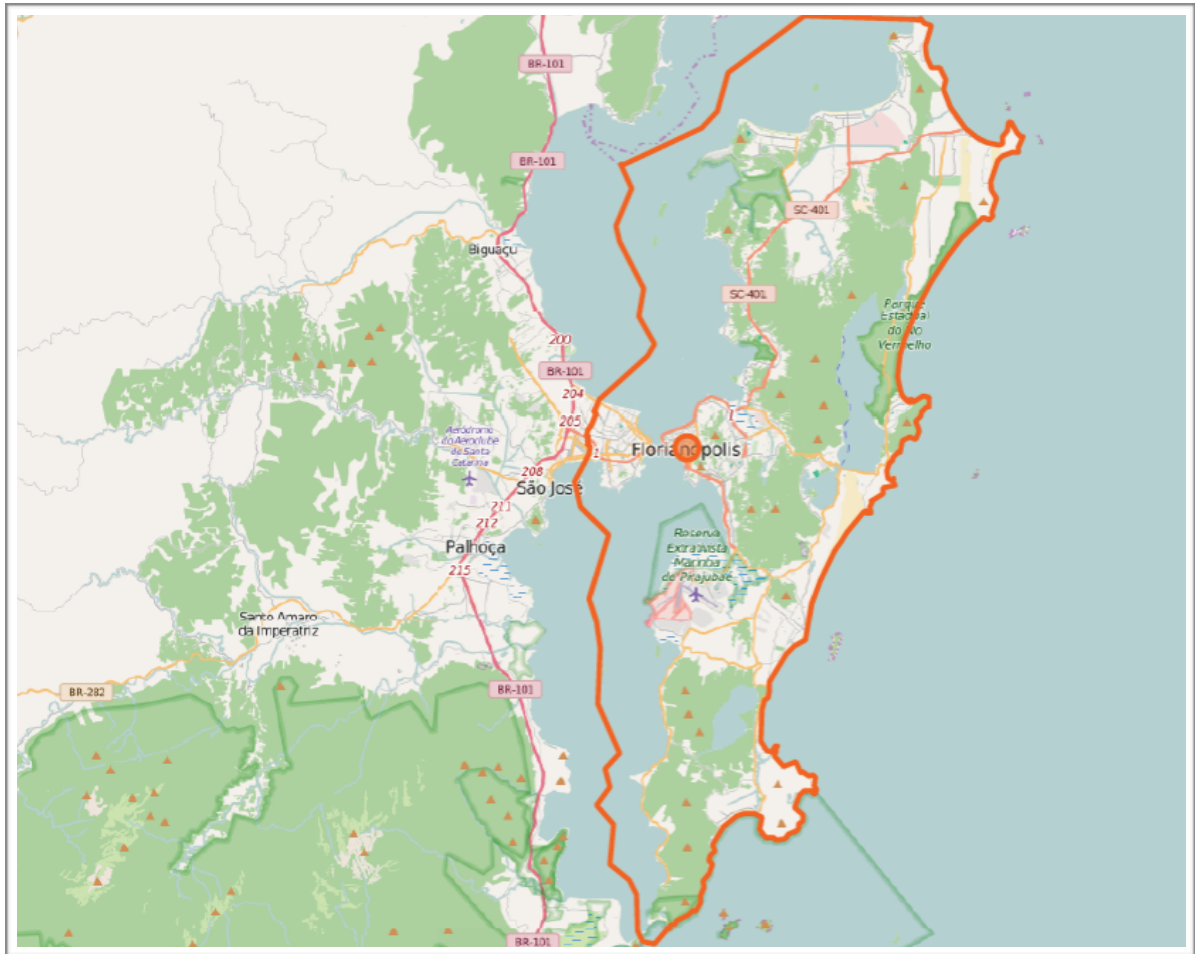


Fonte: Atlas Geográfico SC⁵⁴

O território de Florianópolis pode ser considerado fragmentado por sua configuração ilha-continente e centro-balneários, com a existência de vários centros, ou, como aponta a antropóloga Márcia Fantin (2000), “é um arquipélago de muitas ‘ilhas, e com ‘múltiplas cidades’.” (FANTIN, 2000, p.52). A geógrafa Olga Cruz (1998) descreve como uma “ilha continental” devido à proximidade com o continente e à paisagem similar às áreas costeiras (CRUZ, 1998).

⁵⁴ Atlas Geográfico SC. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/noticias/de-mapa-em-mapa-fases-marcam-desenho-de-santa-catarina>. Acesso em: 1 abr. 2019.

Figura 2 - Área territorial de Florianópolis com as baías norte e sul



Fonte: *Open Street Map*⁵⁵

A formação geológica de Santa Catarina deu-se a partir dos movimentos tectônicos que se seguiram à ruptura do continente de Gondwana, há 270 milhões de anos. Florianópolis compõe-se pelo embasamento Cristalino, constituído por rochas magmáticas e metamórficas em direção ao mar, formando costões e promontórios rochosos, e pela Planície Costeira, onde predominam os depósitos inconsolidados ou fracamente consolidados de areias, siltes, argilas ou conglomerados. Considera-se, portanto, a Ilha de Santa Catarina como o produto da união de ilhas menores pela sedimentação, fruto de movimentações relativamente recentes. A ilha ainda é um espaço em permanente transformação, com processos de acréscimos e erosões, com a incorporação de novas ilhas (como o Pontal de Jurerê) e a inflexão de praias (Praia do Campeche). (SCHEIBE, 1986, p.30-33; SCHEIBE, 2002, p.47-48)

⁵⁵ Disponível em: <https://www.openstreetmap.org/>. Acesso em 17 out. 2016.

A linha de costa também passou por modificações ao longo do tempo geológico conforme as flutuações do nível do mar. Há 11 mil anos antes do presente, a ilha encontrava-se ligada ao continente; há 5 mil anos, o mar inundava extensas áreas da planície costeira, cerca de dois metros acima do nível atual; após a transgressão marinha, passou-se à configuração atual, com uma linha de costa bem recortada (OLIVEIRA; HERRMANN, 2001 apud PMF, 2010, p.10).

Com uma topografia bastante acidentada, composta de manguezais⁵⁶, dunas⁵⁷, restingas⁵⁸, promontórios⁵⁹, costões⁶⁰ e lagoas (SUGAI, 2015, p.49), a vegetação da ilha pode ser agrupada em área de Mata Atlântica (elevado índice de umidade), mangue (solo pantanoso) e vegetação de praia, dunas e restingas (solo arenoso) (REIS, 2012, p.41). As restingas presentes no litoral catarinense estão entre as maiores do Brasil em superfície (SILVA, 2006, p.78).

A maioria dos morros de Florianópolis e quase a totalidade das terras baixas, planas e secas foram utilizadas, até a década de 1950, para pastagens e para a agricultura, com o cultivo de mandioca e cana-de-açúcar; a partir da década de 1960, cessaram as atividades agrícolas e as áreas de florestas nas áreas elevadas passaram por um processo de recuperação (SCHEIBE, 2004, p.318). Entretanto, desde a década de 1960, as áreas de encostas e de drenagem sofrem instabilidades devido ao corte de madeiras, o desmatamento generalizado, o êxodo rural e a expansão urbana nos morros (CRUZ, 1998, p.223).

Conforme o *Centro de Informações e Recursos Ambientais e Hidrometeorologia de Santa Catarina (Ciram/Epagri)*, seguindo a classificação de Köppen, Florianópolis possui clima subtropical, com temperatura média no mês mais frio inferior a 18°C (mesotérmico) e

⁵⁶ O manguezal é um ecossistema típico da região litorânea, geralmente de fundos lodosos, são ambientes de transição entre o costeiro e o terrestre, considerados berçários naturais para espécies de crustáceos, moluscos e peixes, correspondem a áreas de preservação permanente de acordo com a Resolução no. 4 do Conama, de 1985, e o Decreto Federal no. 750, de 1993. (TOMMASI, 2008, p.95-101)

⁵⁷ A duna corresponde a uma colina de areia acumulada pela atividade do vento, que se desloca continuamente, tomando várias formas. (IBGE, 2011, p.167)

⁵⁸ Restinga refere-se a um “depósito arenoso paralelo à linha da costa, de forma geralmente alongada, produzido por processos de sedimentação”, de acordo com a Resolução 303, de 20 de março de 2002, do *Conselho Nacional do Meio Ambiente* (CONAMA), p.88, 2002. Disponível em: <http://www2.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=299>. Acesso em: 1 abr. 2019.

⁵⁹ Na definição da Geografia, promontório é um cabo composto por rochas muito elevadas e por penhascos. Dicionário online de português. Disponível em: www.dicio.com.br/promontorio/. Acesso em 1 abr. 2019.

⁶⁰ Os costões rochosos são afloramentos de rochas expostos à ação das ondas, estando sob influência da variação diária do nível do mar em função das marés, com a presença de espécies de algas, ostras, mariscos e ouriços-do-mar. (TOMMASI, 2008, p.110-112)

no mês mais quente acima de 22°C, com verões quentes, geadas pouco frequentes e tendência de concentração de chuvas nos meses de verão (PANDOLFO *et al*, 2002, p.5); ocorrência de precipitações médias de 1406 milímetros e uma importante influência dos ventos Nordeste, mais frequente, e Sul, de maior intensidade (REIS, 2012, p.38).

O conhecimento dos ventos faz parte do cotidiano dos moradores, principalmente dos mais antigos, que apontam características específicas, como na fala de Maria de Jesus, ou dona Zica como prefere ser chamada, com quase um século de experiência em seus 90 anos de idade, ela distingue claramente o vento Sul como “o vento amigo”, aquele que seca tudo e torna-se útil para atender as demandas diárias, ao passo que o vento Nordeste, relatado como “Nordestão” ou “vento amarelo”, seria aquele que molha, deixa úmido e deteriora as coisas:

O vento Sul nós chamamos de vento amigo. Todos os manezinhos da ilha conhecem o vento Sul como o vento amigo. Por que? Ele é seco! Ele seca tudo. Se você botar uma roupa molhada, no dia seguinte ela tá sequíssima. Mesmo a pele da gente, até hoje eu sinto as mãos secas. E aqui [na Beira-mar Norte] é o Nordeste, o Nordestão. Quando ele bate não dá pra abrir nada. [...] Ele é chamado de vento amarelo. O manezinho chama o Nordeste, o Nordestão, de vento amarelo. Ele molha as calçadas, ele molha os carros. Então é um vento úmido. Ele não faz bem nem pra mim [risos]. Quando eu saio com esse vento amarelo já pode contar que a garganta vai ficar ruim.⁶¹

O vento influenciava também no transporte marítimo que existia na ilha no século passado. Seu Peixoto, 77 anos, conta que a sua mãe, nascida em Florianópolis em 1904, costumava pegar as barcas na região central da ilha para visitar os parentes que moravam em Coqueiros, na parte continental. As barcas paravam no trapiche na região da baía Norte ou da baía Sul, dependendo de qual vento estava soprando.⁶²

Mesmo nos dias de hoje é preciso conhecer um pouco dos ventos para saber a hora certa para aproveitar a praia, conforme relata Suzana, 63 anos, nascida no Rio de Janeiro, residente em Florianópolis desde 2003:

A única coisa que eu sinto que eu tenho que me organizar pra poder ir a praia de manhã é o vento. Às vezes tem um dia inteiro uma praia boa sem vento, mas aqui tem muito mais vento. E aí a praia de tarde às vezes não é tão legal. E também praia de inverno tem muito vento. Porque lá no Rio, inverno né...dá até pra cair na água. Mas mesmo quando tá meio friozinho, aquele solzinho na praia é legal e não tem

⁶¹ GAROFALIS, Maria de Jesus Silveira de Souza (Zica). Entrevista concedida a Gisele Palma Moser. Florianópolis (SC), 02 dez. 2016.

⁶² PEIXOTO, George Alberto. Entrevista concedida a Gisele Palma Moser. Florianópolis (SC), 19 nov. 2016.

tanto vento. Aqui eu sofro muito com o vento. É muito raro, mas eu já peguei uns dias de praia incrível em julho. Mas é assim: “Opa! Tem praia. Vamos correr!”.⁶³

Essa dinâmica cotidiana vai além das previsões meteorológicas e das estimativas divulgadas. A observação das variações climáticas faz parte do convívio com as instabilidades que surgem ao longo do dia, aprendendo a interpretar os ventos a cada nova estação do ano, inclusive para programar uma ida à praia, uma travessia de barca ou para evitar uma dor de garganta.

Florianópolis está inserida na Região Hidrográfica do Atlântico Sul, onde predominam rios de pequeno porte, que escoam diretamente para o mar (ANA, 2015, p.79). A rede hidrográfica caracteriza-se por bacias, lagoas, rios e córregos normalmente de pequenas extensões. As principais bacias são do rio Ratoles, Saco Grande, Lagoa da Conceição, Itacorubi, Rio Tavares e Lagoa do Peri (SMHSA, 2009, p.41). De acordo com o diagnóstico da *Secretaria Municipal de Habitação e Saneamento Ambiental* (2009), atualmente grande parte dos rios e córregos nas áreas urbanizadas se encontra canalizada, e a maioria absoluta está contaminada por dejetos domésticos. “Essas alterações no regime natural das águas das bacias hidrográficas têm gerado, sobretudo no verão, a ocorrência de alagamentos com as cheias de rios e córregos.” (SMHSA, 2009, p.42).

Como características geomorfológicas do litoral de Santa Catarina, as praias são arenosas de curta e média extensão, separadas por costões rochosos (AGUIAR, 2003, p.277). Com base nos dados gerais sobre as praias da Ilha de Santa Catarina, seus perfis e o tamanho granulométrico de suas areias, Cruz (1998, p.179-181) apresenta o seguinte agrupamento, aqui resumido:

1º grupo: Lagoinha, Ponta das Canas, Canasvieiras, Jurerê, Forte e Daniela – areias finas, com minidunas frontais.

2º grupo: Sambaqui, Santo Antônio de Lisboa, Cacupé, Saco Grande, na baía Norte – areias médias, grossas a muito grossas e mesmo cascalhentas, ladeadas por costões e afloramento rochosos, proximidade de desembocaduras de rios.

3º grupo: Caieira da Barra do Sul, Naufragados e Pântano do Sul – areias finas a muito finas, com minidunas, dunas frontais e pequenos lençóis dunários.

⁶³ CRUZ, Suzana Joffily. Entrevista concedida a Gisele Palma Moser. Florianópolis (SC), 18 nov. 2016.

4º grupo: Lagoinha do Leste, Armação, Morro das Pedras, Campeche, Rio Tavares-Joaquina, parte Sudeste-leste, voltadas para o mar aberto – areias finas, médias e grossas, dunas frontais, lençóis dunários, sujeitas a ondas tempestuosas de alto mar.

5º grupo: Moçambique, protegida pela reserva florestal do Rio Vermelho, dividida em três subgrupos – canto norte: areias finas a médias; meia praia: areias finas, médias e grossas a muito grossas em zona côncava, muito exposta a ventos; canto sul: areias finas, médias e grossas, subordinado a recuos erosivos.

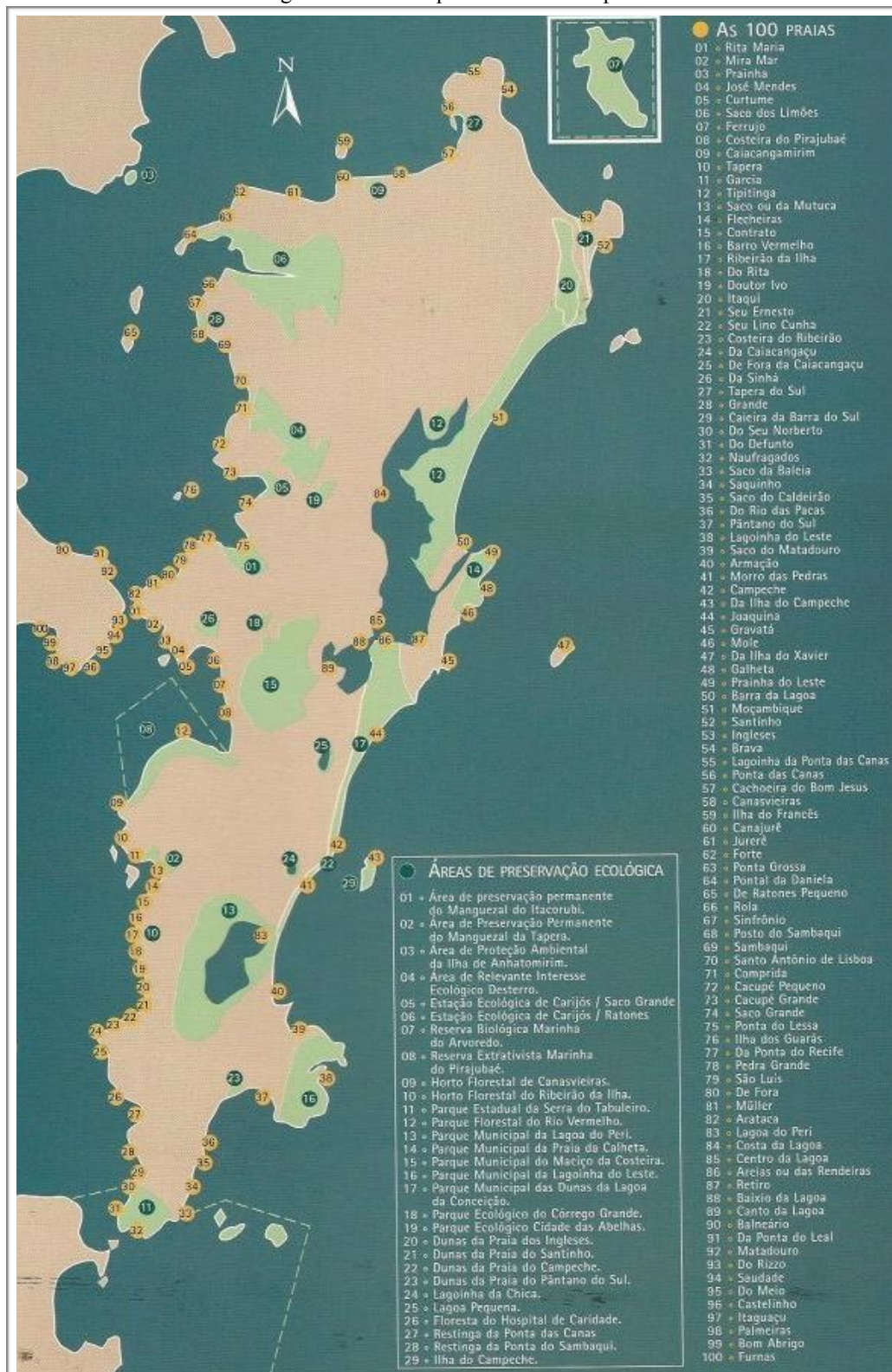
6º grupo: Santinho, Ingleses, Brava, face nordeste – areias finas e médias, ligadas a costões, terraço costeiro, voltadas para o mar aberto, expostas a ondas tempestuosas, com setores côncavos e de riscos.

Sintetizando e generalizando, três tipos principais de praias podem ocorrer na área pesquisada: 1 – praias com material fino homogêneo, ao norte, nordeste, sul e extremo-sudoeste da Ilha e na praia do Sonho no Continente, 2 – praias a oeste, com material heterogêneo, influenciado pela presença de costões laterais, matações e morros, terraços holocênico-pleistocênicos e com a colaboração de áreas fluviais mais grossas e heterogêneas, 3 – praias de tipo intermediário, voltadas para sudoeste, leste e nordeste, com areias finas à retaguarda sob controle das dunas frontais e lençóis dunários e com areias finas, médias e grossas na praia mais declivosa. (CRUZ, 1998, p. 181)

Conforme levantamento realizado pelo *Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF)*, a cidade de Florianópolis possui 100 praias, entretanto, durante muitos anos o número de praias era contabilizado como 42. Na década de 1970, as matérias veiculadas no jornal *O Globo* divulgavam as “40”, “42” ou “43” praias da Ilha, o número total mudava em cada publicação. A nova definição ocorreu em 2001 com a publicação da Lei 5847, de 04 de junho de 2001, que cria a denominação oficial das cem praias no município de Florianópolis, onde apresenta o histórico, as dimensões e a descrição física de cada uma delas, assim distribuídas: 89 praias na Ilha e 11 no Continente.⁶⁴

⁶⁴ FLORIANÓPOLIS. **Lei nº 5847 de 04 de junho de 2001.** Cria a denominação oficial das praias, no município de Florianópolis e dá outras providências. Câmara municipal de Florianópolis. Disponível em: <http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/993744/lei-5847-01-florianopolis>. Acesso em: 19 maio 2016.

Figura 3 – As cem praias de Florianópolis



Fonte: FanPage 100 Praias de Florianópolis.⁶⁵

⁶⁵ FanPage 100 Praias de Florianópolis. **As 100 Praias de Florianópolis**. Disponível em: <https://www.facebook.com/praiasdefloripa/photos>. Acesso em: 19 maio 2016.

1.1.2 População e ocupação urbana

A Ilha de Santa Catarina, denominada inicialmente pelos povos indígenas como *Meiembipe*, que significa “montanha ao longo do mar”, teve sucessivas ocupações iniciadas há cerca de cinco mil anos antes do presente, com base nos estudos dos objetos encontrados nos sítios arqueológicos⁶⁶ (AGUIAR, 2003, p.277). Um exemplo de sítio são os assentamentos formados por sambaquis (amontoado de conchas), que indicam a prática de coleta de moluscos neste período. Dentre os grupos que ocuparam o litoral catarinense, identificam-se os grupos de Caçadores e coletores, Itararé e Guarani (AGUIAR, 2001).

No século XVI, os portugueses passaram a ocupar a faixa litorânea catarinense, considerada um local estratégico e que servia de ponto de abastecimento para os navios se dirigirem à região do Rio da Prata, na divisa com o território de domínio espanhol (PEDRO, 1995). Um século depois, em 1673, os bandeirantes vindos de São Paulo, sob o comando de Francisco Dias Velho, fundaram a freguesia de *Nossa Senhora do Desterro*, primeiro nome da cidade. Desterro tornou-se capital da *Província de Santa Catharina* e foi elevada à categoria de cidade em 20 de março de 1823. Com o fim da Revolução Federalista, em 1894, houve a mudança do nome da cidade para *Florianópolis*, em homenagem ao então presidente da República, Floriano Peixoto. Mudança que ocorreu sob protestos e que ainda hoje encontra resistência entre muitos “florianopolitanos” (gentílico atual) ao pedirem a volta ao nome Desterro. Sobre o nome *Nossa Senhora do Desterro*, o historiador Oswaldo Cabral conta que originou-se em homenagem à padroeira instituída por Francisco Dias Velho, fundador da freguesia. Diz esse historiador que para Dias Velho Desterro não era sinônimo de “degrêdo, banimento, efeito de punição”, como conota a palavra literalmente, mas significava o “viver longe da terra do seu nascimento”. Cabral afirma que muita gente não suportava o nome, “pois a acepção que lhe davam era a deprimente, a injuriosa” (CABRAL, 1971, p.33).

De acordo com os relatos de viajantes, no século XVI, o litoral catarinense era repleto de florestas densas com muitos animais e ocupação humana reduzida, com pequenos núcleos nas principais enseadas formados por portugueses, africanos e índios. Após a morte de Dias Velho, ocorrida num ataque de piratas em 1687, os poucos moradores (cerca de 400) entraram

⁶⁶ Sítio arqueológico é o local escavado em estratos do solo onde indica a ocorrência de ocupações anteriores. Todo o material encontrado é registrado e descrito nas fichas de campo em sacos identificados por estratos (nível da terra onde foram localizados), para depois ser feita a seleção do material e o transporte para o laboratório para análise e catalogação. (FUNARI, 2003)

em pânico e abandonaram a ilha, deixando-a quase despovoada. (CABRAL, 1979, p.381; CABRAL, 1971; CARUSO, 1996; FLORES, 2000). Em 1712, registros do engenheiro francês Amédée Frézier apontam que em Desterro havia “147 brancos, alguns índios e negros libertos” (HARO, 1996, p.23). Por volta de 1738, o Brigadeiro José da Silva Paes constituiu a *Capitania de Santa Catharina*, iniciando um novo povoamento da região. Em 1748, se estabeleceu às margens da Lagoa da Conceição a primeira colônia açoriana⁶⁷. (CABRAL, 1971; FLORES, 2000)

Passados dois séculos, o grande e contínuo crescimento populacional ocorrido entre as décadas de 1990 e 2000 resultou em um incremento aproximado de 88 mil habitantes (Tabela 1). Em 2010, o Censo Demográfico registrou 421.240 mil habitantes em Florianópolis, destes 52,18% não nascidos na cidade⁶⁸, mas ainda a maioria originária da região Sul (Tabela 2).

Tabela 1 - Censo Demográfico Florianópolis, 1920-2017

Ano	População Florianópolis	Crescimento populacional
1920	41.338	-
1940	46.771	5 mil
1950	67.630	19 mil
1960	97.827	30 mil
1970	138.337	41 mil
1980	187.871	49 mil
1991	254.941	67 mil

⁶⁷ A colonização portuguesa, partindo do arquipélago dos Açores para o litoral catarinense, ocorreu a partir do século XVIII. Alistaram-se cerca de oito mil pessoas no primeiro ano, a maioria pobre e agricultor. Aos poucos, as más notícias da nova terra chegavam com os barcos que retornavam: “As epidemias, a mortalidade nas viagens, as dificuldades no tamanho das terras virgens e o não-cumprimento das promessas régias mostravam que o sonho da prosperidade sul-americana podia transformar-se em tragédia real” (FLORES, 2000, p.47). As dificuldades iniciavam na viagem, que durava em torno de três meses, contava com pouca ou nenhuma higiene, riscos de naufrágios e o isolamento das mulheres que subiam ao convés somente aos domingos durante a missa. Na chegada à ilha, era necessário encarar as densas florestas, mesmo com o cansaço do corpo após a longa viagem, até chegar ao destino final recomendado pelo Conselho Ultramarino. Alguns mal desembarcavam e já eram novamente encaminhados ao mar para seguir viagem a Laguna ou a Rio Grande de São Pedro (atual Rio Grande do Sul). Quanto às promessas feitas pela coroa, faltava dinheiro à capitania e também houve falhas na distribuição de terras, gados, ferramentas e armas. A terra arenosa obrigou os colonos a aprender o cultivo da mandioca, do plantio do linho e do algodão; alguns se dedicaram à caça da baleia (FLORES, 2000). No total, entre 1748 e 1755, cerca de seis mil pessoas das Ilhas dos Açores e da Madeira estabeleceram-se na Ilha de Santa Catarina, promovendo uma modificação na configuração social com a criação de cargos administrativos, ao lado de uma alta hierarquia militar (PEDRO, 1995).

⁶⁸ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Censo Demográfico**. Coleção digital. Disponível em: www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?uf=42&dados=1. Acesso em: 24 nov. 2011.

2000	342.315	88 mil
2010	421.240	79 mil
2017*	485.838	64 mil

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).⁶⁹ *População estimada.

Tabela 2 - População residente em Florianópolis de acordo com o lugar de nascimento (2010)

Lugar de nascimento	Pessoas
Região Sul	369.101
Região Sudeste	31.448
Região Centro-Oeste	4.568
Região Nordeste	8.081
Região Norte	2.220
País estrangeiro	4.622
Sem especificação	1.200

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)⁷⁰

A Região Metropolitana da Grande Florianópolis⁷¹ conta com um milhão de habitantes⁷², englobando municípios que interagem através dos empregos e serviços localizados na capital. A arquiteta e urbanista Maria Inês Sugai (2002) aponta que Florianópolis não se constitui apenas numa ilha desde a década de 1970, quando cerca de um terço da população habitava o território continental (SUGAI, 2002, p.92), ocorrendo o processo de conurbação, especialmente entre Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu.

⁶⁹ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico de 2000 e 2010**. Disponível em: <http://www.sidra.ibge.gov.br/cd/cd2010RgaAdAgsn.asp>. Acesso em: 05 jan. 2015.

⁷⁰ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Censo 2010**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/florianopolis/pesquisa/23/24007?detalhes=true&indicador=24012>. Acesso em: 21 ago. 2018.

⁷¹ De acordo com a Lei Complementar nº 636, de 9 de setembro de 2014, a Região Metropolitana da Grande Florianópolis (RMF) é constituída pelos municípios de: Águas Mornas, Antônio Carlos, Biguaçu, Florianópolis, Palhoça, Santo Amaro da Imperatriz, São José, São Pedro de Alcântara e Governador Celso Ramos; e integram a Área de Expansão Metropolitana da RMF os municípios de: Alfredo Wagner, Angelina, Anitápolis, Canelinha, Garopaba, Leoberto Leal, Major Gercino, Nova Trento, Paulo Lopes, Rancho Queimado, São Bonifácio, São João Batista e Tijucas. Disponível em: <http://server03.pge.sc.gov.br/LegislacaoEstadual/2014/000636-010-0-2014-001.htm>. Acesso em: 23 abr. 2016.

⁷² A Região Metropolitana da Grande Florianópolis totaliza 979.788 habitantes, de acordo com a Estimativa do Censo Demográfico 2015 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (total obtido a partir da soma do número de habitantes em cada município da região citada). Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2015/estimativa_tcu.shtm. Acesso em: 23 abr. 2016.

O processo de metropolização determinado pela polarização de Florianópolis vem se ampliando nas últimas décadas. A crescente dependência socioeconômica entre os diversos municípios que compõem a Região Metropolitana institucionalizada e a Capital vem definindo diversas repercussões socioespaciais. [...] Essa crescente conexão entre os quatro municípios (Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu), em especial no período de 1970-2000, consagrou os ininterruptos deslocamentos tipicamente intraurbanos e uma completa fusão de seus tecidos urbanos. (SUGAI, 2015, p.29)

De acordo com a projeção feita pela *Secretaria Municipal de Urbanismo e Serviços Públicos (SUSP)* e pelas *Centrais Elétricas de Santa Catarina (Celesc)*, com base nas ligações de energia elétrica realizadas mensalmente, a capital recebe cerca de mil novos moradores por mês e pelo menos 20% destes acabam constituindo os chamados “bolsões de pobreza”, que referem-se às áreas residenciais, muitas vezes irregulares, com poucos recursos de saneamento básico e infraestrutura.⁷³ Uma pesquisa realizada em 2007, apontou o expressivo aumento de assentamentos precários nas últimas décadas, mapeando 171 áreas de pobreza na região da Grande Florianópolis. Dentre as comunidades mais pobres da ilha - Serrinha, Morro da Queimada, Sol Nascente e Tapera da Base - cerca de 75% de seus moradores são oriundos do Paraná, do Rio Grande do Sul e de municípios do interior de Santa Catarina, estes em grande maioria. Com relação às justificativas para a escolha de imóveis nessas comunidades, cerca de 30% aponta a proximidade com o trabalho e em torno de 20% o fato de parentes residirem no local.⁷⁴ Entretanto, no últimos anos, o preço do metro quadrado na capital, de acordo com o *Custo Unitário Básico (CUB)*, vem sendo registrado como um dos dez maiores do país, como em janeiro de 2007 em que alcançou o valor de R\$ 890,14 - muito próximo ao registrado em São Paulo no mesmo período, no valor de R\$ 968,23⁷⁵ -, e em junho de 2010 foi o mais alto do Brasil, no valor de R\$ 1.018,26.⁷⁶

Na atualidade, Florianópolis possui uma configuração descentralizada, com uma malha urbana descontínua, e os bairros que têm maior crescimento, como Saco Grande e

⁷³ REBEQUI, Aline. Ilha, o paraíso dos migrantes. **Notícias do Dia**. Florianópolis, 10 out. 2008.

⁷⁴ Levantamento de mais de 30 mil dados só em respostas diretas de moradores, realizado por um grupo de professores e estudantes do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFSC, em 2007. Agência de Comunicação da Universidade Federal de Santa Catarina. Disponível em: <http://floripamanha.org/weblog/2007/1914/>. Acesso em: 24 jun. 2008.

⁷⁵ **Jornal Valor Econômico**. Disputa por espaço urbano atrasa plano diretor em SC. Março 2007.

⁷⁶ KAFRUNI, Simone. Valor do metro quadrado dispara em Santa Catarina. **Diário Catarinense**. Florianópolis, 17 jun. 2010.

Campeche, também são os que apresentam maiores irregularidades⁷⁷, com cerca de cinco mil propriedades localizadas em áreas de risco e sem regulamentação fundiária⁷⁸. Dados de 2002, da *Secretaria Municipal de Habitação e Saneamento Ambiental* apontam que 58% dos parcelamentos do solo e construções existentes em Florianópolis são clandestinos.⁷⁹ O inventário de 2008, realizado por essa mesma instituição, aponta a presença de 64 assentamentos considerados como Áreas de Interesse Social⁸⁰, totalizando 13.231 habitações, sendo os bairros com maior concentração: Centro (16%), Costeira do Pirajubaé (11%), Monte Cristo (11%), Coqueiros (8%) e Capoeiras (8%).⁸¹ Esses números referem-se às famílias que moram em condições precárias, em situação de risco e com baixos índices de saneamento.⁸² O “saneamento básico”, de acordo com relatório da *Casan* e com base na Lei nº 11.445/07, implica num conjunto de serviços, infraestruturas e instalações operacionais de abastecimento público de água potável, esgoto sanitário, limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos, drenagem e manejo das águas pluviais urbanas.⁸³

⁷⁷ Conforme dados da Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano da Capital. In: SCHMITT, Luiz Eduardo. A explosão populacional. **Notícias do Dia**. Florianópolis, 27 ago. 2009.

⁷⁸ Segundo levantamento do Ministério das Cidades e registros do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (Ipuf). In: SCHMITT, Luiz Eduardo. Imóveis irregulares são 70%. **Notícias do Dia**. Florianópolis, 29 out. 2008.

⁷⁹ Secretaria Municipal de Habitação e Saneamento Ambiental. Definição de categorias de Zonas Destinadas à Habitações de Interesse Social – ZEIS. **Diagnóstico do processo de ocupações irregulares**. Junho 2006. Disponível em: http://www.pmf.sc.gov.br/habitacao/publicacoes/_trs/tr_19/tr_19_produto_1-revisao_1.pdf. Acesso em: 14 jan.2010.

⁸⁰ As Áreas Especiais de Interesse Social (AEIS) são áreas de intervenção urbanística sobrepostas às diferentes zonas com a finalidade de dotar o regime urbanístico e de meios para incentivar urbanizações de interesse social. As Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) são as parcelas urbanas, delimitadas no mapa de zoneamento anexo, destinadas para moradia da população de interesse social e sujeitas às regras específicas de parcelamento, uso e ocupação do solo, nas quais predominem as seguintes condições: I - famílias com renda igual ou inferior a três salários mínimos; II - uso residencial; III - existência de habitações rústicas e/ou improvisadas, com baixa qualidade dos materiais; IV - existência de moradias com adensamento habitacional excessivo e pela coabitação não voluntária; V - ocupações irregulares caracterizadas por loteamentos clandestinos e áreas de invasões; e VI – inexistência ou precariedade de infraestrutura urbana e comunitária. Conforme descrito no Plano Diretor de Florianópolis (FLORIANÓPOLIS, 2014c, p.71-74).

⁸¹ Secretaria de Habitação e Saneamento Ambiental. Plano Municipal de Habitação de Interesse Social: **Inventário de áreas físicas para intervenção habitacional**. Janeiro 2011. Disponível em: portal.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/11_03_2011_16.39.21.291d43b3030b85a63e1ec308d2760e7e.pdf. Acesso em: 16 ago. 2016.

⁸² Conforme informações de Atila Rocha, secretário de Habitação e Saneamento da capital, com base em levantamentos da Companhia de Habitação do Estado (COHAB); dados do Sinduscon (entidade patronal da construção civil) e da Casan (Companhia Catarinense de Águas e Saneamento). In: MARTINS, Celso. Comunidade não quer ser dividida. **Jornal A Notícia**, Florianópolis, 29 de junho de 2006.

⁸³ Prefeitura Municipal de Florianópolis. **Diagnóstico de saneamento básico**: abastecimento de água. Casan, Florianópolis, 2008. Disponível em: www.casan.com.br. Acesso em: 14 jan. 2010.

A Ponta do Leal⁸⁴, na área costeira do Estreito, exemplifica-se como um dos casos em que ocorreram ocupações irregulares em áreas impróprias desde a década de 1980. Selma, 36 anos, moradora da Ponta do Leal em uma casa de madeira construída com uma parte sobre o mar e outra sobre o terreno, próxima a uma saída de esgoto do bairro. A respeito de a sua casa estar sobre o mar, Selma faz uma ressalva: “Na verdade não é que ela seja palafita, é que nós fizemos elas [as vigas] de concreto e aí a gente fez a casa em cima. É em cima do mar... mas tá mais firme que muita casa aí [risos]”.⁸⁵ O marido complementa dizendo que o terreno foi feito com um pouco de areia trazida de terrenos próximos, aterrando uma parte do mar e outra parte da casa permanecendo sobre o mar e pondera: “A casa é de madeira, mas as vigas são de material”.

O sentido de ilegalidade, de terrenos irregulares, a apropriação do espaço e os sentidos dados pelas pessoas indicam a maneira como eu me reconheço e como o poder público me caracteriza. A ideia de palafitas transmite algo volúvel, fácil de ser retirado, enquanto o concreto solidifica a casa e a permanência no local. A ocupação irregular em áreas costeiras acarreta não apenas no uso irregular do solo, mas também o comprometimento do ambiente marinho por ser um meio frágil. As construções de palafitas revelam uma ordenação de vida e de hábitos diferenciados, a começar pela configuração urbana que é um ambiente criado sobre a água, ao contrário de habitações sobre a terra firme. Esse tipo de construção revela a precariedade de políticas habitacionais no Brasil. As práticas cotidianas envolvem o ambiente da maré e o morador como parte do ecossistema. O envolvimento vai além da utilização como morada, criando práticas e ritos relacionados ao seu meio:

Nesse contexto, os moradores utilizam-se do ambiente como meio de obtenção de alimentos para autoconsumo e de pesca e mariscagem e comercialização, obtendo com isso rendimentos. As relações na zona de marés elaboram práticas e rituais, que perpassam entre os moradores das palafitas na constituição de suas identidades e no desenvolvimento do sentimento de pertença, como o rito da construção das palafitas (mutirão) e das passarelas, da pesca, a mariscagem, os banhos de mar, os mergulhos lúdicos e os festejos da maré. Esse sentimento em comunidades palafíticas é visível

⁸⁴ Um estudo sobre habitações em áreas costeiras de Florianópolis, realizado em 2007, caracterizou a Ponta do Leal como uma área convexa que avança na Baía Norte e reúne duas pequenas praias em sequência. A praia tem areia média e escura, entrecortada por pequenos aterros – alguns com vegetação e outros com avanço de propriedade sobre o mar – com extensão de 800 metros e até oito metros de largura, sem uma faixa de areia contínua. Há ainda um pequeno píer atracadouro para barcos. As habitações possuem água encanada, luz elétrica e sistemas individuais de saneamento na maior parte das unidades. “Os materiais e técnicas de construção empregados consistem em estrutura de apoio com pilotis com seção circular de concreto ou de madeira roliça, assentada sobre a areia ou pedras” (GEISSLER; LOCH; OLIVEIRA, 2007, p.6).

⁸⁵ CARVALHO, Selma Ramos Jampierre da Silva. Entrevista concedida a Gisele Bochi Palma. Florianópolis (SC), 15 ago. 2009.

nas relações existentes entre os moradores a partir de múltiplos rituais. O ambiente palafitário traduz-se em "territorialidade" construída historicamente; cujo fator atua como variável na formatação do modo de vida. (GEISSLER; LOCH; OLIVEIRA, 2007, p.3)

Selma conta que foi um processo a adaptação ao mudar-se para à Ponta do Leal, quando ainda era adolescente, pois o local não possuía nenhuma infraestrutura e era necessário passar por dentro do mar para ir à escola.

Eu na verdade quando vim pra cá não gostei, chorava um monte, porque quando nós viemos pra cá não existia esse corredor aqui, nós passava por dentro da água. E quando eu ia pra escola eu tinha que entrá dentro da água. Às vezes eu botava uma bermudinha passava dentro da água, chegava ali e pedia pra moça pra passar uma aguinha nas pernas, frio, inverno, jogava a água e depois botava a calça. Então eu odiava aquilo, odiava! Mas depois com o tempo foi mudando tudo e daí a gente foi gostando, gostando e hoje em dia eu sou bem acostumada aqui, gosto mais daqui, né.⁸⁶

O relato de Selma mostra a precariedade na qual a comunidade da Ponta do Leal está instalada, com as casas construídas sobre o mar e a lembrança de sua adolescência em que a passagem pelo mar era o único acesso para as ruas do bairro. O corredor ao qual ela se refere é uma servidão estreita formada entre as casas da Ponta do Leal e o muro da *Associação dos Servidores da CASAN (ASCAN)*⁸⁷, localizada na rua XV de Novembro, área correspondente a patrimônio da União.⁸⁸ Em relação aos sentimentos narrados por Selma sobre o local em que reside – desconforto, aceitação e apreço – remetem às questões apresentadas por Michel de Certeau (2003) em que uma cidade vista de baixo pode revelar suas miudezas, seus patuás, seu cotidiano, suas práticas urbanas. O espaço pode ser inventado cotidianamente através das práticas e de novos usos de um mesmo espaço, a partir de uma situação ordinária, como a citada por Selma em suas diferentes relações com o mesmo ambiente em que vive até hoje, fazendo com que aquele espaço se torne um lugar com sentido, ou com uma pluralidade de sentidos, pautados na vivência individual com a cidade e com o bairro. São essas práticas

⁸⁶ Ibid.

⁸⁷ A sede da *ASCAN* foi inaugurada em 21 de maio de 1993, contando com uma área construída de aproximadamente 2.500 metros quadrados, constituída de quadra de futebol de areia, salão de festas, churrasqueira e restaurante. A concessão de uso do local foi firmada em 23 de agosto de 1984 pela Prefeitura Municipal de Florianópolis para a *CASAN*, declarando o imóvel como de utilidade pública pelo Decreto Estadual nº. 042, de 4 de maio de 1977. **Diário da Justiça Eletrônico**. nº 519. Medida Cautelar no Recurso Especial em Recurso Especial em Agravo de Instrumento n. 2006.016198-0/0002.01, de Capital. Poder Judiciário de Santa Catarina. 1 set. 2008. Disponível em: www.tj.sc.gov.br/institucional/diario/a2008/20080051900.PDF. Acesso em: 30 maio 2010.

⁸⁸ Prefeitura Municipal de Florianópolis, **Ata de Audiência Pública Ponta do Leal**. 19 jun. 2008.

cotidianas que desafiam as estratégias colocadas no dia-a-dia de uma sociedade e novos lugares surgem ao caminhar pelas ruas.

1.1.3 Mobilidade

Um estudo desenvolvido pela *Universidade de Brasília (UnB)* aponta que a capital catarinense tem o pior índice de mobilidade urbana do mundo e o deslocamento mais complicado entre 21 das principais capitais brasileiras. A geografia da cidade seria uma das causas de não possuir uma malha viária contínua gerando um mapa fragmentado, além dos interesses privados negociados junto ao setor público para a manutenção de apenas um meio de transporte coletivo, resultando em um dos maiores custos de passagem por quilômetro no país.⁸⁹ Com uma configuração marcada pelo mar, o serviço de transporte marítimo atualmente permanece restrito à Lagoa da Conceição e à Costa da Lagoa, com 23 embarcações atendendo uma média de 700 passageiros por dia.

Na atualidade, a travessia do continente para a ilha, e vice-versa, é realizada unicamente através das pontes Pedro Ivo Campos (continente-ilha) e Colombo Salles (ilha-continente), com um fluxo que chega a 150 mil veículos por dia⁹⁰ e congestionamentos em diversos horários. Números do *Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (Detran/SC)* registram que Florianópolis conta atualmente com uma frota de 349 mil veículos, destes 226.852 automóveis⁹¹, sem considerar a temporada de verão quando o número de carros tende a aumentar. A ponte Hercílio Luz encontra-se fechada desde 1982 e passa por um processo de restauração em sua estrutura, e apenas a sua imagem é utilizada no contemporâneo como símbolo da cidade.

Apesar de ainda ser limitado em sua capacidade física, o Aeroporto Internacional de Florianópolis Hercílio Luz possui uma média de 16% de utilização em relação aos demais meios de transporte, conforme dados da *Gerência de Planejamento da Santur*.⁹² Administrado

⁸⁹ Projeto Sinais Vitais Florianópolis. Instituto Comunitário Grande Florianópolis, 2008. Disponível em: http://www.icomfloripa.org.br/sinais_vitais_08. Acesso em: 15 jan. 2010.

⁹⁰ De acordo com os cálculos do Plamus (Plano de Mobilidade Urbana Sustentável), as duas pontes em atividades recebem 150 mil veículos por dia, que transportam cerca de 193 mil pessoas. Disponível em: <http://scempauta.com.br/ipuf-apresenta-o-projeto-ponte-viva-preve-pedestres-ciclistas-e-transporte-coletivo-para-hercilio-luz/>. Acesso em: 24 ago. 2018.

⁹¹ Consulta da frota no município de Florianópolis referente ao mês de julho de 2018. Disponível em: <http://consultas.detranet.sc.gov.br/Estatistica/Veiculos/>. Acesso em: 24 ago. 2018.

⁹² Santur. Disponível em: turismo.sc.gov.br. Acesso em: 20 mai. 2015.

pela Infraero⁹³ de 1974 a 2017, foi elevado à categoria de internacional em 1995⁹⁴ e em 2000 o local foi ampliado e climatizado para atender cerca de 4 milhões de passageiros por ano.⁹⁵ Desde janeiro de 2018, o aeroporto passou à concessão da *Zurich International Airport AG*, operando pelos próximos 30 anos, conforme contrato de concessão assinado com a *Agência Nacional de Aviação Civil (Anac)*.⁹⁶ A nova empresa investiu no atual terminal R\$ 4,8 milhões para melhorias de infraestrutura, layout e design, prevendo a inauguração de um novo terminal em outubro de 2019.⁹⁷

Figura 4 – Ponte Hercílio Luz e pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Salles à esquerda, vistas a partir do Forte Santana, na parte insular de Florianópolis



⁹³ A Infraero é uma empresa pública nacional, tendo iniciado suas atividades em 31 de maio de 1975. Atualmente administra 60 aeroportos, somando mais de 130 milhões de passageiros transportados ao ano, o que representa cerca de 60% do movimento aéreo no país. Disponível em: <http://www4.infraero.gov.br/sobre-a-infraero/historia/>. Acesso em: 17 ago. 2016.

⁹⁴ Infraero. Disponível em: www.infraero.gov.br. Acesso em: 18 jan. 2010.

⁹⁵ Infraero. Disponível em: <http://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-internacional-de-florianopolis-hercilio-luz/sobre-o-aeroporto/historico/>. Acesso em: 17 ago. 2016.

⁹⁶ Aeroporto Hercílio Luz. Disponível em: <http://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-internacional-de-florianopolis-hercilio-luz/>. Acesso em: 28 ago. 2018.

⁹⁷ Floripa Airport. Melhorias no atual terminal. Disponível em: <https://floripa-airport.com/melhorias-do-terminal-atual.html>. Acesso em: 28 ago. 2018.

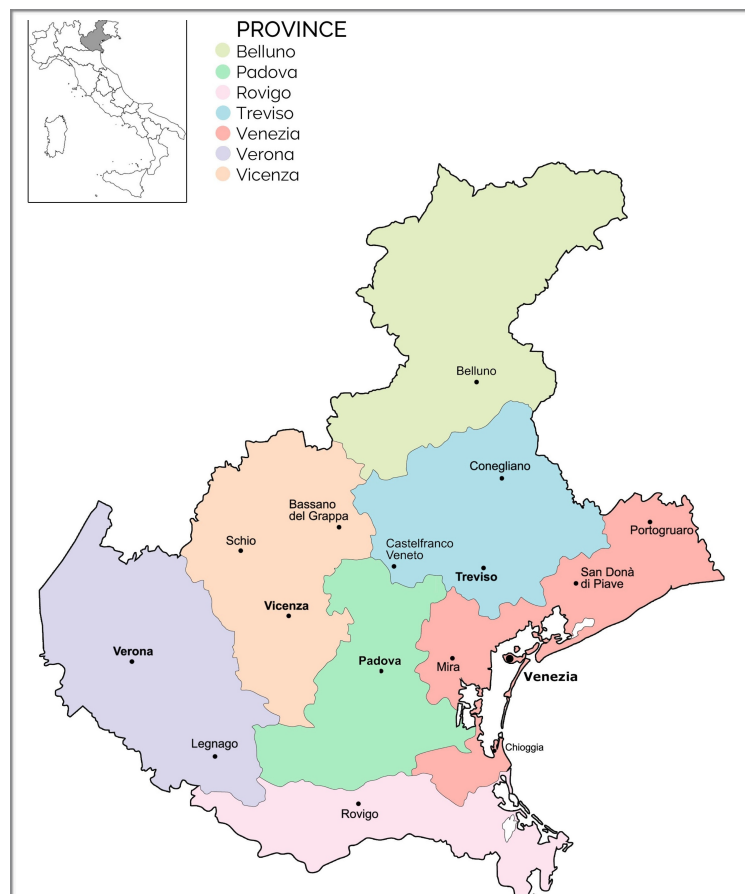
Fonte: Acervo da autora. Florianópolis, 19 jul 2007

1.2 Veneza, Vêneto, Itália

1.2.1 Características físicas

A cidade de Veneza, capital da região do Vêneto, está localizada no Nordeste da Itália e situa-se numa lagoa do Mar Adriático, agrega 118 ilhas, 177 canais e conta com 400 pontes.⁹⁸ Além das áreas insulares possui uma porção continental, totalizando uma superfície de 415,9 quilômetros quadrados, 257,73 quilômetros quadrados (61,97%) correspondentes às águas internas, com uma profundidade média inferior a um metro. A ligação com o mar se faz por três aberturas, entre Punta Sabbioni e Chioggia, que permitem o fluxo e afluxo ao interior da lagoa.⁹⁹

Figura 5 - Mapa Político do Vêneto



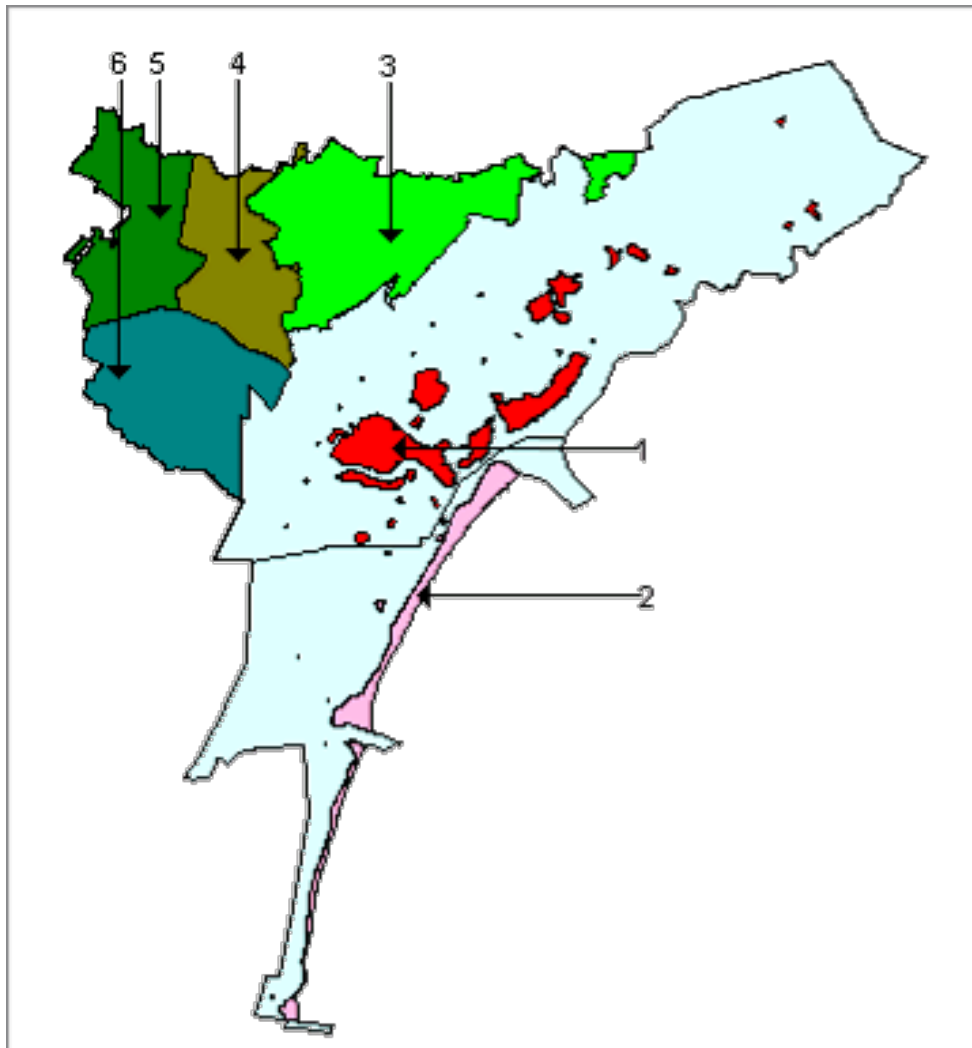
Fonte: *Pianeta Bambini*¹⁰⁰

⁹⁸ Comune de Venezia. Disponível em: www.comune.venezia.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/18700. Acesso em: 10 mar. 2016.

⁹⁹ Superficie amministrativa. Disponível em: www.comune.venezia.it/archivio/18700. Acesso em: 17 out. 2016.

¹⁰⁰ Disponível em: pianetabambini.it/cartina-muta-fisica-politica-veneto-stampare/. Acesso em: 1 abr. 2019.

Figura 7 - Subdivisões administrativas de Veneza: 1-Venezia-Murano-Burano (Venezia Insulare), 2-Lido-Pellestrina (Venezia Litorale), 3-Favaro-Veneto, 4-Mestre-Carpenedo (Mestre Centro), 5-Chirignago-Zelarino (Mestre Ovest), 6-Marghera.



Fonte: Comune di Venezia¹⁰³

A *municipalità* de Venezia-Murano-Burano (*Venezia Insulare*) é uma das seis circunscrições da *Comune di Venezia* e corresponde ao conjunto dos *Quartieri* n.1 (San Marco, Castello, Sant'Elena, Cannaregio), n.2 (Dorsoduro, San Polo, Santa Croce, Giudecca sacca Fisola), n.5 (Murano, Sant'Erasmo, Vignole) e n.6 (Burano, Mazzorbo, Torcello). O seu território abriga cerca de 63 mil habitantes (dados de junho/2016) e compreende o território da *Città Antica* além do distrito insular da Laguna Norte.¹⁰⁴

¹⁰³ Disponível em: www.comune.venezia.it/archivio/8719. Acesso em: 17 out. 2016.

¹⁰⁴ Venezia-Burano-Murano. Disponível em: <http://www.comune.venezia.it/content/venezia-murano-burano>. Acesso em: 17 out. 2016.

A *municipalità* de Lido Pellestrina corresponde ao *Quartieri* n.3 (Lido, Alberoni Malamocco) e n.4 (Pellestrina, S. Pietro in Volta). O seu território compreende a ilha do Lido e de Pellestrina, e conta com cerca de 20 mil habitantes. O Lido, com doze quilômetros, se estende de San Nicolò (norte) a Alberoni (sul), incluindo o antigo borgo di Malamocco. Pellestrina tem dez quilômetros, localizada entre o Lido e Chioggia e compreende o centro habitado de San Pietro in Volta e Portosecco.¹⁰⁵

Braudel (2013) diz que Veneza é composta de ao menos seis cidades diversas, relacionando com os seus *sestieri*, três de um lado do Canal Grande e três do outro lado. Ele descreve como “um labirinto, um conjunto de ilhas, um conglomerado de unidades individuais construídas primeiro uma independente da outra, e depois reunidas para dar corpo a uma cidade compacta (BRAUDEL, 2013, p.15, tradução nossa).¹⁰⁶ Para Federico Moro (2014), as Venezas são muitas, mas estas na verdade são uma: um *mosaico* (grifo do autor), de mulheres e homens de todos os cantos do mundo, de estilos de vida, de arquiteturas, de paisagens, “[...] em resumo um conjunto amplo e articulado sob cada ponto de vista” (MORO, 2014, p.135-136, tradução nossa).¹⁰⁷

Dentre os principais centros habitados das ilhas de Veneza estão: Murano, Burano, Torcello, Pellestrina, San Pietro in Volta, Alberoni, Malamocco e Lido, este último famoso desde o século XIX pelas propriedades terapêuticas do clima marinho e de suas águas, hoje é considerado o balneário de Veneza. A pesca constitui a economia de base e atividade tradicional mais difundida para a maioria dos habitantes, especialmente nas ilhas de Burano e Malamocco.¹⁰⁸

A laguna de Veneza é salobra, composta das marés oceânicas e da água doce dos rios alpinos. As águas da laguna foram formadas no processo de evolução morfológica a partir de uma costa baixa, rica de fossas fluviais que portavam sedimentos, que foi sujeita a um lento e contínuo processo de submersão ocasionado pelas águas marinhas, favorecendo o desenvolvimento de uma rede de canais. O afundamento do solo, o que hoje caracteriza um

¹⁰⁵ *Municipalità Lido Pellestrina*. Disponível em: <http://www.comune.venezia.it/content/lido-pellestrina>. Acesso em: 17 out. 2016.

¹⁰⁶ *un labirinto, un insieme di isole, un aggregato di singole unità costruite dapprima l'una indipendentemente dall'altra, e poi riunite per dare corpo a una città compatta*

¹⁰⁷ *[...] insomma un insieme vasto e articolato sotto ogni punto di vista.*

¹⁰⁸ *Le isole di Venezia: una visione d'insieme*. Disponível em: <http://www.atvo.it/it-isole-della-laguna-di-venezia.html#regdl=categories>. Acesso em: 22 abr. 2019.

problema, foi uma das principais causas que contribuiu para a formação e nascimento de Veneza para o refúgio das populações vênetas. (ALPAOS, 2010, p.13-14)

[...] portanto, é mais provável do que nunca que na era proto-histórica a região lacunar poderia estar completamente emersa e que apenas recentemente, em termos geológicos, o mar a invadiu, penetrando-a através do cordão de dunas litorâneas (as praias) que a margeava, superando-a em correspondência de suas partes mais baixas e submergindo quase completamente os cordões mais internos, dos quais as atuais ilhotas lacunares representam o que permanece das partes mais elevadas. (ALPAOS, 2010, p.15, tradução nossa)¹⁰⁹

Hoje, a cidade se confronta com dois principais problemas: as grandes embarcações, como os cruzeiros turísticos, que alteram o ecossistema da laguna; e o projeto *Mose - Modulo Sperimentale Elettromeccanico*, construído para proteger contra o fenômeno da *acqua alta* - que inunda as áreas baixas da cidade devido às marés altas¹¹⁰ -, mas que, ao mesmo tempo, dificulta o fluxo das águas e impacta no meio ambiente.

As *acque alte* (águas altas) ocorrem com uma sazonalidade, quando os ventos do *scirocco* - vento quente e seco que sopra do deserto do Saara - empurram as ondas do oceano em direção ao golfo veneziano ou quando as *seiche* (ondas longas) quebram suavemente na costa. Outro fator que ocasiona o aumento das marés está relacionado com a dragagem de canais profundos, para acomodar a passagem de navios petroleiros e de cruzeiros, permitindo também a entrada de maior volume de água do mar. No início do século XIX, a Piazza San Marco era acometida por inundações cerca de dez vezes ao ano, atualmente são quase 60 vezes. (BING, 2014, p.273)

O projeto *Mose - Modulo Sperimentale Elettromeccanico* (Módulo Experimental Eletromecânico) é um sistema de diques flutuantes, com 30 metros de altura e 20 metros de largura, inseridos no fundo do mar Adriático e acionados para fechar as três entradas da laguna sempre que a altura do mar atingir níveis considerados perigosos.¹¹¹ Também

¹⁰⁹ [...] è quindi quanto mai probabile che in epoca protostorica la zona lagunare potesse essere completamente emersa e che solo recentemente, in termini geologici, il mare l'abbia invasa, penetrandovi attraverso il cordone di dune litoranee (i lidi) che la marginava, superandolo in corrispondenza delle sue parti più depresse e sommergendo quasi completamente i cordoni più interni, dei quali gli attuali isolotti lagunari rappresenterebbero ciò che rimane delle parti più elevate.

¹¹⁰ As marés são alterações na superfície do oceano, que tem como principal causa a combinação da força gravitacional da Lua e do Sol com o movimento da Terra, chamadas de *marés astronômicas*, ou podem ser causadas por fatores associados ao tempo como um vento forte constante soprando próxima à costa, chamadas de *marés meteorológicas*. As previsões das marés são feitas com base no estudo dos registros passados, permitindo a projeção das marés futuras com precisão. (GARRISON, 2010, p.217; p.230)

¹¹¹ Exame. **O gigantesco projeto Moisés para a salvação de Veneza**. Disponível em: exame.abril.com.br/mundo/noticias/o-gigantesco-projeto-moisés-para-a-salvacao-de-veneza-2. Acesso em: 29 mar. 2016.

conhecido como Moisés (figura bíblica que diz-se ter separado o Mar Vermelho), o projeto teve um custo que ultrapassa cinco bilhões de euros, mas ainda questionam-se os riscos dos impactos ambientais causados pelo sistema (BING, 2014, p.273-274).

1.2.2 População e ocupação urbana

A cidade de Veneza começou a ser habitada no século V d.C. por povos que fugiram das invasões bárbaras e ali realizaram construções de palafitas nas áreas pantanosas. Viviam de pesca e recursos primários presentes na laguna, como o sal (SCARPA, 2016, p.9). No século XIX, o território comunal estava restrito aos *sestieri cittadini* e à Giudecca, e a algumas ilhas menores. A expansão ocorreu primeiro em direção à praia do Lido, devido ao turismo balneário, depois seguiu o restante do estuário e em seguida ao interior, para o controle da laguna e das bocas do porto. Os demais territórios foram anexados a Veneza: Malamocco com o Lido em 1883, Pellestrina em 1923, Murano e Burano com Cavallino em 1924, Bottenigo (depois Marghera) fração de Mestre em 1917, o restante da Comune de Mestre juntamente a Favaro, Chirignago, Zelarino e a zona de Malcontenta, em 1926.¹¹²

Para a construção da cidade, ele afirma que foi utilizada uma “inteira floresta de árvores” para os fundamentos das casas e edifícios, “um milhão de troncos sustentam a *basilica della Salute*” (BRAUDEL, 2013, p.16, tradução nossa)¹¹³. Os edifícios de mármore e tijolos que se veem hoje foram construídos sobre estacas de madeiras, entre carvalhos e pinheiros, cravadas e mineralizadas pela própria lama, transformando-as quase em pedra. Os troncos vindos dos bosques de Cadore, nos Alpes venezianos, chegaram até a laguna veneziana navegando ao longo do rio Piave (SCARPA, 2016, p.9-10). Segundo Federico Moro (2014), Veneza é um tipo de floresta plantada de cabeça para baixo (MORO, 2014, p. 67). Ainda hoje, poucas casas possuem elevadores e suas fachadas, originalmente voltadas para a água onde era a entrada principal e com a chegada que se dava pelos barcos, aos poucos foram voltando-se para as ruas com a construção de acessos secundários (SCARPA, 2016, p.21-22).

¹¹² Città di Venezia. Fondi Archivistici. Disponível em: <https://www.comune.venezia.it/it/content/fondi-archivistici>. Acesso em: 21 maio 2019.

¹¹³ *un milione di fusta sorregge la basilica della Salute*

Para o historiador Federico Moro (2014), a população veneziana foi criada a partir de diferentes culturas e de infinitas intersecções (MORO, 2014, p.159), justamente pelos diversos grupos que habitaram a região ao longo dos séculos. Tiziano Scarpa (2016) diz que existem três modos de se estar em Veneza: turista estrangeiro, residente estrangeiro e nativo emigrado (SCARPA, 2016, p.95), ou seja, poucos são os moradores atuais que nasceram em território veneziano. Nos últimos anos, a cidade registrou um esvaziamento da população residente, o que se apresenta como um problema. Com cerca de 260 mil habitantes, 33.965 são estrangeiros (destes, 219 brasileiros), conforme os dados de 2012 divulgados pelo *Comune di Venezia*.¹¹⁴ A área mais antiga de Veneza (*Città Antica*) passa por um êxodo de residentes atingindo um mínimo histórico: em 1971 eram 157.173 habitantes, passando em 2013 para 83.622 e em 2016 chega-se aos 54.000. Os periódicos venezianos apontam que tal situação relaciona-se ao desenvolvimento econômico que está determinado por uma “monocultura turística cada vez mais invasiva e desertificante”.¹¹⁵ Recentes notícias trazem o receio dos venezianos em receber um número cada vez maior de turistas, surgindo então propostas de limitação ou de maior controle dos visitantes.¹¹⁶ Um contra senso, visto que o turismo representa a principal fonte de renda da economia veneziana (Provincia di Venezia, 2009 apud MONTAGNER, 2009, p.79).

O relatório “*Dinamiche demografiche a Venezia*”, elaborado pelo *Servizio Statistica e Ricerca*, em abril de 2018, apresenta os dados que de 2000 a 2017 Veneza perdeu 14 mil habitantes, relacionado ao balanço natural: “a estrutura por idade dos residentes e a redução da taxa de natalidade não permitem compensar o alto número de mortes com os limitados

¹¹⁴ Dados do *Comune di Venezia*. Anagrafe della popolazione residente, 2012. Disponível em: dati.venezia.it/?q=area-tematica/popolazione. Acesso em: 10 mar. 2016.

¹¹⁵ SAMBO, Monica. Spopolamento di Venezia, minimo storico di residenti. *La Voce di Venezia*. 10 ago. 2016. Disponível em: <http://www.lavocedivenezia.it/spopolamento-veneziana-minimo-storico-residenti-54467-2/>. Acesso em: 18 ago. 2016.

¹¹⁶ CORSO, Andreina. Venezia soffocata dai turisti, la ribellione dei residenti è cominciata. *La Voce di Venezia*. Disponível em: <http://www.lavocedivenezia.it/veneziana-soffocata-turisti-ribellione-residenti-54639-2/>. Acesso em: 18 ago. 2016.

¹¹⁷ *la struttura per età dei residenti e i ridotti tassi di natalità non permettono di compensare l'alto numero di decessi con le limitate nascite.*

nascimentos”¹¹⁷; enquanto “o balanço social (saldo migratório), embora positivo e sustentado pela chegada de estrangeiros não consegue neutralizar o efeito do saldo natural”^{118, 119}

Giovanni Castellani (2011) aponta que o despovoamento de Veneza está relacionado ao progressivo envelhecimento da população. Hoje os idosos são quase três vezes mais do que os jovens, com um índice de velhice de 2,66, ou seja 266 idosos para cada 100 jovens, e para reequilibrar a situação demográfica é necessário atrair novos residentes jovens que incrementem os nascimentos ou “ao menos preparar-se para receber jovens que decidiram passar alguns anos de sua vida de trabalho como os estudantes universitários. Uma cidade sem jovens não pode viver, não tem futuro.” (CASTELLANI, 2011, p.67, tradução nossa).¹²⁰

Federico Moro (2014) afirma que os venezianos estão desaparecendo, mudando-se da cidade, especialmente do centro histórico, o qual “está transformando-se em um único, gigantesco hotel” (MORO, 2014, p.87, tradução nossa)¹²¹, onde até mesmo os barcos tornaram-se *bed & breakfast* e ele aponta que os valores de locação que esse tipo de atividade se dispõe a pagar fazem com que possíveis residentes sejam desprezados (MORO, 2014, p. 88). Em 1866, Veneza contava com 130 mil habitantes, nas ilhas lacunares e nas costas viviam no máximo 35 mil pessoas, totalizando 165 mil em todo o território; desde então, a taxa populacional mudou significativamente e a cidade perdeu cerca de 50 mil habitantes. “Se pensarmos que Veneza no século XVIII tinha mais habitantes que aos nossos dias, então o diagnóstico é certamente grave”, pontua Braudel. (BRAUDEL, 2013, p.101-103, tradução nossa)¹²²

¹¹⁸ *il bilancio sociale (saldi migratori), seppur positivo e sostenuto dall'arrivo di stranieri, non riesce complessivamente a neutralizzare l'effetto dei saldi naturali.*

¹¹⁹ Città di Venezia. Dinamiche demografiche a Venezia Anno 2017. Servizio Statistica e Ricerca, abril 2018. Disponível em: https://www.comune.venezia.it/sites/comune.venezia.it/files/immagini/statistica/Demografia_Venezia_2017_new.pdf. Acesso em: 22 maio 2019.

¹²⁰ *almeno attrezzarsi per accogliere giovani che hanno deciso di trascorrere alcuni anni della loro vita in città come gli studenti universitari. una città senza giovani non può vivere, non ha futuro.*

¹²¹ *Si sta trasformando in un unico, gigantesco albergo.*

¹²² *Se pensiamo che Venezia nel XVIII secolo aveva più abitanti che ai nostri giorni, allora la diagnose è certamente grave.*

1.2.3 Mobilidade

O principal meio de transporte para chegar até Veneza é o trem, que a conecta a diversas cidades da Itália e a países próximos. Também pode-se chegar de ônibus ou de carro, mas somente até a entrada da cidade, estacionando o veículo em área específica. Os cruzeiros marítimos atualmente levam um grande fluxo de turistas para passar o dia. Dentro da cidade, para se locomover pelos canais, pode-se utilizar o *vaporetto* (transporte público) ou táxis privados. Existem ainda os moradores que possuem seus próprios barcos, o que diminui cada vez mais pelas poucas vagas de estacionamento disponíveis ao longo dos canais; os lugares de atracação permanente são pessoais e certificados com registro na Comune.

Ao passar a *Ponte della Libertà* e chegar na *Piazzale Roma* localiza-se o fim da linha para carros e ônibus, abrigando um grande estacionamento e o terminal urbano de ônibus, operado pela *ACTV - Azienda del Consorzio Trasporti Veneziano*, *ATVO - Azienda Trasporti Veneto Orientale* (desde 2001)¹²³ e *Eurolines*, que opera trajetos internacionais. Há também serviços de estacionamento na *Isola del Tronchetto*, como o *Interparking* que possui 3.864 vagas¹²⁴, de onde pode-se conectar com a *Piazzale Roma* ou a *Stazione Marittima* (terminal de balsas e cruzeiros) através do monotrilha *People Mover* (inaugurado em 2010).

Os percursos por Veneza convidam os visitantes a perderem-se na cidade, podendo-se atribuir a este emaranhado de pedaços, ou, como define Braudel, como “um mosaico de detalhes que se forem somados os unem uns aos outros” (BRAUDEL, 2013, p.17, tradução nossa)¹²⁵. Para os mais inexperientes, Braudel aponta um sábio conselho: “*seguite la corrente*” (siga o fluxo), pois os caminhos os levarão ou para San Marco ou para Rialto, dois pólos de atração de Veneza (BRAUDEL, 2013, p.18, tradução nossa).

¹²³ **ATVO**. Disponível em: <http://www.atvo.it/it-chi-siamo.html>. Acesso em: 22 abr. 2019.

¹²⁴ **Interparking**. Tronchetto Car Parking, Venezia. Disponível em: <http://veniceparking.it/Tronchetto%20Car%20Parking%20IT.htm>. Acesso em: 22 abr. 2019.

¹²⁵ *un mosaico di dettagli che si sono sommati gli uni agli altri*

Figura 8 - Estacionamento *Interparking*, Isola del Tronchetto, Veneza



Fonte: *Interparking*, Isola del Tronchetto¹²⁶

Figura 9 - Ponte e canal de Veneza, centro histórico



Fonte: Acervo da autora. Veneza, 25 fev. 2009.

¹²⁶ Disponível em: <http://veniceparking.it/Tronchetto%20Car%20Parking%20IT.htm>. Acesso em: 22 abr. 2019.

De maneira geral, podemos afirmar que a melhor maneira de se locomover por Veneza ainda é a pé. As placas amarelas fixadas no alto dos edifícios indicam com setas para onde seguir: “*alla ferrovia*”, “*per San Marco*”, “*All’Accademia*”. Muitos guias turísticos dizem que o prazer de caminhar por Veneza é perder-se pelo labirinto de pequenas ruas que se cortam e muitas vezes terminam em um dos canais lagunares. Nesse sentido, Tiziano Scarpa (2016) sugere um itinerário que se intitula “*A caso*” (ao acaso), com o subtítulo “*senza meta*” (sem objetivo): “Veneza é pequena, você pode se permitir perder-se sem que isso realmente aconteça”¹²⁷ (SCARPA, 2016, p.13, tradução nossa). Para reconhecer um veneziano, basta observar o passo apressado e certo que desvia da multidão de turistas. Diferente das principais cidades europeias, bicicleta não é uma opção de transporte, visto que seu uso é proibido no centro de Veneza, apenas possível nas ilhas maiores, como *Lido* e *Pellestrina*.

A *Stazione Santa Lucia* é a estação ferroviária de Veneza na ilha e a *Stazione Venezia Mestre* na área continental, na cidade de Mestre, que permite a baldeação para as demais cidades. Os trens são operados pelas empresas *Trenitalia* (*Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane*, fundado em 1905)¹²⁸ e *Italo* (fundada em 2012)¹²⁹.

A locomoção pela água também possui as suas regras de tráfego, como as vias de qualquer cidade. Para evitar as batidas, existem espelhos convexos e placas que assinalam os limites de velocidade para os barcos a motor: no Canal Grande, o máximo permitido é de 5 km/h, no canal da Giudecca 11 km/h e na bacia de San Marco 20 km/h. As estradas são invisíveis e os canais navegáveis são assinalados com filas de troncos para evitar as áreas rasas. (SCARPA, 2016, p.49-51)

O *vaporetto* é o principal meio de transporte público que navega pelos canais. O transporte marítimo é operado pelas empresas privadas *Alilaguna* (desde 1999; frota atual composta de 34 embarcações e 4 linhas)¹³⁰ e *ACTV - Azienda del Consorzio Trasporti Veneziano* (desde 1978; composta de 160 embarcações e 26 linhas)¹³¹. Para saber qual linha pegar, as empresas disponibilizam um mapa, no estilo de um mapa de metrô, para orientar os

¹²⁷ *Venezia è piccola, puoi permetterti di perderti senza mai uscirne davvero.*

¹²⁸ **Ferrovie dello Stato Italiane.** Disponível em: <https://www.fsitaliane.it/>. Acesso em: 22 abr. 2019.

¹²⁹ **Italo.** Disponível em: italospa.italotreno.it/societa/la-storia/cinque-anni-di-italo.html. Acesso em: 22 abr 2019.

¹³⁰ **Alilaguna.** Disponível em: <https://www.alilaguna.it/>. Acesso em: 22 abr. 2019.

¹³¹ **ACTV.** Disponível em: <http://actv.avmspa.it/it/content/home-actv>. Acesso em: 22 abr. 2019.

passageiros na locomoção entre as estações - apesar de requerer um certo estudo para compreendê-lo e, principalmente, uma noção de onde se está e para onde deseja-se ir.

Figura 10 - Vista do canal de Veneza com os barcos, centro histórico



Fonte: Acervo da autora. Veneza, 09 set. 2015

Figura 11 - *Vaporetto* da empresa Alilaguna e aos fundos um cruzeiro



Fonte: Alilaguna, Veneza, abr./2019¹³²

¹³² Disponível em: <https://www.alilaguna.it/>. Acesso em: 22 abr. 2019.

Figura 12 - Mapa linhas de navegação da empresa Actv

Fonte: Actv, Venezia, abr. 2019¹³³

As *gôndolas*¹³⁴ são embarcações pequenas voltadas principalmente para turistas, ou venezianos em ocasiões especiais (como casamento). O passeio com duração de 30 minutos custa a partir de 80 euros, para um máximo de seis passageiros. O *traghetto* em geral é utilizado pelos moradores, como um serviço público diurno de gôndolas para atravessar o Canal Grande. Os *táxis aquáticos*, administrados pelo *Consorzio Motoscafi Venezia* (conta com mais de 100 táxis)¹³⁵, devido ao preço elevado, são vantajosos apenas para grupos de turistas, máximo dez passageiros, ou para o transporte cômodo de bagagens, dez malas, com possibilidade de negociar um preço fixo com antecedência ou a cobrança será feita pelo taxímetro. Alguns hotéis oferecem o serviço de *táxi transfer* para seus hóspedes deslocarem-se de/para o aeroporto e ao centro histórico. As balsas de longa distância e os cruzeiros oferecem ligação regular com países próximos, como Grécia, Eslovênia e Croácia. O porto de

¹³³ Disponível em: <http://actv.avmspa.it/it/content/home-actv>. Acesso em: 22 abr. 2019.

¹³⁴ **Istituzione per la conservazione della gondola e la tutela del gondoliere**. Disponível em: http://www.gondolavenezia.it/storia_tariffe.asp?Pag=43. Acesso em 22: abr. 2019.

¹³⁵ **Consorzio Motoscafi Venezia**. Disponível em: <https://www.motoscafivenezia.it/it/consorzio.php>. Acesso em: 22 abr. 2019.

passageiros de Veneza opera desde 1997, administrado pela *Venezia Terminal Passaggeri*, considerado um dos principais portos do mundo devido a sua localização.

O aeroporto *Marco Polo*, administrado pelo *Gruppo Save* desde 1987, está localizado no continente, a 12 quilômetros da área central de Veneza. Recebeu em 2018 mais de 11 milhões de passageiros em seu terminal e hoje representa uma das principais entradas intercontinentais italianas com ligação direta para Nova York, Filadélfia, Atlanta, Montreal, Toronto, Dubai, Doha, Abu Dhabi e Seul.¹³⁶

¹³⁶ SAVE. Il gruppo. Disponível em: www.grupposave.it/il-gruppo/profilo-e-attivita.html. Acesso em: 22 abr. 2019.

CAPÍTULO 2: IMAGINÁRIOS URBANOS

Neste primeiro capítulo buscamos identificar as primeiras impressões das pessoas sobre uma nova cidade, obtidas muitas vezes antes mesmo de conhecê-la pessoalmente, e apresentamos relatos com percepções individuais sobre Florianópolis (Brasil) e Veneza (Itália). Também abordamos as relações históricas e atuais com o mar, como um ambiente que desperta curiosidade e fascínio, que suscita o imaginário.

2.1 Experiências virtuais

É fato que as relações sociais mudam ao longo dos anos, da mesma forma que mudam as maneiras de se relacionar com as cidades, o que constitui um fenômeno histórico a ser analisado. Na atualidade, as primeiras impressões que temos de uma cidade podem ser construídas a partir de buscas na internet e comparadas com aquilo que temos de referência anterior. Foi dessa forma que a estudante italiana Matilde Zardini, de 23 anos, optou por Florianópolis para realizar o seu período de intercâmbio universitário. Ela conta que não sabia nada sobre a cidade e que fez a sua escolha com base nas pesquisas feitas na internet:

Eu procurei na *net* e o que eu aprendi foi que aqui tinham muitas praias. [...] E eu conheci algumas pessoas que moravam aqui e que fizeram intercâmbio na Itália e me falaram muito bem de Floripa. É..., a única coisa que eu sabia sobre Floripa era que aqui tinham praias, muitas praias. [...] Eu achava que Floripa fosse mais parecida com uma cidade europeia.¹³⁷

Outro caso é o de Márcio Elias de Oliveira, 42 anos, que mora em uma pequena cidade próxima a Veneza há 12 anos, e fala de Veneza como “um sonho do brasileiro”.¹³⁸ Ele diz que nunca havia pensado que realmente pudesse um dia ir para a Itália concretamente, mas que sempre teve um sonho distante influenciado por filmes com cenas que se passam em Veneza. O historiador Federico Moro (2014) ratifica essa relação ao dizer que Veneza tornou-se um dos lugares mais filmados do mundo na era digital (MORO, 2014, p.11).

Matilde sentiu-se atraída pelas praias e concluiu que Florianópolis era parecida com lugares que conhecia na Europa, devido à comparação que fez com as fotos encontradas na

¹³⁷ ZARDINI, Matilde. Entrevista concedida a Gisele Palma Moser. Florianópolis (SC), 24 nov. 2016.

¹³⁸ OLIVEIRA, Márcio Elias de. Entrevista concedida a Gisele Palma Moser. Treviso (Itália), 27 mai. 2017.

internet e aos comentários de seus amigos ao afirmarem que as características gerais de Florianópolis não se assemelhavam com as demais cidades brasileiras, aproximando-se muito mais das europeias. Essa percepção de Matilde revela como as pessoas estão conectadas com as cidades e nos aponta um caminho para estudar as primeiras impressões sobre determinado lugar, que podem ser obtidas com base naquilo que é divulgado através da rede de computadores. Márcio, por sua vez, relaciona a admiração por Veneza como uma cidade dos sonhos, um lugar idílico, a partir das impressões obtidas através da ficção, e aponta o seu anseio de estar naquele lugar e inclui “os brasileiros” como se “todos esses” tivessem o mesmo sonho em relação a Veneza. Embora seu interesse por Veneza tenha surgido pelos filmes, Márcio hoje faz o papel inverso e coloca-se como “ator” no processo de divulgação da cidade com o seu canal “Viagem e fotografia”¹³⁹, no ar desde 2015 através do *YouTube*, com mais de 4.500 pessoas inscritas, compartilhando experiências e dicas de lugares.

Com base no relatório *State of Connectivity 2015*, estudo anual que mapeia a conectividade global, no final de 2015 havia 3,2 bilhões de usuários de internet no mundo, o que representava 43% da população mundial - um crescimento constante nos últimos dez anos com o aumento de 200 a 300 milhões de pessoas a cada ano.¹⁴⁰ No Brasil, a pesquisa realizada pelo *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)*, em 2014, indica que 54,9% dos domicílios particulares permanentes possuem acesso à internet, ou seja, em mais da metade das residências brasileiras existe um equipamento eletrônico que permite a conexão ao mundo virtual. Entretanto, as proporções são muito distintas ao considerar a localização: 60,8% na área urbana e 18,5% na área rural. E também quanto maior a classe de rendimento mensal domiciliar per capita, maior a proporção de domicílios com internet. Dentre os dispositivos de acesso à internet, 80,4% (29,6 milhões) indicaram ter acesso por meio de telefone celular; 21,9% (8,1 milhões) por *tablet*; 4,9% (1,8 milhões) por televisão; e 0,9% (0,3 milhão) por outros equipamentos eletrônicos. A pesquisa ainda estima em 95,4 milhões

¹³⁹ Canal Viagem e fotografia. Youtube. Disponível em: https://www.youtube.com/channel/UCOo_L4Pxc0C2KgViOXF5jjw. Acesso em: 20 fev. 2017.

¹⁴⁰ *State of Connectivity 2015. A report on global internet access*. Disponível em: <https://fbnewsroomus.files.wordpress.com/2016/02/state-of-connectivity-2015-2016-02-21-final.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2016.

(54,4% da população) o contingente de pessoas de 10 anos ou mais de idade que utilizaram a internet, pelo menos uma vez, nos últimos 90 dias que antecederam o dia da entrevista.¹⁴¹

De maneira geral, esses dados demonstram a relevância do uso e da divulgação de informações no ambiente *online*. Talvez, possamos até mesmo afirmar que este seria um dos primeiros recursos na atualidade para uma pessoa, com acesso à internet, obter informações sobre qualquer assunto, inclusive sobre uma cidade desconhecida, de modo mais imediato. A pesquisa inicia na *World Wide Web*¹⁴² através de um buscador como o *Google*¹⁴³, por exemplo, reconhecido como a ferramenta de busca mais abrangente da internet. Após inserir uma palavra-chave no campo de busca, a ferramenta apresenta milhares de resultados em poucos segundos, mas geralmente os usuários não passam das primeiras páginas – conforme apontam os estudiosos de marketing referente aos comportamentos e hábitos dos usuários, 75% não passam da primeira página de busca.¹⁴⁴ As primeiras frases e imagens que aparecem na tela podem ser considerados indicativos de como uma cidade é exibida no ambiente virtual. A simulação abaixo mostra possíveis caminhos percorridos pelo usuário em uma pesquisa *online* – nesse caso utilizamos as cidades de Florianópolis e Veneza para a análise dos resultados.

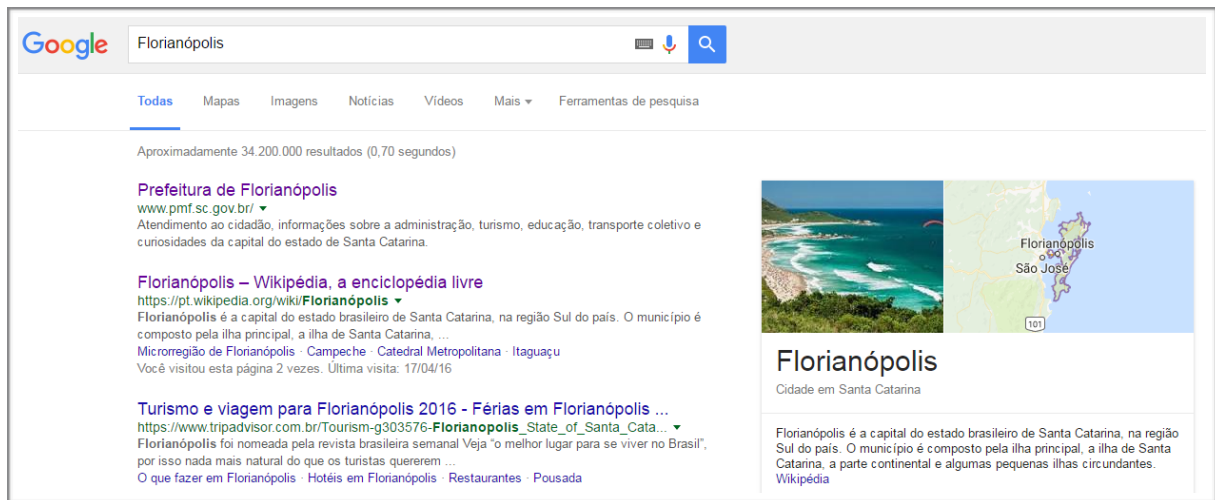
¹⁴¹ IBGE. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Acesso à Internet e à Televisão e Posse de Telefone Móvel Celular para Uso Pessoal 2014**. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv95753.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2016.

¹⁴² O termo *World Wide Web*, traduzido para o português como *Rede Mundial de Computadores*, também chamado de *Web*, denominação que se tornou conhecida e difundida a partir de 1991, refere-se ao “sistema na internet que permite acesso a informações e interliga documentos, arquivos, sites, menus, índices, etc, fornecendo conexões com e entre usuários”. **Dicionário Aulete Digital**. Disponível em: <http://www.aulete.com.br/web>. Acesso em: 18 nov. 2016.

¹⁴³ A ferramenta de busca *Google*, o “*Google Search Engine*”, teve seu início em 15 de setembro de 1997, a partir do registro do domínio feito pelo estudante Larry Page, cofundador do *Google*, enquanto liderava o projeto inicialmente chamado de *BackRub* no departamento de Ciência da Computação na Universidade de Stanford, nos Estados Unidos. Em 2000 a ferramenta foi lançada em 10 idiomas, hoje está disponível em mais de 150 línguas. Disponível em: <https://www.google.com.br/intl/pt-BR/about/company/timeline/>. Acesso em: 05 out. 2016.

¹⁴⁴ Dados retirados de notícias informativas de empresas que geram conteúdo para a web com base em pesquisas. Disponível em: <http://www.seomarketing.com.br/google-organico.php> e <http://marketingdeconteudo.com/dados-inbound-marketing/>. Acesso em: 29 nov. 2016.

Figura 13 - *Print screen* da página de busca no Google pelo termo “Florianópolis”



Fonte: Google Brasil¹⁴⁵

Ao nos atentarmos apenas para as imagens que são exibidas no resultado da busca, podemos levantar questionamentos sobre a perspectiva que os usuários encontram no ambiente *online*. Ao digitar a palavra “Florianópolis” na caixa de busca do *Google.com.br* (versão brasileira), a primeira imagem que aparece à direita, juntamente com uma breve descrição¹⁴⁶, refere-se a uma praia - a Praia Mole, localizada no Leste da ilha. Ao clicar sobre a foto, o *hiperlink*¹⁴⁷ nos direciona para o site da revista *Viagem e Turismo*¹⁴⁸, da Editora *Abril*¹⁴⁹, e apresenta-se uma matéria com sugestões de pontos turísticos e indicações de “o que fazer, onde comer e onde ficar”.¹⁵⁰

¹⁴⁵ Disponível em: www.google.com.br. Acesso em 05 out. 2016.

¹⁴⁶ A descrição de uma local apresentada no *Google Maps* e na busca do *Google* é extraída de fontes públicas, como o site *Wikipedia*, por meio do *Knowledge Graph*. Disponível em: <https://www.google.com/intl/es419/insidesearch/>. Acesso em: 26 jan. 2016.

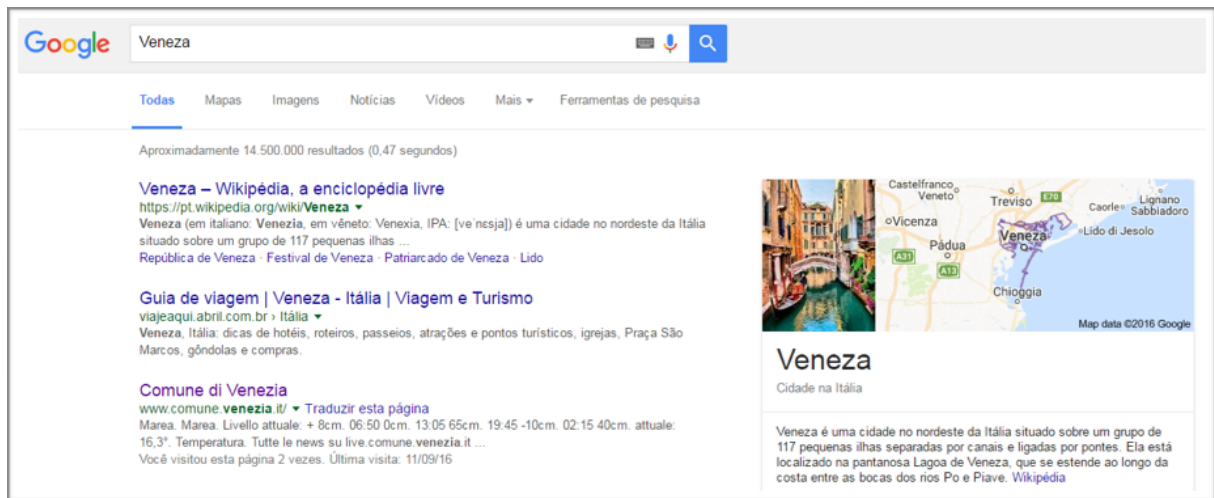
¹⁴⁷ Um *hiperlink* refere-se a uma palavra ou texto destacado em um documento ou em uma página da Web que ao clicar sobre ela direciona-se para outro lugar. Definição retirada do Dicionário *Merriam Webmaster*. Disponível em: <http://www.merriam-webster.com/dictionary/hyperlink>. Acesso em: 18 nov. 2016.

¹⁴⁸ A revista *Viagem e Turismo* possui as versões impressa, digital e site. O site *Viagem e Turismo*, que é o link para o qual a imagem do *Google* nos leva, possui quase 10 milhões de *Page views* (número total de acessos à página) e quase 2 milhões de *Unique visitors* (número de visitas individuais com base no IP), conforme dados do *ComScore* de abril de 2016, sendo 53% do sexo feminino, 32% com idade de 25 a 34 anos e 32% de acesso em São Paulo. Dados disponibilizados na seção comercial da empresa, conforme divulgado no site. Disponível em: <http://publiabril.abril.com.br/marcas/viagem-e-turismo/plataformas/site>. Acesso em: 05 out. 2016.

¹⁴⁹ O Grupo Abril é um dos maiores grupos de Comunicação e Distribuição da América Latina. Fundado em 1950, hoje está presente nas áreas de Mídia, Gráfica, Distribuição e Logística. O fundador Victor Civita escolheu chamar a empresa de Abril, porque, na Europa, é nesse mês que se inicia a primavera. Disponível em: <http://www.grupoabril.com.br/pt/quem-somos/historia>. Acesso em: 05 out. 2016.

¹⁵⁰ Florianópolis. **Viagem e Turismo**. Disponível em: <http://viajeaquibril.com.br/cidades/br-sc-florianopolis>. Acesso em: 05 out. 2016.

Figura 14 - Print screen da página de busca do Google pelo termo “Veneza”



Fonte: Google Brasil¹⁵¹

Ao realizar a busca com a palavra “Veneza”, o resultado mostra a imagem de um dos canais da cidade enquadrando uma ponte e uma gôndola¹⁵². Nesse caso, a foto direciona para o site brasileiro da *CVC Operadora e Agência de Viagens*¹⁵³, que divulga o destino com as principais atrações turísticas e opções de hospedagem.¹⁵⁴

Importante observar que o sistema de busca do *Google*¹⁵⁵ detecta automaticamente o local do computador utilizado para a pesquisa com base no *IP - endereço de protocolo da internet* (do inglês, *Internet Protocol address*), no *Histórico de Localização* (se ativado) e nas buscas recentes realizadas pelo usuário naquele computador. Nas primeiras telas aqui apresentadas a pesquisa foi realizada a partir do computador pessoal da autora com a localização ativada em “Florianópolis/Brasil”. Ao realizar a mesma pesquisa, porém

¹⁵¹ Disponível em: www.google.com.br. Acesso em 05 out. 2016.

¹⁵² As gôndolas são pequenas barcas utilizadas na atualidade para passeios turísticos.

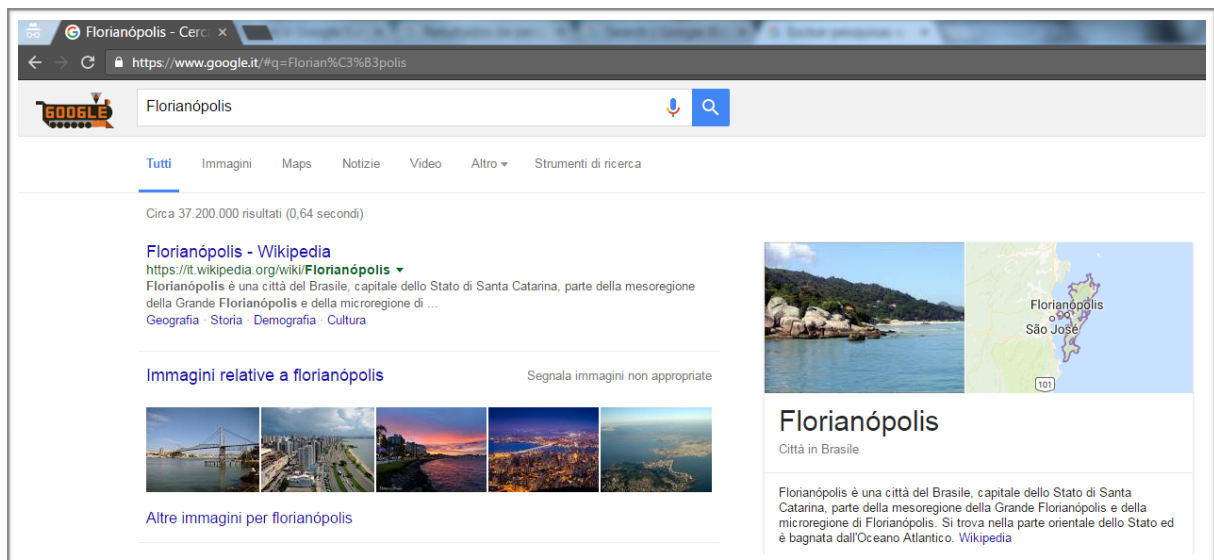
¹⁵³ A Agência de Viagens CVC foi fundada em 1972 na cidade de Santo André (SP), da associação de Guilherme Paulus e de Carlos Vicente Cerchiari (a sigla CVC provém das iniciais do seu nome). Em 1976 passa a ser administrada apenas por Guilherme Paulus e sua esposa, Luiza Paulus. Em 2000 inaugurou a primeira Loja Virtual de Turismo do Brasil. Em 2015, adquiriu as empresas “Submarino Viagens” e “Rextur Advance” (turismo corporativo). Considerada a maior rede de agências de viagens e está entre as maiores redes varejista do Brasil, segundo a Associação Brasileira de Franchising (ABF). Atua em todo Brasil através de uma rede de distribuição em 405 cidades. Em 30 de junho de 2016, eram 1.041 lojas exclusivas, das quais 37 lojas próprias e 1.004 operadas por franqueados, e ainda cerca de 6.500 agentes credenciados independentes. CVC, Histórico e Perfil Corporativo. Disponível em: ri.cvc.com.br/cvc/web/conteudo_pt.asp?idioma=0&conta=28&tipo=49572. Acesso em: 05 out. 2016.

¹⁵⁴ Veneza, Itália. CVC. Disponível em: www.cvc.com.br/destinos/italia/veneza.aspx. Acesso em: 05 out. 2016.

¹⁵⁵ Os três principais processos de retorno de resultados da pesquisa são: rastreamento (*Googlebot* - processo de algoritmos), indexação (conteúdo) e publicação (relevância). Para saber mais sobre como funciona o buscador: <https://www.google.com/insidesearch/howsearchworks/index.html>. Acesso em: 05 out. 2016.

utilizando o buscador *Google.it* (versão italiana) a partir de uma janela anônima – que permite utilizar o modo de navegação privada na *Web*, sem salvar as pesquisas e atividades anteriores – obtêm-se resultados diferentes, conforme apontado abaixo.

Figura 15 - *Print screen* na busca do *Google.it*, modo anônimo, pelo termo “Florianópolis”



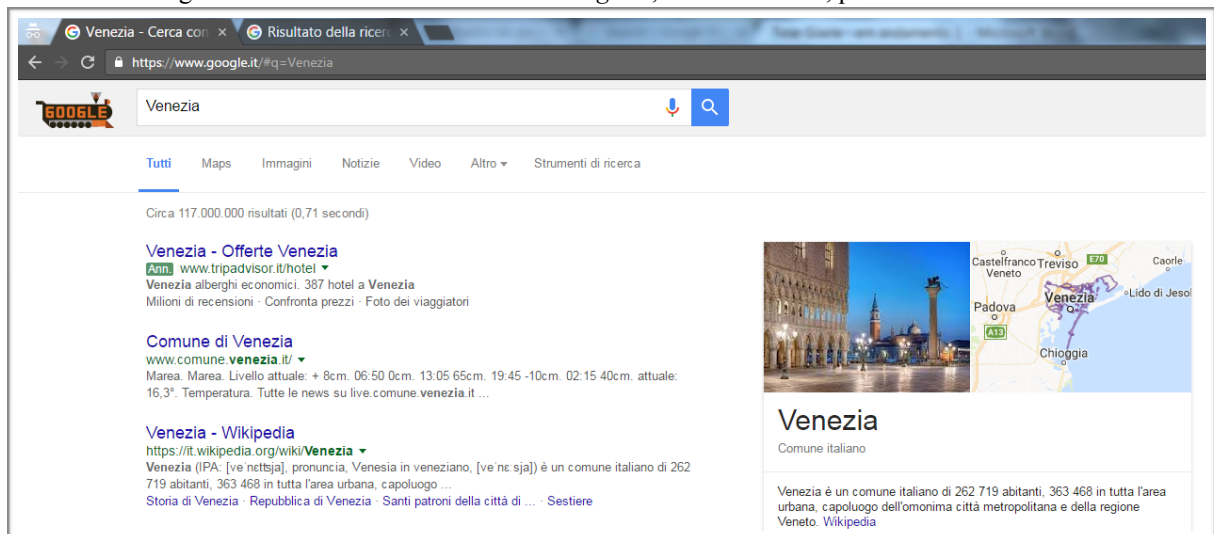
Fonte: Google Itália¹⁵⁶

Na janela anônima do *Google.it*, a imagem principal de Florianópolis passa a ser da praia de Jurerê, no Norte da ilha, além de indicar outras menores no corpo da busca principal. Essa imagem ao ser *clorada* direciona para a página da operadora de turismo *PromoBrasil*¹⁵⁷, *site* em língua italiana que divulga a história e os pontos turísticos de Florianópolis.

¹⁵⁶ Disponível em: www.google.it. Acesso em: 05 out. 2016.

¹⁵⁷ A *Promobrasil*, fundada em 1999, é uma marca de propriedade de *Brasil Planet Tour Operator*, com sede em Roma (Itália). Disponível em: <http://www.promobrasil.com>. Acesso em: 05 out. 2016.

Figura 16 - Print screen na busca do *Google.it*, modo anônimo, pelo termo “Veneza”.



Fonte: Google Itália¹⁵⁸

Na busca por Veneza aparece uma imagem noturna da Piazza San Marco, direcionando para o *site* do *Camping Silva*¹⁵⁹, um estabelecimento localizado em frente ao mar, na comune de Cavallino-Treporti, fronteira com a praia de Jesolo, província de Veneza. No topo da página da empresa, a cidade é anunciada como um “Museu a céu aberto” e traz a descrição dos serviços, dos tempos de deslocamento e opções de transporte para Veneza a partir de Punta Sabbioni, local próximo do *camping*.

Mesmo com essas buscas superficiais, que nos dias atuais tornaram-se corriqueiras, ao serem observadas mais atentamente apontam questões relevantes para a análise das cidades a partir das imagens exibidas. Podemos afirmar que tanto Veneza quanto Florianópolis são apresentadas como destinos turísticos nas fotos e os direcionamentos são feitos para páginas de empresas de viagens. Na busca realizada pelo *Google.com.br* por Florianópolis o destaque volta-se para as praias, enquanto Veneza fica associada à parte histórica. Entretanto, quando a pesquisa de Veneza parte do buscador *Google.it* o resultado direciona para um lugar de veraneio de praia, um *camping*. Compreendemos que a ferramenta de busca é uma plataforma com fins comerciais, mas também é um meio pelo qual as pessoas se familiarizam com um lugar e podem obter suas primeiras impressões.

¹⁵⁸ Disponível em: www.google.it. Acesso em: 05 out. 2016.

¹⁵⁹ O *Camping Silva* foi fundado em 1965. Localizado de frente para o mar em uma área de 33 mil m² na comune de Cavallino-Treporti (comune autônoma desde 29/03/1999), na *città metropolitana* de Veneza, oferece estrutura completa para os veranistas. Mais informações, disponível em: <http://www.campingsilva.it/>. Acesso em: 05 out. 2016.

Antigamente, quando pensava-se no planejamento de uma viagem, os livros-guias eram referências para as pesquisas sobre os destinos turísticos. Embora possamos constatar a presença desse mercado editorial, na atualidade, o primeiro contato com uma localidade específica pode ser realizada “gratuitamente”¹⁶⁰ no ambiente virtual a partir de qualquer dispositivo conectado à internet – assim como a busca sobre qualquer assunto, como diagnósticos médicos¹⁶¹, por exemplo, devido à facilidade de acesso e pronta resposta ao usuário. Isso nos mostra uma nova relação das pessoas com as cidades, em que se pode ter acesso a inúmeras informações e imagens sem estar fisicamente no destino. Basta um *clique* para experimentar a cidade estando fora dela, levando à uma desterritorialização das cidades.

Outra experiência virtual oferecida ao usuário pode ser obtida através dos mapas geográficos *online* que permitem percorrer as ruas da cidade. A função está disponível na plataforma *Google Maps*, onde ao arrastar o boneco amarelo, que se chama *Pegman*¹⁶², para um local específico no mapa e gerar a visualização. A ferramenta *Google Street View*, lançada nos Estados Unidos em 2007, permite a navegação no *Google Maps* com a visualização em 360 graus de diversas localidades a partir da coleta de fotos capturadas por um sistema de câmeras instalado em um carro, uma pessoa com uma mochila, um triciclo ou um motoneve.¹⁶³ Com a ferramenta do *Google Street View* podemos inclusive visitar as praias de Florianópolis e Veneza com um “pulinho” do *Pegman* na beira do mar, e até mesmo comparar visualmente suas águas, areias e vegetação. Mas, pelo menos por enquanto, não é possível termos as sensações e percepções que são possíveis somente estando no local, como sentir o cheiro do mar, o gosto da água ou o calor da areia. Sinestésias que a experiência *online* ainda não conseguiu levar até o usuário.

¹⁶⁰ As aspas usadas aqui indicam a gratuidade do acesso aos materiais sem precisar comprar algo (como um livro), mas cientes de que para acessar a internet existe um custo mensal ao usuário, a menos que a internet seja utilizada em um local de livre acesso oferecido por algum estabelecimento.

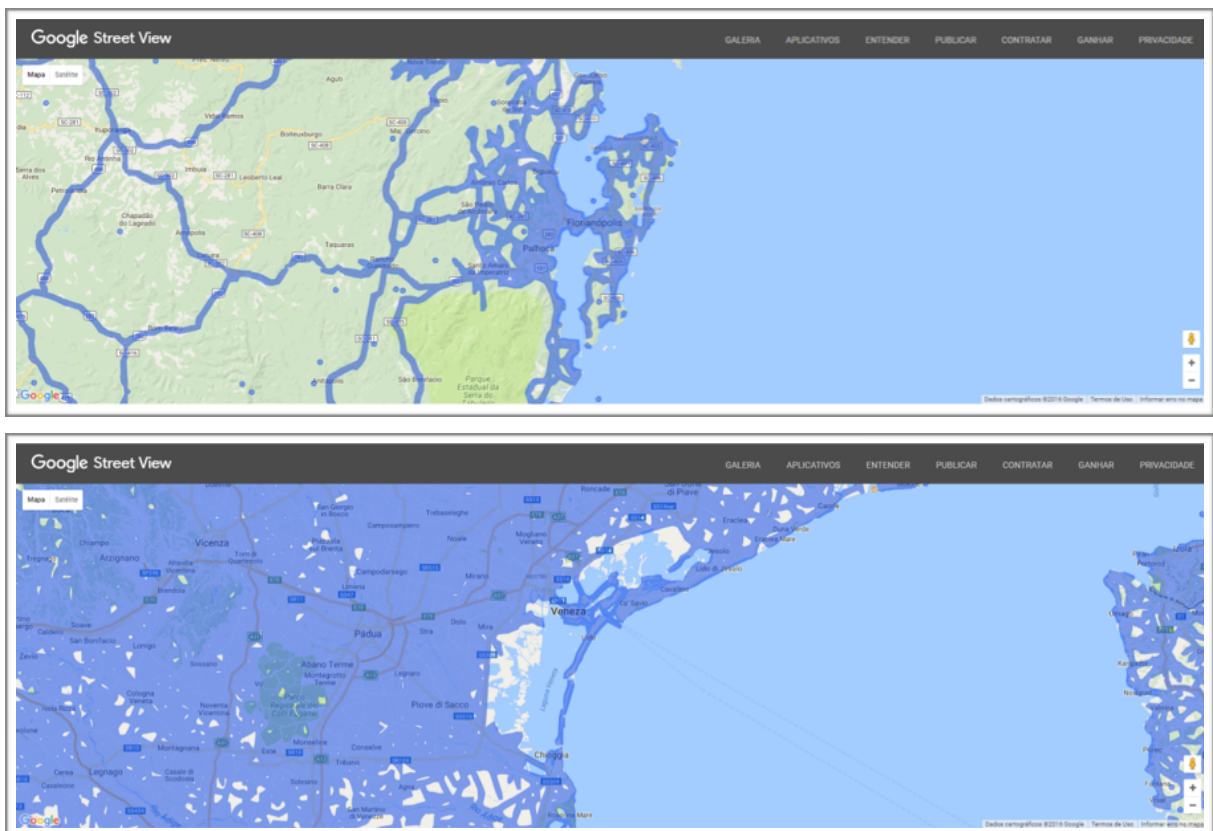
¹⁶¹ O artigo intitulado “*Googling for a diagnosis-use of Google as a diagnostic aid: internet based study*” fez um levantamento para observar com que frequência a busca no Google levaria médicos a um correto diagnóstico e concluiu que, como o acesso à internet vem se tornando cada vez mais disponível, médicos e pacientes vem utilizando esta ferramenta. Em 2001, estimava-se que 25 milhões de pessoas teriam acesso à internet no Reino Unido e que a busca por assuntos relacionados à saúde estaria entre as principais. Tang Hangwi, Ng Jennifer Hwee Kwoon. *Googling for a diagnosis-use of Google as a diagnostic aid: internet based study*. *BMJ* 2006; 333 -1143. Disponível em: <http://www.bmj.com/content/333/7579/1143?etoc=>. Acesso em: 05 out. 2016.

¹⁶² O *Pegman* é o guia no *Street View*. As ruas com imagens aparecem com uma borda azul. *Google Maps*. Quem é o *Pegman*? Disponível em: <https://maps.google.com.br/intl/pt-BR/help/maps/streetview/learn/pegman.html>. Acesso em: 29 nov. 2016.

¹⁶³ *Google Street View*. Disponível em: <https://www.google.com/streetview/understand/> Acesso em: 10 out. 2016.

A novidade dos passeios virtuais foi anunciada no jornal *Diário Catarinense* no dia 2 de dezembro de 2015: “*Google Street View* chega a 32 praias de Santa Catarina”.¹⁶⁴ Ou seja, a partir dessa data qualquer pessoa, em qualquer lugar do mundo, poderia percorrer virtualmente as areias de praias catarinenses. Dentre as praias mapeadas e disponíveis para o acesso virtual, 24 estão localizadas em Florianópolis: Armação, Matadeiro, Pântano do Sul, Lagoinha do Leste, Solidão, Naufragados, Ribeirão da Ilha, Caieira da Barra do Sul, Cacupé Grande, Cacupé Pequeno, Santo Antônio de Lisboa, Sambaqui, Daniela, Praia do Forte, Jurerê Tradicional, Jurerê Internacional, Canasvieiras, Cachoeira do Bom Jesus, Ponta das Canas, Lagoinha do Norte, Praia Brava, Barra da Lagoa, Ingleses.

Figura 17 - As áreas azuis indicam o local onde o Google coletou imagens pelo *Street View* em Florianópolis, na primeira imagem, e em Veneza, na segunda imagem



Fonte: *Google Street View*¹⁶⁵

¹⁶⁴ *Google Street View* chega a 32 praias de Santa Catarina. **Diário Catarinense**, 02/12/2015. Disponível em: <http://dc.clicrbs.com.br/sc/estilo-de-vida/noticia/2015/12/google-street-view-chega-a-32-praias-de-santa-catarina-4921131.html>. Acesso em: 25 jan. 2016.

¹⁶⁵ *Google Street View*. Disponível em: www.google.com/streetview/. Acesso em: 10 out. 2016.

Figura 18 - Praia de Jurerê Internacional visualizada através do *Google Street View*



Fonte: *Google Street View*¹⁶⁶

Figura 19 - Praia do Lido de Veneza visualizada através do *Google Street View*



Fonte: *Google Street View*¹⁶⁷

¹⁶⁶ *Google Street View*. Disponível em: www.google.com/streetview/. Acesso em: 10 out. 2016.

¹⁶⁷ *Google Street View*. Disponível em: www.google.com/streetview/. Acesso em: 10 out. 2016.

As tecnologias colaboram com a construção de impressões mais próximas do real ao permitir que o visitante percorra virtualmente as ruas e areias das cidades. Ao contrário dos imaginários criados a partir de filmes e reportagens, como a Veneza sonhada por Márcio, as páginas virtuais apresentam informações atualizadas sobre os lugares e sugerem uma nova forma de se relacionar com as cidades, como realizado por Matilde ao pesquisar sobre Florianópolis e Rio de Janeiro antes mesmo de sair de casa.

2.2 Percepções das cidades

O poeta francês Guy Maupassant, em seu artigo intitulado *Veneza*, publicado em 1885, afirma que “o homem que leu, sonhou e conhece da história da cidade na qual está chegando, que está impregnado de todas as opiniões daqueles que o precederam, traz consigo todas as próprias impressões quase já formadas da primeira à última” (MAUPASSANT, 1885 apud SCARPA, 2016, p.100, tradução nossa)¹⁶⁸.

Sidney, 75 anos, nasceu no município de Laguna, litoral Sul catarinense, e esteve pela primeira vez em Florianópolis em 1951, quando ainda era criança, em um passeio com seus pais. As lembranças da cidade relacionam-se com o mar, em uma época em que “o mar vinha até a cidade” e quando “a única ponte era a Hercílio Luz”.¹⁶⁹ Evanilda, 64 anos, natural de Indaial, região do Vale do Itajaí, antes de mudar-se para a capital catarinense, em 1999, esteve primeiramente na década de 1970, o que ela descreve como uma aventura, porque morava no interior e deslocou-se sozinha para “a capital”. Sua narrativa apresenta a decepção ao se deparar com um córrego poluído na Avenida Hercílio Luz, principalmente por tratar-se de um local na “capital do Estado”. Ela relata:

Na época eu tinha somente 18 anos. Tinha feito concurso para o cargo de professora, de primeira a quarta série, e eu vim escolher a vaga. [...] Agora, olhando com os olhos da memória, eu vejo que Florianópolis na época era uma cidade muito menor e muito mais simples do que é hoje, inclusive na questão de trânsito. Mas eu, vindo do interior, da cidade de Indaial, lá era praticamente uma vila comparada com Florianópolis na época, então meus olhos deslumbraram assim uma grande cidade onde tinham muitos edifícios, mas uma cidade antiga. [...] E o que me chamou muito a atenção foi aquele riozinho fedorento que corria ali [na Av. Hercílio Luz]. E

¹⁶⁸ “L’uomo che ha letto, che ha sognato, che conosce la storia della città in cui sta entrando, che è impregnato di tutte le opinioni di coloro che l’hanno preceduto, porta con sé tutte le proprie impressione pressoché già formate dalla prima all’ultima”.

¹⁶⁹ BARREIROS, Sidney Bandarra. Entrevista concedida a Gisele Palma Moser. Laguna (SC), 10 dez. 2016.

eu fiquei admirada, porque nós no interior não tínhamos esse contato com a água poluída. Nós tomávamos banho no rio Itajaí-Açu. E aqui tinha aquele córrego no meio da cidade com muito lixo. E isso foi uma coisa que me decepcionou, porque aqui afinal era a capital e eu esperava ver uma cidade sem nenhum problema por ser a capital.¹⁷⁰

A carioca Suzana, 63 anos, durante a sua infância, saía do Rio de Janeiro para passar as férias na praia de Cabeçudas, em Itajaí, litoral Norte catarinense. Ela diz que suas primeiras lembranças de Florianópolis são da década de 1980, quando permaneceu cerca de 15 dias, e, mais tarde, quando seu irmão mudou-se para a cidade, em 1994, começou a passar as férias com maior frequência. Até que no verão de 2002, mudou-se para Florianópolis trazendo seus pais para morar com ela. Na época, o pai tinha mais de 80 anos e possuía uma ligação anterior com a cidade, pois trabalhava como engenheiro e na década de 1940 esteve em Santa Catarina atuando na construção de diversas estradas, entre elas a BR-101. Suzana descreve a sua admiração pela cidade e o desejo de morar em Florianópolis.

Eu na verdade não imaginava que fosse tão bonito. Uma ilha tão grande, porque quando eu vim me lembro assim vagamente da praça, da Figueira, e tal. A gente vinha ali no Centro, no Mercado, porque já tinha a praia lá de Cabeçudas que a gente tava frequentando no verão. Aí eu não sabia que tinha tudo isso. Então, eu acho que foi 85, 86, que eu vim a primeira vez, mas fiquei até mais no Centro. A irmã da minha cunhada [que me hospedou] morava ali na Agrônômica e passei alguns dias só com ela, mas depois, principalmente depois que meu irmão veio pra cá em 94, aí é que eu tive noção da ilha toda e gostei muito. Tem até fotos para documentar! [...] O Rio tava cada vez pior e cada vez que eu vinha aqui eu tinha menos vontade de voltar pro Rio. Dava vontade realmente de morar aqui.¹⁷¹

As lembranças narradas por Sidney, Evanilda e Suzana são marcadas pelo tempo, que circulam das décadas de 1950 a 1990. Cada período encontra-se uma Florianópolis diferente, transformada pelas ações do homem e percebidas por cada indivíduo a partir do seu lugar de fala, comparando com aquilo que se tem conhecimento anterior. Sidney recorda da cidade com uma relação mais próxima do mar, Evanilda lembra da decepção da sujeira presente em uma capital e Suzana relata as belezas naturais encontradas na ilha. As narrativas remetem aos dizeres de Pierre Nora em que “a história é a reconstrução sempre problemática e incompleta do que não existe mais” (NORA, 1993, p.9). A cidade torna-se um “lugar de memória”, dentro das percepções de Nora (1993), evocando um passado, estabelecendo uma ligação entre passado, presente e futuro, e ainda possibilitando o sentido de continuidade.

¹⁷⁰ MOSER, Evanilda da Silva. Entrevista concedida a Gisele Palma Moser. Florianópolis, 10 set. 2016.

¹⁷¹ CRUZ, Suzana Joffily. Entrevista concedida a Gisele Palma Moser. Florianópolis (SC), 18 nov. 2016.

Os entrevistados que nunca estiveram em Florianópolis e moram em outros lugares na atualidade possuem uma visão superficial, citam as praias, a natureza e constroem imaginários a partir do comparativo com outras cidades. Andrea Resende, 40 anos, natural de Santos, litoral de São Paulo, e residente em Veneza, ouviu falar bastante de Florianópolis e cita Jurerê Internacional, comparando a Trancoso, na Bahia, como uma praia voltada para a elite, e exemplificou com o caso do jogador de futebol Neymar que, apesar de ser de Santos, não frequenta a praia de sua cidade natal, mas sim Jurerê Internacional.¹⁷²

Sobre Veneza, Andrea diz que seu olhar mudou ao se tornar moradora: “Antes eu visitava os principais pontos turísticos da cidade e andava olhando para cima. Hoje, após 16 anos, percebo a cidade de um jeito diferente”.¹⁷³ Ela conta que, mesmo em seu percurso cotidiano, percebe novos elementos a cada dia, como estátuas que não havia visto anteriormente, e justifica que agora ela está “aberta para novas descobertas”, para além do olhar de turista. Da mesma forma, Márcio¹⁷⁴ conta que sua visão de Veneza mudou completamente e somente ao chegar no local descobriu que a cidade está no meio do mar e distante da terra firme.

A brasileira Patrícia, 45 anos, reside há 11 anos em Veneza e ela acredita que o olhar sobre a cidade sempre muda porque temos uma perspectiva enquanto turista e outra como moradora, que passa a ser influenciada pelo próprio cotidiano, como o uso dos meios de transporte, “porque quando a gente é turista tudo vale, tudo é legal”, diz Patrícia.¹⁷⁵ Andrea comenta que em sua rotina atual o seu percurso é basicamente pedonal. Antes morava em uma das ilhas, Giudecca, e precisava utilizar o *vaporetto* (meio de transporte aquático) para chegar ao centro, o que demandava um tempo de espera e de locomoção, e por isso optou por mudar-se para o *sestiere* (bairro) de Santa Croce, para que pudesse realizar todos os seus deslocamentos a pé, e conclui: “O melhor aqui é morar perto do trabalho e dos locais que você frequenta”.¹⁷⁶

Patrícia observa que “as pessoas tem uma relação forte com Veneza, seja qual for, porque cada um tem uma experiência bem diferente”. Ela diz que cada lugar da cidade tem

¹⁷² RESENDE, Andrea. Entrevista concedida a Gisele Palma Moser. Veneza (Itália), 14 abr. 2017.

¹⁷³ Ibid.

¹⁷⁴ OLIVEIRA, op. cit.

¹⁷⁵ ROSS, Patricia de. Entrevista concedida a Gisele Palma Moser. Veneza (Itália), 30 mai. 2017.

¹⁷⁶ RESENDE, op. cit.

características próprias e se comparar de uma ponta a outra nota-se diferenças bem marcantes. “Várias realidades num mesmo território”, ela afirma. Para Patrícia, os venezianos tem um orgulho de ter nascido ali e ela diz que as pessoas que vem de fora não são vistas com bons olhos por eles, como se não tivessem o direito de se sentirem venezianas. Ela acredita que enquanto muitos venezianos exploram a cidade, outros que vem de fora tem um amor e um cuidado pela cidade, e ela se pergunta: “quem é mais veneziano?”.¹⁷⁷ Nesse sentido, o historiador Federico Moro (2014) diz que não se nasce veneziano, mas torna-se, como uma condição interior que nada tem a ver com o *jus soli*¹⁷⁸ (MORO, 2014, p.9) e afirma: “quem se sente veneziano permanece para sempre. [...] a cidade, do ponto de vista étnico, é filha da miscelânea de pessoas diferentes” (MORO, 2014, p.14, tradução nossa).¹⁷⁹ “Veneza e seus habitantes foram sempre considerados Porta e Ponte, abertas ao mundo para conectar mundos. Hoje como ontem. Aquilo que a água une não divide.” (MORO, 2014, p.13, tradução nossa).¹⁸⁰

O ser veneziano é uma condição do espírito, uma vocação que o fluxo da maré e a magia da luz à sombra das ruas desperta e exalta. Até porque, comumente, cada veneziano na realidade provém de qualquer outra parte. Até mesmo as famílias mais antigas possuem origens não locais, porque [...] de qualquer modo a explosão demográfica que cria o mosaico da cidade destinado a tornar-se Veneza é provocado de um grande afluxo do continente veneto. (MORO, 2014, p.160, tradução nossa)¹⁸¹

Vale a pena registrar a experiência narrada pelo historiador Fernand Braudel (2013), no ensaio intitulado “*Venezia*”¹⁸², de seu primeiro encontro com a cidade, em dezembro de 1934. Como tantos outros, Braudel chegou pela *Stazione Santa Lucia*, estação de trem na entrada de Veneza que fica ao lado da *Piazzale Roma*, onde pode-se estacionar os automóveis para iniciar o passeio. Braudel pontua que na verdade a porta de entrada de Veneza é “o

¹⁷⁷ ROSS, op. cit.

¹⁷⁸ Jus soli refere-se ao direito do solo, princípio pelo qual a pessoa tem a cidadania no país onde nasceu. Dicionário de Latim. Disponível em: www.dicionariodelatim.com.br/jus-soli/. Acesso em: 27 maio 2019.

¹⁷⁹ *chi si sente veneziano lo resta per sempre. [...] la città, da un punto di vista etnico, è figlia della miscellanea di genti diverse.*

¹⁸⁰ *Venezia e i suoi abitanti si sono sempre considerati Porta e Ponte, aperti sul mondo per collegare mondi. Oggi come ieri. Qua l'acqua unisce non divide.*

¹⁸¹ *L'essere veneziano è una condizione dello spirito, una vocazione che il flusso della marea e la magia della luce all'ombra delle calli svela ed esalta. Anche perché, banalmente, ogni veneziano in realtà proviene da qualche altra parte. Persino le famiglie più antiche hanno origini non locali perché [...] comunque l'esplosione demografica che genera il mosaico di città destinato a diventare Venezia è provocato da un grande afflusso della terraferma veneta.*

¹⁸² O ensaio intitulado “*Venezia*” foi publicado pela primeira vez no volume fotográfico “*Venezia, immagine di una città*”, de Fernand Braudel e Folco Quilici, Il Mulino; 1984.

espetáculo que se abre imediatamente diante de nós: a água que se agita no Canal Grande”¹⁸³ (BRAUDEL, 2013, p.10, tradução nossa). Entretanto, ele diz que por duas vezes chegou em Veneza de um modo todo especial, pela boca do porto de San Nicolò: “Devo confessar que o espetáculo pareceu-me extraordinário” (BRAUDEL, 2013, p.11, tradução nossa).¹⁸⁴ E questiona se essa seria a melhor maneira de ser apresentado a Veneza:

Mas quem sabe se é bom ser apresentado a Veneza em modo assim real. Na verdade, não seria melhor aguardar, esperar um encontro menos entorpecente, e descobrir Veneza pouco a pouco, cada dia um pequeno passo, com a alegria de qualquer coisa de novo, com uma surpresa? Não é possível descobrir Veneza, não é possível compreender ao primeiro encontro, seja como for ou onde quer que isso aconteça. (BRAUDEL, 2013, p.11-12, tradução nossa)¹⁸⁵

Figura 20 - Vista de Veneza ao chegar pela estação de trem



Fonte: Acervo da autora. Veneza, 25 fev. 2009

¹⁸³ *La porta di Venezia non è, in realtà, né la stazione né il piazzale, ma lo spettacolo che si apre immediatamente davanti a noi: l'acqua rabbrivida del Canal Grande.*

¹⁸⁴ *Devo confessare che lo spettacolo mi parve straordinario.*

¹⁸⁵ *Ma chissà se è bene farsi presentare Venezia in modo così regale. In realtà, non è forse meglio attendere, aspettare un incontro meno stupefacente, e scoprire Venezia a poco a poco, ogni giorno un piccolo passo, con la gioia di qualcosa di nuovo, con una sorpresa? Non è possibile scoprire Venezia, non è possibile comprenderla al primo incontro, comunque o dovunque esso avvenga.*

Braudel (2013) acredita que para conhecer Veneza deve-se aceitar as contradições e imprevisibilidades da cidade, pois só assim que será possível reconhecer o que realmente se ama, o que prefere e então descobrir uma Veneza única para cada um (BRAUDEL, 2013, p. 12). Em sua percepção de historiador, aponta que muitas vezes costumamos ver Veneza através dos olhos de artistas, de ontem e de hoje, que apresentam a sua versão, a sua imagem da cidade, “o olhar deles se sobrepõe ao nosso” (BRAUDEL, 2013, p.32, tradução nossa)¹⁸⁶. Ele cita artistas como Tiziano, Carpaccio, Tiepolo, De Chirico, Marcel Proust, John Ruskin, Henri de Régnier, assim como os filmes que projetam imagens reais, no caso de “*Morte em Veneza*”, de Luchino Visconti.

O escritor brasileiro Diogo Mainardi, que há muitos anos vive em Veneza, escreveu o artigo “*Riaddormentarsi a Venezia*” - Dormir novamente em Veneza (tradução nossa) - no qual declara que a cidade é a “celebração da imobilidade”. “Veneza representa a recusa de aceitar cada forma de inovação. [...] Desde quando me transferi para Veneza, há oito anos, coloquei em discussão cada possível fé no progresso humano, no desenvolvimento individual”¹⁸⁷ e finaliza dizendo que não poderia estar em lugar melhor do que este (MAINARDI, 1995 apud SCARPA, 2016, p.125-126, tradução nossa).

2.3 Relações com o mar

Nascida em Florianópolis em 1926, Dona Zica conta que conheceu muitos lugares em sua vida, mas que a sua cidade natal pode ser comparada apenas com uma, que ela considera “a mais bonita do mundo inteiro”: Honolulu, no Havaí. Para ela, a paisagem de uma cidade bonita está relacionada com a presença do mar.

É lindo! Tem Paris, tem Londres, tem...meu Deus, cidades lindas, mas pra nós falta o mar. Por exemplo, São Paulo eu não consigo ficar muito tempo. Mas não sou só eu, as outras pessoas também. A gente anda, anda e não vê mar. [...] Agora, o nosso mar, esse marzão maravilhoso que a gente tem [...]. Não tem nada que possa atrapalhar a respiração da gente. Em Florianópolis não tem ainda a poluição que tem em São Paulo. Nós somos cercados de mar. É uma ilha, né. [...] O mar é o nosso

¹⁸⁶ *il loro sguardo si sovrappone al nostro*

¹⁸⁷ “*Venezia rappresenta il rifiuto di accettare ogni forma di innovazione. [...] Da quando mi sono trasferito a Venezia, otto anni fa, ho messo in discussione ogni possibile fede nel progresso umano, nello sviluppo individuale.*”

tudo. A gente se levanta aqui, abre a janela e vê aquele mar lindo. [...] Mas o mar assim... o mar pra mim é tudo. Se não tivesse mar, Florianópolis não teria graça.¹⁸⁸

Dona Zica relaciona a admiração pela cidade com o mar, o que nos sugere uma relação em conexão com a sua experiência pessoal. Ao reforçar a ideia de que vive em um território insular, cercado pelo mar, ela ressalta a qualidade do ar e conta sobre o seu ritual diário: “Eu me levanto, lá no meu quarto, eu abro as janelas, e primeiro eu faço a respiração antes de vir pra cozinha tomar meu café. Eu faço assim umas dez vezes essa respiração.”¹⁸⁹ E ela demonstra em uma inspiração e expiração lenta combinado com a contemplação do mar.

Para a jovem Matilde, morar numa cidade com mar também reflete em uma qualidade de vida e diz que o mar proporciona a ela uma tranquilidade. “Mesmo que não goste da água porque está suja, mas é sempre mar. O ar também é diferente. O ar de uma cidade de mar é diferente... pode ser que seja mais saudável. Eu acho que é mais saudável.”, conclui Matilde.¹⁹⁰

Seu Sidney considera o mar também como um remédio natural que o auxiliou para aliviar os sintomas da bronquite em sua infância. Em Laguna, sua cidade natal, ele costumava ir à praia do Mar Grosso desde criança e relata que o médico o orientou que deveria tomar banho de mar “para pegar o iodo do mar pra acalmar a bronquite”. Ele confirma: “E realmente, aliviava bastante”.¹⁹¹ Já para Selma, que mora na Ponta do Leal, área continental de Florianópolis, o mar não é o local ideal para o marido que sofre de bronquite. Ele é pescador, mas quando está “na época de bronquite ele não pesca”, “eu não deixo”, declara Selma.¹⁹²

Para as famílias que residem na Ponta do Leal é marcante a ligação com o mar, notada não apenas pela presença dos barcos de pesca, mas também pelas narrativas. Selma conta que morar à beira do mar proporciona algumas facilidades: “Quando ele [marido] tá com vontade de um peixinho, alguma coisa, vai ali e pesca, aqui ele tem tarrafa, ele pesca de rede, vai ali, o mar é pertinho, pega três quilos. Não tem aquele gosto ruim que a gente sente... é tudo bem fresquinho.”. O ambiente marítimo tornou-se presente de tal forma que a ausência do mar é percebida de forma negativa: “Acostumamos com o barulho do mar, do vento. [...] Meus

¹⁸⁸ GAROFALIS, op. cit.

¹⁸⁹ Ibid.

¹⁹⁰ ZARDINI, op. cit.

¹⁹¹ BARREIROS, op. cit.

¹⁹² CARVALHO, op. cit.

filhos sim, eles sentem falta. Se eles vão pra casa de alguém que fica um, dois dias e não tem mar, eles ficam quase doido, tem dor de cabeça e tudo, voltam pra casa. A minha pequeninha não dorme fora de casa.”¹⁹³

O mar foi um atrativo para a opção de mudança por parte da família de Cléia, de 59 anos, vindos de Caçador, Meio-oeste catarinense, para Florianópolis na década de 1950. Ela conta: “A minha mãe veio morar pra cá porque adorava o mar”, e narra os sentimentos da mãe: “Ah, era lugar que ela gostava muito era esse aqui. [...] Ela dizia que daqui ela não ia sair e ainda dizia: *isso aqui vai ser pros meus netos*”.¹⁹⁴

Evanilda se emociona e, mesmo com dificuldade, tenta explicar a sua ligação com o mar ao relacionar com memórias familiares e com o prazer de morar em Florianópolis, um lugar que permite a contemplação, conforme ela narra:

Ahhh... eu tenho muito prazer em olhar pra água, porque a água pra mim é vida. E eu me encontrei aqui. Daí é que eu fui descobrir o porquê. Que a família da minha avó foi pra Indaial, mas ela morava nos Zimbros¹⁹⁵. Então deve ser alguma memória genética! Porque eu sempre gostei tanto do mar [...]. É uma coisa que eu nem consigo explicar, mas eu gosto muito do mar. Gosto da praia. E a minha avó contava muitas histórias, quando nós éramos crianças, e ela contava muitas histórias da meninice e da adolescência dela, depois quando ela casou, quando ela morava no Zimbros, e meu avô também era dos Zimbros. [...] E aqui (em Florianópolis) eu tenho uma sensação assim de... liberdade. O mar dá essa sensação pra mim. Sempre gostei de andar quando morava em Indaial no rio Itajaí-Açu em canoa. [...] Estar dentro de uma embarcação em cima da água me dá uma sensação muito boa, que não consigo explicar.¹⁹⁶

Seu Peixoto nasceu em Florianópolis e conta que desde “guri pequeno” tem contato com o mar, que tomava muito banho de mar em sua infância e juventude, mas que hoje “é só paisagem” em seu cotidiano, “só pra ver”, ele afirma. Embora ressalte que não moraria em um lugar que não tivesse mar, assim como, segundo ele, qualquer um que nasceu aqui:

[...] eu não conseguiria viver numa cidade sem mar. Então, por exemplo “queres morar em São Paulo?”, não, “queres morar em Curitiba?”, a cidade é maravilhosa, mas também não vou. Se eu sair daqui eu queria morar no Rio de Janeiro, que é uma loucura, mas tem mar. Não sei viver sem ele. [...] Não sei... o cheiro da maresia é um... é uma coisa assim que... eu acho que quem nasce numa cidade de mar, com esse horizonte que tem na tua frente sempre, tu não consegue viver sem ele. Tu pergunta pra qualquer cara que nasceu aqui se ele consegue viver fora de uma cidade que tenha mar. Provavelmente vai dizer não. Todo ilhéu é assim. Pode crer! Só se é

¹⁹³ CARVALHO, op. cit.

¹⁹⁴ SANTANA, Cléia de Lima. Entrevista concedida a Gisele Bochi Palma. Florianópolis (SC), 15 ago. 2009.

¹⁹⁵ A praia dos Zimbros fica localizada no Município de Bombinhas, litoral norte catarinense.

¹⁹⁶ MOSER, op. cit.

um maluco, expatriado, doido. Mas se não, ele quer ter o mar na frente dele. Não precisa tá morando em frente, porque a gente já acostumou com a paisagem, então não tem essa coisa de tá olhando toda hora, mas tem que de vez em quando passar e sentir o cheirinho dele...ah tem! Dar uma andadinho ali na avenida à beira-mar. Isso eu faço, eu caminho na Beira-Mar de vez em quando. Não assim com aquela avidez do cara que comprou uma casa de frente pro mar e tem que ficar olhando lá o dia inteiro. O cara que nasceu aqui conviveu com isso a vida inteira. Porque é bonito! Queira ou não queira, bonito é! As pessoas que chegam de fora, que chegam a primeira vez assim...ohhh! Vão lá na Lagoa, olham lá de cima, “meu Deus, que maravilha!”. Porque a gente tá acostumado com aquilo. Agora a pessoa que chega a primeira vez, vai pro mar a primeira vez...fica alucinada! Ficam tudo doido! Pode ver! Eu vi muita gente botar o pé ali dentro da água e enlouquecer. Eu não saio daqui. A não ser pra outra cidade que tenha mar. Falei!¹⁹⁷

Os entrevistados tentam descrever sentimentos e sensações que fogem das palavras, sinestésias provocadas no corpo e que remetem ao seu lugar de pertencimento naquela cidade. A relação com o mar vai além do visível, preenchendo a narrativa de memórias que emergem a cada fala, unindo os depoentes através da maritimidade presente no cotidiano urbano.

Essa relação com o ambiente marítimo transformou-se no curso da história. Durante muito tempo, para a maioria da população, o mar ocupava o lugar do medo por excelência, conforme aponta Jean Delemeau (1989). No começo da Idade Moderna na Europa, o medo do mar estava relacionado com os males da Peste Negra e as invasões normandas, sarracenas e dos berberes. Os provérbios e os relatos de viagens advertiam contra os perigos da tempestade no mar. A literatura apresentava as águas profundas como um abismo devorador através dos afogamentos ou representado como o domínio das potências infernais e do pecado. Era considerado um lugar habitado por uma enormidade de monstros descritos pelas cosmografias e relatos de viagens da Renascença. Essa repulsa milenar refletia-se no medo de uma civilização essencialmente terrestre. “Até as vitórias da técnica moderna, o mar era associado na sensibilidade coletiva às piores imagens de aflição. Estava ligado à morte, à noite, ao abismo” (DELEMEAU, 1989, p.51).

Alain Corbin (1989) descreve a aversão ao mar construído no imaginário coletivo a partir da interpretação da Bíblia, especialmente nos relatos da Criação e do Dilúvio. Ele escreve que o oceano, “esse reino inacabado, vibrante e vago prolongamento do caos, simboliza a desordem anterior à civilização”, o que inspira uma profunda repulsa e surge como um instrumento da punição e lembrança da catástrofe (o dilúvio) que representa um retorno temporário à desordem (CORBIN, 1989, p.11-12). Neste sentido, os monstros que habitavam os mares nada mais seriam do que o reflexo da própria imagem do ser humano

¹⁹⁷ PEIXOTO, op. cit.

conduzida pelo universo incompreensível e angustiante, como a morte e o infinito, para a compreensão do sentido da existência. Conforme Patrick Legros, ao longo da história “o que muda são os diferentes aspectos semânticos que nós projetamos sobre esses monstros” (LEGROS *et al.*, 2007, p.116). Corbin identifica essas descrições presentes nas artes, literatura, poesia, pintura, Igreja e mitologia, até o século XVII, que trazem imagens repulsivas do mar e de suas costas enraizadas num sistema de representação anterior à emergência do desejo da beira-mar (CORBIN, 1989, p.28).

A admiração e o prazer pela beira-mar começam a aparecer nos escritos dos poetas barrocos franceses, no início do século XVII, apresentando um novo olhar sobre o mundo exterior: passeios pela praia, contemplação do mar, desfrute da paisagem, um lugar de meditação, retiro e conversação. As pinturas passam a retratar cenas de paisagem das dunas, areia, praia e costa. Por fim, as imagens repulsivas são diluídas pela teologia natural dando lugar ao espetáculo da natureza pós-dilúvio. Nesse momento, Veneza passa a ser descrita como uma imagem pacífica, naturalmente protegida por uma faixa litorânea e uma lagunar. (CORBIN, 1989, p.31-45)

O veneziano Andrea Baldan, 37 anos, conta que viajou bastante e morou em outros lugares, mas que sentiu muita falta do contato social que ocorre em Veneza, especialmente pela ausência de automóveis. Por ser um conjunto de várias pequenas ilhas, os deslocamentos ocorrem exclusivamente a pé ou em embarcação marítima (gôndolas, *vaporettos* e pequenos barcos). Ele diz que não se tem privacidade, mas...

Veneza é insubstituível. Porque este é um mundinho. Ou seja, esta é uma pequena cidadezinha frequentada, me parece, por 26 milhões de pessoas ao ano que chegam de todo o mundo e com usos, línguas e costumes diversos, e nós interagimos e isso é bellissimo. Também a mesma solidariedade que existe entre os venezianos, verdade que somos poucos e todos se conhecem, frequentemente se criam situações de festa casual porque se encontra um amigo na rua ou alguns amigos, então estas coisas quando se tem um carro é difícil acontecer. Estas coisas acontecem quando se caminha e fala-se com as pessoas, também talvez caminhando atrás de alguém e pedindo desculpa: “desculpe, te machuquei? não. tem certeza?” e talvez se vai beber alguma coisa. É bellissimo. Troca cultural contínua aqui.¹⁹⁸ (tradução nossa)¹⁹⁹

¹⁹⁸ *Venezia è insostituibile. Perché questo è un piccolo mondo. Cioè, questa è una piccola cittadina frequentata da me sembra 26 milione di persone al ano che arrivano dal tutto il mondo e con use, lingue e costume diversi, e noi ci interagiamo ed è bellissima questa cosa. Anche la stessa solidarietà che c'è tra i veneziani, infatti che siamo pochi e tutto si conoscono, spesso si creano anche situazioni di festa casuale perché trovi le amico per strada o un po di amici, quindi queste cose quando hai un automobile è difficile trovarle. Queste cose le trove quando camini e parli con la gente, anche magari andando a dorso qualcuno e chiedendo scusa: “scusi, le o fatto male? no. sicuro?” e magari se va a bere qualcosa. È bellissimo. Scambio culturale continuo qui.*

¹⁹⁹ BALDAN, Andrea. Entrevista concedida a Gisele Palma Moser. Veneza (Itália), 05 jul. 2017.

A privacidade apontada por Baldan também é abordada por Tiziano Scarpa (2016): “É uma cidade onde não existe a *privacy*. Encontra-se continuamente, cumprimenta-se sete vezes ao dia, continua-se a conversar afastando-se, a vinte metros um do outro, aumentando a voz em meio aos transeuntes” (SCARPA, 2016, p.43, tradução nossa).²⁰⁰

Para a brasileira Andrea morar em Veneza provoca um outro sentimento. Ela diz que gosta de morar ali, embora às vezes se sinta estafada pelo mar. Ela faz uma analogia da dinâmica da cidade com o movimento das marés; por ser uma cidade de mar, sempre impermanente, na qual as pessoas vem e vão, como as ondas do mar. E que esse movimento por vezes a deixa exaurida. Patrícia percebe esse mesmo sentido e conclui: “as ilhas te absorvem e é difícil de sair”.

O historiador Federico Moro (2014) fala da relação dos venezianos com a laguna como uma experiência que deve ser vivida: “Na laguna se respira, em um certo modo se come. Penetra-te no nariz, na boca, o seu gosto invade a boca, a sua respiração te preenche os pulmões e sobe até o cérebro” (MORO, 2014, p.189, tradução nossa).²⁰¹

Matilde diz que sempre gostou do mar, “sempre!”, frisa. “Acho que me transmite tranquilidade. [...] A minha família gosta muito das praias, do mar, então passamos as férias em qualquer lugar onde tem praias.”. As férias em família na praia remetem a uma memória afetiva, mesmo sem muita precisão de onde se passou, pois o que a marcou foi a experiência e não a praia em si: “Tem uma praia na Toscana, que não me lembro o nome, me faz lembrar das férias que passava com os meus pais, com a minha família, e é uma boa lembrança. [...] Não era a mais bonita, mas sempre vou lembrar desta praia.”²⁰²

Fernand Braudel (2013) refuta a ideia de um testemunho como um modo de ver válido para todos: “Seria simples demais encerrar a discussão com somente o seu testemunho. Por mais que possa ser sábia, confirmada dia a dia, como poderia-se acreditar que essa constitui

²⁰⁰ È una città dove no esiste la privacy. Ci si incontra in continuazione, ci si saluta sette volte al giorno, si continua a parlare allontanandosi, a venti metri uno dall'altro, alzando la voce un mezzo ai passanti.

²⁰¹ La laguna si respira, in un certo senso si mangia. Ti penetra nel naso, nella bocca, il suo gusto t'invade la bocca, il suo soffio ti riempie i polmoni e sale fino al cervello.

²⁰² ZARDINI, op. cit.

um modo de ver, de compreender, válido para todos? Não o acredito possível.” (BRAUDEL, 2013, p.42, tradução nossa).²⁰³

2.4 Floripa, ilha da magia

Muitos entrevistados utilizam o termo “Floripa” ao referir-se à Florianópolis. O que poderia justificar-se por ser um apelido carinhoso, ao ser utilizado na contração do nome da capital catarinense, percebemos na verdade que o uso tornou-se corrente e automatizado, sem qualquer constrangimento ou relação mais pontual, sem um vínculo pré-estabelecido. Na pesquisa realizada identificamos que “Floripa” começa a aparecer escrito nas páginas dos jornais nacionais na metade da década de 1980. Em 1986, uma matéria veiculada no jornal *O Globo* cita a cidade como “Floripa” e ratifica que é “para os mais chegados”, indicando ser um “apelido moderno”.²⁰⁴ Nesse mesmo ano, um artigo, também de *O Globo*, usa novamente o termo “Floripa”, como estando o autor envolvido emocionalmente com a cidade e acreditando ser uma “alcunha carinhosa”, ele aponta os pensamentos comuns aos turistas.

Ah, se eu pudesse viver aqui. Quando me aposentar venho para cá. Esses são pensamentos comuns ao turista, diante da beleza múltipla e repousante da Ilha de Santa Catarina, onde fica Florianópolis. [...] definitivamente apaixonado pela cidade, a ponto de tratá-la pela alcunha carinhosa de Floripa, comece a cumprir o roteiro das praias”.²⁰⁵

Outro termo que passa a acompanhar “Floripa” nas publicações, e hoje amplamente disseminado, é a palavra “magia”, associando à um universo mítico e lúdico, como apresentado na matéria intitulada “A beleza de Floripa em flor”, do jornal *O Globo* de 1988.

[...] Melhor mesmo é relaxar e render-se aos muitos encantos de uma ilha que é pura magia, mistura de fantasia e realidade num só lugar. [...] E quem é chegado a um esoterismo pode mergulhar num mundo fantástico de crenças, mitos e magias, como escreveu um artista local, Franklin Cascaes: “...para mim nenhuma região do globo foi tão bem aquinhoadada com sabedoria da cultura bruxólica como tu foste. Cada pedra, cada árvore e cada praia que forma teu corpo geográfico vive num mundo estranho de sabedoria popular e espiritual muito elevado”.²⁰⁶

²⁰³ *Sarebbe troppo semplice chiudere la discussione con la vostra sola testimonianza. Per quanto possa essere matura, verificata giorno per giorno, come si potrebbe pretendere che essa costituisca un modo di vedere, di comprendere, valido per tutti? Non lo credo possibile.*

²⁰⁴ Florianópolis, sucessão de praias. **O Globo**, Caderno de Turismo, 17 abr. 1986, p.4.

²⁰⁵ GAY, Marco Antonio. A Floripa, com saudades. **O Globo**, Caderno de Turismo, 21 ago. 1986, p.3.

²⁰⁶ BRAGA, Regina Stela. A beleza de Floripa em flor. **O Globo**, Caderno de Turismo, 27 out. 1988, p.10

Figura 21 – Matéria intitulada “A beleza de Floripa em flor”

A beleza de Floripa em flor

REGINA STELA BRAGA

Deante de olho no bolso, galho de arapuca na areia, figas de Ouzé e... seja o que Deus quiser. Melhor mesmo é relaxar e render-se aos muitos encantos de uma ilha que é pura ansia, mistura de fantasia e realidade num só lugar, a capital de Santa Catarina, Floripa. Estamos falando de Florianópolis, cidade rica e progressista, mas repleta também de riquezas naturais, crenças populares e de uma arquitetura que fala sozinho. Qualquer que seja o gosto do turista, Floripa — como é carinhosamente chamada por seus filhos — não vai desapontar.

Para quem quer curtir sol e mar, são “opacas” as praias à disposição do visitante, cada uma com personalidade própria. Mar agitado, mar calmo, verde, azul, amarelo, esmeralda. Com água fria ou morna. Praias para surfistas, para pescadores ou para o banhistas fritos somente por muito sol e água fresca. Há praia até para músicos. E lagos de águas piscosas.

Para quem vai atrás de história, vale uma volta no passado nas casinhas aorianas, no folclore e nas antigas esquadras de farinha e alambique do interior da ilha. Os botecos vão encontrar uma cidade de vida natiana alegre e movimentada, e os amantes da mesa vão se deliciar com os frutos do mar propiciados pela preciosa das águas de Floripa.

E quem é chegado a um moterismo pode mergulhar num mundo fantástico de crevascas, milas e megalas. Como escrevia um artista local, Franklin Joaquim Cascaes: “para mim nenhuma região do globo foi tão bem acolhida com subsídios da cultura brasileira como tu, Santa. Cada pedra, cada árvore e cada praia que forma teu corpo geográfico vive um mundo estranho de subcultura popular e espiritual muito elevado.”

Inicialmente chamada Ilha de Jururu Mirim, mais tarde Deserto e Ilha de Santa Catarina, onde está a capital do Estado, Florianópolis, foi fundada em 1730 pelos vicentinos liderados por Francisco Dias Velho. Floripa foi colonizada por famílias aorianas, que deixaram seu traço na arquitetura, na culinária, no sotaque inconfundível, no artesanato típico das rendadeiras e na hospitalidade da casa portuguesa, com certeza.

Serviço

Vôos diários partem rumo aos encantos

● **COMO CHEGAR:**
 ● Florianópolis está a 1.141 quilômetros, pela BR-101.
 ● Há voos diários Rio-Florianópolis, em diversos horários, pela Vasp, Varig e Transbrasil, pelo preço de CZ\$ 85,74.
 ● **ONDE FICAR:**
 ● Ipiranga Palace Hotel (****) — Avenida Hercílio Luz 66, Centro. Tel.: 22-5289. Diárias de CZ\$ 11.200 a CZ\$ 17.500.
 ● Jurerê Praia Hotel (*****) — Alameda Ipiranga — Praia de Jurerê, telefones 242108 e 24-2663. Cabanas para duas a nove pessoas, com sala, depósito, banheiro, cozinha equipada, geladeira, churrasqueira e área de serviço. Diárias de CZ\$ 20.840 a CZ\$ 59mil.
 ● **ONDE COMER:**
 ● Pipão — Avenida Beira-Mar Norte (fachada típica).
 ● Araste — Praia do Pântano do Sul. Frutos do mar e buacahu da região.

Nada como um saboroso regime de água e sol

Não há roteiro rígido para visitar a cidade. Do alto do Morro da Cruz, no centro, há o ponto de vista mais bonito para se ver a ilha. E se quiser conhecer o mercado público, o Palácio Cruz e Souza, a Catedral Metropolitana, a Praça Quinze de Novembro, o Porto Santana, passear pelas ruas estreitas e sentir o clima da parte antiga da cidade.

Mas, como o verão já deu o ar de sua graça, podemos seguir pelas praias e lagos. Como a Praia do Campinho, de mar grosso, com pequenas dunas e vegetação rústica. Bem em frente, a Ilha do Campinho, com vegetação nativa e belas recanções. A caminho da praia do Armação, balneário movimentado com muitos bares e restaurantes, podemos dar uma passeidada pela Praia do Morro das Pedras e visitar a Casa do Retiro dos Jesuítas, no topo de um promontório.

Para o sul da ilha, a 31 quilômetros do centro, chega-se ao Pântano do Sul, praia tranquila com uma rica colônia de pescadores, nichos agrícolas e engenhos originais da época da colonização. Ali pertence o Belizário da Ilha, o mais antigo distrito da capital. No lado norte está o Santuário de São Antônio de Lisboa, Casquin e Simão, pequenas praias de mar calmo, vegetação natural e ruínas estreitas aliadas com o encanto do tempo dos aorianos. A zona do centro, o Balneário Daniela, uma praia com mar calmo e águas lípidas.

Mais 35 quilômetros e chegamos à Praia de Jurerê, com suas águas lípidas próprias para a prática de esportes náuticos, local de belas residências de veraneio e com bons hotéis para quem deseja ficar num local mais tranquilo. Na extremidade sul, encontramos as ruínas do Porto de São José da Ponta Grossa, erguido em 1746. Do outro lado da ilha, numa pequena ilha chamada Anhelumirim, há recantos de outro forte. Um exemplo típico da arquitetura aoriana é a Igreja de São Francisco de Paula, situada entre as praias de Jurerê e Canasvieiras, construída no ano de 1800.

Mas quem quiser ficar mesmo bem à vontade, vá à Praia de Calheta, povoado dos nativistas, onde ficar visitado é que não é natural. Estas são apenas as principais, com o tempo o turista vai achar a sua praia preferida, entre as 42 da ilha.

Sem falar nos lagos. Dadas, a mais importante, de visita obrigatória, é a Lagoa da Conceição. Para passear nas dunas, comer pizza e caminhar nos bares típicos e comprar trabalhos das rendadeiras que vivem ali mesmo. E na Lagoa do Peri, conhecer a Reserva Ecológica.

Há muito mais para ver, ouvir, sentir, respirar que se descobrem a cada dia: museus, planetário, kartódromo, clubes náuticos, fortes antigos, bares...

Fonte: Jornal O Globo, Caderno de Turismo, 27 out. 1988, p.10.

O termo “ilha da magia” está associado à apropriação do conteúdo místico das obras de Franklin Cascaes²⁰⁷, conforme apontado por Lohn (2002). Os causos e cantorias rememorados continuamente através da tradição oral e que foram vivenciados por Cascaes desde a sua infância e, mais tarde, nas andanças pela ilha, são relatos de um cotidiano que agora são utilizados de maneira estereotipada. Os cadernos de anotações de Cascaes, escrito conforme o falar característico da população do interior da ilha, retratavam o receio com os novos hábitos da cidade, como no diálogo entre duas senhoras sobre um jovem rapaz recém-chegado de uma temporada na cidade:

— Si tu vês Biloca, inté não veste mais ceroula, rapariga! A mãe dele me amostrou a roupa que cobre as vergonha dele. Achê inté aparecida cá quelas que nós tapa as nossas vergonha! rapariga. Cruz, Credo, temo no fim do mundo. Si dalgum tempo um moço casado haveria de anda ansim. [...] Inté aparece coisa do capeta que tá sorto neste mundo [...]. “A minha mã sempre dizia: eu tenho muita a dó dos meus fios porque eles vão passá muito trabalho cos tempo que tão pra mode vi. (CASCAES apud LOHN, 2002, p.177)

²⁰⁷ Franklin Joaquim Cascaes nasceu no bairro Itaguaçu, área continental de Florianópolis, em 16 de outubro de 1908, e faleceu em março de 1983. Utilizou-se da escrita, desenho, escultura e artesanato para preservar e divulgar a cultura popular da Ilha de Santa Catarina. Grande parte de seu acervo está disponível no Museu Universitário Professor Oswaldo Rodrigues Cabral, localizado na Universidade Federal de Santa Catarina.

O estudo de Franklin Cascaes sobre as práticas populares buscava inspiração para representá-las artisticamente (SAYÃO, 2004, p.91). Conforme observa Sayão (2004), a construção de uma identidade açoriana passa por uma institucionalização da cultura e, nesse sentido, “o folclore funcionou como uma estratégia de legitimação de uma cultura original luso-portuguesa no sul do Brasil, tendo sido apresentada como a cultura colonizadora mais antiga dentre as demais” (SAYÃO, 2004, p.46).

Apesar de ser comumente associado a sua produção bruxóica, mágica e lúdica, grande parte do trabalho de Cascaes não está ligado a estes temas, conforme ressalta Aline Kruger (2010), e sim retrata o processo de modernização ocorrido na ilha de Santa Catarina.

Sua obra exige demorada reflexão crítica por retratar o processo de modernização que ocorreu nas comunidades, por retratar o papel da mulher e o antagonismo existente nela (mãe, santa, bruxa), as atividades de produção, a presença do negro na ilha de Santa Catarina, os descendentes de açorianos, mitologia, política, aspectos de sua vida e seu íntimo, enfim, sua arte traduz a diversidade da herança oral e cultural de uma cidade. (KRUGER, 2010, p.25)

Lohn (2002) apresenta a obra de Cascaes como um referencial para a compreensão do processo de constituição de um novo imaginário urbano de Florianópolis naquele período, com imagens que são ao mesmo tempo metáforas e alegorias:

Metafóricas, no sentido em que brincavam com os âmbitos semânticos possíveis para as imagens mais recorrentes na época. As bruxas freqüentemente eram associadas às grandes obras civis em execução na cidade, expressando o desprezo do artista pelas transformações urbanas. Alegóricas, ao exprimirem de um modo ampliado e complexificado as metáforas, expondo de uma forma por vezes bem humorada, em outras tantas trágica, os processos mais recorrentes no período. Representações de uma época, de uma cidade e de um novo ritmo de vida, as imagens de Franklin Cascaes proporcionam uma aproximação mais qualificada com as práticas culturais da cidade de Florianópolis no período. O mais importante de tudo, é que dão uma pequena mostra de que um novo horizonte de expectativas fazia parte da vida de grande parte dos moradores da cidade. (LOHN, 2002, p.172)

Os elementos utilizados por Cascaes são ressignificados e utilizados como símbolos de Florianópolis, explorando a sua imagem a partir do oposto que sua obra pretendia afirmar. Conforme aponta Lohn, Cascaes afirmava que a Ilha estava “embruxada”, devido às mudanças ocorridas com o processo de modernização da cidade (LOHN, 2002, p.199). O termo “ilha da magia” passou a propagar uma imagem da cidade associada a uma ilha paradisíaca e a imprensa atuou ativamente neste processo de divulgação dos símbolos da cidade e valorização das tradições locais, com a adoção de novos “sonhos de consumo”. A

arquiteta e urbanista Mariana Siqueira (2008) assinala que as propagandas sobre Florianópolis buscavam atender as expectativas dos turistas, unindo o tradicional e o moderno, vendendo a “verdadeira Ilha da Magia”.

Embora suas características naturais já atraíssem turistas e mesmo novos moradores, Florianópolis tenta se adequar aos novos parâmetros mundiais com obras de infraestrutura urbana e a promoção do estilo de vida “manezinho”, que une algo da simplicidade tradicional ao conforto de instalações e equipamentos modernos. (SIQUEIRA, 2008, p.106).

Na edição de 1989, *O Globo* narra a presença dos conjuntos arquitetônicos e as ruas estreitas e aponta o uso do termo “Mané da Ilha” como um costume entre os “nativos”, apresentando de modo caricato: “o termo é aplicado a quem gosta de tainha frita acompanhada de pirão de peixe, regado à cachaça preparada nos alambiques da região, desfrutada na beira da praia” e indica o nome do “velho Arantes, pescador de 70 anos, considerado o ‘Manezinho número um’ de Florianópolis”.²⁰⁸

Na década seguinte, em setembro de 1994, *O Globo* passa a enfatizar outro lado da cidade “com ares de província mas todos os confortos da cidade grande”, afirmando que na primavera seria possível fazer passeios “quase impossíveis de serem percorridos” no verão com tantos turistas. “É um bom tempo para descobrir este outro lado da capital de Santa Catarina, que como diz o poeta ilhéu Cláudio Alvim Barbosa,²⁰⁹ o ‘Zininho’, autor do hino da cidade, é ‘um pedacinho de terra/ perdido no mar/ num pedacinho de terra/ belezas sem par’.”,²¹⁰ apresentando aos leitores uma nova versão (en)cantada de “Floripa”. Em 1997, a cidade passava a ser conhecida como “A Florianópolis do campeão de Roland Garros”, como indica o título da matéria de *O Globo*, após a vitória do campeonato na França pelo tenista florianopolitano Gustavo Kuerten, o Guga.²¹¹ E para encerrar a década, o termo “magia” ganha um acréscimo pelo jornal: “Florianópolis, uma ilha de magia e de tentações”, destacando as praias e a culinária à base de frutos do mar.²¹²

²⁰⁸ BRAGA, Cristina. Beleza e história convivem em Florianópolis. **O Globo**, 9 mar. 1989, p.13.

²⁰⁹ Cláudio Alvim Barbosa, conhecido como Zininho, ficou famoso por sua composição que se tornou o hino oficial de Florianópolis, “Rancho do Amor à Ilha”. Nasceu em 8 de maio de 1929, no município de Biguaçu, compôs mais de cem músicas, entre marchinhas, sambas e marchas-rancho. Faleceu em 5 de setembro de 1998. (MEDEIROS *et al*, 2000)

²¹⁰ BOND, Fernando. Segredos da primavera em Florianópolis. **O Globo**, 29 set. 1994, p. 10.

²¹¹ ALVES, Milton. A Florianópolis do campeão de Roland Garros. **O Globo**, 12 jun. 1997, p.3.

²¹² VALENTE, Maria Cristina. Florianópolis, uma ilha de magia e de tentações. **O Globo**, 24 set. 1998, p.7.

2.5 Veneza, cidade do amor

Se durante nove séculos Veneza foi chamada de “Sereníssima República de Veneza”²¹³, atualmente é conhecida como a cidade do amor e, não por acaso, frequentemente presencia-se noivos, estrangeiros, em trajes de gala, transitando pelas ruas e canais venezianos posando para as lentes de uma câmera fotográfica. Não se sabe se de fato ali estão se casando ou apenas registrando um sonho. Para realizar o matrimônio civil em Veneza existe um preço alto a ser pago: a tarifa varia de 600 euros (para não residentes e cidadãos comunitários) a 1.600 euros (para cidadãos fora da comunidade europeia), durante o horário de serviço (das 8h45 às 13h). A celebração é realizada em um edifício histórico (Palazzo Cavalli), localizado de frente para o Canal Grande e perto da Ponte de Rialto, e os noivos chegam em uma gôndola veneziana.²¹⁴ Conforme aponta o historiador Federico Moro (2014), existem agências especializadas que vendem pacotes completos para a celebração do casamento em Veneza, recebendo pessoas de todo o mundo, especialmente japoneses (MORO, 2014, p.167).

O imaginário romântico sobre a laguna também é forjado no filme *Venezia, la luna e tu*, de 1958, dirigido por Dino Risi, conforme citado por Moro (2014), com uma história de amor que se passa na cidade e tem como protagonistas gondoleiros e uma mulher. Mas para Moro, embora os gondoleiros sejam relacionados como símbolos da cidade, o ponto fundamental é de fato a água e essa relação pode ser aproximada com o ato de remar (*vogare*), e cita o texto do site oficial da *Vogalonga* de 2014 - regata que ocorre anualmente desde 1974: “A *Vogalonga* é um ato de amor por Veneza e a água que a circunda, pela sua laguna e as suas ilhas, pelo remo e seus barcos e mantém no tempo o fim pelo qual nasceu: difundir o conhecimento e a consciência a respeito da natureza e da cultura de nossa cidade (MORO, 2014, p.124, tradução nossa)²¹⁵.

Foi num período de férias que a brasileira Maria Cristina, hoje com 57 anos, esteve em Veneza pela primeira vez, que ela descreve como “a cidade do amor”. “E assim foi, encontrei

²¹³ A *Sereníssima República de Veneza* foi um Estado, com capital na cidade de Veneza, que existiu do século IX ao século XVIII, em 1797, ano da invasão comandada por Napoleão Bonaparte, que cedeu esse território ao Império Austríaco, de acordo com o Tratado de Campoformio.

²¹⁴ Città di Venezia. **Sposarsi a Venezia**. Disponível em: <https://www.comune.venezia.it/it/content/sposarsi-venezia>. Acesso em: 20 maio 2019.

²¹⁵ *La Vogalonga è un atto d'amore per Venezia e l'acqua che la circonda, per la sua laguna e le sue isole, per la voga e le sue barche e mantiene nel tempo il fine per cui è nata: diffondere la conoscenza e il consapevole rispetto della natura e della cultura della nostra città.*

o amor no terceiro dia”, descreve Cristina e inicia lembrando de sua trajetória. Enquanto ela conhecia melhor aquele que seria seu futuro marido, Cristina trabalhou para se sustentar e permanecer morando na Itália. Primeiro, conseguiu um emprego na pequena cidade de Bosco di Rubano, perto de Pádua, cuidando de duas crianças em uma casa de família. Depois, trabalhou com a família Benetton - proprietária de uma grande marca homônima de confecção italiana - onde fazia companhia para a *Nonna Pin*, avó da família, e morou juntamente na casa deles, que ela descreve como um castelo, na cidade de Lancenigo. Resumindo: foi para Veneza em maio e voltou para o Brasil em outubro com “aliança no dedo”.²¹⁶

Mas antes de conhecer Veneza *in loco*, Maria Cristina conta que a via como a cidade do amor, das gôndolas, da Ponte do Suspiro, a cidade mais bonita do mundo, mais romântica. “Não tinha nem noção do que era”, diz ela, que comparava com a terra prometida bíblica, “leite e mel, com muita prosperidade”. Hoje, morando em Mestre, ela afirma que vai a Veneza somente quando precisa comprar alguma coisa específica, “que só tem lá”, ou quando recebe visitas “fazendo a cicerone”.²¹⁷ O brasileiro Márcio, residente em Silea, próximo a Veneza, também é o cicerone quando recebe parentes ou amigos, ou até mesmo parentes de amigos. Ele diz que os leva para conhecer Veneza e que também aproveita pelo prazer de passear ali.

As narrativas referem-se como a um sonho, o que nos remete ao início do capítulo ao pensar sobre os imaginários formados a partir de imagens e leituras isoladas. Percepções que mudam conforme o convívio cotidiano se apresenta com as dificuldades e as realidades de cada lugar. Mas mesmo assim, Veneza segue sendo a escolhida pelos recém-casados para passar a lua de mel, conforme aponta a publicação da revista *Viagem e Turismo*, na qual aparece em terceiro lugar entre as cidades mais românticas para tal ocasião, perdendo para Roma e Paris²¹⁸.

²¹⁶ ABRAHÃO, Maria Cristina Delmonico. Entrevista concedida a Gisele Moser. Mestre (Itália), 07 jul. 2017.

²¹⁷ Ibid.

²¹⁸ RIBEIRO, Talita. As 10 cidades mais românticas para uma lua de mel na Europa. **Viagem e Turismo**, 06 dez 2016. Disponível em: <https://viagemeturismo.abril.com.br/materias/as-10-cidades-mais-romanticas-para-uma-lua-de-mel-na-europa/>. Acesso em: 5 jun. 2019.

CAPÍTULO 3: TRANSFORMAÇÕES URBANAS

Neste capítulo apresentamos as principais transformações urbanas que interferiram nos deslocamentos cotidianos e alteraram a relação das pessoas com o mar. Em Florianópolis, desde o fechamento do Porto na década de 1960 e o desaparecimento do transporte aquático, as construções de avenidas e rodovias, juntamente com aterros de regiões costeiras, alteraram significativamente a maneira de se locomover na ilha e no acesso para o continente, assim como os aterros afastaram as pessoas do convívio com o mar na área central. Veneza, por sua vez, na atualidade apresenta-se como uma localidade extremamente pedonal, mas com um tráfego intenso de veículos aquáticos que causam um grande impacto ambiental nas áreas sensíveis dos canais lagunares.

3.1 Intervenções no espaço urbano

De acordo com o período histórico, diferentes discursos são utilizados para justificar as intervenções realizadas no espaço urbano. Higienização, modernização, progresso, revitalização e, mais recentemente, requalificação são alguns dos termos encontrados na imprensa e nos relatórios do poder público a cada nova alteração ocorrida nas cidades.

O historiador Oswaldo Cabral (1971) dizia que a Florianópolis do século XIX poderia ser identificada como uma cidade de “aparências”, referindo-se aos serviços de calçamento e ladrilhamento das ruas para receber o casal imperial Dom Pedro II e Dona Teresa Cristina, em 1845 (CABRAL, 1971, p.144).²¹⁹ O historiador Antônio Emilio Morga (2011) afirma que durante o século XIX as mudanças ocorriam na maioria das principais cidades brasileiras tendo como perspectiva a normatização de acordo com os padrões da burguesia ascendente, sendo incorporado pela imprensa nos discursos da modernidade e para os órgãos fiscais a cidade era vista como coisa enferma e que precisava ser tratada (MORGA, 2011, p.227).²²⁰

²¹⁹ “Todo um programa de urbanismo a demonstrar que, apesar da exiguidade das verbas, nem por isso deixava a Câmara de cogitar do seu aproveitamento em benefício da melhoria da cidade. [...] Ficou o hábito de mostrar tudo muito bonitinho, tudo lizinho, enxutinho, limpinho, escondendo os molambos que seriam definitivamente removidos, se não tivéssemos a preocupação de esnobar.” (CABRAL, 1971, p.144-145).

²²⁰ O relatório sanitário emitido pelo médico militar doutor João Ribeiro de Almeida afirmava que a paisagem não era pior porque “tem o Desterro excelentes fiscais; no centro da cidade os cães e o vento Sul; nos arrabaldes os urubus” (MORGA, 2011, p.227).

praça central – atual Praça XV de Novembro – nos bairros da Toca, Pedreira, Tronqueira e Figueira, em geral habitados por pescadores, marinheiros, lavadeiras, soldados, prostitutas e escravos libertos (CABRAL, 1971, p.195-196). Na área central, em torno da praça, estavam os prédios públicos, as moradias da população mais abastada e as casas de comércio (ROSSATO, 2005, p.156). A oeste da praça, após as quatro primeiras quadras, iniciou-se a ocupação pela população de mais alta renda. Lá estavam os sobrados, que abrigavam as atividades comerciais e residenciais no mesmo edifício. Em 1876, totalizavam 1.775 construções: 1.662 edifícios térreos e 153 sobrados²²¹ (VEIGA, 1993, p.80).

Uma das transformações percebidas refere-se à construção de aterros²²² para a abertura de novas avenidas, que levaram ao afastamento do mar das áreas centrais, sendo que inicialmente os projetos dos aterros preocupavam-se com o controle do lixo e entulho jogados nas praias e mangues, hábito que aumentava à medida que a cidade crescia (CECCA, 1996, p. 56). Um dos primeiros projetos apresentava a proposta de aterrar os terrenos alagadiços da Praia do Menino Deus - que se localizava no pé do morro do Hospital de Caridade -, conforme veiculado em 1884 no *Jornal do Comércio*: “Trata-se nada mais, nada menos, que dar mais vastas proporções a nossa capital. [...] Trata-se de uma obra de magnos resultados, e que, se não é de muitas dificuldades em sua execução, necessita contudo do emprego de valiosos capitais para ser levada a cabo.”²²³ O autor do texto, João do Prado Lemos, era o próprio requerente e propunha arcar com as despesas em troca dos terrenos “concedidos por aforamento perpétuo” para si. O então presidente da província de Santa Catarina, Francisco José da Rocha, argumentou sobre o projeto considerando ser o “mais gigantesco e complicado”, requerendo “algumas modificações, e principalmente encurtando-se o prazo para a realização das obras”²²⁴. O intuito era o de aproveitar a área conquistada ao mar para logradouro público e edificações, e ao mesmo tempo remover os “esterquilínios” que se

²²¹ Os principais tipos de habitação eram o sobrado e a casa térrea. Suas diferenças fundamentais consistiam no tipo de piso: assoalhado no sobrado e de “chão batido” na casa térrea. Definiam-se com isso as relações entre os tipos de habitação e os estratos sociais: habitar um sobrado significava riqueza e habitar casa de “chão batido” caracterizava a pobreza. (REIS FILHO apud SUGAI, 1994, p.21)

²²² Os aterros, desde o final do século XIX, eram realizados principalmente através do método de aterro hidráulico, que utiliza a água como um aspirador para levar a areia do fundo do mar para a superfície, diferente do aterro mecânico, como o realizado na Avenida Beira Mar Norte na década de 1960, em que ocorre o transporte rodoviário de material (PROCHNOW, 2009, p.9)

²²³ **Jornal do Comércio**. Desterro, 18 jan. 1884. Disponível na Biblioteca Pública do Estado de Santa Catarina.

²²⁴ Relatório apresentado à Assembleia Legislativa da Província de Santa Catarina pelo presidente Dr. Francisco da Rocha. Desterro: 21 jul. 1886, p.38. Disponível acervo do Arquivo Público do Estado de Santa Catarina.

formavam, além de impedir a continuidade do depósito de lixo.²²⁵ O relatório desenvolvido pelo *Centro de Estudos Cultura e Cidadania - CECCA* (1996) aponta que havia sido depositado muito lixo naquela região, ao longo do século XIX, fazendo a praia recuar, até que em 1884 o aterro foi realizado pelo Governo Provincial e os terrenos foram vendidos para particulares. Por fim, o presidente da província ressaltou que a obra era “incontestavelmente um dos melhores serviços que poderia ser feito, pois que transformou em uma vasta e bela praça um imundo logradouro público, foco de infecções de toda a espécie”.²²⁶

Figura 23 – Aterro da Praia da Boa Vista, por volta de 1900, ao fundo o Hospital de Caridade



Fonte: Banco de Imagens do Arquivo do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina.

²²⁵ Ibidem.

²²⁶ Em 1884, tem início o aterro na Praia da Boa Vista, que se estendia do Forte Santa Bárbara até o início da ladeira do Menino Deus, na subida do Hospital de Caridade (CECCA, 1996, p.56). Em junho e agosto de 1884 abriu-se o crédito para o melhoramento sanitário com a estacada e remoção do lixo na Praia do Menino Deus. As obras iniciavam e reiniciavam a cada pouco, de modo irregular entre uma maré e outra que levava quase tudo o que se havia feito. Por falta de verbas, as obras ficaram paralisadas até que em 1º de dezembro de 1886 foi autorizado um orçamento de 1:837\$000 (um conto e oitocentos e trinta e sete mil réis) para a abertura de concorrência pública, para a qual ninguém se apresentou. O engenheiro civil Abel Picard ficou então encarregado de apresentar um plano para dar continuidade ao projeto, adaptado de acordo com a verba disponível. Conforme o relatório do presidente da província, seria levantada uma muralha de pedra seca (quebrada a partir dos rochedos graníticos da praia de São Marinho e da ponta de Santa Bárbara) partindo da Rua São Martinho, antes da entrada da ladeira do Menino Deus até o ponto onde desaguava o córrego da Fonte Grande, no Rio da Bulha, e dali prolongar outra muralha, formando dois ângulos retos, até a frente da Capitania, para que as águas do córrego fossem despejadas o mais longe possível. Aberta nova concorrência, foi escolhido José Alexandre da Natividade para dar continuidade às obras, que foram concluídas em abril de 1888. **Relatórios** apresentado à Assembleia Legislativa da Província de Santa Catarina pelo presidente Dr. Francisco José da Rocha. Desterro: 21 jul. 1886, p.38.; 11 out. 1887; 20 maio 1888, p.22. Disponível no acervo do Arquivo Público do Estado de Santa Catarina.

Conforme Sérgio Luiz Ferreira (1998), os discursos sobre as questões de saneamento, erradicação de focos de doenças e miasmas vinham desde o final do Império, mas foi na transição para a República que se intensificaram as discussões, traduzindo em intervenções quanto à ordenação do espaço urbano, embelezamento e modernização das vias de circulação; o que acentuou o rompimento com o passado, com práticas e relações que determinados grupos queriam esquecer (FERREIRA, 1998, p.46). Conforme Célia Maria Azevedo (1987), na virada do século XIX o Brasil é marcado pelo processo de urbanização, e aos poucos o aglomerado de cortiços²²⁷ vai sendo varrido do centro das cidades, ocorrendo o processo de “higienização” com o alargamento das ruas e a construção de praças que levaram a população pobre para a periferia e para os morros (AZEVEDO, 1987). Um exemplo de controle dos moradores pode ser constatado com a construção do Asilo de Mendicidade Irmão Joaquim, em 1910, localizado na então Rua José Veiga, atual Avenida Mauro Ramos, com o intuito de abrigar os pedintes que permaneciam sob pontes ou no interior de casas em ruínas.²²⁸ A historiadora Roselane Neckel (2003) destaca que nesse período a cidade não possuía nenhuma fonte de enriquecimento e as reformas urbanas dependeram da elite política local para serem realizadas. “O porto continuou em declínio; o comércio, em constante decadência, restringia-se ao consumo local. A produção industrial era diminuta. A produção agrícola da ilha nem ao menos abastecia suficientemente a população local.” (NECKEL, 2003, p.55)

O jornal catarinense *República*²²⁹ do dia 13 de fevereiro de 1920 apresentava na seção “Reclamações” uma queixa dos *animais soltos* na praça e sobre as pandorgas que constantemente estavam presas nos *firos elétricos*. Essas palavras grifadas indicam uma cidade que começava a passar por transformações, com a chegada da rede de energia elétrica, mas ainda com a convivência de um mundo rural, distante do estilo de vida americano. A partir de 1920, os primeiros sinais de modernismo começam a aparecer na cidade, na arquitetura e nas

²²⁷ “O cortiço é a ‘solução’ de mercado, é uma moradia alugada, é um produto da iniciativa privada. Em seus diversos tipos, foi a primeira forma física de habitação oferecida ao ‘homem livre’ brasileiro da mesma forma que o aluguel foi a primeira forma econômica” (VILLAÇA apud SUGAI, 1994, p.17).

²²⁸ LIMA, Jeferson. Filantropia centenária. Associação Irmão Joaquim completa cem anos em 2002 mantendo atividades diversas, entre elas o amparo aos idosos. **A Notícia**. Florianópolis, 07 abr. 2002. Disponível em: <http://www1.an.com.br/ancapital/2002/abr/07/1ult.htm>. Acesso em: 16 abr. 2016.

²²⁹ Disponível no acervo da Biblioteca Pública do Estado de Santa Catarina. O jornal conta com quatro páginas, no formato 36x49cm, impresso em preto e branco, com pouco ou nenhum uso de iconografia. Junto ao título indica que é um órgão do Partido Republicano Catarinense, dirigido por Oscar Rosas.

grandes obras do sistema viário, como a construção da Avenida Hercílio Luz (1920-1922) e da Ponte Hercílio Luz (1922-1926) (CORRÊA, 2004, p.287).

Inicialmente, a Avenida Hercílio Luz denominou-se Avenida do Saneamento, o que indica um alinhamento aos novos tempos republicanos, onde procurou-se construir um distanciamento em relação à monarquia. A sua construção foi prorrogada desde as últimas décadas do século XIX, teve início no governo de Gustavo Richard (1906-1910) e foi de fato realizada e finalizada na administração de Hercílio Luz, como vice-governador de Lauro Muller (1918-1922) e posteriormente como governador (1922-1926). Foram adquiridos vários terrenos, casas demolidas, fontes derrubadas e outras construídas (CORRÊA, 2004, p.292). Com a eliminação de cortiços existentes na região, grande parte da população desses locais passou a habitar os bairros pobres, como os da Figueira, da Toca, da Pedreira e da Tronqueira (SARDÁ, 2005, p.13). Parte dos moradores dirigiu-se ao Morro do Mocotó, que já apresentava ocupação desde 1876, e ao Morro da Caixa²³⁰. Essa população era composta de trabalhadores que atuavam nas ruas centrais da cidade como vendedores ambulantes, carregadores no porto e mercado, pombeiros²³¹, lavadeiras, pintores e empregadas domésticas (PEREIRA, 2001, p.21). O jornal *República*, do dia 7 de setembro de 1922, trazia a notícia da inauguração da Avenida Hercílio Luz, destacando ser uma obra de “aformoseamento” e de “saneamento”, com a canalização do Rio da Bulha, a arborização ladeando um passeio e a iluminação com postes abastecidos pela rede elétrica. Nos dizeres do jornal:

Esta tarde, será festivamente inaugurada a Avenida Hercílio Luz, este importantíssimo melhoramento que a administração sabia e patriótica do eminente Estadista Catharinense exmo. Sr. Hercílio Luz realizou. Inegavelmente, é esta uma obra não só de aformoseamento como de saneamento da nossa Capital. Com a sua brilhante execução, Florianópolis teve um aspecto inteiramente novo, compatível com o adeantamento do nosso povo. [...] canalizando as águas da fonte da Bulha, a nova Avenida se desdobra em magestosas retas e belas curvas, com a sua arborização verdejante. De cada lado, há os passeios conveniente consolidados e abahulados. [...] foram colocados elegantes postes candelabros dispostos com a melhor disposição iluminativa. Esta noite far-se-á a inauguração da luz elétrica em toda a Avenida. [...] ²³²

²³⁰ O Morro do Mocotó está localizado na região conhecida como Maciço Central de Florianópolis, na parte central do lado oeste da Ilha de Santa Catarina, imediações do Hospital de Caridade. O Morro da Caixa está localizado próximo a Via Expressa, na região continental de Florianópolis, no bairro Capoeiras.

²³¹ Pombeiros eram representantes, contratados por comerciantes, que viajavam a pé carregando os produtos a serem vendidos em duas cestas, cada qual pendurada na ponta de uma vara que colocavam no ombro (BITENCOURT, 2005, p.1).

²³² **República**. Florianópolis, 7 set. 1922.

A canalização do Rio da Bulha fechou em círculo um recinto para o qual afluíam todas as águas dos morros adjacentes, além das marés que penetravam pela única abertura existente, resultando em um pântano mal cheiroso que aos poucos foi aterrado com o lixo despejado por toda vizinhança ao longo dos anos e, por fim, com terra do morro do cemitério, junto da cabeceira da ponte na ilha (CABRAL, 1971, p.122). Na sequência, diversos aterros alteraram a relação da cidade com o mar e com os cursos de água, desaparecendo também atracadouros e trapiches. Na década de 1920 foi feito o aterro que permitiu a construção da segunda ala do Mercado Público Municipal.

O *Guia do Estado de Santa Catarina*, publicado em 1927, apresentava a cidade de Florianópolis com entusiasmo indicando uma mescla de “aspecto agradável e pitoresco” com “construções modernas”:

Se a capital [...] não é uma cidade de centenas de milhares de habitantes, se não tem avenidas modernas e luxuosas, suntuosos edifícios, tem, contudo, o encanto de uma situação maravilhosa. [...] A praça 15 de Novembro por exemplo, relativamente pequena, modesta, tem um aspecto agradável e pitoresco. Vista para o mar, abre-se em anfiteatro, assomando acima de suas árvores frondosas. [...] E, ao longo do caes, a edificação compacta, remontada à esquerda pela majestosa ponte Hercílio Luz [...]. Na desolação de algumas ruas, ainda quase primitivas, surge, de quando em quando uma construção moderna, com seu pequeno jardim, como uma nota alegre e chic a incentivar a iniciativa particular para o progresso. Aqui e ali, alguns prédios maiores, mais bem cuidados, pomares, árvores frondosas e algumas avenidas de altíssimos coqueiros. (GUIA DO ESTADO, 1927 apud VEIGA, 1993, p.114).

Na década de 1940 foi realizado um grande aterro no Largo 13 de Maio que ocupava toda a área da ladeira do Menino Deus, imediações do Hospital de Caridade, à ponte do Vinagre, na Avenida Hercílio Luz. Seu Peixoto conta que essa região era utilizada para o banho de mar e depois na sua infância também ele frequentou. “A minha mãe dizia que tinha guri que tomava banho de mar ali na frente no tempo dela menina. [...] Eu devia ter lá meus 12 anos, na época que eu ia tomar banho nesse negócio que tinha essas pedras lá no final da rua, eles estavam aterrando aquilo ali.”²³³

Na segunda metade do século XX o quadro social, de rural para urbano, alterou-se de forma mais rápida, ocorrendo um adensamento urbano e a consagração de hábitos e práticas mais cidadinas (VEIGA, 1993, p.100). A partir dos anos 1950, o processo de urbanização das cidades acelera-se juntamente com o surgimento das classes médias, tornando-se um marco

²³³ PEIXOTO, op. cit.

fundador para o Brasil moderno com o desenvolvimento de um mercado de consumo de massas, a difusão dos meios de comunicação e a integração do mercado através da construção das rodovias, tendo a indústria automobilística como carro-chefe da indústria brasileira (MENDONÇA, 1994). As elites locais mostram em seus discursos a vontade de tirar a cidade do “atraso” e da “estagnação” em que se encontrava, buscando transformá-la em uma “metrópole”, apesar de ainda no final da década de 1950 a cidade ser considerada “provinciana”, como aponta Maryana Cunha Ferrari (FERRARI, 2001, p.1). Para o historiador Reinaldo Lindolfo Lohn (2002), as utopias construídas na capital nas décadas de 1950 e 1960 interferiram tanto na configuração urbana quanto nas práticas cotidianas, tornando-se uma questão política a partir dos grupos mais influentes e dos anseios das elites dirigentes (LOHN, 2002, p.253).

O primeiro Plano Diretor, implantado em 1955, dividia a cidade em áreas que correspondiam a um zoneamento social e econômico, seguindo os princípios urbanistas definidos pelos *Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM)*. Das grandes obras viárias previstas no plano, a única realizada foi a Avenida Beira-Mar Norte, na década de 1960, mantendo “aquela região como o espaço prioritário das classes privilegiadas da cidade, recebendo os maiores investimentos em melhorias urbanas e serviços públicos” (LOHN, 2002, p.291). O aterro da baía Norte, correspondente à atual Avenida Beira-Mar Norte, chamada na época de Via de Contorno Norte, com trechos que variavam de 43,50 a 107 metros de largura, e foi duplicada na década seguinte (SUGAI, 2015, p.101). Sobre a Avenida Beira-Mar Norte, Seu Peixoto avalia que ficou melhor do que os demais aterros realizados na cidade. “O lado norte já ficou melhor, fizeram... Fizeram nada! Fizeram uma avenida que passa automóvel. Mas pelo menos no lado de dentro tem uma região de moradia que é a mais nobre da cidade. Onde estão os apartamentos mais caros da cidade.”²³⁴

Os investimentos públicos em conjunto com setores privados aceleraram o processo de verticalização da cidade, aumentando consideravelmente a população. Podemos destacar a construção do *campus* da *Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)*, no bairro Trindade, em 1960, e a implantação da sede da *Eletrosul Centrais Elétricas*, no bairro Pantanal, em 1978. Na década de 1970 foram construídos ao redor do Largo 13 de Maio - que atualmente denomina-se Centro Cívico Tancredo Neves - os edifícios públicos do Estado,

²³⁴ PEIXOTO, op. cit.

como a *Assembleia Legislativa*, o *Tribunal da Justiça*²³⁵ e o *Palácio do Governo* – que hoje tem sua sede na rodovia SC-401, em direção às praias do Norte da Ilha.

A Praia Rita Maria, que localizava-se na região central e era utilizada como praia pesqueira e ancoradouro de pequenas embarcações, passou por pequenos aterros feitos pela *Empresa Carlos Hoepcke S/A* destinando a nova área aos armazéns e ao cais do porto. Em 1972 teve início o grande aterro que deu lugar ao *Terminal Rodoviário Rita Maria* e soterrou a antiga praia. Em 1971 foi concluída a pavimentação da BR-101 (iniciada na década de 1940, retomada em 1960 e duplicada nos anos 2000), fundamental para a integração rodoviária e o desenvolvimento do turismo. Ao longo da década de 1970 foram construídas as rodovias no interior da ilha fazendo a ligação do Centro com os bairros balneários (SC-401 Norte e Sul, SC-402, SC-403, SC-404, SC-405 e SC-406), além da Via de Contorno Norte-Ilha, que incorpora a atual Avenida Beira-Mar Norte (SUGAI, 2015, p.101-104).

Entre 1972 e 1974, no governo de Colombo Salles, foi feito um grande aterro para a cabeceira da ponte Colombo Salles, na parte insular. Também foram aterrados 611 mil metros quadrados na Baía Sul, com projeto de urbanização e paisagismo elaborados pelo arquiteto brasileiro Roberto Burle Marx, prevendo áreas de lazer e esportes. A área atualmente abriga o antigo *Terminal Urbano de Florianópolis*, o *Centro de Eventos Centro Sul*, a *Passarela do Samba Nego Quirido* e a *Estação de Tratamento de Esgoto da Casan*. Hoje, o aterro da Baía Sul é motivo de descontentamento, como indica o registro feito por um morador a partir de sua carta publicada no jornal *Diário Catarinense* sob o título “O enterro do Aterro”:

Fico entristecido toda vez que cruzo o Aterro da Baía Sul no Centro de Florianópolis, que vem se transformando num depósito de edificações de extremo mau gosto. Camelódromos, Passarela do Samba, estação de tratamento de esgotos, centro de convenções, entre outros elementos ali instalados, além de não se constituírem em atividades propostas quando de sua concepção original, possuem aspecto estético que os distanciam das soluções disponíveis na arquitetura

²³⁵ Atualmente, o Tribunal de Justiça de Santa Catarina está localizado na Rua Álvaro Millen da Silveira, sendo composto por quatro prédios que abrigam a Capela Ecumênica Santa Catarina de Alexandria, o Tribunal Pleno, a Torre I e a Torre II, esta última inaugurada em 25 de julho de 2007 com quase 17 mil metros quadrados de área construída. A Torre I foi inaugurada em 03 de março de 1975, quando abrigava a sede do Tribunal de Justiça e a sede do Foro da Capital, que ganhou sede própria em 1986. Entre março de 1968 e março de 1975, o Tribunal de Justiça utilizou as instalações provisórias da Agência Ford, localizadas à Rua Hoepcke. Anteriormente, de 1929 a 1968, ocupou um prédio reformado na Praça Pereira Oliveira; de 1908 a 1929, um prédio da rua Jerônimo Coelho antes ocupado pela Assembleia Legislativa; e de 1º de outubro de 1891, data da instalação, até 1908, esteve na Casa da Câmara, em frente a praça central. **Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina**. Institucional. Disponível em: www.tjsc.jus.br/historia-do-pjsc. Acesso em: 22 abr. 2016.

contemporânea. Do contato com o mar, sobrou-nos uma triste e feia muralha de concreto, que nos impede de visualizar a beleza estonteante da paisagem.²³⁶

Outro morador comenta sobre o projeto elaborado por Burle Marx para o aterro e compara ao Parque Burle Marx localizado em São Paulo, eleito pelos paulistanos como o melhor parque da cidade:

O Burle recebe milhares de pessoas por mês. Para a Prefeitura, o gasto com a manutenção do parque, dividido pelos frequentadores, representa R\$ 2 por mês. Valor insignificante comparado com os benefícios que aquele espaço público traz para a cidade e para as pessoas. Enquanto isto, vemos aqui em Florianópolis um dos mais belos projetos de Burle Marx ser desrespeitado. O aterro da Baía Sul virou um pouco de tudo. De estacionamento de ônibus a depósito de lixo. De camelódromo à estação de esgoto. Nem a bela vista do mar que tínhamos conseguiu impedir que o projeto do paisagista fosse preservado pelos gestores públicos da Capital.²³⁷

Seu Peixoto acompanhou de perto a sequência dos aterros desde a sua infância e diz que a cidade mudou muito a sua configuração. Na área projetada por Burle Marx, lembra-se de como era e de ter usufruído daquele espaço com os filhos, mas considera que depois, com os novos usos do espaço, “virou uma zorra”, uma bagunça total, e evidencia o descaso com o mar em uma área “nobre”. Cita a visita do Papa João Paulo II, ocorrida em 1991, a construção do *Terminal Urbano Cidade de Florianópolis*, em 1988. Peixoto descreve suas impressões:

O aterro aqui no Centro era uma coisa maravilhosa. Tinha cancha de basquete, tênis, era um lugar lindo, bonito, bem feito, um jardim feito pelo Burle Marx. Arrebentaram com tudo aqui com coisa de ônibus, fizeram uma bagunça. A área mais nobre da cidade, vê como não se dá bola com o mar aqui, ou a gente se acostuma e no fim não dá mais bola. Então fizeram daquela área, que era a área mais bonita da cidade, que poderia ter sido a área mais bonita da cidade, com um aterro lindo, maravilhoso, que todo mundo queria usufruir. Eu joguei basquete ali com o Marcelo e o Maurício [filhos], jogamos tênis, tinha tudo ali. Aí quando veio o Papa acabaram com o basquete, acabaram com tudo e fizeram uma Praça do Papa. Depois virou zorra. Virou aquele negócio de ônibus ali, onde o Edison [Andrino, prefeito] depois fez o terminal urbano, foram acabando a pau com o troço todo. Mas era maravilhoso! Até hoje ainda tem algum resquício do que foi aquilo ali, umas palmeiras que tem ali e tal, algumas árvores, mas virou ponto de ônibus, virou TICEN, virou camelódromo, já teve também um outro terminal mais na frente, depois tiraram, e aí virou lugar para guardar carro...virou uma zorra, né.²³⁸

Outro aterro realizado na região central, em frente à Alfândega, alterou a relação da cidade com o mar. Para o historiador Nelson Popini Vaz (1991) o lugar tornou-se um vazio

²³⁶ Fernando Teixeira, arquiteto e urbanista – Florianópolis. O enterro do aterro. Diário do Leitor. **Diário Catarinense**. Florianópolis, 4 out. 2009.

²³⁷ Mauro Passos, Instituto Ideal. Parques. Diário do Leitor. **Diário Catarinense**. Florianópolis, 28 jan. 2009.

²³⁸ PEIXOTO, op. cit.

urbano - área em que desde 2003 localiza-se o Terminal de Integração do Centro (TICEN), de onde partem e chegam os ônibus urbanos na capital.

O aterro destruiu o convívio cotidiano com o mar junto à praça e às ruas do centro, antes com suas balastras típicas e trapiches, afastando a paisagem da baía e das montanhas para longe. Introduziu-se no cotidiano da vida urbana, como um marco pretensioso da modernização, apagando os vestígios da fase portuária. A persistência desta lembrança na memória dos cidadãos, embora sutil, bloqueia a definição de uma destinação mais significativa e de um uso efetivo a este vazio urbano. Ficou, a nostalgia do mar próximo, evidenciada claramente na tentativa de reconstruir o Miramar como edificação de significado simbólico e evocativo deste fato. (VAZ, 1991, p.70)

Nos anos 2000 foi realizado um aterro para abrigar a Via Expressa Sul, que conecta o Centro ao Sul da Ilha, entre a Prainha e o Aeroporto Hercílio Luz, - projeto iniciado no governo Vilson Kleinubing (1991-1994) - com 1,2 milhões de metros quadrados de área de aterro, duas pistas com três faixas em cada sentido com 3,60 metros de largura, passando pelo Túnel Antonieta de Barros, no Morro do Penhasco, que corresponde a dois túneis paralelos, com 730 metros cada, ligando a Via Expressa Sul à Avenida Gustavo Richard (SUGAI, 2015, p.158). O jornal *A Notícia* publicou uma matéria em 2002 com o título: “Desapropriações dificultam andamento da Via Expressa”, referindo-se às famílias que residiam na região da Costeira do Pirajubaé, por onde passaria a rodovia, com 26 imóveis localizados no trajeto, sendo que 20 destes estavam no local há mais de 15 anos sem qualquer documentação oficial de posse do terreno.²³⁹ Cerca de 10 anos depois, em 19 de dezembro de 2004 foi inaugurado o primeiro trecho da obra, com 440 metros e ainda sem estar concluída a pavimentação e a iluminação, além de não possuir o licenciamento ambiental que deveria ser concedido pelo *Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama)*, necessário por se tratar de uma área de mangue. A obra, que teve um custo aproximado de R\$ 53 milhões, modificou a estrutura da orla marítima com um grande aterro e desapropriou a população que vivia naquela região.

²³⁹ Desapropriações dificultam andamento da Via Expressa. **A Notícia**. Florianópolis, 2 ago. 2002. Disponível em: www.an.com.br. Acesso em: 13 fev. 2005.

Figura 24 – Obras do aterro da Avenida Beira-Mar Continental, no bairro Estreito, Florianópolis, anos 2000



Fonte: Acervo da autora. Florianópolis, 08 jun. 2008.

O aterro que deu origem à Avenida Beira-Mar Continental, no bairro Estreito, no continente, foi concluído em 2012, apesar de o projeto ter sido proposto na década de 1950, através do primeiro Plano Diretor²⁴⁰ e também analisado na década de 1960 no estudo de integração do trânsito²⁴¹ entre os municípios de Biguaçu, São José e Florianópolis. Nas eleições municipais de 1988 o projeto voltou à pauta com a proposta do candidato Esperidião Amin. Faltando 25 dias para as eleições, o jornal *Diário Catarinense* publicou uma matéria com o título “Candidatos fazem promessas”, em que dizia que o candidato pretendia iniciar as obras da Beira Mar Norte Continente em seu mandato.²⁴² Eleito, Amin obteve a aprovação do

²⁴⁰ Conforme constava no Plano Diretor de 1955, o Estreito seria o grande núcleo transformador da cidade, com um futuro porto, necessitando um aterro de 60 hectares – entre a Ponta do Leal e a ponte Hercílio Luz –, uma estação ferroviária central e a previsão de edifícios de até 12 andares. (LOHN, 2002, p.277).

²⁴¹ As vias Principais Continentais foram elaboradas inicialmente entre 1968 e 1969, num estudo para o Plano Diretor de Desenvolvimento da Grande Florianópolis. As Vias Principais são descritas como “aquelas que têm a função de conciliar o tráfego de passagem com o tráfego local e propiciar facilidades ao transporte coletivo”, de acordo com a Subseção I - Das Áreas do Sistema Rodoviário. Art. 119. **Plano Diretor Distrito Sede.** Câmara municipal de Florianópolis. 18 fev. 2007.

²⁴² CENTENO, Gláucia. Candidatos fazem promessas. *Diário Catarinense*. Florianópolis, 21 out. 1988.

projeto do aterro²⁴³ pelo Poder Legislativo municipal, em 26 de julho de 1989, sancionado no mesmo ano, conforme Lei Ordinária de Florianópolis-SC nº 3237 de 07/08/1989. Do final da década de 1980 até o início dos anos 2000 pouco foi feito em relação à avenida²⁴⁴, e somente em 2004 foi instalado o primeiro canteiro de obras na parte continental, porém logo em seguida houve a paralisação devido à interferência do *Ministério Público Federal* pela falta de licença ambiental que deveria ser concedida pelo *Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama)*. Em março de 2006, com Dário Berger à frente da prefeitura, o *Ministério Público Federal* acatou a licença ambiental emitida anteriormente pela *Fundação do Meio Ambiente (Fatma)*, órgão da esfera estadual, após uma audiência de conciliação, incluindo algumas medidas para garantir a segurança da fauna e flora existentes na região. Em 2006, o secretário de obras Djalma Berger, irmão do prefeito, dizia que a Beira-Mar era uma obra vital para “revitalizar” a região continental e que, apesar do atraso, seria entregue num prazo de 36 meses.²⁴⁵ Mas, ao reiniciar as obras, foi feita a extração de areia do fundo da baía sem autorização do *Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM)* e o armazenamento do material permaneceu no canteiro de obras, em vez de utilizá-lo imediatamente como determina a legislação ambiental. Um laudo pericial emitido em 2009 pela *Polícia Federal* resultou em uma ação penal do *Ministério Público Federal* contra o prefeito, constatando alterações na fauna da baía exatamente no trecho em que foi feita a extração, havendo alertado para a possibilidade de sobrecarga na rede de esgotos pluviais, com risco de alagamento na região.²⁴⁶ O que de fato ocorreu no ano anterior, quando algumas

²⁴³ O projeto inicial previa 450 mil metros quadrados de área aterrada - da Praia do Matadouro em uma linha curvilínea através do mar, unindo as imediações da cabeceira da ponte Hercílio Luz, no continente, e a Ponta do Leal, no Balneário. Além disso, previa 150 mil metros quadrados de áreas verdes, com áreas destinadas para edificações residenciais, comerciais, lazer, estacionamento público, creches e escolas de 1º e 2º graus. Para o sistema viário compreendia uma via interna, próxima à orla atual, com duas pistas, cada uma com duas faixas de rolamentos; uma via próxima à orla que seria criada, com duas pistas, cada uma com três faixas de rolamentos; e uma ciclovia e um calçadão junto à pista.

²⁴⁴ Em 1990, Amin renunciou a prefeitura para concorrer ao Senado, assumindo o vice-prefeito Antônio Henrique Bulcão Viana. Durante este período nenhum movimento ocorreu em relação à Beira-Mar, assim como no mandato seguinte, com Sérgio Grando, de 1993 a 1997. Em 1997, Ângela Amin, esposa do ex-prefeito Esperidião Amin, assumiu a prefeitura, tornando-se a primeira mulher a exercer este cargo na capital, sendo reeleita para o mandato seguinte, de 2001 a 2005. Em seu primeiro mandato, iniciou a busca de recursos financeiros para a execução da obra da Beira-Mar Continental. Após diversos estudos, conseguiu obter o financiamento internacional do Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA). O custo total da construção da Beira-Mar Continental foi previsto em R\$ 43 milhões, sendo 80% com recursos do FONPLATA e 20% representando a contrapartida da prefeitura.

²⁴⁵ BEIRA-MAR continental é retomada. **A Notícia**. Florianópolis, 7 mar. 2006.

²⁴⁶ Ministério Público denuncia prefeito de Fpólis por crime ambiental. **ABC Digital**. 25 jan. 2010. Disponível em: <http://www.digitalabc.com.br/?id=10504>. Acesso em: 10 jun. 2010.

famílias acordaram de madrugada com um “mar de lama” em suas casas devido ao rompimento de um dique de areia do aterro.²⁴⁷ Outro impasse no processo de construção da avenida estava relacionado com a desapropriação das famílias residentes na Ponta do Leal, área que foi gradativamente ocupada de forma irregular ao longo de aproximadamente 40 anos. A Avenida Beira-Mar Continental começou a ganhar forma efetivamente em 2010, com uma área de 180 mil metros quadrados de aterro, duas pistas asfaltadas com quatro quilômetros de extensão, um quilômetro de acesso às vias perpendiculares, ciclovia com dois quilômetros de extensão e 10,2 mil metros quadrados de estacionamento público em diversos pontos, com vagas para 500 veículos. A avenida ganhou placas e uma nova denominação: “Avenida Cláudio Alvim Barbosa (Poeta Zininho)”, conforme a Lei Ordinária de Florianópolis-SC nº 7990 de 13/10/2009, apesar de todos continuarem se referindo a essa como “Beira-Mar Continental”.

A palavra *revitalização*, no dicionário, indica um conjunto de medidas capazes de dar novo impulso ou maior eficiência a algo; e revitalizar refere-se a tornar a vitalizar algo, insuflar nova vida em algo.²⁴⁸ Mas a utilização do termo vai muito além, propondo uma nova utilização de um espaço de acordo com interesses público-privados. Em geral, a “revitalização” é aplicada a um espaço que foi abandonado pelas políticas públicas durante um longo período e que acabou ocupado por camadas populares, muitas vezes de maneira irregular. A área torna-se alvo de especulações e logo surgem projetos para uma “reutilização”, que não necessariamente implica na inclusão das populações que então ocupavam aquele lugar, e sim em uma “melhoria” com mais atrativos para uma população de renda mais alta. Processo que ocorre nas mais diversas cidades do mundo e que em Florianópolis vem se acentuando nos últimos anos. Conforme aponta Neil Smith (2006), a

²⁴⁷ LAMA de aterro invade casas. **Notícias do Dia**. Florianópolis, 15 maio 2008.

²⁴⁸ REVITALIZAÇÃO. In: Dicionário Online Michaelis UOL. **Moderno Dicionário da Língua Portuguesa**. Disponível em: <http://michaelis.uol.com.br/>. Acesso em: 15 jun. 2010.

transformação das áreas urbanas em geral recebe termos como “revitalização” ou “regeneração”, mas que mascaram os objetivos da mudança urbana.²⁴⁹

O geógrafo Angelo Serpa (2002) alerta que projetos, programas e intervenções são utilizados como estratégias de valorização do solo urbano onde a criação de espaços públicos constitui estratégias do marketing urbano, reforçando o seu caráter mercadológico. Ele observa que “a transformação da paisagem é também consequência dos processos de especulação e valorização imobiliária”, formando circuitos exclusivos de residências, lazer e consumo cada vez mais restritos (SERPA, 2002, p.170). Teresa Caldeira (2010) considera que esse novo meio urbano reforça e valoriza desigualdades e separações, tornando-se um espaço público não-democrático e não-moderno (CALDEIRA, 2000, p.12). Um meio com barreiras físicas que cercam espaços “públicos privados”²⁵⁰ e que afetam os padrões de circulação, trajetos, hábitos e gestos relacionados ao uso do espaço público, comprometendo a experiência moderna da cidade de ruas abertas à livre circulação de pessoas e veículos com encontros impessoais e anônimos de pedestres; um uso público e espontâneo de ruas e praças com a presença de pessoas de diferentes grupos sociais.

3.2 Pontes e travessias marítimas

O transporte marítimo era o principal e único meio de locomoção entre ilha e continente em Florianópolis até o início do século XX. Até 1860, a travessia era feita por canoas e a passagem custava 80 réis por pessoa; em 1870, passou-se à utilização de baleeiras nos dias de vento sul e de um “batelão”, uma espécie de barca grande, nos dias de calmaria

²⁴⁹ Neil Smith foi um dos primeiros a trabalhar com este termo e perceber a especificidade dos países anglo-saxões, entendendo a “gentrificação” como uma “estratégia urbana articulada e global”. No período pós-1990, Smith ressalta o abandono das “políticas públicas urbanas progressistas e a vitória das políticas neoliberais”, passando a ser visto o processo de gentrificação como “natural”, como uma “regeneração urbana”, um equilíbrio sociológico (SMITH, 2006, p.83). O termo *gentrification* foi utilizado pela primeira vez por Ruth Glass no início década de 1960, em Londres. A “gentrificação” é um fenômeno, conforme explicado por Catherine Bidou-Zachariasen, que pode ser entendido como o processo em que as famílias mais pobres moradoras de uma determinada região são substituídas por outras de classe média superior. Essa substituição se dá com um processo de investimento, reabilitação e apropriação de áreas, com a presença de empresas internacionais nos grandes projetos urbanos e o desenvolvimento imobiliário justificado pela criação de empregos, geração de impostos, turismo e complexos culturais. (BIDOU, 2006, p.22)

²⁵⁰ O espaço “público privado” é entendido dentro do processo de fortificação dos espaços públicos através de uma privatização e controle do espaço, provocando transformações em que o público passa a ser compreendido como privado, tais como os exemplos citados por Teresa Caldeira: ruas como espaços vazios somente para uso de automóveis; cercas em parques públicos; ruas com vigilância particular das casas de classe alta (CALDEIRA, 2000, p.308).

(CABRAL, 1972, p.134). Em 1887, o serviço de passagem do Estreito contava com várias embarcações e casa para estação e abrigo dos passageiros na fortaleza de Santana (localizada embaixo da Ponte Hercílio Luz) ou na praça principal da cidade, conforme as condições do tempo permitissem. Para a passagem do canal havia uma “chata”, um tipo de embarcação de pequeno calado e fundo chato, com oito metros de comprimento, para o transporte de animais e três botes para passageiros.²⁵¹ O transporte através de lanchas a vapor teve início em 1896, atracando na ilha no cais do Trapiche Municipal²⁵², junto ao Mercado Público, e no continente na Ponta do Leal e em Coqueiros. Em 1920, conviviam lanchas movidas a gasolina com os botes a reboque ou à vela.

Figura 25 – Travessia ilha-continente, por volta de 1900.

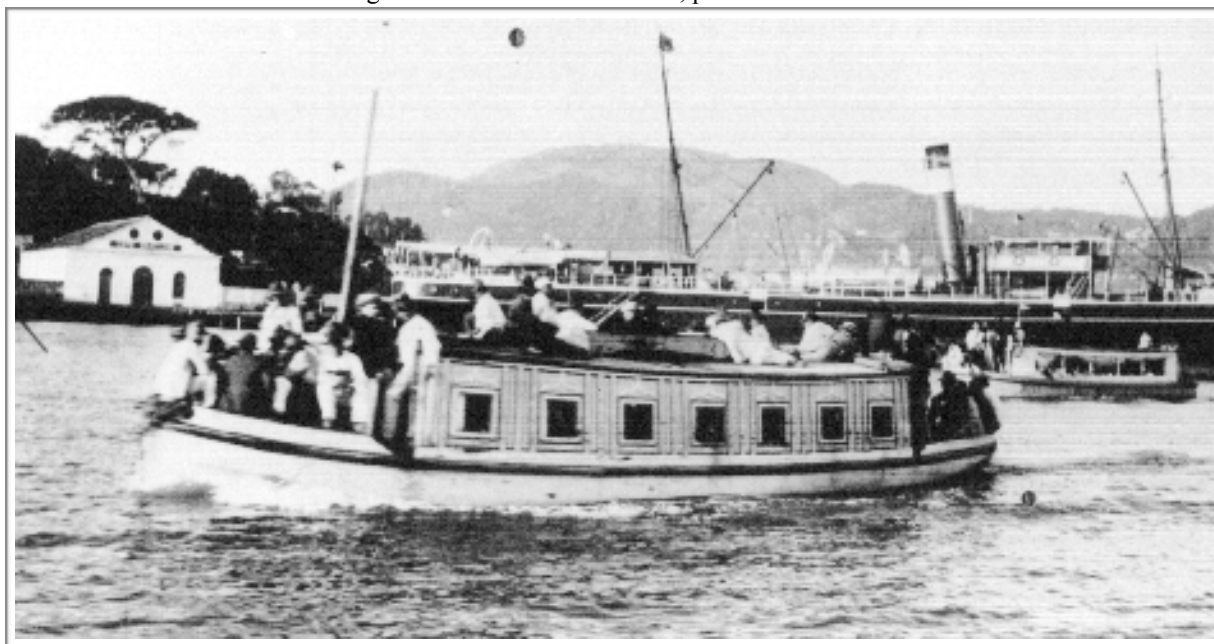


Fonte: Banco de Imagens do Arquivo do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina.

²⁵¹ Conforme o “Termo de Contrato da Passagem do Estreito entre a Ilha e a terra firme”, o sistema de transporte seguia as seguintes condições: “O serviço começará diariamente ao alvorecer, e terminará às 8 horas da noite no inverno, e às 9, no verão. [...] O transporte de uma para outra margem do Estreito nos dias de forte vento, será feito por meio de uma balleira”. Termo de contrato da Passagem do Estreito entre esta Ilha e a terra firme celebrado com o cidadão José Maria de Jesus por tempo de um ano, p.15-16. In: **Termo de Contrato do Tesouro**: Procuradoria Fiscal, n.2, 1885-1891. Termo de Contrato do Tesouro apud COSTA, 2002, p.45.

²⁵² O Trapiche Municipal, situado bem em frente ao Largo da Matriz, sofreu diversas intervenções e foi substituído em 1925, quando o governo abriu concorrência pública para a construção de um novo cais, que mais tarde ficou conhecido como Bar Miramar, inaugurado em setembro de 1928. O Miramar foi **demolido em 24 de outubro de 1974**, quando estavam em andamento as obras do aterro da Baía Sul, e em 1988 a municipalidade construiu no mesmo local uma praça pavimentada com vigas que remetiam à planta baixa do Miramar. (VEIGA, 1993, p.201-203)

Figura 26 – Lancha motorizada, por volta de 1920



Fonte: Banco de Imagens da Fundação Franklin Cascaes/Casa da Memória apud COSTA, 2010, p.283.

Após a inauguração da primeira ponte²⁵³ ligando ilha e continente, em 13 de maio de 1926, chamada de Hercílio Luz²⁵⁴, houve um gradativo desaparecimento da baldeação através de lanchas, canoas ou botes de produtos coloniais - como farinha de mandioca, aguardente, madeira, víveres marinhos -, entre Florianópolis e localidades próximas, como Santo Amaro da Imperatriz, São José e Paulo Lopes. Antes da ligação terrestre os caminhões eram obrigados a parar no Estreito ou em Palhoça para descarregar as mercadorias, para então serem transportadas por via marítima até a ilha e comercializadas no Mercado Público, no Centro. Com a ponte, as mercadorias passaram a ser transportadas diretamente via terrestre com maior agilidade (COSTA, 2002, p.49; p.102).

²⁵³ Para a construção de uma ponte que ligasse a ilha ao continente, o governo do Estado, na última administração de Hercílio Luz (1922-1926), tomou empréstimo do grupo financeiro norte americano Imbrie&Co. o valor de US\$ 5 milhões. O projeto aprovado foi elaborado pelos engenheiros norte-americanos David Bernard Steinard e Honton Robinson, na época era a maior ponte pênsil de correntes do mundo. Em 27 de setembro de 1920 foi assinado o contrato de construção com a firma Buigton & Sudstrom, entretanto, o banco Imbrie&Co. entrou em falência, cabendo ao governo novo empréstimo com a firma Halsey Stuart & Co., pagável em 30 anos. O valor pago para a construção levou cerca de 50 anos para ser quitado e na atualidade a ponte Hercílio Luz passa por obras de restauração, com um gasto de mais de R\$ 170 milhões. Mensagem apresentada ao Congresso Representativo, em 22 de julho de 1923, pelo engenheiro civil Hercílio Pedro da Luz, Governador de Santa Catarina, p.36. Disponível em: brazil.crl.edu/bsd/bsd/u978/index.html. Acesso em: 1 mar. 2016.

²⁵⁴ Hercílio Luz atuou como governador de Santa Catarina por três vezes, de 1894 a 1898 (quando sancionou o nome Florianópolis) e no período de 1918 a 1924, tendo anteriormente atuado como senador, vereador e engenheiro de obras no governo de Lauro Muller (1889-1891). Faleceu em 21 de outubro de 1924.

Quando a ponte foi construída, a cidade possuía pouco mais de 40 mil habitantes, estradas precárias e poucas ligações rodoviárias entre os municípios, mas havia um grande interesse de especulação imobiliária nas terras da área continental (SUGAI, 2002, p.51). Alguns anos antes, em 1914, o número de automóveis em Florianópolis não ultrapassava 14 veículos (CORRÊA, 2004, p.287). No ano posterior à entrega da ponte, circulavam pela cidade aproximadamente 131 veículos motorizados, incluindo automóveis, auto-ônibus e motocicletas (IBGE apud COSTA, 2010, p.33). Nesse período, o maior fluxo de pessoas e mercadorias ainda se dava por via marítima e a partir da inauguração da ponte surgiram os primeiros ônibus, com carroceria de madeira, uma única porta e capacidade para até 20 passageiros. As primeiras empresas a fazer o transporte foram a Limoense, com um veículo, e a Viação Estreito, com cinco veículos, com uma linha para o Estreito e as demais para os bairros insulares - Saco dos Limões, Trindade, Itacorubi e Agronômica.²⁵⁵

O historiador Sandro da Silveira Costa (2010) observa que “a preferência da população de Florianópolis pelos serviços de ônibus está relacionada, também, ao custo das passagens”. Ele realizou uma simulação somando os custos utilizando os serviços na ilha e constatou que “os preços pagos para o transporte em lanchas à gasolina custavam, em média, cinco vezes mais do que aqueles pagos pelos usuários dos coletivos que circulavam pelas ruas do perímetro urbano da Capital” (COSTA, 2010, p.286). Antes mesmo da ponte Hercílio Luz ser inaugurada foram criadas taxas de pedágio para a passagem pela ponte, através da Lei n. 1524 de 7 de novembro de 1925, e que foram mantidas até a década de 1930 (COSTA, 2002, p.93).

²⁵⁵ DC DOCUMENTO: Florianópolis, origens e destinos de uma cidade à beira-mar. Ponte trouxe o 1º ônibus. **Diário Catarinense**. Florianópolis, 19 mar. 1998, p. 5.

Figura 27 - Início da construção da ponte Hercílio Luz, 1922



Fonte: Acervo de Edson da Silva²⁵⁶

Figura 28 - Ponte Hercílio Luz, década de 1930



Fonte: Edson da Silva²⁵⁷

²⁵⁶ Edson da Silva. Velho Bruxo. Fotos históricas. Disponível em: <https://www.velhobruxo.tns.ufsc.br/Entrada.html>. Acesso em: 5 jun. 2019.

²⁵⁷ Ibid.

A ponte Hercílio Luz foi a única ligação rodoviária com o continente até a década de 1970 e foi desativada em 1982 por apresentar problemas em sua estrutura, com risco de desabamento. Reaberta em 1988 somente para o tráfego de pedestres, bicicletas, motocicletas e veículos de tração animal, a passagem foi fechada novamente em 1991. Tombada pelo Patrimônio Histórico e Artístico Nacional em 5 de agosto de 1998, a ponte tornou-se uma imagem símbolo de Florianópolis, um cartão-postal do município, estampada em diversos materiais publicitários, inclusive dos órgãos de turismo. Uma simples busca no Google Imagens, colocando o termo “Florianópolis”, revela a quantidade de fotos da ponte referenciando a cidade. Diante dessa relação da cidade com o seu símbolo, a cada ano surgem novas polêmicas, como o caso de uma moradora que registrou a sua indignação sobre a colocação de *outdoors* na entrada da cidade, pois estes estariam impedindo a visualização da ponte Hercílio Luz.²⁵⁸ Em 2009, a visualização da ponte também levou a reclamações após a instalação de *guard rails* (barras de proteção) nas laterais da ponte Colombo Salles - sentido ilha-continente - que passou por embargo da Secretaria de Urbanismo de Florianópolis por entender que as barras estariam interferindo na paisagem, dificultando a visibilidade da ponte Hercílio Luz. Outros leitores escreveram reclamando ao considerarem a segurança sobre a ponte mais importante. Um leitor questionou com tom irônico: “quando eu for a Florianópolis, ao entrar na ponte, ao invés de prestar atenção ao trânsito terei que ficar admirando a Ponte Hercílio Luz?”.²⁵⁹ Outro, alertou: “gostaria de dizer que a ponte não é mirante”.²⁶⁰

Nas narrativas sobre a ponte, vários acontecimentos são rememorados, como o relatado pelo sociólogo Nereu do Vale Pereira sobre a travessia na ocasião da inauguração da Igreja Nossa Senhora de Fátima²⁶¹, no Estreito, em 1946: “[...] Quando a procissão passava pela ponte a passos lentos, o vento sul batia forte e a ponte começou a balançar forte. Todos

²⁵⁸ Shirlei Cardoso - Florianópolis. Ponte. Diário do Leitor. Diário Catarinense. Florianópolis, 21 jan. 2008.

²⁵⁹ Claudio R.F. dos Santos. Guard-rails. Diário do Leitor. Diário Catarinense. Florianópolis, 25 fev. 2009.

²⁶⁰ Ademir de Sousa, técnico em radiologia - Florianópolis. Guard-rails. Diário do Leitor. Diário Catarinense. Florianópolis, 27 fev. 2009.

²⁶¹ A Igreja Nossa Senhora de Fátima foi construída em um terreno situado em uma área elevada do Estreito e teve a pedra fundamental lançada em 9 de agosto de 1938. Por um Decreto Episcopal, datado de 25 de novembro de 1944, foi criada a Paróquia de Nossa Senhora de Fátima e Santa Teresinha do Menino Jesus, sendo inaugurada no dia 14 de janeiro de 1945. No dia 12 de outubro de 1987 foi solenemente assinado o decreto que conferiu à Igreja Matriz de Nossa Senhora de Fátima a titulação de Santuário. Em comemoração, a cruz que estava em cima da torre da Igreja foi substituída por uma imagem de Nossa Senhora de Fátima. Disponível em: arquivfn.org.br/santuarios/detalhe.php?cod_60=3. Acesso em: 13 jun. 2010.

correram, achando que a ponte iria cair.”²⁶² O escritor Adolfo Boos Júnior, 72 anos, descreveu sobre o fechamento da ponte Hercílio Luz a partir de uma perspectiva cotidiana para quem por ali transitava: “Quando nós tínhamos apenas duas pontes e a Hercílio Luz foi interditada, ficou só com uma ponte e era um engarrafamento homérico na hora do *rush*, se ouvia pouca buzina. [...] Quando alguém buzina muito impacientemente, olha a placa que é de fora!”²⁶³

A segunda ponte, denominada Colombo Salles, com 1.220 metros de comprimento e quatro pistas, foi construída de 1972 a 1975, com capacidade inicial para 60 mil veículos diários, e a terceira ponte, Pedro Ivo Campos, possui 1.252 metros de comprimento, levou nove anos para ser concluída, em 1990, e inaugurada no ano seguinte.

3.3 Porto comercial

Até o final do século XIX, o porto de Florianópolis contava com quatro ancoradouros: dois em frente à área central, um na Praia de Fora e um na Ilha de Santa Cruz – onde localiza-se a Fortaleza de Anhatomirim. A cidade, então denominada Desterro, era um ponto de apoio para as embarcações que seguiam em direção à região do Prata; enquanto os navios se abasteciam e a tripulação descansava, os cientistas aproveitavam para pesquisar. O objetivo nunca era vir à Ilha de Santa Catarina, sempre havia outro destino final. No relatório de Feliciano Nunes Pires, presidente da Província de Santa Catarina, consta que no ano de 1834 os portos da província receberam 408 embarcações, destas 45 estrangeiras. (ROSSATO, 2006)

As embarcações que vinham pelo Norte tinham como única passagem, do continente para a ilha, o canal do Estreito, conhecido como “Canal do Taboleiro”. Devido à pouca profundidade do canal, o acesso ao porto era restrito e embarcações com profundidades superiores a 2,97 metros tinham que aguardar em ancoradouros mais distantes. Nem mesmo a embarcação do Imperador D. Pedro II pode chegar até a ilha em 12 de julho de 1865, quando o navio “Santa Maria” permaneceu, durante dois dias, fundeado na Praia de Fora à espera que o vento sul acalmasse, desembarcando apenas o Ministro de Guerra para pedir desculpas pela pressa da visita, prosseguindo viagem sem que o imperador pisasse em terra (CABRAL,

²⁶² PEREIRA apud Secretaria Municipal do Continente, 2009, p.11

²⁶³ BOOS JÚNIOR, Adolfo. Entrevista concedida a Gisele Bochi Palma. Florianópolis (SC), 01 jul. 2003.

1979, p.217). A Praia de Fora, na baía Norte, era o local onde existia um ancoradouro em que os navios ficavam esperando o vento favorável para a travessia. Desde os tempos coloniais o local era também uma rota de fuga para as embarcações que contrabandeavam produtos, pois ali não havia fiscalização (HÜBENER, 1981, p.20).

Ao longo do século XIX, a atividade portuária voltou-se para o abastecimento de Santa Catarina. Do Rio de Janeiro vinha grande volume de produtos, como cereais, bebidas, algodão, lã, linho, carvão e ferro; do Rio Grande do Sul, charque, sal, sebo e óleo; do Paraná, madeira de construção, telha e feijão; de Pernambuco, principalmente sal e açúcar; e de São Paulo, café. A exportação de produtos como a farinha de mandioca, aguardente, milho e madeira, entre outros, dava-se principalmente para a Argentina e o Uruguai (HÜBENER, 1981, p.65-69). Na segunda metade do século XIX, o porto de Desterro era o mais importante da província, com a economia voltada para a exportação de farinha de mandioca e peixe para as regiões cafeeicultoras, promovendo um acúmulo de riquezas e criando uma próspera classe de comerciantes, armadores e agenciadores de navios (PEDRO, 1995). O *Jornal do Comércio*, em 1884, apontava soluções para o problema da entrada de grandes embarcações no porto e afirmava que este poderia se tornar “um dos melhores portos de toda a América”:

[...] No porto do Desterro podem entrar desde já os maiores navios, pois há nele 20 e mais pés de profundidade, de puro lodo, facilímo de remover. Entre esse porto, porém, e a barra do norte, há, na extensão de 10 quilômetros, o banco de lodo e areia que intercepta a grande navegação e que só permite o passo a navio de 11 a 12 pés no canal da oeste, em condições ordinárias. [...] Com esse melhoramento, importantíssimo em seus benéficos resultados, já pelo modo comercial, já pelo estratégico, o porto do Desterro, seria sem dúvida um dos melhores de toda a América, pela sua feliz posição geográfica, pelas possibilidades que provém das duas barras, pela franqueza da entrada para o ancoradouro de espera, e sobretudo pela vastidão da baía, que sendo inteiramente fechada, oferece plena garantia de solidez das obras, e modicidade nas despesas que com elas se tivesse de fazer.²⁶⁴

A partir de 1885, iniciou-se um declínio das atividades do porto, pois a pouca profundidade do canal principal impedia a entrada de grandes embarcações e as atividades industriais nunca chegaram a ter grande expressão em Desterro. A implantação da República coincidiu com a crise econômica na ilha, diminuindo a exportação de produtos agrícolas, especialmente a farinha de mandioca, voltando as atividades para o abastecimento local. Em

²⁶⁴ *Jornal do Comércio*, Desterro, 13 jan. 1884. Disponível na Biblioteca Pública do Estado de Santa Catarina.

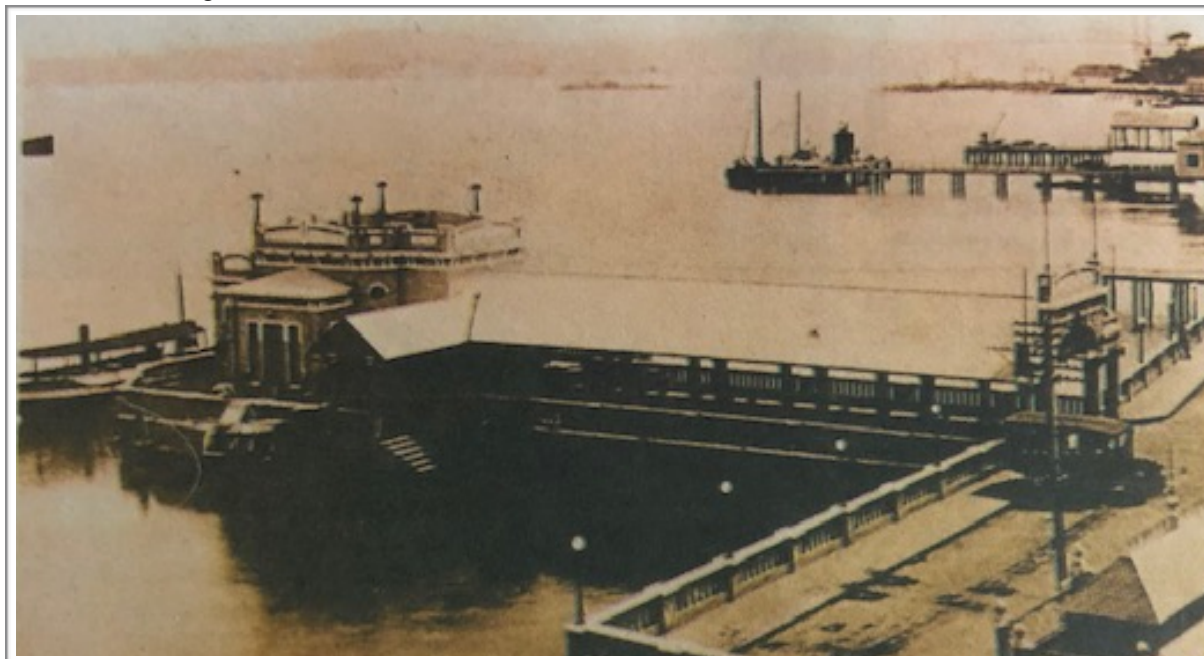
1907, a única empresa que se destacava em Florianópolis era a de Carl Hoepcke - empresas Hoepcke de rendas e bordado e de navegação²⁶⁵. (PEDRO, 1995)

Figura 29 – Trapiche Miramar em frente à Praça Fernando Machado, década de 1930



Fonte: Edson da Silva²⁶⁶

Figura 30 – Cais Rita Maria, onde os barcos e navios atracavam, década de 1940



Fonte: Recorte do jornal *Diário Catarinense*, 17 abr. 2011. Acervo da autora cedido por Sidney Barreiros

²⁶⁵ Carl Hoepcke, nascido em 1844 na cidade alemã de Striesia, imigrou para o Brasil aos 19 anos com a mãe e dois irmãos menores, estabelecendo-se inicialmente em Blumenau e logo depois se deslocando para Desterro, hoje Florianópolis, onde iniciou, em 1866, as empresas Hoepcke de rendas e bordado e de navegação.

²⁶⁶ Op. cit.

Na primeira metade do século XX, a atividade portuária e o transporte marítimo promoviam uma rede de contatos sociais que se circunscravam à área que ficava entre a Alfândega, o Mercado Público e o Miramar²⁶⁷, constituindo-se num dos territórios mais frequentados. Na década de 1960 ocorreu o fechamento definitivo do porto devido aos elevados custos com a permanente dragagem do canal de acesso pela baía Norte. O *Plano de Desenvolvimento Integrado de Florianópolis*, elaborado na década de 1960, continha uma proposta para a construção do “Porto de Anhatomirim”, com uma área de 5,8 quilômetros quadrados e um custo orçado em US\$ 9,8 milhões; o que foi retomado em 1969, pelo então governador Ivo Silveira, solicitando verbas ao governo Federal para a implantação do porto, porém não houve negociação, e o projeto não foi aprovado (SUGAI, 1994, p.112-113).

O Porto constituía-se enquanto um lugar de sociabilidades por si só, ao receber embarcações de diversas localidades, o que possibilitava uma troca cultural na capital catarinense, especialmente conectada ao Rio de Janeiro e a Santos devido aos frequentes navios que vinham daqueles portos, influenciando inclusive na relação com o futebol que encontrava aqui torcedores de times cariocas e paulistas.

3.4 A imutável Veneza

Em Veneza as intervenções urbanas tomam outra proporção. O historiador Fernand Braudel (2013) afirma que cada um ama a Veneza de um tempo, em geral de sua juventude, e observa que, em uma cidade que pouco muda, cada novo trecho ao mesmo tempo surpreende e perturba. Ele cita a chegada do *vaporetto* no início do século XX, lamentada pelo poeta francês Henri Régnier que na época habitava no Canal Grande, como “uma novidade inconcebível e perturbadora”. Por fim, ele diz que a imutável Veneza foi transformada. (BRAUDEL, 2013, p.99)

Até 1841, Veneza se conservava como um arquipélago, inacessível para quem não tivesse um barco, quando então foi iniciada a construção de uma ponte ferroviária ligando a

²⁶⁷ “O edifício compunha-se de um trapiche que adentrava ao mar por cerca de vinte metros. Por isso, os usuários do bar sentiam-se bebendo a bordo de um navio, recebendo a brisa do mar. [...] Durante décadas, o edifício abrigou diversas funções e recebeu significações diferenciadas até sua efetiva demolição, em 1974, para viabilizar a construção do Aterro da Baía Sul.” (NONNENMACHER, 2007, p.16). Para saber mais sobre o Miramar ver: NONNENMACHER, Marilange. **Vida e morte Miramar**: memórias urbanas nos espaços soterrados da cidade. 225 f. Tese (Doutorado em História) - Programa de Pós-Graduação em História, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2007.

ilha ao continente (MORO, 2014, p.22-23). Em 1846, a Ferrovia foi inaugurada, constituindo o fator decisivo na sua constituição atual. Mesmo antes da unificação da Itália, em 1871, Veneza e o Vêneto faziam parte da Itália do Norte, uma das regiões mais ativas e dinâmicas. O porto, inicialmente, localizava-se em frente ao *Palazzo Ducale*, numa área central, passando posteriormente ao extremo sul de Dorsoduro, onde foram construídas docas, molhes e depósitos, no mesmo período em que foram feitas as instalações portuárias no continente, em Marghera, onde passaram a atracar os navios petroleiros. (BRAUDEL, 2013, p.100-101)

A cidade passou por muitas transformações, como as construções de escadas e pontes - até o século VIII eram poucas pontes e usavam-se passarelas removíveis -, que passaram a facilitar o deslocamento cotidiano, apesar de exaustivo para quem não estiver acostumado a caminhar. A cada cinquenta ou cem metros surge uma ponte com cerca de vinte degraus para subir e descer. Em 1881 foi realizado o primeiro experimento do serviço de *vaporetto* no Canal Grande, pois até então apenas gôndolas eram responsáveis pelo transporte aquático (MORO, 2014, p.185). Os primeiros barcos a motor elétrico apareceram na laguna no início do século XIX, em 1905, protótipos chamados de *canotto automobile* (MARCHINI, 2015, p. 168). Em 1926, foi aberto o primeiro aeroporto de Veneza, situado na ilha do Lido, o *Venezia Lido Aerodrome*, chamado também como *Aeroporto Nicelli* - em homenagem ao sargento Giovanni Nicelli (1893-1918), piloto da Aeronáutica, morto em combate na I Guerra Mundial.²⁶⁸ Atualmente, é considerado o terceiro entre os dez aeroportos mais belos no mundo, conforme *ranking* da *BBC (British Broadcasting Corporation)* - corporação pública de rádio e televisão do Reino Unido.²⁶⁹

A nova vocação de Veneza surge com a realização do porto industrial no continente e da cidade operária de Marghera, com o projeto de construção aprovado em 1917. Novos *piers* e canais foram feitos, redesenhando as estruturas hidrogeológicas da laguna e da inteira região de Marghera, além de um novo bairro, que permitiu a expansão urbana e demográfica fora da limitada cidade anfíbia, onde se estabeleceram os mais pobres e os operários. Em 1932 o Porto Marghera era uma realidade e contava com 60 estabelecimentos e 350 hectares de superfície. Nos anos de 1960, foi feita uma escavação no canal para facilitar o acesso dos navios petroleiros, a qual juntou o mar ao Porto Marghera, mas isso também permitiu que o

²⁶⁸ Venezia Lido Aerodrome. Disponível em: www.aeroportonicelli.it. Acesso em: 27 maio 2019.

²⁶⁹ GLANCEY, Jonathan. The 10 most beautiful airports in the world. **BBC**. Disponível em: <http://www.bbc.com/culture/story/20140513-the-10-most-beautiful-airports>. Acesso em: 27 maio 2019.

Adriático chegasse com maior velocidade e força no coração da cidade a cada maré excepcional. (MARCHINI, 2015, p.179-181)

Atualmente o Porto Marghera é considerado uma das maiores áreas industriais costeiras da Europa, compreendendo uma superfície de 2 mil hectares, destes cerca de 1.400 voltados para as atividades industriais, comerciais e terciárias, 350 pelos canais navegáveis e bacias, 130 reservadas ao porto commercial e o restante ocupado por infraestrutura rodoviária, ferroviária, serviços, entre outros.²⁷⁰

O veneziano Andrea Baldan diz que a cidade de Veneza “mudou completamente”, ao comparar com a época em que ele era criança. Brinca com o comparativo de que se olhar uma foto do século XIX e uma atual a única coisa que mudará serão as roupas das pessoas, a cidade permanece igual, mas que nos últimos 20 anos a cidade se transformou, “infelizmente”, lamenta Andrea. Ele compara como se a cidade estivesse sendo transformada em um parque temático, numa Disneylândia, com *souvenirs* feitos na China voltados para o turista, enquanto o cidadão residente enfrenta dificuldades para contratar serviços e adquirir produtos básicos.

Agora se encontram grandes empresas e, é feio de dizer mas infelizmente é a realidade, lojas administradas pela comunidade chinesa que sabemos muito bem como trabalham, que coisa vendem, e não ajudam a economia da cidade e muito menos a imagem. Em resumo, nós vivemos em uma cidade e não somos nem mesmo livres para pintar as janelas com as cores que queremos por questões artísticas. Mas, infelizmente parece que a cidade está em poder dos melhores compradores. Portanto está se transformando cada vez mais em um verdadeiro parque temático. Portanto estamos falando de Disneyland. Porque para nós vivermos aqui é sempre mais difícil, não somente caro, mas também de encontrar os serviços, é difícil encontrar uma farmácia, é difícil encontrar um pão, é difícil ir buscar água, portanto... E não é que faltam as possibilidades, é simplesmente que, infelizmente, quem administra esta cidade prefere transformá-la em um parque temático do que deixá-la viver.²⁷¹(tradução nossa)²⁷²

²⁷⁰ Comune di Venezia. L'Area di Porto Marghera. Disponível em: www.comune.venezia.it/content/larea-di-porto-marghera. Acesso em: 25 out. 2016.

²⁷¹ BALDAN, op. cit.

²⁷² *Adesso si trovano grandi firme e, è brutto da dirlo ma purtroppo è la realtà, negozi gestite dalla comunità cinese che sappiamo benissimo come lavorano, cosa vendono, e non aiutano la economia della città e tanto meno la immagine. Insomma, noi viviamo in una città e non siamo neanche liberi di dipinte le finestre con i colori che vogliamo per questioni artistica. Però, purtroppo sembra che la città sia un pó in balia di migliore offerente. Quindi si sta' trasformando lo sempre di più in un vero parco a tema. Quindi stiamo parlando di Disneyland. Perché viverci è sempre più difficile, non solo costoso, ma anche di trovare i servizi, è difficile di trovare una farmacia, è difficile trovare un pane, è difficile andare a prenderci acqua, quindi... E non è che mancano le possibilità, è semplicemente che, purtroppo, chi gestisce questa città preferisce trasformala in un parco a tema più tosto che lasciarla vivere.*

Baldan diz que desde a época em que era criança até os dias atuais a população diminuiu em cerca de 50 mil habitantes, e aponta que comprar uma casa em Veneza possui um custo muito elevado. Ele cita o exemplo de um casal jovem que ao se casar deve despende cerca de 400 mil euros para comprar uma casa, ou optar por morar em Mestre, cidade vizinha na área continental, mas observa que precisa mudar toda a vida para viver ali, e mesmo assim é uma cidade cara. Cita ainda a questão da saúde, por ser um problema encontrar uma farmácia aberta 24 horas, sendo muitas vezes necessário atravessar a cidade. Mesmo com todas as dificuldades ele diz que não iria embora dali e declara: “Não existe outro lugar assim”. Ele afirma que são necessários sacrifícios para se viver em Veneza, mas que você recebe outras coisas em troca que são insubstituíveis. “Ao final é somente uma questão de escolha. O que você prefere: dinheiro no bolso ou a cidade?”. Ri e diz que simplificou em sua fala, mas que são escolhas.²⁷³ (tradução nossa)²⁷⁴

Outra questão que o veneziano Baldan aponta são os impactos socioculturais que vivenciou com o crescente turismo na região. Toda sua família nasceu em Veneza, seu irmão, mãe, pai e avós. Trabalhou com seu pai por mais de 20 anos. Sua mãe trabalha no *Ufficio della Regione*, em Veneza. O irmão trabalha como topógrafo em Veneza. O seu avó começou a trabalhar com uma *salumeria* (charcutaria - loja de venda de presuntos, salames e queijos artesanais), depois seu pai também ingressou na empresa e também ele. Conta que aprendeu o seu *mestiere* (profissão) com o seu *nonno* e diz que “era un bel lavoro” (era um belo trabalho). Comenta que essa era uma atividade artesanal muito importante na região, assim como outras profissões transmitidas de geração em geração e que se perderam, especialmente pelos altos preços de locação, cada vez mais incontroláveis para um imóvel na cidade.

A brasileira Andrea, morando há 16 anos em Veneza, nota que muitos venezianos não moram mais nas ilhas e optaram pela parte continental.²⁷⁵ Maria Cristina, também brasileira e residente há 32 anos em Mestre, área continental de Veneza, percebe que a cidade mudou muito desde que ela ali chegou, e acredita que seja pela crescente imigração e pela baixa natalidade de italianos. “Aqui a gente chama a Via Piave de *Chinatown*, porque todas as lojas mais tradicionais eles já compraram. Ou é chinês, ou é muçulmano.”. Ela diz que a Veneza de

²⁷³ BALDA, op. cit.

²⁷⁴ *Non c'è un altro posto così. [...] Alla fine è solo una questione di scelta. Cosa ti piace di più: soldi in tasca o la città?*

²⁷⁵ CORREA, op. cit.

30 anos atrás era aquela em que você deixava a bolsa no carro o dia todo e depois quando lembrava, preocupação comum dos brasileiros, como ela aponta, voltava e estava lá. Segurança e saúde são pontos que ela destaca como positivos e que, em sua perspectiva, estão se perdendo com a migração em massa.²⁷⁶ Márcio diz que não moraria em Veneza e comenta: “Nem os venezianos não moram mais em Veneza.”. Ele diz que “os chineses” estão comprando muitos estabelecimentos tradicionais e montando restaurantes, lojas de *souvenirs*, hotéis. Observa que em Treviso também a maioria dos cafés foram comprados por chineses.²⁷⁷

A italiana Angela, 45 anos, nascida e residente em Pádua, próximo a Veneza, diz que pelo menos uma vez por mês vai a Veneza para os eventos culturais ou para jantar com os amigos, mas que costumava ir com mais frequência com as amigas que faziam universidade lá e iam a bares “realmente venezianos, não chineses ou outros como os que tem atualmente”, ressalta. Ela diz que antigamente podia-se caminhar à noite tranquilo e sem medo. Agora ela percebe um número crescente de negócios de baixo nível. Como proprietária de um hotel em Pádua, diz que muitos turistas optam por dormir ali para visitarem Veneza, seja pelo custo, dos altos valores da rede hoteleira veneziana, seja pela locomoção, diante da dificuldade em carregar as malas pelas ruelas e canais. Pádua fica próxima de Veneza, a 20 minutos de trem. Após visitar Veneza, ela relata o que seus hóspedes mais comentam: “a agitação, é a primeira coisa, depois a sujeira”. Voltam contentes de não terem ficado lá para dormir. “É uma pena, uma grande pena”, lamenta Angela.²⁷⁸ (tradução nossa)²⁷⁹

Os relatos trazem uma perspectiva em comum, tanto dos brasileiros residentes na região quanto dos italianos. Para eles, Veneza vem sofrendo mudanças significativas com o turismo de massa, descaracterizando-a culturalmente e alterando as sociabilidades presentes.

²⁷⁶ ABRAHÃO, op. cit.

²⁷⁷ OLIVEIRA, op. cit.

²⁷⁸ MORSOLETTO, Angela. Entrevista concedida a Gisele Palma Moser. Pádua (Itália), 26 jul. 2017.

²⁷⁹ *le confusione, é la prima cosa, dopo la sporcizia. [...] È un peccato, un grosso peccato.*

CAPÍTULO 4: DESTINO TURÍSTICO

Neste capítulo buscamos analisar como as praias de Florianópolis e Veneza tornaram-se um destino turístico, frequentadas por locais e estrangeiros, sendo uma opção inclusive para a moradia, o que alterou a configuração urbana. As percepções dos entrevistados trazem valiosos elementos para analisarmos esse processo.

4.1 Praias e estações balneárias em Florianópolis

A ocupação de áreas próximas ao litoral no Brasil tem ligações históricas e segue uma tendência mundial, conforme apontado pelo *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)*. De acordo com o último Censo Demográfico de 2010, e ainda em vigor, 26,58% da população vive em municípios da zona costeira e boa parte atua em atividades, direta ou indiretamente, ligadas ao turismo, produção de petróleo e gás natural, pesca e serviços que atendem à dinâmica econômica gerada (IBGE, 2011, p.117).

Segundo o *Dicionário de Geologia Marinha*, praia refere-se à zona perimetral de um corpo aquoso (rio, lago, mar, oceano) composta de material inconsolidado, em geral arenoso ou composta de cascalho, conchas de moluscos, etc, considerada uma zona altamente instável e dinâmica (TOMMASI, 2008, p.105). A praia é a feição mais comum de uma costa, cobrindo parte ou todo o litoral, podendo ter uma vegetação, falésia, dunas ou muro marinho como limite interno rumo ao continente, e como limite rumo ao mar a cerca de 10 metros de profundidade na maré baixa (GARRISON, 2010, p.242).

Para além da questão geológica, a praia pode ser percebida hoje como um local onde as pessoas frequentam, especialmente na temporada de verão, e praticam o banho de mar para se refrescar, para brincar ou praticar esportes, e a areia é o local para desfrutar de um “banho” de sol, para as crianças brincarem de castelinho e para a prática de esportes. A maneira de experienciar esse espaço transformou-se a cada época, como poderemos perceber na sequência a partir da literatura e das narrativas atuais.

Ferreira (1998) assinala que em Florianópolis o banho de mar inicialmente era visto como “abuso ao Código de Posturas”, depois como “tratamento médico”, “refrigério contra o excessivo calor”, “divertimento das famílias” e, por fim, como turismo. “O banho de mar mudou a configuração da cidade, sua área de expansão, modificou a arquitetura e as direções

das fachadas das casas, ditou novas modas e novos trajes, transformou mentalidades e hábitos, calou preconceitos arraigados e suscitou outros” (FERREIRA, 1998, p.19).

Na área central de Florianópolis, anteriormente à construção dos aterros, haviam pequenas praias que eram utilizadas pelos moradores da região para tomar banho de mar, principalmente as crianças. Seu Peixoto narra a experiência no tempo de sua mãe e na sua infância: “Aqui tinha uma praiazinha pequena, onde hoje tem o Iate Clube da cidade, ali naquela região chamavam Prainha. Era uma prainha que tinha ali, e hoje não tem mais praia e nem resquício de praia.”²⁸⁰ Dona Zica não considera que ali houvesse praia, ela afirma: “No Centro não tinha praia. Florianópolis sempre foi virada de costas para o mar. Até hoje eu não me conformo.”²⁸¹ Em sua infância, na década de 1940, Seu Peixoto costumava mergulhar na região central e relata: “Ali não tinha praia, praia propriamente dita, tinha um cantinho assim na Capitania dos Portos que tinha uma prainha, bem no Centro da cidade, onde tem hoje aquele Terminal Urbano, tinha uma prainha pequena”. Mas ressalta que quem tomava banho de mar era “a rapaziada” de oito a quinze anos de idade: “A rapaziada né, gente mais velha não”²⁸².

Em Florianópolis, a utilização do mar como estação balneária deu-se em lugares mais afastados e a Praia de Fora, na baía Norte (imediações da atual Beira-Mar Norte e Avenida Bocaiúva), era considerada o local ideal para o banho de mar. Nas duas últimas décadas do século XIX, os habitantes com maior poder aquisitivo construía ali os seus sobrados com a frente voltada para o mar, em extensas áreas que formavam as chácaras, que chegavam a ter 200 mil metros quadrados²⁸³. Eram o local de descanso dos finais de semana, pois a moradia em geral localizava-se no Centro com o comércio na mesma casa.

Nos tempos normais, (as chácaras) serviam de morada de verão, salvo um ou outro que as habitava permanentemente [...]. Para o retiro das chácaras iam as famílias, em geral, pela manhã ou à notinha, com a fresca, e os que não possuíam carro nem reumatismo preferiam as horas do crepúsculo, para ir mesmo a pé, andando, conversando... admirando-se que os vizinhos que acorriam para vê-los passar já estivessem instalados, comentando sobre a demora dos que não haviam ainda feito a mudança. Combinavam-se passeios, visitas, encontros [...]. Os escravos já haviam vindo antes, carregando a tralha das cozinhas, [...]. O chefe da casa vinha à tardinha, depois do trabalho, de carro ou a cavalo [...]. Dias depois, eram as visitas. (CABRAL, 1979, p.263-264)

²⁸⁰ PEIXOTO, op. cit.

²⁸¹ GAROFALLIS, op. cit.

²⁸² PEIXOTO, op. cit.

²⁸³ Chácara identificada em anúncio de venda. CABRAL apud SUGAI, 1994, p.21-22.

Ter um sobrado na Praia de Fora era sinônimo de *status*, de importância social.²⁸⁴ Virgílio Várzea²⁸⁵ afirmava: “poucos lugares no globo possuirão praias tão bonitas e de um desenho mais interessante e caprichoso como as da costa catarinense, tanto na Ilha como no continente” (VÁRZEA, 1985, p.113). Ele considerava a Praia de Fora como “a principal de Florianópolis” e dizia que era “a primeira estação balnear da capital, cuja população para aí acode, em parte, na época própria, habitando as casas da beira-mar” (VÁRZEA, 1985, p.114). Ele ainda comparava a Praia de Fora ao Botafogo, no Rio de Janeiro:

Um dos mais belos arrabaldes de Florianópolis, senão o mais belo, é a Praia de Fora, porque representa para os catarinenses o que é Botafogo para Capital Federal: o bairro de *linha*, o bairro *chic*, o bairro aristocrático. Isto pelo lado de seus habitantes, do luxo e da estética e arte de suas construções; pelo lado da paisagem [...] ocupando, como ocupa, uma área de terreno, ora plano, ora em pequenas colinas e montes à beira-mar, de um pitoresco admirável [...]. Distingue-se tanto a Praia de Fora dos demais pontos da cidade, que até a vida catarinense dir-se-ia ter aí outro aspecto, outras tintas, outras modalidades, revelando-se o bairro, na capital provinciana, como um todo à parte, mais culto, mais artístico, mais civilizado. (VÁRZEA, 1985, p.37, grifos do autor)

Um amigo de seu Peixoto morava na Praia de Fora e ele lembra que todas as casas possuíam os fundos para o mar: “Ninguém tinha casa de frente pro mar. O mar não valia nada. [...] De vez em quando tinha uma passagenzinha que a gente podia chegar na praia.”. Um dos caminhos que costumava fazer para acessar o mar na Praia de Fora era pelo final da Rua Esteves Junior. Ele conta que, onde hoje tem uma pracinha, tinha um bar famoso, chamado Agapito, o qual muitas gerações frequentaram, e ali em frente havia um trapiche: “Um trapiche bom, de cimento armado, bonito, e ali também, a rapaziada que queria se mostrar ia mergulhar lá, tomava banho ali na Praia de Fora”.²⁸⁶

No continente, as praias de Coqueiros e da Ponta do Leal eram as mais procuradas para o veraneio no início do século XX, devido à proximidade com o centro urbano, apesar da poeira das estradas do Estreito. “De colônias de pescadores, estas praias tornaram-se aos

²⁸⁴ DC DOCUMENTO: Florianópolis, origens e destinos de uma cidade à beira-mar. Começa a ocupação da Beira-Mar. **Diário Catarinense**. Florianópolis, 16 mar. 1998, p.4.

²⁸⁵ Virgílio Várzea nasceu em 1863 na freguesia de São Francisco de Paula de Canasvieiras, norte da Ilha de Santa Catarina, viveu desde 1896 no Rio de Janeiro, até a sua morte em 1941. Era jornalista e escreveu sua mais conhecida obra “Santa Catarina: a Ilha”, publicada pela primeira vez em 1900.

²⁸⁶ PEIXOTO, op. cit.

poucos balneários da elite da capital” (FERREIRA, 1998, p.83). O Estreito²⁸⁷ se tornou mais conhecido na década de 1910 e passou a ser um ponto de encontro nos finais de semana para as famílias mais abastadas que moravam na ilha e que ali construíram as suas casas de veraneio. Com a maior procura das áreas litorâneas, os primeiros loteamentos na região foram feitos na década de 1920, com terrenos de dimensões de 10x35 metros, em uma área exclusivamente residencial, o que favoreceu as instalações das casas de veraneio (VIEIRA, 2004, p.67). Na década de 1930, as propagandas de loteamentos anunciavam o Estreito como “o futuro bairro da alegria e da saúde, a 5 minutos desta capital. A melhor, a maior, a mais bela e a mais aprazível praia na vizinhança de Florianópolis. 88 lotes já vendidos!”.²⁸⁸ Outro anúncio colocava à venda uma casa na Ponta do Leal, próximo ao Estreito, destacando a localização “à beira-mar” como um atrativo.²⁸⁹ O que era uma grande área de pastagem utilizada para parte do rebanho que seria abatido no Matadouro Municipal, chamada de Pasto do Gado, tornou-se um balneário para as famílias tradicionais de Florianópolis. A área, correspondente ao Balneário do Estreito, foi adquirida e loteada por Fúlvio Aducci²⁹⁰, através da Sociedade Imobiliária Catarinense Ltda.

O “Balneário na Ponta do Leal”, no Estreito, inaugurado em 10 de janeiro de 1937, foi um marco como empreendimento turístico, além de alterar a denominação do bairro, que passou a ser conhecido por “Balneário do Estreito”. A estação balneária era voltada para as famílias com maior poder aquisitivo e que moravam na ilha, com pista de dança, orquestra ao vivo, vestiários para aluguel e banheiros para os banhistas, além de bar e restaurante, com ônibus especiais partindo do Centro.²⁹¹ Na véspera da inauguração do Balneário, foi publicado um convite no jornal *O Estado*:

²⁸⁷ O bairro Estreito, localizado na parte continental de Florianópolis, é banhado pelo mar em toda sua extensão que segue ao longo da ponte Hercílio Luz, mas todo ele era construído de costas para a baía até a construção da Avenida Beira-Mar Continental, que aos poucos começa a valorizar a região com a construção de edifícios com suas fachadas voltadas para o mar.

²⁸⁸ **A Capital**, 29 jan. 1936, apud FERREIRA, 1998.

²⁸⁹ **O Estado**, 2 jan. 1937.

²⁹⁰ Fúlvio Aducci, que também era morador do bairro, na rua Tolentino de Carvalho de 1926 a 1938, mais tarde passou a ser o nome da principal avenida de acesso ao Estreito. Nascido em Desterro em 1884, Fúlvio Aducci faleceu aos 71 anos de idade. Foi Membro-fundador da Academia Catarinense de Letras e atuou na área política, como Deputado Estadual, Deputado Federal e Governador de Santa Catarina permanecendo no mandato do dia 29 de setembro ao dia 24 de outubro de 1930, quando foi deposto pela Revolução de 1930.

²⁹¹ **O Estado**. Florianópolis, 9 jan. 1937, p.6.

Este novo ponto de reunião e diversões possui vestiários para aluguel e banheiro à disposição dos banhistas. O serviço de restaurante e bar está a cargo da Confeitaria Chiquinho e os preços das mercadorias ali vendidas serão iguais aos da capital. Das 9 horas em diante haverá churrasco. Desta capital, do lado da Confeitaria Chiquinho, partirá para aquele aprazível ponto, de meia em meia hora, um ônibus cujo preço da passagem será de 500 réis por pessoa.²⁹²

É importante ressaltar que inicialmente não existiam exigências legais para a aprovação dos terrenos, o que foi regularizado apenas a partir da década de 1950, com o primeiro Plano Diretor do município, e posteriormente pela Lei n. 1215/74, que regulamentou os “Loteamentos, Arruamentos e Desmembramentos em Florianópolis”, conforme aponta a arquiteta e urbanista Maria Inês Sugai (1994):

Quando surgiram os primeiros loteamentos, tanto em Florianópolis como em São José (município contíguo), praticamente não existiam exigências legais para a aprovação dos mesmos, ainda que, a partir da década de 40, tenha se tornado obrigatório a aprovação e o registro na administração municipal. As exigências legais surgiram a partir da década de 50, com a aprovação do Plano Diretor [...] e, posteriormente pela Lei n. 1215/74, que regulamentou os Loteamentos, Arruamentos e Desmembramentos em Florianópolis. O termo “clandestino”, portanto, refere-se aos loteamentos e desmembramentos efetuados sem a licença concedida pela prefeitura e, a partir da década de 50, também sem obediência às exigências de dimensões, infra-estrutura e serviços públicos definidos pela legislação municipal. (SUGAI, 1994, p.419)

As construções realizadas à beira-mar exigem cautela, por serem áreas costeiras, como observa o biólogo e oceanógrafo João Miragaia Schmiegelow (2004), para o qual esse é considerado um ambiente muito dinâmico devido aos movimentos dos mares e das areias, e por isso as construções especialmente de piers ou molhes devem ser acompanhadas por estudos oceanográficos para assegurar o não impedimento dos fluxos de água e areia, assim como a colocação de muros para bloqueio da invasão de águas, que podem alterar profundamente a praia (SCHMIEGELOW, 2004, p.55). Olga Cruz, em seu estudo sobre a faixa litorânea, aponta a necessidade do levantamento de perfis praias, como a energia da onda, amplitude da maré e tamanho dos grãos de areia, além das condições de sua dinâmica e da evolução litorânea, pois refletem as variações dos processos, juntamente com observações sobre a vegetação, tornando-se mais um instrumento para a base de projetos de planejamento de áreas costeiras (CRUZ, 1998, p. 143).

²⁹² **O Estado**. Florianópolis, 9 jan. 1937, p.6.

Na década 1950, 53% dos novos loteamentos aprovados no município situavam-se no continente e os jornais indicavam os desejos daquela sociedade por um “futuro à beira-mar”. Um anúncio publicado por uma imobiliária em 1956 trazia a chamada “Garanta o futuro de sua família” e oferecia “ótimos lotes nas praias de Itaguaçu e Balneário” (LOHN, 2002, p. 260). A Praia de Itaguaçu fica contígua ao bairro de Coqueiros, que conta com pequenas praias ao longo da orla continental. No final da década de 1940, uma das frequentadoras da praia de Coqueiros era Dona Zica, que à época contava por volta dos 18 anos de idade. Ela conta: “Nós éramos um grupo, eu, as minhas irmãs e umas amigas”. Pegavam o ônibus no Centro, atravessavam a Ponte Hercílio Luz e iam direto para a praia de Coqueiros. Costumavam ir ao trapiche em frente ao Clube 12 de Agosto, mesmo local indicado por Seu Peixoto, onde permaneciam por cerca de três horas e depois retornavam para casa. Ela diz que “a cidade inteira ia pra Coqueiros”. “Como Coqueiros era bom. Pertinho! [...] E o mar era uma beleza. Aquela areia branquinha, tudo limpinho, o mar batendo.”²⁹³

Seu Peixoto conta que no seu “tempo de juventude”, na década de 1950, muitas pessoas iam para o Continente, onde tinham casas de praia, e nos sábados e domingos a “rapaziada de 14, 15 anos” tomava banho de mar em Coqueiros. “Ali era chic! Ali tinha o praia clube, que foi adquirido depois pelo Clube 12”. Já para ir às praias do Norte da ilha, ele diz que “era outra encrenca” e justifica: “Primeiro porque eram umas estradazinhas feitas pro, entre aspas, pro pessoal que usava carroça” e contextualiza afirmando que no seu “tempo de guri” não haviam muitos carros, “a cidade não tinha mais do que dez mil automóveis, 15 mil automóveis, não tinha mais que isso”. Ele complementa: “Então o início das nossas ruas pra todo o interior da ilha era pista de carroça, que foi se transformando, alargando, melhorando.”²⁹⁴

Na década de 1940, as estradas para o interior da ilha de fato ofereciam dificuldades para o percurso, possuindo maior tráfego a estrada que seguia para Canasvieiras, ao Norte da Ilha, mais habitada, de onde pescadores levavam para a cidade a sua pequena produção agrícola (cebolas, café, frutas e hortaliças) para suplementar a atividade extrativa (DIAS, 1947, p.71 apud CORRÊA, 2005, p.325). A estrada de acesso à Canasvieiras foi a primeira a ser construída na década de 1950, durante o governo Irineu Bornhausen, com mão-de-obra

²⁹³ GAROFALLIS, op. cit.

²⁹⁴ PEIXOTO, op. cit.

dos presos da Penitenciária Estadual, autorizados a trabalhar por bom comportamento (OLIVEIRA, 2011, p.27).

Seu Peixoto relata que Canasvieiras era um lugar tranquilo, mas que as estradas, mesmo depois de asfaltadas, “eram uma vergonha”. Ele diz: “Eu me lembro que a gente levava uma hora e meia pra ir de carro até lá. Porque a estrada era ruim, os carros também não eram essas coisas. Então era uma coisa que demandava muito tempo a gente ir pra praia.”. Dona Zica também narra o longo deslocamento feito em sua infância para chegar até a praia de Canasvieiras, mas lembra que a praia era “limpíssima”.

A gente ia para Canasvieiras. Canasvieiras era uma praia limpíssima. Limpa, limpa! E o mar também bem calmo. Ia com meu pai, minha mãe, tomar banho em Canasvieiras. Num fusquinha que cabia dois, três, quatro, cinco, ia um em cima do outro (risos). Não tinha asfalto. Era uma estrada com uma poeira que o carro não enxergava o que vinha atrás. Meu pai tinha que andar devagar. Eu tive casa em Canasvieiras depois. [...] Antes ia só domingo. Porque as famílias se uniam, faziam aqueles lanches, almoços, só domingo. Sábado não tinha nada, era um dia comum. [...] Só domingo era que a gente se divertia. [...] A gente levava uma hora e pouco para ir daqui até Canasvieiras. E não tinha trânsito! [risos].²⁹⁵

Seu Peixoto conta que a praia de Canasvieiras começou a ser utilizada como um balneário nos anos 1950, quando “o pessoal começou a despertar pra ir pra lá”. Ele atribui o desenvolvimento da região às famílias alemãs e seus descendentes que viviam na cidade, por terem dinheiro e uma “outra visão das coisas”. “Eles pensavam nesse negócio do conforto. Trabalhavam a semana inteira, mas no fim da semana queriam ter um lugar de descanso, de prazer, que fosse uma coisa mais prazerosa. Eles começaram a fazer casas lá em Canasvieiras.”. Peixoto diz que Coqueiros passou por uma “primeira invasão”, mas que havia sido ocupado por “gente do dinheiro”, da mesma forma como ocorreu no Norte da Ilha posteriormente. “Lá tinha o pessoal nativo, pobre, como sempre, que vão sendo tirados do lugar pro pessoal que tem dinheiro. E isso aconteceu lá por Canasvieiras também, que lá era uma colônia de pescadores e aos poucos foi transformando em balneário.”. Conta que costumava ir a casa de um tio, “de família abastada”, alemão casado com sua tia, que tinha uma casa em Canasvieiras. “Ele fez a casa lá, mas era casa de madeira, casa mais simples. [...] Eu ia com o meu tio. Meu tio tinha uma fumbica velha [risos], tinha uma camionetizinha [risos] e ele botava aquela gurizada dentro e a gente ia pra praia.”. Peixoto relata que, por

²⁹⁵ GAROFALIS, op. cit.

volta dos anos 1950, da casa do tio até o canto esquerdo de Canasvieiras não tinha mais que dez casas: “De praia né, porque o resto era de pescador. Mas casa de pescador era lá em cima. Pescador não tinha casa na praia, era muito raro. Eles tinham casa lá em cima. Porque aquilo ali de repente foi comprado, a alemoada comprou tudo ali.”²⁹⁶

Apesar do primeiro hotel de Canasvieiras, o Hotel Balneário Canasvieiras, ter sido inaugurado em 1930, quando a região ainda não possuía energia elétrica e o acesso pelas péssimas estradas era demorado e perigoso, os loteamentos começaram a surgir na localidade na década de 1950. Até os anos de 1960 as praias da ilha que tiveram maior ocupação eram as mais próximas da região central, como Cacupé, Santo Antônio de Lisboa, Sambaqui e Ribeirão da Ilha. Empreendimentos únicos formaram os loteamentos em Jurerê, na década de 1960, e os balneários Daniela e Açores, na década de 1970. (REIS, 2012, p.115; p.162)

Seu Sidney morou em Florianópolis na década de 1960 e diz que não frequentava as praias da ilha por serem muito distantes e com acessos muito ruins. “Uma vez eu fui com um colega de moto no Morro das Pedras e voltamos todo empoeirado pra cidade. Era tudo estrada de chão.” Conta que às vezes ia até Coqueiros, mas de “roupa normal”, para passear e não tomar banho de mar, pois não tinha como trocar de roupa para ir à praia. Lembra-se que a praia de Coqueiros era sempre lotada.²⁹⁷

Conforme o historiador Reinaldo Lohn (2002), na década de 1950 as expectativas em relação ao futuro tomaram como base as propostas que elegiam o turismo como praticamente a única opção de desenvolvimento. “Uma ‘cidade nova’ era anunciada pela prefeitura, com muitos planos para a construção de hotéis em pontos tão distantes quanto Ingleses, Lagoa ou Pântano do Sul” (LOHN, 2002, p.253). O setor de turismo passou a concentrar os investimentos e no início da década de 1960 foi aprovado na Câmara de Vereadores a isenção de impostos por dez anos para os hotéis-balneários; na década de 1970 a atividade turística consolidou-se como um importante meio econômico (LOHN, 2002). Com a pavimentação da BR-101, concluída em 1971, a capital passou a ter uma integração com a dinâmica econômica do Estado, além de ser um facilitador para o turismo (JORGE, 2007, p.20-22). Nesse mesmo período, as atenções do poder público voltaram-se para o turismo na ilha, diante da urbanização descontrolada com a depredação da natureza (CORRÊA, 2005, p.357).

²⁹⁶ PEIXOTO, op. cit.

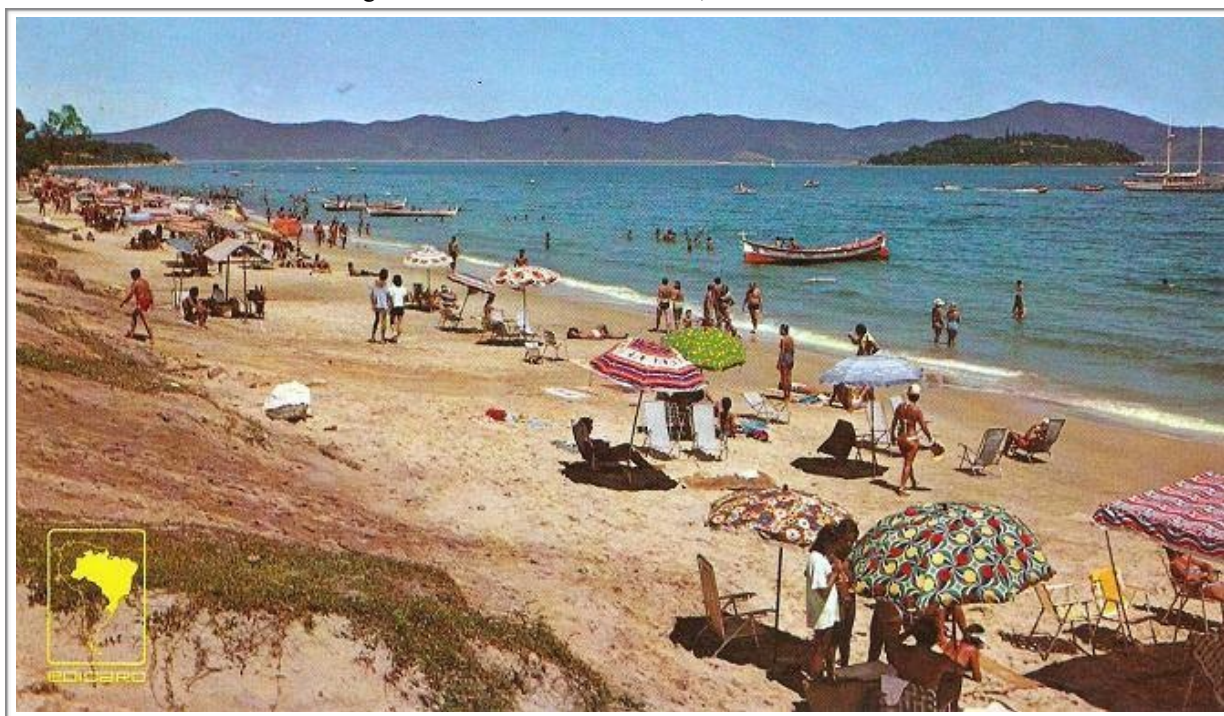
²⁹⁷ BARREIROS, op. cit.

Figura 31 – Praia de Canasvieiras, década de 1920



Fonte: Fanpage Fotos Antigas da Grande Florianópolis²⁹⁸

Figura 32 – Praia de Canasvieiras, década de 1980



Fonte: Fanpage Fotos Antigas da Grande Florianópolis²⁹⁹

²⁹⁸ Disponível em: https://www.facebook.com/floripaantiga/?ref=br_rs. Acesso em 27 jul. 2019.

²⁹⁹ Disponível em: https://www.facebook.com/floripaantiga/?ref=br_rs. Acesso em 27 jul. 2019.

Figura 33 – Praia de Canasvieiras, década de 2010



Fonte: Jornal Noticias do Dia/ Marco Santiago³⁰⁰

A institucionalização do turismo em Santa Catarina se deu através da Lei Nº 3684, de julho de 1965, que instituiu o *Serviço Estadual de Turismo*, revogada posteriormente, em 1968, e substituída pela Lei Nº 4.240, que definiu a Política Estadual de Turismo com a criação do *Departamento Autônomo de Turismo do Estado de Santa Catarina (DEATUR)* e instituiu o *Conselho Estadual de Turismo*. Em paralelo, e para fomento dessa atividade, foi criado o *BESC Empreendimentos e Turismo S/A* – parte da estrutura de apoio ao turismo do *Banco do Estado de Santa Catarina (BESC)* –, e extinto em 1975, com a criação da *Empresa de Turismo e Empreendimentos de Santa Catarina (Turesc)*. A *Companhia de Turismo e Empreendimentos de Santa Catarina (Citur)* foi fundada em 1977 a partir da fusão da *Turesc* com a *Citur/Rodofeira* – empresa privada sediada em Balneário Camboriú –, passando a denominar-se *Santa Catarina Turismo S/A (Santur)* em 28 de outubro de 1987. (LENZI, 2014)

³⁰⁰ Disponível em: <https://ndmais.com.br/noticias/canasvieiras-jurere-e-jurere-internacional-estao-impropias-pra-banho-aponta-fatma/>. Acesso em 27 jul. 2019.

No final da década de 1970, a onda turística, principalmente de argentinos, gerou uma explosão da construção civil no centro e nos principais balneários, levando a fundação do *Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF)*. No final dos anos 1980, a população de Florianópolis chegou a triplicar durante o período de verão. A ampliação da área urbana se deu com o alargamento e asfaltamento de estradas, levando ao surgimento de novos bairros no interior da Ilha, além de um grande número de hotéis voltados para o turismo (CORRÊA, 2005, p.357-358).

Os financiamentos facilitados através do *Banco Nacional de Habitação (BNH)*, órgão criado pelo Governo Federal em 1964, também impulsionaram a expansão imobiliária e aos poucos foram criados pequenos núcleos residenciais em áreas destinadas aos turistas. Sugai (1994) afirma que as áreas residenciais de alta renda tendem a se aproximar formando núcleos e, em relação a valorização fundiária urbana em Florianópolis, os terrenos localizados no Continente apresentavam na década de 1970 os mais altos valores por metro quadrado, e “no período de 1970-93 vieram a apresentar taxas de crescimento em torno de 6,5% ao ano, bastante inferiores à valorização dos terrenos situados na área de influência da Via de Contorno Norte”, atual Beira-Mar Norte (SUGAI, 1994, p.199). Diante do processo de urbanização e da crescente exploração turística, as antigas localidades, voltadas à agricultura de subsistência e à pesca artesanal, passaram a se tornar balneários de veraneio para a população citadina e as atividades turísticas. A “cidade permanente” (região central) e a “cidade balneária” (praias) passam a ter ocupações que se mesclam entre ocupação sazonal e moradores permanentes. (REIS, 2012, p.121)

De balneário ativo apenas durante a temporada de verão, muitas praias tornaram-se novos bairros residenciais a partir dos anos 1980, especialmente com o *Plano Diretor dos Balneários*, conforme Lei 2.193/85, que dispõe sobre o zoneamento, o uso e a ocupação do solo nos balneários da ilha de Santa Catarina, declarando-os como “áreas de especial interesse turístico” (IPUF, 1985). Os empreendimentos turísticos com infraestrutura completa, definição e controle das tipologias de edificação surgiram na década de 1980, como o caso de Jurerê Internacional e da Praia Brava, marcando uma profunda alteração na orla balneária (REIS, 2012, p.168). Além disso, ocorre a mudança de uso do solo e a substituição dos moradores, com a compra dos antigos imóveis e a valorização da terra, especialmente nos núcleos pesqueiros que eram as antigas sedes de freguesia, como no caso de Santo Antônio de

Lisboa, Ribeirão da Ilha, Lagoa da Conceição e Barra da Lagoa (REIS, 2012, p.229-230). Nesse processo, nota-se um aumento da ocupação urbana nas regiões de praias e um desenvolvimento da infraestrutura de serviços voltados ao cidadão, como supermercados, escolas e postos de saúde. Cada vez menos o morador de uma praia precisa deslocar-se ao centro em seu cotidiano, apesar de muitos ainda o fazerem por trabalharem em regiões centrais. O turista passa a contar com uma gama de serviços de lazer e gastronomia mais diversificada, mesmo que ainda muitos estabelecimentos estejam em funcionamento apenas durante a temporada de verão.

Seu Fábio, 64 anos, costumava frequentar a praia do Balneário do Estreito na década de 1960, que estava sempre lotada aos finais de semana, e conta que sonhava em ir a Lagoa da Conceição, mas que aguardava a visita de um tio de fora da cidade para ir de carro até lá:

Uns dez anos antes [de me casar] mais ou menos [em 1960], a praia do Balneário no fim de semana era lotada. Naquela época não tinha carro também. A Lagoa da Conceição era um sonho nosso de um dia chegar lá. Eu, por exemplo, tenho uma passagem bonita: um tio meu, João, que morava em Rio do Sul, todo Natal ele vinha na nossa casa, então nós esperávamos o ano todo pra no Natal ele levar nós de carro na Lagoa da Conceição. Então, tu veja, não é porque o Balneário era a única praia, o Balneário era a única opção próxima nossa.³⁰¹

O visual da Lagoa da Conceição foi ponto de destaque no jornal *O Globo*, em março de 1970, que antes registrou uma crítica às condições de acesso: “Você sai de Florianópolis, enfrenta uma estrada ruinzinha [...], e no final encontra aquele panorama que só se consegue ver nas telas de cinemascope: é a Lagoa da Conceição [...]”.³⁰² Em agosto de 1986, Florianópolis foi notícia novamente por ocasião do Campeonato Mundial de Surfe, realizado em setembro daquele ano na Praia da Joaquina. A matéria apontava os atrativos da cidade e evidenciava, mais uma vez, a Lagoa da Conceição como “um dos pontos mais badalados”.³⁰³

A Lagoa da Conceição, localizada no Leste da ilha, citada por Fábio e pelas matérias de *O Globo*, fica situada a 12 km do centro e desperta a atenção dos setores imobiliários e turísticos desde a década de 1970. Nos anos posteriores, as praias de mar aberto começaram a ser procuradas para a prática do surfe – Joaquina, Barra da Lagoa, Mole e Campeche. A praia de Canasvieiras, no Norte da ilha, começou a ser mais procurada também neste período

³⁰¹ SILVEIRA, Fábio. Entrevista concedida a Gisele Bochi Palma. Florianópolis (SC), 12 ago. 2009.

³⁰² PINHEIRO, Caio. Lagoa da Conceição rima com camarão. *O Globo*, Caderno de Turismo, 5 mar. 1970, p.4.

³⁰³ Florianópolis, capital do surfe em setembro. *O Globo*, Caderno de Turismo, 21 ago. 1986, p.3.

devido a uma melhor infraestrutura, apesar do ainda precário acesso rodoviário, situada a 27 km do Centro, através da antiga SC-01 (atual SC-401) (SUGAI, 2015, p.91-93).

Evanilda recorda que nas décadas de 1980 e 1990, quando moravam no interior do Estado, deslocavam-se para a praia de Canasvieiras para passar a temporada de verão na Associação Catarinense do Ministério Público, que possui uma sede balneária em Canasvieiras. Ela conta que pouco iam à praia em si, usufruindo mais da estrutura da própria sede (piscinas, áreas de esporte, restaurante), e mesmo depois de mudar-se para a capital seguiu frequentando o local, mas então fora da temporada.

Só que nós ficávamos mais restritos aquele espaço lá. [...] Canasvieiras era uma praia muito tranquila, só tinham casas na época, agora tem muito muito prédio, então a praia já não é mais atrativa pra mim. [...] Quando nos mudamos para cá, nós frequentávamos mais a praia de Canasvieiras no período que não era de verão. Mais para sair daqui do Centro e ir pra lá para botar o pé no chão, enfim, porque quem mora em apartamento, né, e sentar numa varanda, debaixo de árvores, que lá é bem aprazível. Mas daí nós começamos a frequentar no verão a praia de Palmas, justamente porque tinha essa questão da natureza ainda preservada. Que agora já tá diferente também.³⁰⁴

Matilde conta que visitou algumas praias em Florianópolis, e cita Praia Mole, Joaquina, Naufragados e Barra da Lagoa. “Eu gostei muito, mas acho que são todas bem iguais. Acho que o panorama não muda muito.”, diz ela ao comparar com as praias italianas que considera muito diferentes. “Aqui [em Florianópolis] são maiores e não são *attrezzata* [estruturadas], bem diferente das praias de Riccione, Rimini, Jesolo... aqui são mais talvez naturais.”, conclui.³⁰⁵

As impressões de quem passou como turista pela capital catarinense nem sempre são positivas, como revelam as cartas dos leitores sobre as praias do Norte da Ilha:

Da famosa Praia de Jurerê (Norte da Ilha) não levarei boas lembranças. Trânsito caótico; falta policiamento; barulho infernal até as 6h da manhã. Seria Jurerê uma grande “disco” ou um bairro residencial? Atendentes de lojas com pouca educação e preparo para lidar em situação de muito movimento ou estresse; garçons atrapalhados; frescobol na beira da praia. Estão preparados para o turismo?³⁰⁶

Gostaria de compartilhar minha decepção ao levar um amigo e parentes a algumas praias de Florianópolis. Fui à Praia do Forte, no Norte da Ilha, e não havia lugar na

³⁰⁴ MOSER, op. cit.

³⁰⁵ ZARDINI, op. cit.

³⁰⁶ Maristela Costa, administradora, Itajaí. Praias. Diário do Leitor. **Diário Catarinense**. Florianópolis, 6 jan. 2008.

areia - não pela quantidade de banhistas, mas sim de carros. Tudo bagunçado diminuindo o espaço para os frequentadores. Já a Praia de Jurerê Internacional, considerada própria para banho, estava cheia de peixes mortos, plásticos e sujeira deixada pelos banhistas. Que vergonha.³⁰⁷

É muito constrangedor para quem reside em Florianópolis ler todos os dias no DC [Diário Catarinense] a propaganda sobre o turismo que Santa Catarina pode oferecer. Vocês do DC nunca viram o esgoto a céu aberto em algumas praias daqui da Capital? Vocês já viram como é a praia de Canasvieiras, atingida violentamente pela erosão, quase sem faixa de areia? As pessoas mal encontram espaço para se sentar! Nas praias não existe sequer um chuveiro para o banhista tirar o sal e a areia do corpo. Não existe estrutura nenhuma para o turismo.³⁰⁸

As três cartas dos jornais apontadas acima são claras, não usam subterfúgios acusando uma série de problemas correntes nas praias de Florianópolis. A primeira delas subscrita por Maristela Costa remete ao barulho constante que impera no verão em Jurerê Internacional. Não há limite nem respeito à lei do silêncio. Depois aborda questões relativas à educação e bons modos no atendimento prestado pelo comércio local. A segunda carta, de Charles Peri, acusa aquilo que os locais já vivenciam no cotidiano. Onde certos frequentadores da praia se acham no direito de estacionar seu carro na faixa de areia, competindo com as pessoas. Aborda ainda a situação de sujeira deixada pelos frequentadores, bem como a ocorrência de peixes mortos à areia, presumivelmente em decorrência da poluição. A terceira carta, de Nicole Laporte, numa atitude rara convoca o jornal a registrar em matéria a poluição das praias de Florianópolis. Acusa de veicular propaganda de turismo, mas não aborda a poluição das praias, para atender ao público a quem se direciona. Dirige perguntas questionando-o por não ver, na verdade fazer vistas grossas para os problemas ambientais ali presentes. Comenta ainda a falta de banheiro para as pessoas se recompoem. E crava: “não existe estrutura nenhuma para o turismo”.

O hábito de ir a praia torna-se transitório para os moradores e acaba que, mesmo residindo na ilha, estes optam permanecerem em apartamentos ou casas de praia durante a temporada, ou preferem não fazerem o deslocamento devido ao trânsito excessivo na atualidade, o que eles descrevem como um passeio cansativo. Para Evanilda, praia é lugar para descansar, “é sossego”, e por isso diz que no verão raramente desloca-se para as praias de Florianópolis “porque é muito estressante”. Ela comenta que quando vai à praia é para acompanhar a neta, que mora em Chapecó, interior de Santa Catarina, mas que ainda assim

³⁰⁷ Charles Peri, Florianópolis. Desordem. Diário do Leitor. **Diário Catarinense**. Florianópolis, 18 jan. 2008.

³⁰⁸ Nicole Laporte. Sobre o DC. Diário do Leitor. **Diário Catarinense**. Florianópolis, 16 fev. 2009.

analisa como um dia perdido: “leva-se muito tempo para chegar, mais tempo ainda para voltar, então é um dia inteiro pra ir, porque duas horas no trânsito a gente fica, e depois fica lá duas horas, e quando volta, mais duas, três horas para chegar em casa, então o dia se foi.”³⁰⁹

Dona Zica afirma que com o trânsito na atualidade precisa-se escolher a hora certa de ir a praia, então prefere permanecer na Praia Brava, no leste da ilha, onde tem um apartamento e descreve como “a praia mais limpa de Florianópolis. [...] Ela é limpíssima! Ela tem aquelas piavinhas, aquele peixinho [...]. Não se vê mais em praia nenhuma. Só lá.”³¹⁰

Para Suzana a distância torna-se um limitar e declara que sente falta de uma praia em que pudesse ir a pé e compara à sua experiência no Rio de Janeiro, como as praias do Leblon e da Gávea, as quais costumava caminhar para chegar até elas. Diz que, fora da temporada de verão, habitualmente vai de carro à praia de Jurerê Internacional, “é a praia mais rápida pra eu chegar e mais tranquila pra estacionar”, pois na temporada “Jurerê fica impraticável”. Diz que gostava também de ir à Praia do Forte, mas que agora “tem muita gente”. “Eu adorava! A praia do Forte dá uma sensação assim de mais... uma coisa mais deserta, sem muita construção.”. Cita a praia do Matadeiro, no Sul da Ilha, mas que não tem ido com muita frequência. “Fico fugindo do trânsito. Então tem que ser dia de semana, até dezembro, até início de dezembro, no máximo.”. Para dias mais tranquilos, ela prefere ir a praia do Santinho, no norte da ilha, onde reside uma amiga e lá ela pode permanecer ao longo do dia.³¹¹

Seu Peixoto costumava ir muito a praia quando possuía casa em Jurerê. “Eu todo dia caminhava, quando ficava lá, todo dia eu caminhava. Caminhava e depois tomava banho de mar.”. Após ter vendido a casa, não tem mais ido a praia.³¹²

4.2 Termalismo e a laguna balnear veneziana

Na Europa, por volta de 1750, as praias tiveram um afluxo de pessoas em busca de curas diversas, motivados pelo discurso médico que exprimia os benefícios da água fria do mar, do contato com as ondas e da vilegiatura costeira, ou seja, uma temporada de descanso à beira-mar. As novas ansiedades do período, a melancolia e o *spleen* (mau-humor), levavam à

³⁰⁹ MOSER, op. cit.

³¹⁰ GAROFALLIS, op. cit.

³¹¹ JOFFILY, op. cit.

³¹² PEIXOTO, op. cit.

escolha das praias como o lugar de moradia pelos membros da *gentry*, a aristocracia britânica, por relacionarem com a qualidade do ambiente. Diziam: “conhecendo-se o ar, conhecem-se os habitantes”. (CORBIN, 1989, p.69-70)

As práticas termais possuem origens antigas e estão relacionadas às qualidades terapêuticas que inspiraram ritos e práticas de purificação com fins de modelar o corpo e o espírito. Ainda no século XVIII, as particularidades sanitárias do banho de lagoa e de mar, ressaltadas nas publicações médicas, colocaram Veneza na história do termalismo europeu, manifestando-se como um fenômeno cultural e urbanístico. Nos guias médicos, Veneza aparecia como uma cidade termal, mas o seu “*appeal*” era determinado pela transformação de um arquipélago em uma cidade. Também é necessário evidenciar o desenvolvimento da Veneza termal convivendo com os prazeres da água e com os lugares destinados à cura e à assistência; numa mesma ilha, porém distantes visualmente, foram construídos os estabelecimentos balneários turísticos e os hospitais para tratar as doenças dos filhos de pobres e operários. (MARCHINI, 2015, p.7-17)

Os efeitos terapêuticos das águas passaram a ser combinados ao “prazer estético e restaurador de uma bela paisagem”, o que levou a formação de um “novo tipo de sensibilidade no convívio com a natureza”, com lugares paisagisticamente relaxantes e socialmente atraentes e com uma estrutura funcional para uma permanência agradável (SORCINELLI, 2016, p.139).

O banho de mar ou de rio, que até então era considerado uma distração imoral e própria do povo sem educação, passou a ser uma prática autorizada, especialmente com a moda do banho terapêutico (termalismo). A moda da praia surgiu na Europa na metade do século XVIII, e o mar passou a ser o refúgio contra os males da civilização urbana, o lugar de esquecimento das preocupações. O banho de mar popular era comumente praticado pelos habitantes das praias, especialmente pelas crianças que nadavam desde os seis ou sete anos de idade e no verão banhavam-se para se refrescar ou para brincar. (CORBIN, 1989, p.71-74)

Conforme Corbin (1989) analisa, as práticas e formas de sociabilidade através do desejo de usufruir a beira-mar constituem a vilegiatura marítima, ou seja, a temporada de férias nas áreas costeiras, levando à invenção da praia com a construção de estações balneares (CORBIN, 1989, p.266-270).

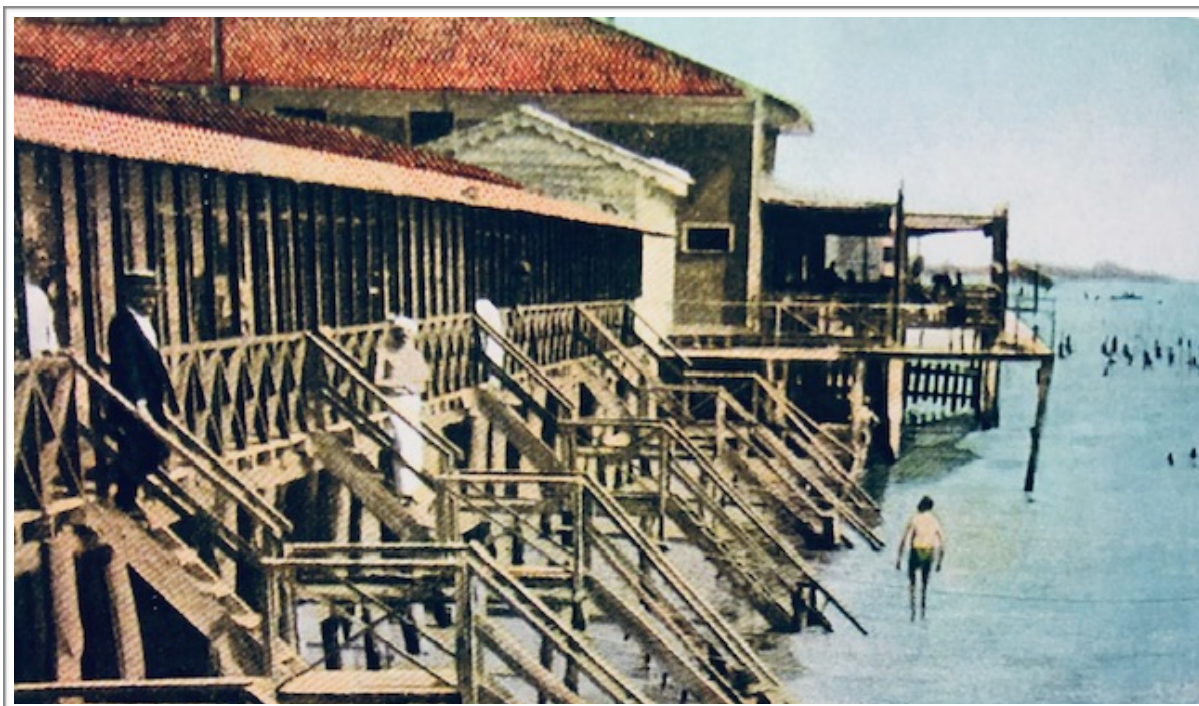
Com o passar das décadas, a influência das injunções médicas, o desejo crescente de imitar os nobres, o melhoramento dos meios de transporte que facilitam a organização do lazer nas proximidades dos grandes aglomerados urbanos, concorrem para a aprendizagem e a ampliação social de práticas que se veem então diversamente reinterpretadas. (CORBIN, 1989, p.294)

O primeiro turismo balneário na Europa surge ligado às ações benéficas da balneoterapia e se apoia na ciência médica. Brighton, no Reino Unido, e Biarritz, na França, desde a segunda metade do século XVII, eram frequentados pela aristocracia e pela burguesia inglesa e francesa, enquanto a nobreza italiana seguia indo para a *campagna* (campo, área ligada a agricultura). Os primeiros estabelecimentos balneários italianos desenvolveram-se em Trieste (região de Friuli-Venezia-Giulia) e Viareggio (Toscana), entre 1823 e 1825. Aos poucos, as casas do interior foram trocadas no verão pelas estações balneárias. (SORCINELLI, 2016, p.163-168)

Em Veneza, em 1833 foi construído o primeiro estabelecimento balneário, pelo suíço Tommaso Rima, cirurgião do Hospital Civil da cidade. O *Bagni Rima*, como foi nomeado, estava localizado na *Punta della Salute*, em posição panorâmica e estratégica pela pureza das águas naquele ponto. Era uma estrutura flutuante ancorado de um lado no fundo do canal e de outro atracado a grandes botes infláveis na *fondamenta della Salute*. Ao interno possuía uma piscina com o fundo feito de uma grelha em madeira que permitia passar o fluxo da água e permitir que os banhistas ficassem em pé sem o risco de se afogarem; havia também um café e uma grande sala com vista para a bacia de San Marco, quartos para descanso e banhos terapêuticos. As mulheres não podiam mergulhar ao mesmo tempo que os homens, “por decência e pudor”; para resguardá-las foi construída uma área menor reservada, chamada *la sirena* (a sereia). Outra opção nesse período era ir de barco até a praia do Lido, onde as águas eram mais rasas, porém com o desconforto de trocar-se de roupa ao ar livre e correr o risco de encontrar um trajeto perigoso no mar, caso o tempo mudasse repentinamente. (MARCHINI, 2015, p.81-86)

De fato, no século XIX consolida-se a moda da cura das águas e as cidades termais passaram por um grande desenvolvimento (MARCHINI, 2015, p.72). Dentre os benefícios das águas de Veneza, o banho era prescrito para a cura das doenças escrofulosas, raquitismo, patologias do sistema folicular, mucoso e cutâneo, e para os casos mais severos era indicado o banho de lama (MARCHINI, 2015, p.89).

Figura 34 - Lido de Veneza, século XIX



Fonte: MARCHINI, 2015, p.152

O Lido de Veneza tem uma ocupação relativamente recente, do final do século XIX, com o estabelecimento de balneários, casas para venezianos e a internacionalização. O Lido di Venezia era apresentado como a “praia de Veneza”, conforme divulgado pelas propagandas publicitárias, e passou a fazer parte do produto turístico da cidade, frequentado pela elite local (MONTAGNER, 2009, p.140). O Lido começou a ser concebido como um lugar de férias, enquanto a área central de Veneza continuou com os estabelecimentos de banho voltados para os homens de negócios com pouco tempo disponível (MARCHINI, 2015, p.159).

Ontem como hoje, os dois elementos chaves do território da província de Veneza e da sua economia são: o mar e os campos, portas “naturais” das modernas localidades turísticas balneárias. O mar constitui um recurso, que os habitantes primeiro e os administradores depois, receberam em dote e depois aprenderam a desfrutar do ponto de vista turístico. [...] é necessário compreender as dinâmicas que, conduzindo ao desenvolvimento agrícola da área, que de fato permitiram também o instaurar-se da economia turística balnear, e de outro recordar que [...] a atual formação do território da Província de Veneza depende das competentes obras de controle e drenagem das águas. (MONTAGNER, 2009, p.73, tradução nossa)³¹³

³¹³ *Ieri come oggi, i due elementi chiave del territorio della provincia di Venezia e della sua economia sono: il mare e i campi, porte “naturali” delle odierne località turistiche balneari. Il mare costituisce una risorsa, che gli abitanti prima e gli amministratori poi, hanno ricevuto in dote e hanno poi imparato a sfruttare dal punto di vista turistico. [...] “è necessario comprendere le dinamiche che, conducendo allo sviluppo agricolo dell’area, hanno di fatto permesso anche l’instaurarsi dell’economia turistica balneare, e dall’altro ricordare che [...] l’attuale conformazione del territorio della Província di Venezia dipende da sapienti opere di regimazione e drenaggio delle acque.*

O primeiro estabelecimento balneário do Lido di Venezia foi construído em 1857, mas como um caso isolado, pois o desenvolvimento turístico deu-se progressivamente ao longo do século XX, primeiramente com a prática turística na praia para a posterior ocupação do território costeiro para fins turísticos, através do *Hotel des Bains* (1900), *Excelsior* (1908) e de casas residenciais da classe média alta. Outro ponto chave de projeção do Lido deu-se com a inauguração da Mostra de Cinema, em 1932, realizada inicialmente no terraço do *Excelsior* e depois em 1936 com a criação da mostra permanente em edifício próprio. No fim dos anos 1940, a população local passou a oferecer quartos aos visitantes, até chegar ao chamado turismo de massa que se desenvolveu dos anos 1950 a 1970. As localidades balneárias obtiveram um crescente de turistas do triângulo industrial italiano (Milão - Toscana - Gênova), mas sobretudo de alemães e austríacos. (MONTAGNER, 2009, p.74-77; MARCHINI, 2015, p.163-177,182)

O *Hotel des Bains* encontra-se fechado desde 2009, quando foi comprado pela sociedade *Est Capital* com o projeto de tornar-se o *Residenze des Bains*, um complexo de luxuosos apartamentos, com a criação do fundo *Real Venice I*. Em 2015 o *Coima SGR* assumiu o gerenciamento do fundo, passando a chamar-se *Lido di Venezia II*, com o objetivo de atualizar tanto o *Hotel des Bains* quanto o *Excelsior*.³¹⁴ Em setembro de 2018, o *Hotel des Bains*, que foi cenário do filme *Morte em Veneza* (1971), do diretor Luchino Visconti, reabriu uma parte para a exposição *Il Cinema in Mostra*, em ocasião da 75ª Mostra de Cinema.³¹⁵

³¹⁴ LOWE, Richard. Coima recapitalises Venice fund, brings in operator London & Regional. **IPE Real Assets**. 15 maio 2017. Disponível em: <https://realassets.ipe.com/news/investment-vehicles/coima-recapitalises-venice-fund-brings-in-operator-london-and-regional/realassets.ipe.com/news/investment-vehicles/coima-recapitalises-venice-fund-brings-in-operator-london-and-regional/10018950.fullarticle>. Acesso em 2: jun. 2019.

³¹⁵ Hotel Des Bains rinasce con cinema. **ANSA**. Disponível em: http://www.ansa.it/canale_viaggiart/it/regione/veneto/2018/08/27/hotel-des-bains-rinasce-con-cinema_313e1763-4053-47cf-a65b-7f3dd7f974ea.html. Acesso em: 2 jun. 2019.

Figura 35 - Cartaz Lido di Venezia. Autor: Bacci Edmondo. Papel offset, tamanho 61,7x96,2 cm. Veneza, 1948.



Fonte: Galleria Alassio L'Image.³¹⁶

No processo do desenvolvimento turístico e de ocupação balneária, as *capanne* (um tipo de cabine grande) para os banhistas se multiplicavam na faixa de areia próximo aos hotéis, porém ainda com um caráter heterogêneo, com cores e formas diferentes em cada cabana. Em 1906 foi fundada a *CIGA - Compagnia Italiana Grandi Alberghi* e a partir de então as mudanças foram significativas. Na praia, as *capanne* desordenadas foram demolidas e deram lugar a estruturas balneárias ordenadas e iguais, em áreas definidas e com uma regulamentação que definia as estações (1 de junho a 30 de setembro), os preços, os serviços, as modalidades de uso, as normas higiênicas, os horários, entre outros itens. (MARCHINI, 2015, p.168-171)

³¹⁶ Lido di Venezia. Disponível em: <https://www.posterimage.it/posters/turismo-italiano/venezia-lido/>. Acesso em: 27 maio 2019.

Figura 36 - Foto atual do *Grand Hotel des Bains* aos fundos e as *capanne* na faixa de areia. Vista a partir do mar.



Fonte: Acervo da autora. Lido de Veneza, 23 jun. 2017

As praias passaram a ser estruturadas com cabines, guarda-sóis e cadeiras, adquirindo aos poucos um caráter homogêneo, que ainda hoje contrasta entre os meses de verão e os demais. As dunas desapareceram e em seu lugar foram construídos hotéis de frente para o mar. O modelo imobiliário da costa veneziana caracteriza-se atualmente por hotéis e residências alugadas por particulares ou agências especializadas. “Estas áreas residenciais para turistas, se apresentam muito *vivas* nos meses de verão, e se transformam depois na estação invernal em *bairros fantasma*.” (MONTAGNER, 2009, p.81, grifos do autor, tradução nossa)³¹⁷

O Lido é composto por uma faixa de terra longa, com cerca de doze quilômetros de comprimento e com uma largura que varia de 300 a 1000 metros, que separa a laguna de Veneza do mar Adriático, território que foi utilizado como ponto de defesa pelos militares, sendo por muitos séculos uma ilha pouco habitada (MARCHINI, 2015, p.117-118). Atualmente, o Lido possui uma população fixa de 14.412 habitantes, conforme os dados da

³¹⁷ *Queste zone residenziali per villeggianti, si presentano assai ‘vivaci’ nei mesi estivi, e si trasformano poi nella stagione invernale in ‘quartieri fantasma’.*

Comune de Veneza, ainda pequena comparada às demais regiões da cidade.³¹⁸ As praias do Lido são voltadas para o lado do mar e os estabelecimentos ocupam o restante da orla, com trechos sob administração privada com *capanne* de madeira (cabines), disponíveis para locação, chuveiros, espreguiçadeiras, guarda-sóis e armários. Segundo Federico Moro (2014), a beleza do Lido consiste em ser um outro mundo em Veneza: “não é exatamente Veneza, mas também não é o continente, e sim é... o Lido de fato!” (MORO, 2014, p.48, tradução nossa).³¹⁹

A brasileira Andrea relata que muitas pessoas moram no centro de Veneza e possuem casa de praia no Lido. Andrea costuma ir na área pública da praia, e para chegar até lá vai vestida com roupa normal, do dia a dia, com o biquini por baixo e utiliza o *vaporetto* como meio de transporte, normalmente saindo da *Piazza San Marco*. Andrea observa que a praia é muito diferente do Brasil, principalmente tomando como referência as praias de Santos, no Estado de São Paulo, cidade onde nasceu. Considera que a praia do Lido é mais estruturada e dividida em setores públicos e privados, que são adquiridos a partir de concessão para poderem alugar *ombrelone* (guarda-sol), *lettino* (cadeira de praia) e *capanna* (que ela explica como uma espécie de casa em que uma família ou um grupo de pessoas aluga para poder trocar de roupas e se arrumar); além dos grandes hotéis, que possuem uma infraestrutura completa na areia da praia para os seus hóspedes. Diante das diferenças citadas, considera a praia brasileira “muito mais democrática”, por não ser necessário pagar para se estar na areia e que num mesmo espaço convivem pessoas de diferentes poderes aquisitivos. Ainda prefere as praias do Brasil, pela natureza, pela faixa de areia e pela beleza. Apesar do Lido possuir a água limpa, ela diz que não é tão bonito, “não tem comparação!”, frisa.³²⁰

Márcio sustenta a afirmação de Andrea e diz que tem muita diferença em relação às praias brasileiras. Aponta como primeira diferença que no Brasil a costa é um oceano, enquanto em Veneza é um mar, o Adriático, e recebe muita água doce dos Alpes. Percebe a água muito menos salgada do que das praias brasileiras e nota a presença de muito mais algas no mar, especialmente quando tem ressaca. Outro ponto que ressalta é a faixa de areia reservada pelos hotéis em frente ao seu estabelecimento. Ou seja, a praia não é

³¹⁸ Comune di Venezia. **Anagrafe della popolazione residente**. Disponível em <https://portale.comune.venezia.it/millefoglie/statistiche/home>. Acesso em: 22 maio 2019.

³¹⁹ *non è esattamente Venezia ma neppure terraferma bensì è... il Lido appunto!*

³²⁰ CORREA, op. cit.

completamente pública como no Brasil. Ele explica que pode-se ficar numa região mais longe do acesso principal à praia, onde leva-se consigo o guarda-sol, toalha, caixa térmica; ou ficar mais próximo da área central alugando-se um espaço estruturado com as cadeiras, mesa e um guarda-sol grande, com preço fixo por dia pela área locada: “você paga 6 euros se sentar mais atrás, no meio é 8 e se você sentar de frente com a praia é 10 euros”. Outra opção que às vezes ele utiliza com a família são os *campings*, que são muito comuns nas praias italianas. Os locais são instalados próximos das praias, geralmente nas pontas, e ele explica que são três opções: “Ou você pega a *piazzola*, onde você pode montar a sua tenda ou barraca. [...] Ou você pode ir com o teu *camping (motorhome)*. Ou então eles tem as *caseta* ou bangalôs, que são casas pré-moldadas de madeira, com um ou dois quartos.”³²¹

Patrícia também comenta as diferenças percebidas nas praias de Veneza em relação às brasileiras. “A fruição de quem frequenta a praia é bem diferente das outras praias que eu conheci no Brasil.”, afirma e exemplifica sobre a utilização das cabanas alugadas, em 10 a 15 pessoas, onde fazem a troca das roupas da cidade para a praia. Ela diz que se acostumou com esse rito e também costuma ir para a praia completamente “vestida de cidade” e lá não aluga cabana, mas quando chega na praia “dá um jeitinho” para se trocar. Conta que um dia esteve visitando uma amiga em Florianópolis e, ao se organizarem para ir a praia, ela estava vestida normal e a amiga perguntou “mas tu não vai colocar o biquini?”, pois a mesma já estava vestida de roupas de praia, o que Patrícia diz que em Veneza seria impensável. Ela relata que em Veneza as pessoas saem da praia de banho tomado, perfumados, vestidos, e quem aluga a cabana tem um “passe” para utilizar os banheiros com vários chuveiros.³²²

Na Itália a área marítima é de propriedade do Estado, regida pela legislação do artigo 822 do Código Civil e artigo 28 do Código de Navegação de 1942, compreendendo a gestão no que tange a navegação, o tráfego marítimo e, de modo geral, os usos públicos do mar (BAROVIER, 2014, p.14). O Estado italiano concedeu competência sobre as áreas marítimas para fins turísticos-recreativos às Regiões e cada uma possui autonomia para deliberar a respeito (BAROVIER, 2014, p.74). A Comune de Veneza é regida pela *Legge Regione Veneto nr. 33/2002* e possui atualmente 30 *concessioni demaniali marittime* (concessões de bens

³²¹ OLIVEIRA, op. cit.

³²² ROSS, op. cit.

públicos marítimos) no Lido e Pellestrina.³²³ Diferente do Brasil em que todas as praias são públicas, as praias italianas são divididas em três modos de uso: *spiagge in concessione demaniale*, *spiagge libere attrezzate* e *spiagge libere*. Por *spiaggia libera* (praia livre) se entende por áreas de propriedade do Estado disponíveis livremente e gratuitamente ao uso público, não são fornecidos os serviços de salvamento, primeiros-socorros e banheiros públicos; *spiaggia libera attrezzata* (praia livre estruturada) refere-se às áreas de propriedade do Estado em concessão a ente público ou sujeito privado que ofereça serviços ligados a balneabilização, mas ainda assim caracterizada de acesso livre e gratuito (BAROVIER, 2014, p.70). Nessa última, deve haver a fixação de um cartaz que apresente as condições de acesso livre e gratuito e os serviços gratuitos e a pagamento (BAROVIER, 2014, p.77).

A análise do território italiano, em pesquisa de 2007 conduzida pela *Società Nazionale di Salvamento* em colaboração com a *Protezione Civile*, indicou que as costas italianas próprias para balneários representam cerca de 65,7% de todo o litoral nacional, atingindo cerca de 4.898 quilômetros de um total de cerca de 7.456 quilômetros. De acordo com a lei de gestão das praias, foi estimado que 915 quilômetros são praias administradas por particulares em regime de concessão do Estado, 1329 quilômetros são as consideradas *spiagge libere* (praias livres), enquanto 178 quilômetros são as praias *libere attrezzate* (livres estruturadas), administradas por particulares. Na região do Vêneto, a maior parte do litoral é responsabilidade de concessionários; dos 129,50 quilômetros de costa, 62,90 quilômetros são de praia em concessão, 57,65 quilômetros livre e 8,95 quilômetros livre estruturada. (BAROVIER, 2014, p.69)

³²³ Demanio Marittimo. Disponível em: www.comune.venezia.it/it/content/demanio-marittimo. Acesso em: 2 jun. 2019.

Figura 37 - Lido de Veneza, área central



Fonte: Acervo da autora. Lido de Veneza, 23 jun 2017

Figura 38 - Praia do Lido de Veneza



Fonte: Acervo da autora. Lido de Veneza, 23 jun. 2017

A *Venezia Spiagge S.p.A.* é uma sociedade mista público-privada que administra os estabelecimentos balneários no Lido de Veneza em três pontos de *spiaggia libera attrezzata*: *Lungomare d'annunzio*, *Bluemoon* e *San Nicolò*, as duas primeiras próximas ao centro, que oferecem *capanne* para toda a estação balnear ou o aluguel de guarda-sóis por diária.³²⁴ No estabelecimento *Bluemoon*, os cartazes colocados na entrada da praia indicam o horário de funcionamento (9h30 às 18h) e os preços dos serviços a pagamento (17 euros guarda-sol com 1 espreguiçadeira, 25 euros com 2 espreguiçadeiras e 8 euros cada espreguiçadeira extra - a locação inclui a utilização dos serviços de higiene e de ducha - preços de junho/2017). Quem não se dispõe a pagar, pode optar por utilizar as áreas livres.

Figura 39 - Cartazes na entrada do estabelecimento *Bluemoon*, praia do Lido



Fonte: Acervo da autora. Lido de Veneza, 23 jun. 2017

³²⁴ Venezia Spiagge. Disponível em: <https://www.veneziaspiagge.it/index.php>. Acesso em: 2 jun. 2019.

Figura 40 - Estrutura montada em frente ao estabelecimento *Bluemoon*, Lido de Veneza



Fonte: Acervo da autora. Lido de Veneza, 23 jun. 2017

Figura 41 - Passarela e acesso lateral do estabelecimento *Bluemoon* até a beira-mar



Fonte: Acervo da autora. Lido de Veneza, 23 jun. 2017

Figura 42 - Uso da areia gratuito em frente ao estabelecimento *Bluemoon*

Fonte: Acervo da autora. Lido de Veneza, 23 jun. 2017

As fotos acima apresentam um cenário de início de verão na praia do Lido. Ao primeiro sol, o desejo de ir à praia levava um grande fluxo de venezianos em plena sexta-feira pela manhã. O acesso pelo estabelecimento *Bluemoon* parece ser o mais prático, pois chega-se nele seguindo a avenida principal do Lido, da estação do *vaporetto* em direção ao mar. O calor muito intenso, acima dos 30 graus *celsius*, tornava o pisar descalço na areia insuportável. A água do mar extremamente gelada não era propriamente um convite para se refrescar. Algumas pessoas usufruíam do sistema a pagamento oferecido logo na entrada da praia com cadeiras e guarda-sol, porém a maioria utilizava seus acessórios pessoais, como toalhas, para desfrutar de um banho de sol, e muitos abrigavam-se embaixo da passarela que vinha do estabelecimento até próximo da beira do mar. A acessibilidade é muito bem projetada, tanto com a presença da passarela mencionada, quanto de um caminho em superfície firme sobre a areia. As áreas das *capanne* e dos hotéis são bem distantes deste ponto de acesso e a faixa de areia é bastante extensa, uma areia grossa, cheia de conchas e quente, o que torna difícil caminhar por muito tempo. De fato, o Lido parece outra cidade,

distante daqueles prédios dos séculos passados que vemos em Veneza e sem os estreitos canais da laguna. Nessa ilha observam-se carros e grandes avenidas arborizadas.

Conforme divulgado pelo *Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT)*, em 2012, as férias ao mar, compreendendo os cruzeiros, representam 46,5% do total das estadias e em seguida a preferência se confirma pela montanha com 14,2%, as visitas a cidades ou localidades de arte com 11,2%, os passeios turísticos com 10,9% e lago, interior, colina ou agriturismo com 7,1% (ISTAT, 2013 apud BAROVIER, 2014, p.10). Dentre os entrevistados, italianos e os ítalo-brasileiros residentes na região de Veneza, manifestou-se a preferência pelas montanhas, ao invés das praias.

Matilde diz que na Itália não costuma ir a praia com frequência, mas quando vai, normalmente opta pelas praias de Jesolo e Sottomarina, por considerar as mais próximas de Verona, onde localiza-se a residência de sua família. Ambas as praias citadas pertencem à província de Veneza e ficam distantes quase duas horas de Verona, de carro.³²⁵

Apesar de morar próximo, Márcio demorou para conhecer a praia do Lido de Veneza e justifica pelo acesso “mais difícil” comparado a outras praias como Jesolo, Eraclea e Caorle, que possuem uma rodovia direta para quem mora em Treviso, como ele. Para ir ao Lido, seria necessário deslocar-se até Veneza, pegar a balsa e caminhar um trecho a pé. No período de verão, ele costuma ir com maior frequência para Caorle, de carro, o que leva em torno de uma hora partindo de Treviso. A opção por Caorle, que pertence à região metropolitana de Veneza, se faz por uma ligação afetiva, pois quando chegaram na Itália foi onde conseguiram o primeiro emprego, em um hotel de praia. “O problema é quando está no período de férias. Aqui também pega trânsito.”, conta Márcio. A estrada regional *Treviso-Mare*, que conecta Treviso às localidades balneárias da costa veneziana, no período de verão possui um fluxo intenso e ele diz que pode-se levar até duas horas e meia para chegar à praia, principalmente sábado de manhã. Por isso, Márcio prefere ir à praia fora das datas festivas e que na alta temporada de verão opta pelas montanhas.³²⁶

Por morar na ilha central de Veneza, Patrícia costuma ir à praia do Lido, que considera mais perto e pode fazer o deslocamento com o *vaporetto*, trajeto que leva em torno de 20

³²⁵ ZARDINI, op. cit.

³²⁶ OLIVEIRA, op. cit.

minutos de balsa e mais uns 15 minutos à pé. Entretanto, ela só conheceu essa praia e passou a frequentá-la após tornar-se moradora local.³²⁷

Para Angela, as praias na atualidade são apenas um local para um passeio ou um jantar com os amigos, enquanto para as férias ela prefere a montanha. “A montanha é muito menos entediante para mim” (tradução nossa)³²⁸, diz Angela. Ela conta que as praias mais próximas de Pádua, como Isola Verde e Sottomarina, localizadas na cidade de Chioggia, província de Veneza, são comumente frequentadas nos finais de semana, pois o deslocamento pela autoestrada dura em torno de meia hora a quarenta minutos. A sua irmã, Silvia, tem um apartamento na praia de Grado, comuna italiana da região do Friuli-Venezia-Giulia, província de Gorizia, distante de Pádua cerca de duas horas, de carro. Conta que a irmã vai para a praia todos os finais de semana desde abril, e em agosto permanece lá o mês inteiro, mas para Angela, que relata ter a pele muito sensível ao sol, prefere ir à noite para passear.³²⁹

O veneziano Baldan declara, “amo mais a montanha, porque moro em um lugar onde tem somente água e não tem árvores e sinto a falta.” (tradução nossa)³³⁰. Ele diz que as crianças costumam ainda ir ao Lido, mas os adultos pouco vão a praia, especialmente ao Lido, porque é “troppo costosa” (cara demais), e preferem praias perto que são menos frequentadas pelos turistas, porque já tendo todos os dias os turistas como parte integrante da vida e “o dia de descanso se tem vontade também de descansar a mente” (tradução nossa)³³¹. E complementa: “No dia de descanso dificilmente voluntariamente se vai misturar-se na confusão, digamos, do turismo” (tradução nossa)^{332, 333}

As declarações do grupo que vive na região de Veneza perpassam pela questão das distâncias, mas evidenciam uma preocupação com o turismo que se torna cada vez mais intenso e demonstram uma preferência pelas montanhas como um local ideal para as férias.

³²⁷ ROSS, op. cit.

³²⁸ *La montagna è molto meno noiosa per me.*

³²⁹ MORSOLETTO, op. cit.

³³⁰ *Amo più la montagna, perche vivo in un posto dove c'è solo acqua e non ci sono alberi e sento la mancanza.*

³³¹ *il giorno di riposo ed è voglia anche di staccare il cervello.*

³³² *Nel giorno di riposo dificilmente voluntariamente se va a mescolarsi nella confusione, diciamo, del turismo.*

³³³ BALDAN, op. cit.

4.3 Práticas sociais à beira-mar

Conforme observa Corbin (1989), as praias possuem uma sociabilidade própria modelada por uma arte de viver a partir da configuração de hábitos coletivos, das estratégias de distanciamento e distinção social e a elaboração de cuidados pessoais que engendram modelos de comportamento (CORBIN, 1989, p.99). Sociabilidades que permanecem até hoje, com novos hábitos, estratégias e comportamentos.

Nelli-Elena Marchini (2015) assinala que a prática da natação em Veneza não era tanto um esporte, mas uma necessidade no caso de cair na água acidentalmente, em uma cidade onde a água, desde o início, era um componente natural que caracterizou a vida dos venezianos. Às vezes acontecia de um nadador ser levado pelas correntezas, enquanto se aventurava nos canais mais profundos, ou o escuro da noite e o rigor dos meses inverniais confundiam qualquer passante, que caía no canal, situações que podiam levar à morte. Entre 1758 e 1767 foram registradas 164 mortes por afogamento. (MARCHINI, 2015, p.25-27) “Caminhar sobre as *fondamente*³³⁴ nos séculos passados, quando as ruas eram iluminadas somente pelas velas colocadas em frente às imagens sacras dos *capitelli*³³⁵, oferecia um certo risco uma vez que a miríade de canais e pequenos rios nas noites sem luz podiam transformar-se em armadilha mortal” (MARCHINI, 2015, p.27, tradução nossa).³³⁶

No século XVIII, era comum ver os “*ragazzi anfibi*” (rapazes anfíbios) mergulharem nas águas dos canais venezianos do início de junho até setembro (verão europeu) (MARCHINI, 2015, p.77). Novas práticas surgiram no século XIX, como o iatismo, a viagem costeira, a vulgarização da excursão no mar, o surgimento da temporada balnear, as cavalgadas na praia e o passeio a pé pela praia como errância (CORBIN, 1989, p.185).

Outra prática que se desenvolveu no Lido de Veneza no início do século XX, décadas de 1920 e 1930, era a talassoterapia, com o banho de sol, banho de ar no barco e o banho de areia como tratamentos aconselhados para diversas doenças sob orientação médica realizados pelo *Ospedale al Mare* (MARCHINI, 2015, p.210-212).

³³⁴ As *fondamente* são as vias que correm ao longo dos canais.

³³⁵ *Capitelli* refere-se à parte superior da coluna ou pilar, sobre a qual o architrave ou o arco descansa, com uma função decorativa.

³³⁶ *Camminare sulle fondamente nei secoli passati, quando le vie erano rischiarate solo dalle candele poste davanti alle immagini sacre dei capitelli, comportava un certo rischio poiché la miriade di canali e piccoli rio nele notti senza luna potevano trasformarsi in trappole mortali.*

Nos jornais de Florianópolis da década de 1930 eram recorrentes as notícias de afogamento nos meses de verão, indicando a pouca noção em relação aos perigos e profundidade do mar.³³⁷ No final dos anos de 1930, as notícias falavam sobre os banhos de mar à fantasia na Ponta do Leal, no Balneário do Estreito, área continental.³³⁸ Para os muitos moradores pobres, que tiravam seu sustento da pesca, o mar era visto apenas como um lugar de trabalho. Os homens entravam na água para pescar com tarrafas, e as mulheres para recolher moluscos e crustáceos comestíveis.³³⁹

O seu Peixoto relata que o mar era local das brincadeiras das crianças, “só a gurizada que brincava, velho não ia pra praia”, especialmente na Praia de Fora, onde “os guris tomavam banho, porque guri tomava banho em qualquer canto”. Já no tempo de sua mãe, ela dizia que “não tomavam banho de mar, poucas pessoas tomavam banho de mar, um ou outro rapaz”. Seu Peixoto conta que quando era menino costuma tomar banho de mar na região central da cidade, mas quando rapaz, na década de 1950, ainda não era um hábito das pessoas em geral, ele diz que “eram meio receosas com o negócio do banho de mar”.³⁴⁰

Quando eu era guri, a gente fugia de casa até para ir tomar banho de mar ali no final da Avenida Hercílio Luz, tinha um...tipo de um molhe de pedra que avançava assim pra dentro da água, e a gente tomava banho ali, porque diz que ali era mais limpo, na saída do rio da avenida só podia ser limpo. Que é um rio que leva a sujeira, os dejetos da cidade, vem ali da [Avenida] Mauro Ramos e vai até lá levando só porcaria [risos]. E a gente tomava banho lá!³⁴¹

Nas memórias registradas através de causos e citações, o historiador Adolfo Nicolich da Silva conta que o banho de mar na década de 1920 geralmente era feito à noite, devido ao pudor ou por recomendação médica; na década de 1930, passou para as 16h; e de 1940, em tempo integral. De maneira geral, ele aponta que as praias da ilha eram impróprias devido ao fundo lamacento ou pedregoso e pela grande quantidade de ouriço; a única exceção era a Praia do Muller, como também era chamada a Praia de Fora, porém era perigosa devido à correnteza e à profundidade. As preferidas estavam no Continente: Coqueiros, Saudade, Meio, Itaguaçu, Bom Abrigo e Balneário do Estreito. (SILVA, 1995, p.140)

³³⁷ **O Estado**, jan. a abr. 1930.

³³⁸ **O Estado**, 2 jan. 1937.

³³⁹ COSTA, Carlito. Banho de mar é costume recente. **A Notícia**. Florianópolis, 30 jan. 2006.

³⁴⁰ PEIXOTO, op. cit.

³⁴¹ Ibid.

Para o historiador Sérgio Luiz Ferreira (1998), foi o hábito de procurar a praia e o mar como local de lazer e de férias que levou à expansão urbana para o interior da ilha, assim como na parte continental. Conforme pesquisa realizada nos jornais por Ferreira (1998), a partir da construção da ponte Hercílio Luz (1926) é que os banhos de mar no continente passaram a ser noticiados, tornando o banho de mar em um “lugar por excelência de sociabilidade”. “De colônias de pescadores, estas praias tornaram-se aos poucos balneários da elite da capital” (FERREIRA, 1998, p.83).

Cléia é moradora do bairro Balneário do Estreito há mais de 50 anos. Vive com seu marido, Maurício, e seus três filhos em uma casa de alvenaria num terreno de esquina, bem próximo à comunidade de Ponta do Leal. Ela lembra do tempo em que brincava nas dunas e das poucas ruas que tinham no bairro:

Não tinha nem rua aqui do lado. O pessoal que trabalhava na Texaco tinha um caminhezinho aqui encostado no muro pra passagem, depois é que abriram rua. A areia do mar vinha até onde é o IPESC agora, onde é o IPESC eram dunas. [...] Aqui, bem no meio da rua era uma pedra, que depois pra abrir a rua tiveram que dinamitar. Como eu me lembro de ficar sentada em cima daquela pedrinha pra olhar. A gente ia brincar nas dunas. Não tinha essas casas aqui. Ah, era tudo diferente.³⁴²

O relato de Cléia deixa claro o crescimento do bairro e as mudanças na paisagem. As dunas deram lugar às casas, como a que ela se refere ao citar o *IPESC (Instituto de Previdência do Estado de Santa Catarina)*, atual *IPREV (Instituto de Previdência do Estado de Santa Catarina)*, que ocupa uma casa como local de Almojarifado, na Rua Quinze de Novembro, esquina com a Rua Casemiro de Abreu. A cidade ao ser narrada no presente surge carregada de nostalgia, reinventada através da memória. Como nos dizeres de Sandra Pesavento, “assim como pensa o seu futuro, a cidade inventa o seu passado, sempre a partir de questões do seu presente” (PESAVENTO, 2007, p.17). Ela ainda ressalta que o processo imaginário de invenção da cidade, atribuindo significados aos lugares, “é capaz de construir utopias, regressivas ou progressivas, através das quais a urbe sonha a si mesma” (PESAVENTO, 2007, p.16). E o sentimento de “era tudo diferente” logo se transforma no desejo pelo “progresso”.

Cléia tem vivo na memória as características do Balneário do Estreito de sua infância: “A praia era limpa. Aqui era só casas de veraneio de gente assim... Aderbal Ramos da Silva [...] tudo era casa de praia de gente que morava na ilha. [...] Tinha um parente aqui do Ivo

³⁴² SANTANA, op. cit.

Silveira, pessoas assim de famílias tradicionais de Florianópolis”.³⁴³ Ao citar os nomes dos ex-governadores catarinenses – Aderbal Ramos da Silva, governador de 1947 a 1951; Ivo Silveira, de 1966 a 1971 –, Cléia acredita estar valorizando o bairro, considerando-os personagens importantes que escolheram aquele mesmo lugar em que ela habita para as suas residências de veraneio.

Fábio conta que mora no Estreito “desde sempre” e que sua família já residia no bairro muito antes de ele nascer. Mudou-se para o Balneário há 40 anos, quando casou, e há 20 anos reside em um prédio próximo ao mar, um dos primeiros prédios com cinco andares construídos no bairro. Diz que sempre foi um “bairro nobre” e que a sua opção pelo Balneário foi por ser “um lugar bem cuidado”.³⁴⁴

Para Cléia tudo está diferente: “Agora o Balneário é considerado bairro nobre, né. [...] Tem gente que vendeu e fala ‘poxa, se eu soubesse que ia valorizar ou que ia ser assim’...”. Já Fábio percebe o crescimento do bairro de outra maneira: “A impressão que eu tenho é que a única coisa que mudou de lá pra cá é que as casas agora estão virando prédios, mas a impressão que eu tenho é de que o número de chão ocupado não mudou quase nada. Primeiro que não tem pra onde crescer”.³⁴⁵ Experiências individuais que marcam a relação com a cidade e com as percepções sobre a mesma.

O hábito de ir à praia transformou-se e adquiriu novas formas de convívio com o mar a cada época. As lembranças de cada entrevistado trazem experiências diferentes em relação aos usos do mar, seja no passado ou no presente. Quando casada, na década de 1950, dona Zica diz que levava seus filhos para tomar banho de mar na prainha que existia ao lado do trapiche da Avenida Beira-Mar Norte. Ela diz que não tinha sujeira naquele pedacinho de praia porque em frente morava um médico e que ele “não deixava botar uma casca de banana na praia!”. “Ele dizia que o mar tinha que estar limpo. Se as pessoas quisessem tomar banho, poderiam tomar banho.”. Ela conta que a sua infância toda foi no mar, primeiro veraneando em Balneário Camboriú e depois na praia de Cabeçadas, em Itajaí.³⁴⁶

Foi também na praia de Balneário Camboriú, na década de 1950, que Evanilda teve seu primeiro banho de mar, aos quatro anos de idade. Seus padrinhos moravam lá e era o local

³⁴³ Ibid.

³⁴⁴ SILVEIRA, op. cit.

³⁴⁵ SANTANA, op. cit.

³⁴⁶ GAROFALIS, op. cit.

onde ela veraneava com a família. Ela conta que tinha medo de entrar na água por causa das ondas e seu padrinho disse que não era para ter medo que ele iria colocá-la em cima do cavalo. “E eu fui, em cima do cavalo. Aí quando as ondas começaram a bater eu comecei a gritar e aí ele me levou pra fora. Mas depois me familiarizei.”³⁴⁷ Como nasceu em Indaial, sua experiência estava relacionada com o rio que cortava a cidade, onde tomava banho e aprendeu a nadar, onde a memória olfativa é ressaltada e compara com o cheiro do mar.

Nós tomávamos banho no rio Itajaí-Açu. [...] Eu aprendi a nadar no rio Itajaí-Açu. Então aquela areia muito limpa, aquela água transparente, aquele cheiro de rio, ainda hoje eu me lembro daquele cheiro do rio. Já sentisse o cheiro do rio? É muito bom! O cheiro de mar é diferente, cheiro de rio é aquela coisa muito boa. Então, quando nós íamos a praia, o movimento do mar, as ondas, era tudo diferente, a água salgada, era um outro contexto.³⁴⁸

Automaticamente, a lembrança foi reavivando a infância de Evanilda e as brincadeiras realizadas na beira do mar: “Nós catávamos muitas conchas, fazíamos disputa entre os irmãos e primos para ver quem é que catava mais concha, brincava de pular onda, como toda criança. Não tinha prancha, nem nada na época.”, e conclui: “era muito bom”.³⁴⁹

Sidney conta que seu pai gostava de ir à praia e o levava quando criança, “então tomava um banho, dava uma andadinha pela praia”, e que hoje dificilmente vai a praia.³⁵⁰ Diferente de Suzana que adora ir a praia, mas que mergulha apenas para se refrescar. Ela diz que “praticamente nasceu na praia”, pois morava muito próximo ao mar e sempre frequentou. Quando criança, pulava das pedras na praia do Arpoador e gostava de ver as ondas do mar. “A gente gostava de ir ver ressaca. [...] A gente gostava de ficar assim pertinho daquela emoção [risos].”. Lembra do bronzeador solar que usava, o Rayito de Sol, “que hoje em dia deve ser uma coisa assim horrível. Eu me lembro que a gente achava o máximo.”, e que sua família costumava se reunir em duas a três barracas na praia, “eu não gostava muito de barraca não”. A única coisa que Suzana lamenta não ter feito é surfar, e justifica: “porque naquela época as mulheres ficavam só paquerando os surfistas. As mulheres não faziam surfe, na minha geração. Bem que eu gostaria, achava bacana.”³⁵¹

³⁴⁷ MOSER, op. cit.

³⁴⁸ Ibid.

³⁴⁹ Ibid.

³⁵⁰ BARREIROS, op. cit.

³⁵¹ JOFFILY, op. cit.

Em Veneza, cada um dos entrevistados relatou uma relação com o mar e com as práticas nesse espaço balneário. O veneziano Andrea Baldan diz que costumava frequentar muito a praia na sua infância, até por volta dos 17 anos de idade. Tinha o hábito de ir à praia com os amigos, sempre em grupos, marcavam um local de encontro em Veneza e depois partiam com *vaporetto* para a ilha do Lido e ali se reuniam para um banho de mar. A parte da manhã era dedicada ao banho de mar em si, jogavam bola, tomavam o banho de mar e às vezes pescavam, *cozze* (moluscos) principalmente, pois ele afirma que é o que se encontra facilmente naquela parte da lagoa, mas que agora não são mais comestíveis por causa da poluição. À tarde, marcavam um ponto de encontro onde passavam todo o período até o final do dia, quando retornavam juntos a Veneza. Ele explica que a praia mais famosa de Veneza é o Lido, quase que completamente privada, onde as famílias alugam uma cabana, ou um bangalô, para a temporada de verão.³⁵²

Andrea, a brasileira nascida em Santos, que frequenta a praia desde a infância, declara que costuma ir à praia do Lido, antes mesmo do início do verão. Ela diz que tem uma dependência quase que física da praia e reitera: “Eu preciso ir à praia”, e declara que “jamais moraria em outro lugar que não tivesse praia”.³⁵³

Márcio costumava frequentar as praias do litoral paulista - Santos, Guarujá, Praia Grande e Boraceia - e, tendo esse comparativo, ele considera a praia de Caorle a mais próxima da praia brasileira, devido a uma larga faixa de areia. “Eu gosto de caminhar na praia. Então ali é gostoso que você caminha, vai de uma ponta até a outra. [...] Aqui não é igual no Brasil. Então você deixa os seus pertences e ninguém vai ficar mexendo.”. E o passeio na praia se estende até mais tarde: “De tardezinha, ao invés de você vir embora, você fica até escurecer que daí você anda no Centro da cidade, vai comer alguma coisa, jantar, tomar um sorvete, passar nas lojas de roupas, que minha mulher gosta, que é bem diferente, bem acolhedor.”.³⁵⁴

A brasileira Andrea cita a praia na ilha de San Erasmo, que costuma ser frequentada por venezianos, e declara como uma praia mais “elitizada” pelo próprio acesso, somente de barco privado. Ela diz que não gosta dessa praia, pois a areia tem um aspecto que lembra o mangue, com uma areia meio lamacenta.³⁵⁵ O veneziano Baldan confirma que a região mais

³⁵² BALDAN, op. cit.

³⁵³ CORREA, op. cit.

³⁵⁴ OLIVEIRA, op. cit.

³⁵⁵ CORREA, op. cit.

frequentada pelos venezianos é a de San Erasmo ou, na verdade, aquilo que eles preferem, o passeio de barco por aquela região. Aos domingos, partem de manhã para um mergulho em uma região pouco frequentada, pescam, almoçam e depois mais uns mergulhos, e justifica que o verão costuma ser muito quente e com pouco vento. “Comumente, a estação balnearia de um veneziano é mais voltada para o passeio de barco, saída com o *barchino*”, conclui Baldan, que não possui barco, mas que às vezes acompanha seus amigos nessas saídas. E admite: “Não gosto muito do calor. Vivo na cidade errada.”³⁵⁶ (tradução nossa).³⁵⁷

Federico Moro (2014) aponta algumas razões que diferem o passeio de barco dos venezianos de qualquer outro, explicando que o barco não é tanto como um meio de transporte, mas um veículo que te permite percorrer a laguna, sem nenhum porto para ancorar, “é a própria laguna o ponto de partida e de chegada e o estar embarcado, por si só, o propósito último” (MORO, 2014, p.190, tradução nossa).³⁵⁸

Atualmente, a padovana Angela pouco frequenta a praia, mas lembra que quando criança costumava ir a Isola Verde, próxima a Sottomarina, especialmente no mês de julho, verão, em que seus pais alugavam um apartamento durante um mês e ela e os irmãos iam a praia todos os dias. Na praia, brincava com os irmãos, jogavam bola, mas ficavam pouco na água porque não sabiam nadar. Diz que não havia perigo, pois em Sottomarina a água possui um longo trecho raso, podendo-se caminhar tranquilo sem chegar ao fundo. Mais tarde, seus pais compraram uma casa nas montanhas e ela só voltou a frequentar a praia já adulta, preferindo as praias de Lignano ou Grado, pertencentes à região de Friuli Venezia Giulia, que considera muito mais bem cuidadas e limpas que Sottomarina. “Hoje a praia é muito mais suja”, afirma (tradução nossa).³⁵⁹ Cita que em Chioggia tem o porto e por isso a água se torna mais suja, e diz que o Lido ainda é mais limpo que Sottomarina. Complementa que não sabe se na época não percebia, porque era muito pequena, mas quando esteve lá nas últimas vezes no ano passado para passar o dia achou muito suja a praia, muito menos cuidada. Na praia do Lido de Venezia vai apenas para passear, nunca para ir ao sol.³⁶⁰

³⁵⁶ BALDAN, op. cit.

³⁵⁷ *Di solito, a la stazione balnearia di un veneziano è più orientata verso la gita in barca, uscita con il barchino. [...] Non me piace tanto il caldo. Vivo nella città sbagliata.*

³⁵⁸ *è la laguna stessa il punto de partenza e di arrivo e lo stare in barca, di per sé, lo scopo ultimo.*

³⁵⁹ *Oggi la spiaggia è molto più sporca*

³⁶⁰ MORSOLETTO, op. cit.

Maria Cristina também não costuma mais ir a praia, porque ela tem um cachorro há 12 anos e as praias locais não permitem o acesso aos animais. Ela diz que já frequentou muito, quando os filhos eram pequenos costumavam ir fora da estação de temporada, principalmente a Jesolo e Lido. Compara com as praias de Guarujá e de Balneário Camboriú, e diz que Jesolo é melhor pela vida noturna com bares e discotecas, porém “as praias brasileiras tem mais vida”, as praias da Itália são muito boas, mas “não tem batuque e não tem caipirinha”. Diz que é muito chique à noite, com *djs*, enquanto no Brasil é mais leve. Ela e a família costumavam ficar num local chamado *Campannina Beach*, em Jesolo, com cabanas alugadas por dia, e alugavam cadeiras de praia e o guarda-sol. “É o lugar onde criei meus filhos”, e lembra que levava jogos de água, barcas, *gomme* (bote inflável), que o marido não gostava de sol e ficava embaixo do guarda-sol, enquanto ela ficava “como uma lagarta” o dia todo no sol. “Esses dois meses eu pegava tudo o que eu podia de sol.” No Brasil morava muito longe da praia, cerca de seis horas de distância e costumava ir na casa de sua avó, em Praia Grande, na cidade de Santos, mas considera que a praia era feia e poluída.³⁶¹

4.4 Das belas paisagens aos *beach clubs*

O aumento do turismo deve-se a um conjunto de fatores, como o melhoramento das estradas, a popularização dos automóveis, a institucionalização e o aumento do período de férias (FERREIRA, 1998, p.100). A concessão de férias não era garantida por legislação até o final do século XIX, o que foi conquistado aos poucos em países europeus até alcançar repercussão em todo o mundo após o *Tratado de Versalhes* (1919) e com a criação da *Organização Internacional do Trabalho (OIT)*. No Brasil, o direito foi conquistado junto com outros direitos dos trabalhadores, sendo o segundo país a conceder férias anuais remuneradas de 15 dias consecutivos. Em 1889, o direito foi concedido a todos os trabalhadores do *Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas*, e se estendeu aos operários diaristas e aos ferroviários da *Estrada de Ferro Central do Brasil* em 1890. Em 1925, esse direito foi ampliado para todos os empregados e operários de empresas privadas.³⁶² Em 1933, foram

³⁶¹ ABRAHÃO, op. cit.

³⁶² Férias: direito ao descanso reúne costume, lei e jurisprudência. Secretaria de Comunicação Social do Tribunal Superior do Trabalho. **JusBrasil**. Disponível em: <http://tst.jusbrasil.com.br/noticias/2760896/ferias-direito-ao-descanso-reune-costume-lei-e-jurisprudencia>. Acesso em: 08 jun. 2016.

implementadas várias regras, como o estabelecimento de um intervalo de 12 meses para que se adquirisse o direito às férias, o que se mantém até hoje. Em 1943, foi aprovada a *Consolidação das Leis do Trabalho (CLT)*, que sistematizou a legislação trabalhista e estendeu o direito a férias aos trabalhadores rurais. Em 1949, o período de descanso anual remunerado foi expandido para 20 dias e os atuais 30 dias foram estabelecidos em 1977. Com a promulgação da atual Constituição, em 1988, foi criado o adicional de um terço ao salário durante as férias.³⁶³

Conforme observa Flávia Costa (2009), com o passar do tempo, os locais visitados produzem espetáculos voltados para turistas e afastados da população local, com a criação de complexos hoteleiros e núcleos construídos para os turistas (COSTA, 2009, p.31). Inicialmente eram utilizados os termos “*estação de águas*” ou “*estação balnear*”, enquanto a palavra “*turismo*” começou a ser utilizada em Florianópolis no final da década de 1940, como aparece publicado na revista *Atualidades*, de janeiro de 1946, com o título “Nossa Ilha, ponto de turismo”, que destacava as belezas naturais e o descaso com as mesmas:

[...] Tem tudo de encantamento natural. Praias magníficas, panoramas invejáveis... A pujança e farturas naturais que a alindam, contrastam flagrantemente com a avareza e descaso dos homens. Tão linda e tão desprezada! Nossa ilha se assemelha a uma beleza feminina, sem atrativos, descuidada, desleixada e, no entanto, talhada para o sucesso. Como ponto de turismo e recreio não é melhor que desejar”.³⁶⁴

Também em 1946, o jornal *O Estado*³⁶⁵ publicou um artigo com o título “Como transformar Florianópolis em um centro de turismo”, que reafirmava a condição de abandono da Ilha. Dizia: “Suas inúmeras praias e enseadas, tão apropriadas para balneários, não passam de inóspitos recantos, por certo belos e atraentes, mas presentemente inadequados para a finalidade apontada”.³⁶⁶

No final da década de 1960 as matérias jornalísticas no jornal *O Globo* divulgavam Florianópolis como uma opção de lazer e turismo. A edição de 29 de fevereiro de 1968 trazia uma das primeiras matérias com destaque para Florianópolis sob o título: “Praias, pratos

³⁶³ MARCONDES, Daniel. Direito a férias completa 90 anos no Brasil. **Folha de São Paulo**, 30/12/2015.

Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2015/12/1724442-direito-a-ferias-completa-90-anos-no-brasil-veja-historico-e-regras-atuais.shtml>. Acesso em: 08 jun. 2016.

³⁶⁴ *Atualidades*, 1 jan 1946 apud FERREIRA, 1998, p.100.

³⁶⁵ Jornal que circulou até a década de 1990 e durante muitos anos seguiu como o principal veículo de comunicação da capital.

³⁶⁶ *O Estado*, 24 jan. 1946 apud FERREIRA, 1998, p.102.

típicos e rendeiras atraem visitantes a Florianópolis”, indicando a capital como o ponto de partida para um roteiro turístico por Santa Catarina. Dizia: “Nota-se a diversidade de tipos humanos, a influência da colonização alemã [...]. O que mais impressiona é a imensidão das praias – algumas praticamente desérticas, satisfazendo praticamente a todos os gostos”. A matéria apresentava a “pesca abundante de peixes de linha”, o camarão, os trabalhos artesanais em cerâmica e as rendeiras, o “churrasco à moda gaúcha” e os “pratos típicos de origem alemã regados ao bom chope”.³⁶⁷

Na década de 1970, as matérias de *O Globo* utilizavam expressões que descreviam a cidade associada às características naturais de Florianópolis, como: “um dos panoramas mais deslumbrantes do Brasil”, “beleza rústica”, “natureza exuberante”, “cidade tranquila”, “uma cidade fascinante”, “a mais bonita capital do sul do país”, e outras que se referiam à diversidade de paisagens encontradas no estado catarinense, como “jeito europeu num cenário brasileiro”, “costa caprichosamente desenhada”. Dentre as atrações e pontos de visita, citavam as dunas e o camarão na Lagoa da Conceição, as ruínas do Forte São José da Ponta Grossa em Jurerê, a Ponte Hercílio Luz como cartão postal, a praia de Canasvieiras, os artesanatos de cerâmica, as rendas de bilro e as rendeiras, o folclore do boi de mamão e do pau de fitas, a colonização açoriana.³⁶⁸ Em 1971, uma matéria afirmava que na capital catarinense era comum encontrar carros com placas de São Paulo, Rio Grande do Sul, Buenos Aires, Guanabara e Assunção, indicando a presença de turistas nacionais e estrangeiros.³⁶⁹

Se a década de 1970 representa o despertar do turismo para Florianópolis, a consolidação ocorre nas décadas de 1980 e 1990 com turistas vindos do Sul, Sudeste e da região do Prata, concentradamente nos dois meses do verão, com o crescimento de um turismo marcado pela sazonalidade (REIS, 2012, p.62). Entre os fatores que motivaram o desenvolvimento turístico estão as características ambientais e a riqueza da paisagem, com uma variedade de praias cada uma com suas particularidades (REIS, 2012, p.116).

Na década de 1980, as capitais brasileiras localizadas em ilhas - Florianópolis, Vitória e São Luís - foram apontadas em uma reportagem como opções para viagens turísticas.³⁷⁰ No

³⁶⁷ MERA, Acyr. Praias, pratos típicos e rendeiras atraem visitantes a Florianópolis. *O Globo*, Caderno de Turismo, 29 de fevereiro de 1968, p.2.

³⁶⁸ *O Globo*, edições de 5/03/1970, 14/10/1971, 16/12/1971, 18/05/1972, 7/06/1973, 2/01/1975, 6/03/1975, 10/04/1975, 30/10/1975.

³⁶⁹ Santa Catarina – “A poesia da terra não morre jamais”. *O Globo*, 16 dez 1971, p.44.

³⁷⁰ Ilhas Brasileiras. Marcos históricos, ao largo ou perto da costa. *O Globo*, 24 abr. 1982, p.35.

verão de 1985, Florianópolis foi assunto na capa do “Caderno de Turismo” de *O Globo* e a matéria, de página inteira, iniciava assim:

A natureza foi muito generosa com Florianópolis, costuma dizer o turista ao se deparar com o espetáculo proporcionado diariamente pelo sol, pelos barcos a vela, pela gente bonita que frequenta as praias, pelos pratos típicos, pela pesca do camarão, pelo boi-de-mamão, pelas rendas de bilro.³⁷¹

Foi na década de 1980 que Seu Peixoto comprou uma casa de praia em Jurerê. Ele diz que Canasvieiras, que foi a primeira praia no processo de construção de casas de veraneio, era um local que “só gente que tinha mais dinheiro podia comprar, porque os terrenos já estavam caros”. “Jurerê era bem mais barato” e foi ali que comprou a sua casa, no lado direito da praia, que ele chama de “Jurerê Nativo”, quando havia no máximo 50 casas construídas. Ele observa que “depois virou o jogo”, “hoje em dia, Jurerê é muito mais caro”. Naquela época já era uma “praia planejada”, com ruas e acessos à praia projetados pelo Oscar Niemeyer. “O pescador vendia sua casinha ali, ganhava um dinheirinho e comprava lá perto do morro. E o pessoal comprou primeiro ali na minha região”, depois, ele conta, na final da década de 1980 a Habitasul³⁷² adquiriu os terrenos do lado esquerdo, pertencentes ao Dr Aderbal Ramos da Silva. “A Habitasul veio e fez um negócio lá e deram o nome de Jurerê INTERNACIONAL [acentuado pelo narrador]. Colocaram esse nome pra fantasiar, pra fazer uma coisa mais metida né. [...] Botaram aqueles *beach clube*, aquelas coisas.”³⁷³

Flávia Costa (2009) aponta que, em meados da década de 1980, o modelo turístico de massa começou a dar sinais de esgotamento e, a partir da década de 1990, nota-se a retomada de um turismo herdeiro da tradição do *grand tour*, com maior preocupação em conhecer o local e as comunidades visitadas, e em oposição à estandardização imposta pelos *all inclusive tours*, apesar de estar fundamentada na mesma dimensão mercadológica de uso ou consumo de bens e serviços turísticos, mas adiciona os preceitos do turismo sustentável com vivências que levem à preservação do patrimônio cultural e natural (COSTA, 2009, p.33-34).

³⁷¹ Praias e lagoas de Florianópolis refletem cores do verão sulino. **O Globo**. Caderno de Turismo. 17 jan. 1985, p.1.

³⁷² Com sede em Porto Alegre (RS), o Grupo Habitasul foi fundado em 1967 por Péricles de Freitas Druck, atuando no segmento habitacional e nas indústrias de metalurgia e de celulose. Dentre os empreendimentos desenvolvidos e administrados pela Habitasul, em Florianópolis estão o bairro de Jurerê Internacional e os hotéis IL Campanario Villaggio Resort e o Jurerê Beach Village, ambos em Jurerê. Para ler mais sobre Jurerê Internacional: Santos, Cristina. **Planejamento turístico e seus reflexos no processo de urbanização nas praias de Canasvieiras e Jurerê Internacional**. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina. Centro de Ciências Humanas, 1993.

³⁷³ PEIXOTO, op. cit.

Entre as décadas de 1980 e 1990 houve o aumento do número de turistas na cidade, com os principais emissores nacionais os estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo, Paraná e Rio de Janeiro, e internacionais os países da América do Sul – Argentina, Uruguai, Chile, Paraguai e Bolívia.³⁷⁴ Em 1981, o número anual de turistas era de 67.800, em 1990, 300.000 e em 2001 chegava-se a 550.000 (SANTUR apud REIS, 2012, p.116). Ou seja, em 20 anos contabilizou-se um crescimento de 820% no número anual de turistas que visitaram Florianópolis e, no mesmo período, o número de moradores aumentou em 80% aproximadamente.

Tabela 3 - Pesquisa mercadológica estudo da demanda turística

Ano	Demanda turística em Florianópolis
1981	67.800
1986	200.000
1990	300.000
2001	550.000
2004	581.442
2005	574.098
2006	588.759
2007	780.583
2008	776.374

Fonte: REIS, 2012, p.116 e SANTUR/Gerência de Planejamento.³⁷⁵

Dados divulgados pela *Organização Mundial de Turismo*, em 2008, indicavam que a indústria de viagem e turismo no Brasil gerava uma demanda de US\$ 67,8 bilhões, com um PIB desse segmento de US\$ 21,3 bilhões³⁷⁶; na atualidade o turismo responde por 12,5% do PIB catarinense.³⁷⁷ Em fevereiro de 2000, o jornal *O Globo* noticiou o crescimento do turista

³⁷⁴ Secretaria de Estado de Turismo, Cultura e Esporte, através da SANTUR – Santa Catarina Turismo. Disponível em: <http://turismo.sc.gov.br/institucional/index.php/pt-br/informacoes/estatisticas-e-indicadores-turisticos/category/8-pesquisa-de-demanda-turistica-2013>. Acesso em: 18 maio 2016.

³⁷⁵ Ibid.

³⁷⁶ Santur apud **Projeto Sinais Vitais Florianópolis**. Instituto Comunitário Grande Florianópolis, 2008. Disponível em: http://www.icomfloripa.org.br/sinais_vitais_08. Acesso em: 15 jan. 2010.

³⁷⁷ Conheça SC. Governo de Santa Catarina. Disponível em: <http://www.sc.gov.br/index.php/conhecasc/turismo>. Acesso em 1 ago. 2019.

estrangeiro na capital catarinense com o seguinte título: “Florianópolis só perde para o Rio no ranking de cidades mais visitadas”, com base no “Estudo da Demanda Turística Internacional - 1999” que aponta Florianópolis em segundo lugar das cidades mais visitadas por 17,69% dos turistas estrangeiros (92% dos visitantes vindos do Mercosul - Argentina, Paraguai e Uruguai).³⁷⁸

A partir dos anos 2000, a capital e o estado catarinense receberam diversos títulos que focalizavam no potencial turístico e um atrativo de novos moradores. Em 2000, Florianópolis foi eleita como a “capital com a melhor qualidade de vida” do país pelo Atlas do Desenvolvimento Humano, do *Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD)*, tendo como base o Índice de Desenvolvimento Humano (IDHM).³⁷⁹ Em 2007, Santa Catarina foi apontado como “O melhor destino turístico do país” pela revista *Viagem e Turismo*, da Editora Abril, recebendo o mesmo título em 2012 pela sexta vez consecutiva.³⁸⁰ O Estado foi escolhido como preferencial na categoria “Destino Turístico Nacional” pela revista especializada *Brasil Travel News*, consecutivamente desde 2007. Alguns leitores apontam esses dados em contraposição ao “destino turístico” propagado e tecem suas críticas:

No DC [Diário Catarinense] de ontem li reportagem sobre reunião no Rio de Janeiro em que o nosso Estado procurava manter o “título” de melhor destino turístico do Brasil, conquistado no ano passado. Infelizmente, esta reportagem me faz retroceder um dia e lembrar de reportagem que coloca o nosso Estado com o “título” de segundo pior do país em saneamento básico. “Ganhamos” apenas do Piauí, mas lá são feitos pesados investimentos nessa área, o que nos dá a expectativa de também nos tornarmos campeões brasileiros em pouco tempo.³⁸¹

A nossa soberba e o nosso ego inflado, pelos índices de desenvolvimento humano e pela abundância de belezas naturais, fizeram com que Santa Catarina não investisse num item fundamental para o desenvolvimento sustentável, a coleta e tratamento de esgoto. A situação do nosso Estado é surreal. “Por fora bela viola, por dentro pão bolorento”. Quando os males desse desleixo aflorarem à terra já será tarde e os prejuízos incalculáveis.³⁸²

³⁷⁸ MASSARI, Cristina. Florianópolis só perde para o Rio no ranking de cidades mais visitadas. *O Globo*, 17 fev. 2000, p.4.

³⁷⁹ O Índice de Desenvolvimento Humano (IDHM) é um indicador de qualidade de vida calculado por técnicos e divulgado através do Atlas de Desenvolvimento Humano, do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), disponível em: <http://www.santacatarinabrasil.com.br/pt/qualidade-de-vida/>. Acesso em: 23 out. 2015.

³⁸⁰ Santa Catarina Turismo (Santur), empresa de economia mista vinculada à Secretaria de Estado da Cultura, Turismo e Esporte. Disponível em: www.santur.sc.gov.br. Acesso em: 11 maio 2010.

³⁸¹ Osvaldo Santos, São José. Turismo e saneamento. Diário do Leitor. *Diário Catarinense*. Florianópolis, 24 out. 2008.

³⁸² Sacha João G. Roumeliotis, Florianópolis. Diário do Leitor. *Diário Catarinense*. Florianópolis, 12 jun. 2008.

O escritor Adolfo Boos Júnior discorria uma visão otimista em relação à Florianópolis: “eu vejo como uma cidade com um futuro promissor, uma cidade ainda alegre”. Entretanto, discordava do propagado na imprensa: “Não com essa qualidade de vida que está aí apregoada nos jornais e nas revistas, melhor capital do país e etc, não é bem assim. Já tem uma certa violência.”. “Mas...”, pondera e compara: “eu vejo Florianópolis uma cidade ainda bonita, difícil de administrar. Ela tem muito de Rio de Janeiro, ela é espremida entre o mar e o morro, aí o trânsito é um problema, né.”.³⁸³

Suzana frequentava muito as praias do Rio de Janeiro, especialmente Leme, Leblon, Ipanema e Arpoador. “O nosso grande lazer o ano todo é a praia”, e por ir muito à praia diz que valoriza as praias de Florianópolis, “porque as nossas já estavam ficando poluídas, cheias de gente, e aqui ainda pude curtir e ainda dá pra curtir um pouco né. No verão, na temporada, tá mais difícil. Às vezes a praia tá até tranquila, mas pra estacionar é difícil.”, lamenta. No Rio, morava na Gávea e para ir ao Arpoador, na infância, o deslocamento era feito de carro. “Meu pai tinha um Skoda, um carro [risos], não tinha muito carro também lá no Rio, era fácil, estacionava ali na beira do mar, saía. Isso na década de 50.”, depois na juventude, na década de 1960, ia a praia sozinha: “Ia muito! Eu andava pelo canal do Leblon pra chegar por aí a pé, ou as vezes pegava ônibus pra ir mais rápido”, e diz que sente falta dessa “praia na cidade” como é no Rio de Janeiro.³⁸⁴

Em Florianópolis, as áreas de praias são afastadas da região central e o desenvolvimento de núcleos urbanos estruturados nos bairros balneários ocorreu recentemente. O Centro recebe turistas para conhecer os casarios históricos, de um tempo em que o mar beirava as casas. Em 2008, a *Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL)* chegou a elaborar uma proposta de um roteiro de visitação a pé pelo Centro, incluindo 31 atrações a serem percorridas em cinco horas, baseando-se nos percursos propostos na cidade de Dijon, na França, mas a mesma não foi implementada.³⁸⁵ Aurino Raul Adriano trabalha como guia turístico em Florianópolis há 25 anos e diz que dos muitos grupos que acompanha um dos pontos que mais chama a atenção na área central é a Figueira, árvore plantada na Praça XV de

³⁸³ BOOS JÚNIOR, op. cit.

³⁸⁴ JOFFILY, op. cit.

³⁸⁵ BEVILACQUA, Viviane. **Um roteiro de visitas para conhecer a pé.** Florianópolis: Diário Catarinense, 19 out. 2008. Disponível em: www.clicrbs.com.br/diariocatarinense/jsp/default2.jsp?uf=2&local=18&source=a2250615.xml&template=3898.dwt&edition=10922§ion=213. Acesso em: 19 de outubro de 2008.

Novembro desde 1891, que carrega um ritual, segundo ele, uma simpatia: “moça solteira ou viúva que quer casar ou arrumar namorado, dá uma volta ao redor da Figueira que arruma namorado; duas voltas para ficar noiva; três voltas, casa; quatro voltas, fica tico-tico no fubá; quinta volta, volta a ver Florianópolis e na sexta volta, descasa”. No início dos anos 2000, o maior fluxo de turistas que ele acompanhava era oriundo de São Paulo e diz que se surpreendiam com a tranquilidade da cidade e as “belezas das praias”, “porque hoje em Florianópolis é muito vendida a beleza das praias”.³⁸⁶

No ano de 2008, o governo do estado de Santa Catarina apresentou à *Federação Internacional de Futebol (FIFA)* a candidatura de Florianópolis como cidade sede dos jogos da *Copa do Mundo de Futebol de 2014*. No decorrer do ano de 2008 e 2009, período entre a candidatura e a definição das cidades escolhidas, diversos projetos foram divulgados apresentando soluções para melhorar a infraestrutura urbana e tornar a cidade apta para receber um evento de tal porte, como a construção de uma quarta ligação entre ilha e continente, de um túnel subaquático e de um metrô de superfície passando sobre a ponte Hercílio Luz (sobre os projetos será abordado no último capítulo). Esses projetos seriam inaugurados em 2014, atendendo as necessidades para a realização da Copa, porém justamente devido à questão de mobilidade urbana, um dos pontos mais enfatizados pela *FIFA*, Florianópolis não foi selecionada por ainda não apresentar condições adequadas.

Essa dinâmica turismo e infraestrutura foi o tema de uma reportagem publicada em 2008 pelo site *UOL*: “Crescimento e turismo desordenados ameaçam encantos de Floripa”³⁸⁷, referindo-se a cidade como um “paraíso” e afirmando ser “um dos principais destinos turísticos do país e de quem busca melhorar de vida em uma nova cidade”. Entre os problemas citados estavam: “engarrafamentos intermináveis, falta de água em alguns bairros e de luz em outros”, “a carência habitacional e o aumento dos marginalizados”, “os baixos índices de saneamento”, e apontava como solução o planejamento e não a limitação do número de turistas ou de novos moradores. No mesmo ano, alguns dias antes dessa reportagem, uma carta de um morador publicada no *Diário Catarinense* apresentava justamente a proposta de um plebiscito para limitar a quantidade de pessoas na cidade e

³⁸⁶ ADRIANO, Aurino Raul. Entrevista concedida a Gisele Bochi Palma. Florianópolis (SC), 23 ago. 2003.

³⁸⁷ BIONDI, Antonio. Crescimento e turismo desordenados ameaçam encantos de Floripa. Site **UOL Notícias**, São Paulo, 25 de janeiro de 2008. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/ultnot/2008/01/25/ult23u1032.jhtm>. Acesso em: 20 fev. 2008.

argumentava: “em alguns lugares do mundo só se liberam construções se a infraestrutura existente for suficiente”.³⁸⁸ Outros moradores manifestavam preocupações com o turismo e apresentavam muitas sugestões para melhorar e receber bem quem vem de fora. Uma leitora propõe a contratação de “guardas-mirins” para ajudar na divulgação dos atrativos da cidade: “vejo neste projeto inovador a possibilidade de reunir várias situações positivas, como proporcionar ao turista informações sobre a cidade e oferecer uma oportunidade para as nossas crianças”.³⁸⁹ Em outra ocasião, a mesma leitora sugere a instalação de um “placar eletrônico” para consultar os deslocamentos dentro da cidade, informando horário, trajeto e tempo do percurso: “esse placar deveria ser instalado em local de grande visibilidade, com informações em vários idiomas”.³⁹⁰

Em 31 de janeiro de 2009, o jornal *Diário Catarinense* publicou um debate na seção “Diário do Leitor” com a seguinte questão: “como você avalia o desempenho do turismo em Santa Catarina nesta temporada?”. Das 13 cartas publicadas, seis eram de turistas das seguintes cidades: Porto Alegre (RS), Pratânia (SP), Tramandaí (RS), Londrina (PR), Concepción del Uruguay (Argentina) e Rio de Janeiro (RJ). Entre os comentários, parabenizações, críticas e sugestões, as falas que mais se repetiam referem-se à falta de infraestrutura urbana, trânsito caótico e falta de atendimento ao turista.³⁹¹ Eni Orlandi (2001) aponta que o discurso do urbano silencia o real da cidade e ressalta que o “movimento de generalização do discurso urbanista que passa a fazer parte do senso comum produzindo uma deriva ideológica que homogeneiza o modo de significar a cidade seja pelo seu uso indiferente no discurso ordinário, mas também no discurso administrativa” (ORLANDI, 2001, p.13).

Internacionalmente, Florianópolis passou a destacar-se na imprensa no final dos anos 2000. O *The New York Times* apontou os “44 lugares para visitar em 2009” e Florianópolis ficou em 24º lugar pela classificação do jornal e em 12º pela votação dos leitores, sendo apresentado como “o destino mais badalado da América Latina” (*Latin America's hottest new*

³⁸⁸ Renato Scoz, aposentado, Florianópolis. Plebiscito. Diário do Leitor. **Diário Catarinense**. Florianópolis, 9 jan. 2008.

³⁸⁹ Marli Albuquerque, funcionária pública, Florianópolis. Oportunidade. Diário do Leitor. **Diário Catarinense**. Florianópolis, 28 jan. 2008.

³⁹⁰ Marli Albuquerque, Florianópolis. Placar. Diário do Leitor. **Diário Catarinense**. Florianópolis, 1 jan. 2008.

³⁹¹ Diário do Leitor. **Diário Catarinense**. Florianópolis, 31 jan. 2009.

party destination).³⁹² A matéria relacionada à votação, intitulada “O lugar para se estar” (*The Place to Be*), mencionava os bares e *day clubs* da praia de Jurerê Internacional, o *surf* na Praia Mole, a Lagoa da Conceição como o lugar de artistas e intelectuais e a Parada *Gay*, evento LGBT que ocorre na região central. Os estrangeiros entrevistados pelo jornal sugeriam que Florianópolis seria uma mistura de Ibiza, destino turístico na Espanha, e Saint Tropez, na França, mas sem a pose e os preços desses lugares. A foto apresentada no topo da matéria reforçava essa referência com a imagem de corpos bronzeados e *drinks* servidos à beira da piscina no *Parador 12*, um *day club* localizado à beira-mar em Jurerê Internacional.³⁹³

Figura 43 - Imagem publicada na matéria do *The New York Times*



Fonte: The New York Times, 11 jan. 2009

O jornal italiano *Corriere della Sera*, em outubro de 2009, apresentou Florianópolis como “a cidade do futuro” e ressaltou as belezas naturais dizendo ser “surpreendente” o fato

³⁹² Travel. The Places to go in 2009. **The New York Times**, 11 jan. 2009. Disponível em: http://www.nytimes.com/interactive/2009/01/11/travel/20090111_DESTINATIONS.html. Acesso em: 25 out. 2009.

³⁹³ Party Destination of the year. The Place to be: Florianópolis, Brazil. **The New York Times**, 11 jan. 2009. <http://travel.nytimes.com/2009/01/11/travel/11party.html?scp=1&sq=&st=nyt>. Acesso em: 25 out. 2009.

de ser uma cidade brasileira por ter qualidade de vida alta, baixa criminalidade e das fisionomias das pessoas serem semelhantes às dos europeus devido à descendência italiana, alemã, portuguesa e polonesa. A matéria destacou a área de Jurerê, comparando também com *Saint-Tropez* e *Ibiza*, além de agregar um novo título: “Vale do Silício sobre a praia”, em alusão à área tecnológica da Califórnia, nos Estados Unidos.³⁹⁴

Figura 44 – Uma das imagens em destaque na matéria do *Corriere della Sera*



Fonte: Corriere della Sera, 15 out. 2009

Em maio de 2014, o jornal britânico *The Sun*³⁹⁵ publicou uma matéria sob o título: “Brasil: terra da beleza”, e no subtítulo o destaque para Florianópolis, como “a cidade com pessoas mais bonitas do mundo” (*the most gorgeous people on earth*). A repórter entrevistou moradores à beira da praia e chamou a atenção para seus “corpos torneados, bronzeados,

³⁹⁴ GIOVAGNINI, Maria Laura. Le città del futuro: Florianópolis. *Corriere della Sera*, 15 out. 2009. Disponível em: http://www.corriere.it/cronache/09_ottobre_15/iodonna-citta_410509d8-b993-11de-880c-00144f02aabc.shtml. Acesso em: 19 out. 2009.

³⁹⁵ O jornal *The Sun*, publicado desde 1969, é um dos jornais com maior circulação no Reino Unido. Disponível em: <https://www.news.co.uk/what-we-do/the-sun/>. Acesso em: 30 maio 2016.

sorrisos brancos perolados” e ainda ressaltou que foi tratada com “simpatia” por todos com quem conversou.³⁹⁶

Figura 45 - Imagem publicada na matéria do *The Sun*, repórter ao centro da foto.



Fonte: The Sun, 18 maio 2014

Podemos analisar essas narrativas veiculadas nos jornais internacionais a partir da perspectiva apontada por Fernanda Sánchez (2001), em que as imagens-síntese oficiais produzidas sobre a cidade transformam-na em mercadoria, criando um *city marketing*. Sánchez observa que as leituras da cidade, no plural, implicam que possa ser representada e imaginada a partir de diversos olhares, diferente da imagem proposta pelo *city marketing*:

As imagens-síntese oficiais, aquelas que se impõem como dominantes em cada cidade onde opera um projeto de modernização urbana definido e explicitado, não

³⁹⁶ Brazil: land of the beautiful. **The Sun**, 18 maio 2014. Disponível em: <http://www.thesun.co.uk/sol/homepage/fabulous/5627599/Brazil-land-of-the-beautiful.html>. Acesso em: 27 maio 2016.

deixam margem para dúvidas ou interpretações diversas sobre a informação que veiculam; não oferecem alternativas à sua decodificação. Organizam, a seu modo, a cidade, tornando-a simbolicamente eficiente, uma espécie de publicidade que concretiza o modo de reconhecê-la e avaliá-la. (SÁNCHEZ, 2001, p.34).

Os apelos feitos pela mídia geram uma visão distorcida da cidade e, ao veicular em jornais conceituados e respeitados, as matérias repercutem de tal forma que passam a ser reproduzidas por outros tantos jornais, revistas e sites. Assim como os títulos atribuídos a lugares selecionados, geralmente criados por revistas especializadas em turismo, e que, posteriormente, serão os meios utilizados como guias e fontes de informação pelos leitores, ocorrendo uma confusão entre publicidade (que não é paga) e propaganda (paga). Carmem Carvalho (2003) afirma que “nos suplementos de turismo a ligação entre o jornalismo e as variantes ‘publicistas’ é tão impressionante que é difícil saber onde começa a publicidade, propriamente dita e a propaganda”, especialmente nos casos onde as viagens dos repórteres são patrocinadas pelas empresas do setor turístico, o que nem sempre fica evidente no decorrer do texto veiculado. “O jornalismo, nessa situação, se fragiliza e abre precedentes e desdobramentos de ordem ética”, alerta Carvalho (2003, p.82).

4.5 Do *grand tour* ao turismo de massa

A prática das viagens turísticas no continente europeu teve um forte desenvolvimento a partir do *grand tour*, considerada uma invenção inglesa que atingiu seu auge em meados do século XVIII e seguia um itinerário mais ou menos padronizado – França, Itália, Alemanha e Países Baixos. Nesses locais buscavam vivenciar a cultura local, conhecer os destaques históricos, principalmente os grandes monumentos, obras de arquitetura, escultura ou pintura. O turismo moderno, por sua vez, teve origem num contexto social amplo com as mudanças nos modos de produção e o desenvolvimento tecnológico, levando às transformações econômicas, sociais e políticas na passagem do século XVIII para o XIX. Nesse contexto surgiram as “excursões organizadas”, criadas por Thomas Cook no segundo quartel do século XIX, significando um avanço na democratização das viagens com preços mais acessíveis às camadas médias da população e marcadas pela velocidade dos passeios associada à superficialidade. O turismo de massa teve início na década de 1950 e atingiu o seu auge vinte anos depois, ainda baseado nos padrões dos pacotes turísticos de Cook, cada vez mais voltado para o lazer. (COSTA, 2009, p.23-30)

Em Veneza, no período de 2010 a 2014, o número de “*arrivi*” (pessoas não residentes que chegam no território e permanecem pelo menos uma noite) passaram de 3,7 milhões para quase 4,3 milhões, enquanto a “*presenze*” (número global das pernoites) de pouco mais de 8,5 milhões chegaram a praticamente 10 milhões. Esses dados representam uma permanência média no território de 2 dias e meio, com o setor hoteleiro abrigando a maioria dos visitantes, considerando que nas hospedagens em “*extralberghiero*” (fora dos hotéis), como nas áreas de *camping*, a estadia é superior. O trimestre de julho, agosto e setembro registra o maior número de pernoites, que refere-se ao período de férias de verão europeu. O número de estrangeiros cresceu constantemente durante o período e representa 80% de todo o mercado turístico, enquanto os italianos tiveram uma maior ocupação hoteleira no mês de abril de 2014. A “*città storica*” abriga cerca de 60% dos “*arrivi*” e no Lido, área balneária, os “*arrivi*” representam cerca de 4% do total e conta com a permanência mais longa da região com cerca de 3 dias, justamente devido ao turismo balneário. As 12 principais nacionalidades registradas em 2014 são oriundas, em ordem da maior para menor: Estados Unidos, França, Grã Bretanha, Alemanha, China, Austrália, Espanha, Brasil, Coreia do Sul, Canadá e Rússia. (Comune di Venezia, 2015, p.17-18)³⁹⁷

Andrea cita as praias de Tre Porti e Punta Sabbione como outras opções de veraneio próximas a Veneza, mas diz que também estão repletas de turistas, quase todos alemães e austríacos.³⁹⁸ Márcio conta que essa região, especialmente Caorle, é um pólo turístico para muitas famílias que vem da Alemanha e da Áustria, e percebe uma diferença: “a família italiana tem no máximo duas crianças, os alemães não, eles tem quatro, cinco filhos, família bem mais numerosa.”, além de outra característica que chama a atenção: “As alemãs gostam de fazer muito topless.”³⁹⁹

³⁹⁷ Comune di Venezia. L'Annuario del Turismo Venezia 2014 - Dati e trend. Venezia: CPM Editoria, Settembre 2015. Disponível em: <http://www.comune.venezia.it/archivio/53175>. Acesso em: 17 out. 2016.

³⁹⁸ CORREA, op. cit.

³⁹⁹ OLIVEIRA, op. cit.

Tabela 4 - O turismo na Comune de Veneza, ano 2014

2014		
Comune Venezia	Arrivi	Presenze
Città storica	2.559.126	6.425.269
Lido	183.967	537.943
Continente	1.497.539	3.020.204
Total	4.280.632	9.983.416

Fonte: L'Annuario di Turismo, setembro 2015.

Para Andrea Baldan o turismo é a atividade principal da cidade, o que a alimenta, e que existem dois filões de turismo em Veneza simultaneamente. O turismo de massa, que ele considera um turismo “ignorante, cansativo e prejudicial”, e que ele descreve como grupos de turistas que chegam em grandes caravanas, transportados por companhias privadas, guiados pelas ruas, e voltam para casa com bolsas de grandes lojas de rede, sanduíches do McDonald’s e não visitam nenhum museu, não comem em um restaurante, nem experimentam os produtos locais, não compram artesanatos como as máscaras ou os vidros de Murano. “Este tipo de turismo aqui não traz nada para Veneza, porque vir a Veneza somente para comprar um boneco na *Disney Store* em Rialto, considero estúpido e improdutivo”, avalia Baldan (tradução nossa)⁴⁰⁰. O outro tipo de turismo em sua perspectiva, é um “turismo muito inteligente”, que procura interagir com os venezianos, no qual as pessoas se perdem por Veneza, o que ele considera “a coisa mais inteligente a se fazer”, ou seja, sair das vias principais e usufruir das coisas que Veneza oferece. Pasmado diante do turismo que presencia com maior frequência, ele cita situações em que os turistas chegam a se banhar nos canais ou ainda urinam pelas ruas. Conta que há pouco tempo um turista lançou-se na água a partir da Ponte de Rialto e acabou caindo sobre um taxi aquático que passava no exato momento pelo canal. “Esse é o turismo de massa”, lamenta e acredita que hoje o turismo é demais para a cidade, pois não tem onde colocar todos.⁴⁰¹

⁴⁰⁰ *Questo tipo di turismo qua non porta niente a Venezia, perche venire a Venezia solo per comprare un pupazzo al Disney Store a Rialto, lo trovo stupido e infruttuoso.*

⁴⁰¹ BALDAN, op. cit.

Para a historiadora Nelli-Elena Marchini (2015), a especulação turístico-hoteleira tornou-se “invasiva e irrestringível”, forçando os habitantes e mudarem-se da ilha para o continente com um “esgotamento e perda do tecido socioeconômico e cultural” veneziano. “A especulação turístico-hoteleira transforma a cidade habitada em um hotel difuso e as atividades comerciais em exercícios funcionais a um turismo pendular de massa com forte impacto sobre o patrimônio, seja monumental que ambiental” (MARCHINI, 2015, p.240, tradução nossa).⁴⁰²

Patrícia considera que há cerca de dez anos o turismo em Veneza vem piorando devido ao que ela chama de “turismo de qualidade baixa”, mas acredita que é algo que ocorre no mundo inteiro, “essa coisa do *low cost*”. Ela cita o caso dos turistas que chegam a Veneza nos cruzeiros e passam apenas o dia na cidade, sem pernoitar, e com o ritmo empregado pelo curto espaço de tempo, em geral resumido a poucas horas destinadas às compras, diz que esses visitantes sequer tem noção do que é Veneza e questiona: “o que essa pessoa consegue ver de Veneza?”.⁴⁰³

O historiador Federico Moro (2014) refere-se justamente a esse tipo de situação quando diz que todos querem ver Veneza ao menos uma vez na vida e frisa: “ver-la e não visitar-la, porque a grande parte deles em realidade se contenta com uma rápida passagem pela praça San Marco e Rialto e uma enxurrada de fotos um pouco aqui e um pouco ali” (MORO, 2014, p.41, tradução nossa).⁴⁰⁴

Como proprietária de um pequeno hotel, Angela lamenta o que vem ocorrendo em Veneza e afirma: “Veneza está muito pior. O turismo a está destruindo realmente” (tradução nossa)⁴⁰⁵, e justifica que não é porque não deveriam ter turistas, mas porque não há mais respeito e foi o que fez com que muitos venezianos fossem embora da cidade, em sua opinião. Segundo Angela, os cruzeiros são um grande problema para a cidade, pois ocorre uma invasão de pessoas, o que acaba por dificultar o deslocamento pelas áreas centrais. Ela, que conhece Veneza muito bem, costuma passar pelas ruas menos frequentadas, mas entende que muitos acabam julgando mal a cidade por não conseguir contemplá-la de verdade. “Eu sou a favor de

⁴⁰² *La speculazione turistico-alberghiera trasforma la città abitata in un albergo difuso e le attività commerciali in esercizi funzionali ad un turismo pendolare di massa a forte impatto sul patrimonio, sia monumentale che ambientale.*

⁴⁰³ ROSS, op. cit.

⁴⁰⁴ *vederla e non visitarla perché la gran parte di loro in realtà si accontenta di un veloce passaggio per piazza San Marco e Rialto e una raffica di foto un po' qua e un po' là.*

⁴⁰⁵ *Venezia è molto peggiorata. Turismo la sta uccidendo proprio.*

um número fechado em Veneza, porque é um museu a cidade inteira, não é uma cidade simplesmente como as outras. É necessário muito mais cuidado. Uma vez era muito mais bonita”⁴⁰⁶ (tradução nossa).⁴⁰⁷

Nesse mesmo sentido, a prefeitura de Veneza procura incentivar nos visitantes condutas de respeito à cidade, solicitando, por exemplo, a colaboração do turista para a separação do lixo na coleta diferenciada, até o não consumo de alimentos na Piazza San Marco, buscando a harmonia entre a vida cotidiana dos residentes com um turismo sustentável. Na capa do site da *Comune de Veneza* está um *banner* com o *link* para os detalhes da campanha *#EnjoyRespectVenezia*.

#EnjoyRespectVenezia é uma campanha de sensibilização da Cidade de Veneza propõe para orientar os visitantes através da adoção de comportamentos responsáveis e respeitosos com o ambiente, a paisagem, as belezas artísticas e a identidade de Veneza e de seus habitantes. O objetivo é aumentar a consciência do impacto do turismo e difundir um modo de viajar responsável, que possa contribuir para um desenvolvimento sustentável.⁴⁰⁸ (COMUNE Venezia, 2019, tradução nossa)⁴⁰⁹

Somado à essa iniciativa da prefeitura, as palavras de Angela ressoam as vozes de muitos italianos, especialmente venezianos, descontentes com o turismo de massa agressivo que vem ocorrendo nas últimas décadas, assim como apontado por Baldan. Para além do controle dos visitantes, a conscientização de tratar-se de um local histórico e vivo, com um cotidiano ativo, talvez colabore para distanciar da ideia de um parque temático a céu aberto.

⁴⁰⁶ *Io sono a favore di un numero chiuso a Venezia, perche è un museo la intera città, non è una città semplicemente come le altre. Ha bisogno di molto più cura. Una volta era molto più bella Venezia.*

⁴⁰⁷ MORSOLETTO, op. cit.

⁴⁰⁸ *#EnjoyRespectVenezia è la campagna di sensibilizzazione della Città di Venezia promossa per orientare i visitatori verso l'adozione di comportamenti responsabili e rispettosi dell'ambiente, del paesaggio, delle bellezze artistiche e dell'identità di Venezia e dei suoi abitanti. L'obiettivo è accrescere la consapevolezza dell'impatto del turismo e diffondere un modo di viaggiare responsabile, che possa contribuire ad uno sviluppo sostenibile.*

⁴⁰⁹ Comune Venezia. Disponível em: www.comune.venezia.it/it/EnjoyRespectVenezia. Acesso em: 7 jun. 2019.

CAPÍTULO 5: QUALIDADE DAS ÁGUAS

Para compreender as relações das pessoas com o mar, neste capítulo procuramos identificar como a poluição vem impactando no meio costeiro e quais os métodos de preservação do patrimônio marítimo estão sendo empregados, especialmente no controle para a salubridade do mar. Ainda abordamos a produção e o consumo de frutos do mar, entendendo como uma prática cultural das comunidades de Florianópolis e Veneza.

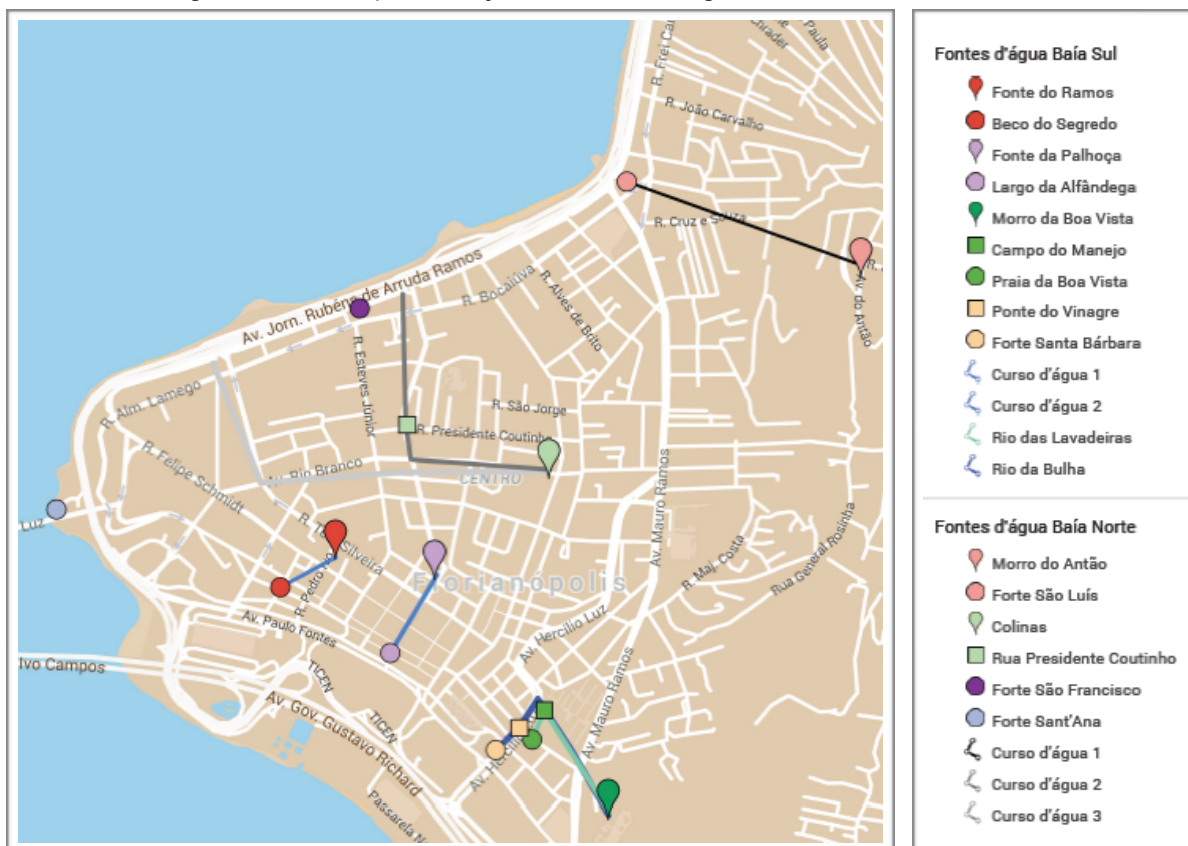
5.1 Contaminação das águas

Na Europa, desde o século XV falava-se do “envelhecimento do mar” sugerindo a perda de vitalidade e fecundidade dos mares na Grã-Bretanha e França (CORBIN, 1989, p. 213). No século XVIII, ocorreu um aguçamento da sensibilidade com os discursos médicos frente à infecção das águas e o temor da “infecção das praias” relacionava-se com dois agentes: o despejo de lixo no mar, até então uma prática tradicional; e os fornos das vidrarias e das químicas dos detergentes instalados nas praias, ocorrendo a queimada da vegetação marinha (CORBIN, 1989, p.216-217).

As fontes de águas que abasteciam a cidade de Florianópolis paulatinamente foram contaminadas ou soterradas. No século XVIII, as enseadas possuíam “muito boa água” e produziam “pequenas ostras verdes de um sabor delicioso”, como descrito pelo engenheiro militar francês Amédée François Frézier (FRÉZIER, 1712 apud HARO, 1996, p.22-24); no século seguinte, as águas que vertiam da montanha formavam pequenos riachos, conforme apontou o major Manoel Almeida Coelho.⁴¹⁰ Nesses períodos, as águas eram utilizadas para o transporte de mercadorias e pessoas, e para a pesca como uma fonte de sobrevivência, mas também eram locais de depósito de dejetos, o que levou à progressiva contaminação das praias, costões e cursos de água próximos às áreas urbanas (REIS, 2012, p.93).

⁴¹⁰ TRANSCRIÇÃO PALEOGRÁFICA. Informação sobre a sua povoação, cidade, vila, freguesias, rios, etc; pelo major Manoel Almeida Coelho, Desterro, 1869. Cópia de um manuscrito pertencente a José Boiteux. Florianópolis: Arquivo Público do Estado de Santa Catarina, 2003.

Figura 46 – Simulação dos trajetos das fontes de água em Desterro no século XIX



Fonte: Arte feita pela autora sobre mapa atual de Florianópolis, através do *Google Maps*, 2016.

Até o início do século XIX, Florianópolis contava com os principais cursos de água⁴¹¹ desaguando na região central (Figura 46), entretanto, estes recebiam os despejos da vizinhança que habitava as suas margens. As narrativas do historiador Oswaldo Cabral (1970) descrevem o cotidiano do entorno das águas e diz que na mesma água em que eram lançados

⁴¹¹ Na região da **baía Sul**, o **primeiro** iniciava na carioca da Fonte do Ramos (no Largo do Fagundes, ao lado da atual Lojas Americanas, entre as Ruas Felipe Schmidt e Tenente Silveira) e desaguava na praia próximo do Beco do Segredo (atual Rua Bento Gonçalves). O **segundo** seguia da Fonte da Palhoça (na atual Rua Vidal Ramos) e lançava-se ao mar junto à Alfândega. O **terceiro** era o Rio das Lavadeiras, recolhia as águas que desciam do Morro da Boa Vista (na subida do Hospital de Caridade), seguia pelo manancial onde era o Campo do Manejo (atual Instituto Estadual de Educação), lançando-se ao mar na praia da Boa Vista, no início da subida da colina do Menino Deus. O **quarto** era o maior deles e mais caudaloso, o da Fonte Grande, também conhecido como Rio da Bulha (localizado na atual Avenida Hercílio Luz), com nascente no Morro da Boa Vista (ou Morro do Antão), para onde afluíam as águas de muitos córregos, passava por baixo da Ponte do Vinagre (no final da Avenida Hercílio Luz) e desaguava ao lado do Forte Santa Bárbara - construído na segunda metade do século XVIII sobre uma ilha rochosa, perto da praia, que com os aterros foi envolvida ligando-a à terra firme. Em direção à **baía Norte**, o **primeiro** curso de água partia do Morro do Antão e desaguava junto ao Forte São Luís (demolido no século XIX, no terreno em frente ao Beiramar Shopping, na atual Avenida Beira-Mar Norte). O **segundo**, que era o mais caudaloso, chamado de Rio do Carreirão, nascia nas colinas que dividiam a cidade, passando por baixo da atual Rua Presidente Coutinho e alcançava o mar. O **terceiro** pequeno curso se extinguiu entre o Forte de São Francisco (já desaparecido, atual Praça Esteves Junior) e o Forte Sant'Ana (embaixo da Ponte Hercílio Luz), paralelo à atual Rua Desembargador Arno Hoeschl. (CABRAL, 1970, p.189-190)

os dejetos, eram lavadas as roupas; as lavadeiras estavam presentes nos trajetos das águas desde as primeiras horas da manhã; à tardinha, era lugar de mosquitos e sapos, repesando um cheiro desagradável emitido pelas matérias orgânicas em decomposição que se desprendiam do entorno, o que só melhorava com uma forte chuvarada para limpar os cursos das águas. A Ponte do Vinagre, sobre o Rio da Bulha ou da Fonte Grande, no final da atual Avenida Hercílio Luz, era um ponto ideal para despejos de dejetos, voltando-se para este local o fundo das casas do Beco-Sujo e outros que contornavam a Pedreira. (CABRAL, 1970, p.190-192)

A água potável era um dos mais graves problemas desde a fundação de Desterro. Inicialmente, a água que abastecia os afazeres diários provinha de alguns pequenos mananciais, contudo com o crescimento populacional, a precariedade e a péssima conservação resultaram em uma água escura e salobra. Se no século XVIII registrava-se que não havia uma fonte pública, no século seguinte as bicas e fontes serviam para beber e também como local de banho e namoro utilizado pelos escravos, o que levou ao patrulhamento no Largo da Caixa d'água da Carioca. A situação teria melhorado um pouco apenas em 1860, com o surgimento do comércio de venda de água recolhida em fontes particulares, mas de qualidade e procedência duvidosa. Nas chácaras eram construídos poços que davam águas claras, frescas e limpas; enquanto a população menos abastada seguia com o problema de falta de água e de boa qualidade. (MORGA, 2011)

As casas eram construídas com os fundos para o mar e a praia não era lugar de passeio, “praia era lugar de despejo, de cachorro morto, de lixo, lugar onde se derramavam as vasilhas de matéria fecal, para que tudo se diluísse na maré, para que tudo desaparecesse no refluxo. A praia foi o quintal mal cuidado das casas sem quintal” (CABRAL, 1971, p.169). Situação que permaneceu cotidiana até mesmo com o *Código de Posturas Municipais*, de 1830, que determinava que o lixo não deveria ser lançado à rua, a fim de não infectar o ar da cidade, mas sim jogado ao mar. Como exemplo, o transporte e despejo dos “tigres” ou cubos que continham as matérias fecais, um hábito trazido de Lisboa (Portugal) que cabia às mulheres e aqui coube aos escravos, o que era feito à noite, das dez horas até ao alvorecer. Ajuntamento na praia era sinal de despejo ou então para ver o cadáver de alguma criança ou escravo trazido pela maré. Ninguém cogitava a ideia de um banho de mar neste período e o *Código de Posturas* proibia, mas não preocupado por alguma infecção que pudesse ser

acometida, e sim atendendo aos preceitos da “moralidade pública”, mesmo que a pessoa não estivesse inteiramente despida. (CABRAL, 1971, p.170-172)

O acúmulo de lixo e de material fecal sobre as praias, trapiches e ruas, levou a *Inspetoria de Higiene*, que realizava fiscalizações periódicas na cidade, em 1886, a contratação de um “lanchão para atirar ao mar o lixo depositado nas ruas e praias”.⁴¹² A criação do *Departamento Nacional de Saúde Pública* nos anos 1920 trouxe um novo enfoque para as questões urbanas, colocando o sanitarismo como uma medicina social que apontava soluções, enquanto antes o higienismo apresentava-se mais como uma questão moral seguindo códigos de postura.

Seu Peixoto comenta que as praias da região central eram “umas praiazinhas sujeira”, e diz que o esgoto possuía tratamento, “entre aspas”, ressalta ele, porque era feito o tratamento do sistema de esgoto e depois jogado no mar, mas nem todos os dias. “Tem dia que eles não faziam nada, jogavam *in natura* e de repente você tava nadando e aparecia do teu lado um bichinho daquele. É verdade! Mas a rapaziada não tava nem aí. [...] A gente se divertia de qualquer forma, mesmo com aquela sujeira ali.”. Por outro lado, na praia de Canasvieiras, por volta da década de 1950, “o mar era lindíssimo”. E ele frisa: “Limpo, limpo, limpo, limpo! Tu podia engolir aquela água que não faria mal pra ninguém, não tinha problema nenhum.”.⁴¹³

A expansão imobiliária desordenada e o crescimento populacional provocaram a alteração dos ambientes florestais e, conseqüentemente, a alteração sobre a fauna residente, expulsando algumas e ao mesmo tempo atraindo outras espécies. Em um ambiente insular as interdependências entre os elementos naturais e entre as espécies vivas são mais evidentes. Tanto as políticas habitacionais aplicadas, quanto as interferências provocadas pelos proprietários dos imóveis acabam por definir o curso futuro da diversidade. (SOARES, 2005)

Conforme apontam as análises feitas pelos pesquisadores de Engenharia Civil:

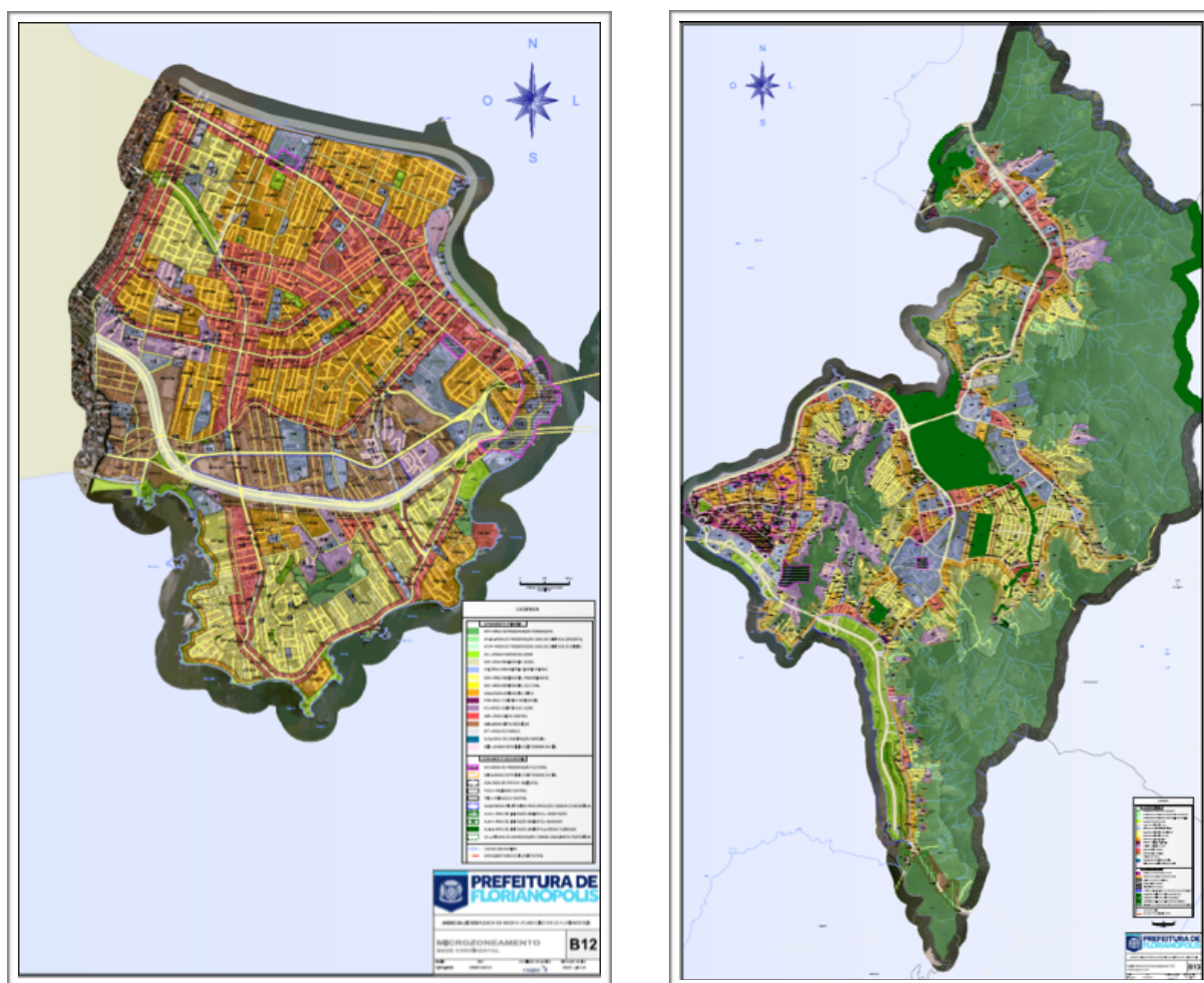
O modelo de ocupação massificada de áreas sensíveis, desprovida de maiores cuidados, como falta de saneamento básico, vem a incidir em comprometimento marinho, no Estado de Santa Catarina; que é responsável por 90% do mercado nacional de maricultura. [...] Ao mesmo tempo, a situação piora pela ocupação de áreas de fragilidade ambiental legalmente denominadas de Áreas de Preservação Permanente (APPS). [...] Para a piora do quadro da habitação, em geral, inexistem

⁴¹² **Relatório** apresentado à Assembleia Legislativa da Província de Santa Catarina pelo presidente Dr. Francisco José da Rocha. Desterro: 21 jul. 1886, p.126. Disponível no acervo do Arquivo Público de Santa Catarina.

⁴¹³ PEIXOTO, op. cit.

estudos dos impactos no país. Permanecem desconhecidas as vulnerabilidades da extensa região costeira brasileira, inclusive a capacidade de responder e de se adaptar. [...] As construções na faixa de maré podem redundar em uma série de problemas e consequências se não forem corretamente inseridas nesse meio litorâneo bastante frágil. (GEISSLER; LOCH; OLIVEIRA, 2007, p.1).

Figura 47 – Áreas de Preservação Permanente (APP) em verde escuro. Mapas de Microzoneamento: Sede Continental e Sede Insular.



Fonte: Anexos do Plano Diretor de Florianópolis 2014. Prefeitura de Florianópolis.⁴¹⁴

Nos últimos anos, a ilha vem passando por um processo de supervalorização devido ao pouco espaço para crescimento e às suas limitações ambientais, que atingem 50% do território com Áreas de Preservação Permanente (APP).⁴¹⁵ Somente em 2009 foram autorizados 1,5

⁴¹⁴ Disponível em: www.pmf.sc.gov.br/sites/planodiretor/index.php?cms=mapas&menu=1. Acesso em: 13 maio 2016.

⁴¹⁵ Área de Preservação Permanente (APP) são os espaços territoriais declarados de proteção pela legislação urbanística, conforme zoneamento, recobertos ou não por vegetação nativa, com a função ambiental de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica e a biodiversidade, facilitar o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas, conforme descrito no Plano Diretor de Florianópolis (FLORIANÓPOLIS, 2014c, p.21).

milhão de metros quadrados para a construção em Florianópolis, o equivalente a uma área de 15 *shoppings centers*⁴¹⁶, e em 2000, nove anos antes, foram autorizados 586 mil metros quadrados através dos 784 alvarás expedidos para a construção.⁴¹⁷ Com o elevado crescimento populacional, a ocupação territorial diante da demanda habitacional, na intensidade e forma que vêm ocorrendo especialmente no interior da ilha, coloca em risco a qualidade ambiental “devido às agressões aos ecossistemas naturais e a pouca qualidade urbanística dos novos assentamentos criados” (REIS, 2012, p.112-113).

O uso do mar passou por um grande processo de transformação e hoje, com a valorização da orla marítima e as diferentes formas de apropriação desse espaço, Reis (2012) aponta que “o uso coletivo da praia estabelece o espaço público mais expressivo do presente urbano-turístico da Ilha de Santa Catarina”, o que requer algum tipo de regulamentação para a manutenção dos ecossistemas dessas áreas e entorno (costões e dunas). Para ele, a legislação urbanística tem levado a uma hierarquização do sistema viário, criando uma estrutura espacial segregada com uso facilitado apenas aos moradores em determinadas localidades, como no caso do acesso à praia no Campeche, com a expulsão dos fluxos de passagem de carros ou pedestres. (REIS, 2012, p.249-253)

Nos empreendimentos mais recentes, onde se destacam o Jurerê Internacional e a Praia Brava, os traçados, muito mais descontínuos, diferenciam os fluxos pedestres de forma bem mais pronunciada. No caso específico da Praia Brava, com a estrutura urbana configurada a partir da sobreposição de condomínios fechados, as ruas passam a exercer tão somente a função de acessibilidade: as atividades sociais se restringem à praia ou ao interior dos condomínios, expressando expectativas dos extratos sociais elevados aí locados, bem como a sobrevalorização dos espaços públicos urbanos. (REIS, 2012, p.261)

Em uma cidade rodeada pela natureza, as questões ambientais geram embates frequentes, o que pode ser constatado pelas manifestações publicadas nos jornais através das cartas dos leitores. Um leitor, pronunciando-se em nome da comunidade da Barra do Sambaqui, no Norte da Ilha, denunciava a instalação de uma estação de tratamento de esgoto da *Companhia Catarinense de Águas e Saneamento (Casan)* em área de mangue, alertando que próximo ao local há a produção de ostras e mariscos e questionava sobre a aprovação

⁴¹⁶ Conforme informação divulgada pelo secretário municipal de Desenvolvimento Urbano, José Carlos Rauen. In: **Diário Catarinense**. Vai afundar. Florianópolis, 14 jan. 2010.

⁴¹⁷ **Jornal Valor Econômico**. Disputa por espaço urbano atrasa plano diretor em SC. 7 mar. 2007.

destas obras pelos órgãos de defesa ambiental.⁴¹⁸ Em outra região da cidade, na Avenida Beira-Mar Norte, também há descaso com o mangue, como relatado por uma leitora: “uma quantidade infinita de garrafas pet no mangue”.⁴¹⁹ O aumento de construções em pouco tempo na região do Itacorubi resultou em 2008 no projeto da “moratória da Bacia do Itacorubi”, que suspendeu as construções na região por dois anos. A questão repercutiu entre os leitores, que logo manifestaram suas opiniões: “O Bairro Itacorubi não comporta mais construções de prédios à beira do rio. Creio que é plausível a reestruturação do plano diretor para aquela área.”⁴²⁰; “Considero a moratória um ato democrático e responsável por parte de quem se propõe a colocá-lo em prática.”⁴²¹

As embarcações transoceânicas também são apontadas como outro fator de alteração do meio ambiente marinho. Os cascos das embarcações carregam incrustações biológicas e a água de lastro, utilizada para regular o nível do calado do navio, transporta organismos marinhos. Fatos que tem permitido a disseminação de espécies marinhas para regiões distintas de sua origem, podendo “representar a introdução de espécies competidoras mais eficientes que as nativas e provocar sua eliminação” (TOMMASI, 2008, p.132). Essas invasões de espécies provocam desde a alteração da cadeia alimentar até a substituição de comunidades diversificadas por uma espécie única (LACAZE, 1996, p.48). Outro meio de presença de espécies invasoras é através da introdução intencional para fins comerciais ou econômicos, o que no Brasil representa mais de 75% dos casos (ZILLER apud TOMMASI, 2008, p.136).

Uma das principais questões que interfere na qualidade da água refere-se ao lançamento de efluentes domésticos e industriais *in natura*, o que compromete significativamente a qualidade dos mananciais superficiais, com grande quantidade de trechos com criticidade qualitativa e quali-quantitativa, além da elevada carga orgânica de esgoto doméstico remanescente (ANA, 2015, p.81). De acordo com a *Agência Nacional de Águas (ANA)*, a partir dos dados do *Ministério das Cidades* (2012), Florianópolis possui 39% de coleta de esgoto (em relação ao volume produzido) e trata 100% do coletado (em relação ao

⁴¹⁸ Carlos Fertig, Florianópolis. Sambaqui. Diário do Leitor. **Diário Catarinense**. Florianópolis, 8 jun. 2008.

⁴¹⁹ Anete Herweg, jornalista, Florianópolis. Mangue. Diário do Leitor. **Diário Catarinense**. Florianópolis, 30 out. 2008.

⁴²⁰ José Edgar Beraldi, gerente de vendas, Florianópolis. Construções. Diário do Leitor. **Diário Catarinense**. Florianópolis, 15 jan. 2008.

⁴²¹ Avelino Alves, Florianópolis. Moratória. Diário do Leitor. **Diário Catarinense**. Florianópolis, 20 jan. 2008.

volume coletado) (ANA, 2015, p.86), ou seja, 61% do volume total gerado de esgoto não são coletados e nem tratados.

De acordo com o diagnóstico sanitário da *Companhia Catarinense de Águas e Saneamento (Casan)*, a coleta e tratamento de esgoto abrangem 52% dos domicílios da capital. O relatório indica que no Continente toda a população é atendida pelo sistema de esgoto, apresentando uma capacidade para atender 180 mil habitantes, mas deve ser considerado que o abastecimento engloba o município de São José (59.669 habitantes em dezembro/2008) e a parte continental de Florianópolis (66.139 mil habitantes), excetuando-se o bairro Abraão e parte de Capoeiras, que contam com uma obra em fase de projeto, para execução até 2027, com um investimento de R\$ 58 milhões.⁴²²

A qualidade das águas do mar implica diretamente sobre a saúde humana, assim como as ações sobre os mares influenciam a saúde dos oceanos. Entre os principais meios de poluição das águas podemos citar o lançamento de esgotos e resíduos radioativos, o derramamento de petróleo e a introdução de metais pesados. Posteriormente, a exposição humana com a água contaminada ou a ingestão de frutos do mar contaminados, especialmente em ostras e mariscos, pode gerar doenças nos seres humanos.

Os oceanos atuam como sistema de transmissão de muitas doenças humanas. A distribuição de vírus, bactérias, protozoários e toxinas microalgais depende não só do transporte desses agentes pelas correntes e pelas marés, mas também pelas atividades humanas, como o lançamento de lodos dragados de canais e estuários poluídos no mar, o lançamento de esgotos sem tratamento no oceano, etc. (TOMMASI, 2008, p. 153)

A contaminação das águas por bactérias e vírus leva ao risco de toxico-infecção quando ingerida uma quantidade suficiente de germes, podendo ocasionar doenças como a febre tifóide ou a hepatite viral. Duas práticas são especialmente suscetíveis aos germes presentes na água do mar: o banho e o consumo de moluscos. (LACAZE, 1996, p.45-46)

Os riscos sanitários ligados ao consumo de conchas cruas são mais elevados do que os do banho. Com efeito, as ostras, mexilhões e outras conchas bivalves alimentam-se, filtrando quantidades de água consideráveis, podendo representar cerca de cem a seiscentas vezes seu peso por hora! Por essa razão, um grande número de bactérias e vírus, patogênicos ou não, acumulam-se nas brânquias e no tubo digestivo dos moluscos. (LACAZE, 1996, p.47)

⁴²² **Diagnóstico** de saneamento básico: abastecimento de água. Casan, Prefeitura Municipal de Florianópolis. Florianópolis, 2008. Disponível em: www.casan.com.br. Acesso em: 14 jan. 2010.

Com o crescimento da cidade concomitante à produção da maricultura, um dos fatores que preocupa e que interfere na qualidade dos moluscos é a poluição, podendo afetar o cultivo e a saúde do consumidor, visto que muitas habitações não possuem canalizações corretas de seus esgotos e ainda despejando-os no mar (BECKER, 2008). Diante da confirmação da presença de toxinas nas áreas de cultivo de ostras, mexilhões, vieiras e berbigões⁴²³, colocou-se a preservação do meio ambiente na pauta das discussões dos órgãos envolvidos no desenvolvimento do cultivo na capital catarinense. Entre os riscos de poluição, a biológica é a que requer maior atenção, sendo as principais fontes de contaminação a partir de efluentes domésticos e dejetos agrícolas lançados sem tratamentos (WOLFF, 2007, p.166).

O artigo primeiro da *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar* traz o entendimento do termo “poluição marinha”:

‘poluição do meio marinho’ significa a introdução pelo homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou de energia no meio marinho, incluindo os estuários, sempre que a mesma provoque ou possa vir provocar efeitos nocivos, tais como danos aos recursos vivos e à vida marinha, riscos à saúde do homem, entrave às atividades marítimas, incluindo a pesca e as outras utilizações legítimas do mar, alteração da qualidade da água do mar, no que se refere à sua utilização, e deterioração dos locais de recreio.⁴²⁴

A poluição orgânica dos oceanos tem ocasionado em algumas regiões o aumento da incidência do fenômeno de maré vermelha, o qual provoca a mortandade de peixes e um risco à saúde humana, ocasionado pelas florações das algas devido ao aumento da concentração de nitrogênio na água do mar proveniente de áreas cultivadas e de grandes centros urbanos (TOMMASI, 2008, p.167).⁴²⁵ Esses problemas somados a outros, como a falta de água no verão, a poluição dos rios e o aumento da população, são estimulados e impulsionados pelo “desregrado desmatamento nos nichos de nascente, nas margens dos rios, desde o século passado” (CRUZ, 1998, p.94).

⁴²³ Dados divulgados pela Secretaria de Estado da Agricultura e da Pesca confirmando a presença das toxinas nos anos de 2016, 2014, 2008 e 2007. In: Estado interdita cultivo e proíbe consumo de ostras, mexilhões e berbigões em Santa Catarina. **Diário Catarinense**, 27 maio 2016.

⁴²⁴ Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. ARTIGO 1: Termos utilizados e âmbito de aplicação. Disponível em: <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>. Acesso em: 10 out. 2016.

⁴²⁵ Sobre maré vermelha, ver: TOMMASI. Maré vermelha. *Ciência e Cultura*, 37 (10), São Paulo, 1985, p. 1599-1605.

Ao escrever sobre Veneza, Braudel (2013) afirma que a água é tão importante quanto a pedra, com o significado de segurança e também maldição, representando um conjunto de “rara beleza e de ameaça mortal”. As dificuldades apresentadas em uma cidade cercada de água por todos os lados são inúmeras, água salgada, o que no passado representava um enorme trabalho para providenciar água potável, assim como as ameaças da água do Adriático quando enfurecido, ou dos rios que levam areia e lama para a cidade, ou ainda a neve no período do degelo dos Alpes. (BRAUDEL, 2013, p.20-24)

No passado veneziano era comum tomar banho na bacia de San Marco, mesmo que a água não fosse tão limpa, pois, ao que tudo indica, os padrões de higiene eram diferentes dos atuais, ainda que hoje muitas casas escoem nos rios as águas das pias e banheiras (SCARPA, 2016, p.59-60). No final do século XIX, apenas metade das *comunes* italianas possuíam encanamento para água potável e 77% era desprovido de esgoto; mesmo os aquedutos, quando existiam, não asseguravam a condição de potabilidade (SORCINELLI, 2016, p.118). Moro (2014) aponta que os aquedutos são recentes na história veneziana, quando em 1884 uma fonte provisória foi inaugurada na praça San Marco para comemorar a chegada da água encanada, pois até aquele momento os poços serviam a cidade (MORO, 2014, p.91).

[...] os Romanos haviam dotado quase todos os grandes centros urbanos de refinados aquedutos. O fim do Império trouxe frequentemente a destruição de tantos destes ou então ao mal funcionamento por falta de adequadas manutenções. Para o fornecimento de água não sobrou nada além dos poços. Veneza, entretanto, é em precário equilíbrio em sua laguna, suspensa entre mar e rios. (MORO, 2014, p.91, tradução nossa)⁴²⁶

O comércio de águas minerais, apresentadas como esterilizadas e higiênicas, floresceu oferecendo a ilusão de poder acessar tais virtudes (SORCINELLI, 2016, p.126). Sorcinelli (2016) assinala que depois da peste bubônica, uma das mais devastadoras pandemias ocorridas na Europa, os medos das doenças como cólera, tuberculose e sífilis, modificaram os parâmetros de higiene pessoal e reforçaram os usos da água no cotidiano (SORCINELLI, 2016, p.148).

⁴²⁶ [...] i Romani avevano dotato quasi tutti i grandi centri urbani di raffinati acquedotti. La fine dell'Impero porta spesso alla distruzione di tanti di questi oppure al loro malfunzionamento per mancanza di adeguate manutenzioni e comunque alla sospensione o quasi di nuove costruzioni. Per il rifornimento d'acqua non restano che i pozzi. Venezia, però, è in precario equilibrio nella sua laguna, sospesa tra mare e fiumi.

Figura 48 - Bicas de água espalhadas por Veneza em funcionamento nos dias de hoje



Fonte: Acervo da autora. Veneza, 31 maio 2017

Annalisa Abballe (2008) investigou o cenário de exposição humana às toxinas químicas microcontaminantes⁴²⁷ presentes no sistema lagunar veneziano avaliando o estado de contaminação dos sedimentos, das águas e das biotas (seres vivos de um ecossistema) comestíveis, em particular nos moluscos (*Tapes philippinarum*) que apresentam um risco potencial para a saúde pública devido ao seu consumo (ABBALLE, 2008, p.4). As análises indicam que a área com maior concentração de toxinas encontra-se na região de industrial de Porto Marghera (ABBALLE, 2008, p.88).

⁴²⁷ No trabalho citado foram analisados os três pesticidas (p,p'-DDE, p,p'-DDT, HCB) e compostos derivados de policlorobifenili (PCB).

Figura 49 - Porto Marghera, Veneza



Fonte: Archivio della Comunicazione. Comune di Venezia, 2016

As principais fontes de poluição são os resíduos urbanos e industriais, somadas às águas provenientes das atividades agrícolas, além dos barcos a motor que percorrem a lagoa. Outro fator de risco que deve ser considerado refere-se à comunicação da lagoa com o mar aberto, limitada a apenas três pontos: Lido (ou San Nicolò), Malamocco e Chioggia, respectivamente conectados às baías do norte, central e sul. (ABBALLE, 2008, p.4)

A poluição atinge especialmente a fauna e a flora da região, onde desde 1930 houve um desaparecimento de cerca de 20% das aves da laguna e de 80% da flora. O tratamento dos resíduos industriais de Porto Marghera foram intensificados, e hoje a água está mais limpa do que na década de 1980. (BING, 2014, p.274)

Todavia, para evitar a contaminação humana devem ser levadas em consideração várias questões, especialmente a redução da exposição às toxinas a partir do consumo alimentar (ABBALLE, 2008, p.97). Conforme constado por Abballe (2008) no momento de sua pesquisa, os consumos dos moluscos bivalves provenientes da laguna vêneta não apresentavam um perigo para a saúde do consumidor, ao considerar um consumo médio

nacional (estimado em 4,6 gramas por pessoa por dia)⁴²⁸, entretanto, alerta que o consumidor deveria observar a origem do produto, caso tenha sido pescado em áreas proibidas (pesca ilegal) (ABBALLE, 2008, p.102).

Outra questão recorrente no território lacunar de Veneza é o fenômeno da *acqua alta* (água alta). As águas da região norte do Adriático geralmente possuem pequenas marés por volta de 80 centímetros a um metro, mas que são suficientes para aumentar o nível dos canais e agitar suas águas nos dias de lua nova ou de lua cheia, ou ainda quando o vento *scirocco* (originário do continente africano) sopra com tanta força que eleva a maré, a qual alcança de um a dois metros de altitude. O mar encontra os canais da lagoa de Veneza e invade a cidade, as praças e os pavimentos baixos das casas, assim como frequentemente a *Piazza San Marco*. Braudel (2013) diz que as marés altas provocam medo e destruição, como as *acque alte* de 1742, considerada a “mais desastrosa da história de Veneza” e mais recentemente a inundação de 1966. (BRAUDEL, 2013, p.29-31, tradução nossa)⁴²⁹

Naquela noite de 4 de novembro de 1966, Tiziano Scarpa relata que seu pai voltou do seu trabalho para casa nadando (SCARPA, 2016, p.23). Braudel adverte: “Veneza arruina-se pouco a pouco sobre o seu próprio peso. Hoje mais do que nunca, as suas casas e seus edifícios devem esforçar-se para ‘erguer a cabeça’ para manter-se fora do nível crescente das águas” (BRAUDEL, 2013, p.31, tradução nossa).⁴³⁰

Para a estudante italiana Matilde a *acqua alta* não chega a ser percebida como um problema em seu cotidiano. Ela diz que “na verdade é fácil”, porque como a alta da maré dura em torno de seis horas, “basta se organizar”. “Você tem botas, você tem as passarelas, então dá pra fazer tudo. Eu em Veneza moro num prédio, então não tem problema da água alta pra mim.”. Ela cita um aplicativo, chamado *hi!tide Venice*, que está instalado em seu aparelho celular e emite notificações antes da chegada da água alta, além do alarme que é acionado na cidade avisando quando a água alta está chegando.⁴³¹ Da mesma forma, a brasileira Patrícia diz que acostumou-se à dinâmica que ocorre quando a maré sobe e diz que não a incomoda,

⁴²⁸ *Il consumo medio nazionale giornaliero di molluschi freschi e surgelati è approssimativamente stimato in 4.6 g/persona, (le stime dei consumi di prodotti alimentari in Italia sono reperibili presso varie fonti ufficiali (es., Istituto Nazionale di Ricerca per gli Alimenti e la Nutrizione (INRAN), Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT)).* (ABBALLE, 2008, p.100)

⁴²⁹ *Le ‘acque alte’ del 1742 sono state, senza dubbio, le più nefaste nella storia di Venezia.*

⁴³⁰ *Venezia crolla a poco a poco sotto il suo stesso peso. Oggi più che mai, le sue case e i suoi palazzi devono sforzarsi di ‘drizzare la testa’ per tenersi fuori dal livello crescente delle acque*

⁴³¹ ZARDINI, op. cit.

que “faz parte”. Ela tem suas botas de borracha que utiliza quando precisa, mas que foram poucas vezes. Quanto ao alarme da cidade, é descrito por Patrícia como sirenes que parecem aviso de guerra, o que assusta um pouco num primeiro momento, até compreender o que está havendo.⁴³²

De fato, as sirenes que avisam sobre a incursão das marés, soavam o alarme das incursões aéreas na segunda guerra mundial e permaneceram no topo dos campanários (SCARPA, 2016, p.24). São 16 sirenes espalhadas pela cidade e quando o alarme toca não se trata de uma situação de emergência, e sim de uma maré mais alta que afetará regiões mais baixas. Atenção aos toques da sirene: um toque uniforme representa marés de 1,1 metro acima do normal; dois toques crescentes, até 1,2m; três toques crescentes, em torno de 1,3m; e quatro toques crescentes, 1,4m ou mais. Outro recurso que pode ser utilizado é consulta ao site do *Centro Previsioni e Segnalazioni Maree* que monitora o nível das marés e informa a situação em tempo real. (BING, 2014, p.274)

5.2 Balneabilidade das praias

Na atualidade, as praias são citadas como motivo de atração por 65% dos visitantes que chegam a Florianópolis.⁴³³ Neste cenário, alguns dados divulgados contrastam com as imagens constantemente divulgadas: 35 pontos impróprios (46,7%) para o banho de mar.⁴³⁴ Para o desenvolvimento e manutenção do turismo costeiro é fundamental a balneabilidade das praias, necessitando um monitoramento constante, o que se apresenta como um desafio para o saneamento básico, dada a grande concentração de cidades no litoral (IBGE, 2011, p.17).

Em 2017, o *Instituto do Meio Ambiente* passou a ser o órgão ambiental da esfera estadual do Governo de Santa Catarina em substituição à Fatma, Fundação do Meio Ambiente que atuou por 42 anos.⁴³⁵ A *Fundação do Meio Ambiente – FATMA (Fundação de Amparo Tecnológico do Meio Ambiente)*, criada em 1975, para atuar no sentido de garantir a

⁴³² ROSS, op. cit.

⁴³³ Relatório da Santur, 2008.

⁴³⁴ Conforme relatório de balneabilidade divulgado pela Fatma em 18 de dezembro de 2015. In: DAMIÃO, Carlos. A crítica situação da balneabilidade em Florianópolis. **Notícias do Dia Online**. Disponível em: <http://ndonline.com.br/florianopolis/colunas/carlosdamiao/296468acriticasisituacaodabalneabilidadeemflorianopolis.html#>. Acesso em: 25 jan. 2016.

⁴³⁵ Instituto do Meio Ambiente. Disponível em: <http://www.ima.sc.gov.br/index.php/o-instituto/organizacao/o-que-e>. Acesso em: 18 maio 2019.

preservação dos recursos naturais através da gestão das unidades de conservação estaduais, da fiscalização, do licenciamento ambiental, do programa de prevenção e atendimento a acidentes com cargas perigosas, do geoprocessamento, de estudos e pesquisas ambientais e da pesquisa da balneabilidade. É a partir da pesquisa de balneabilidade que se monitora a qualidade das águas do mar para o banho. Os levantamentos são realizados desde 1976, semanalmente durante a temporada de verão – novembro a março – e mensalmente no restante do ano, seguindo os critérios estabelecidos através da *Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama)*. A análise das águas determina se estão “Próprias” ou “Impróprias” para o banho, ou seja, se estão contaminadas ou não por esgotos domésticos verificados através da contagem de coliformes fecais, da bactéria *Escherichia coli* (E.c.), presente a partir da coleta de amostras da água do mar a até um metro de profundidade, na quantidade de 250 mililitros em cada ponto. O material coletado é submetido a exames bacteriológicos durante 24 horas e será considerada “Própria” quando em 80% ou mais de um conjunto de amostras coletadas nas últimas cinco semanas anteriores, no mesmo local, houver no máximo 800 *Escherichia coli* por 100 mililitros; e “Imprópria” quando em mais de 20% de um conjunto de amostras coletadas nas últimas cinco semanas anteriores, no mesmo local, for superior a 800 *Escherichia coli* por 100 mililitros ou quando, na última coleta, o resultado for superior a 2000 *Escherichia coli* por 100 mililitros.⁴³⁶

⁴³⁶ FATMA. Disponível em: www.fatma.sc.gov.br/conteudo/o-que-e. Acesso em: 13 jun. 2016.

Um estudo feito sobre as praias de Canasvieiras e Ingleses (SILVA *et al.*, 2011) aponta que, analisando a cobertura da rede coletora de esgoto e comparando-se esses valores com os índices de balneabilidade monitorados pela *FATMA*, o lançamento a céu aberto contribui para a impropriedade destas áreas e, conseqüentemente, das águas circunvizinhas aos lançamentos das drenagens pluviais, constatando-se uma crescente diminuição das condições próprias de balneabilidade nestes ambientes.

Desta forma a população está vulnerável a contaminação, pois quando no evento de uma enxurrada, típico no verão, há uma mistura da água das chuvas com o esgoto a céu aberto, agravada pelo fato da falta de drenagem em grande parte dos logradouros dos balneários. Além disso, a possibilidade de proliferação de vetores pode ocasionar doenças pela falta de saneamento. A coleta dos resíduos sólidos, muitas vezes pouco eficiente, gera o agravamento da situação por propiciar ambientes favoráveis à proliferação destes vetores. (SILVA *et al.*, 2011, p.34)

No ano de 2009 foram publicadas várias cartas de leitores reclamando sobre o esgoto lançado no Rio Capivari, no bairro Ingleses. Uma das cartas trazia uma reflexão sobre o assunto, buscando “sensibilizar” as autoridades e a população para a preservação do rio:

Como assinante deste jornal e leitor assíduo desta coluna, vejo que estão sendo constantes as reclamações sobre a poluição do Rio Capivari, nos Ingleses, norte da Ilha. Alio-me aos cidadãos que utilizaram este espaço para alertar as autoridades de saúde pública, e aproveito para convidar estas autoridades para uma visita ao córrego próximo ao rio, onde existe um “santuário” de animais peçonhentos. O odor fétido que ali reina é insuportável. Muitos anos atrás, foram muitas as vezes em que me banhei nestes dois rios. Infelizmente, só nos resta este espaço para tentar, quem sabe, sensibilizar as autoridades e a população em geral no intuito de preservarmos aquilo que é nosso.⁴³⁷

Uma matéria veiculada em julho de 2010 no jornal italiano *Corriere della Sera* aponta a praia de Jurerê, no Norte da Ilha, entre as 20 melhores do mundo e uma das mais belas de todo o Brasil, ressaltando ser a primeira *Bandeira Azul* do país pela pureza e qualidade das águas, certificação que se manteve apenas por duas temporadas (2009/2010 e 2010/2011).⁴³⁸

O programa *Bandeira Azul*, *Blue Flag* em inglês, é uma das principais certificações emitidas para praias e marinas que garantem a qualidade das águas e gestão ambiental. É um selo ecológico voluntário, operado pela *Foundation for Environmental Education (FEE)*, com sede em Copenhague/Dinamarca, criado em 1987 na Europa e que desde 2001 tornou-se

⁴³⁷ Ricardo José de Souza, funcionário público – Florianópolis. Ingleses. Diário do Leitor. Diário Catarinense. Florianópolis, 12 fev. 2009.

⁴³⁸ Le spiagge più belle? Ecco la top 20. *Corriere della Sera*, 8 jul. 2010. Disponível em: http://viaggi.corriere.it/viaggi/attualita/2010/venti_spiagge_piubelle/venti_spiagge.shtml. Acesso em: 25 maio 2011.

internacional, atualmente reconhecido em todo o mundo, presente em mais de quatro mil praias e marinas em 49 países.⁴³⁹ No Brasil é operado pelo *Instituto Ambientes em Rede*, com sede em Florianópolis/SC, desde 2004 – até 2015 chamava-se *Instituto Ambiental Ratonos*. Na Itália é operado pela *FEE-Italia* com sede em Roma. Para receber esta certificação, a localidade deve cumprir e manter uma série de rigorosos critérios ambientais.

No Brasil, em 2015, apenas quatro praias atingiram os critérios necessários – Prainha, no Rio de Janeiro/RJ; Praia do Tombo, no Guarujá/SP; Praia de Palmas, em Governador Celso Ramos, região da Grande Florianópolis/SC; Lagoa do Peri, em Florianópolis/SC. Embora o único local de Florianópolis com bandeira azul seja uma lagoa, e que permaneceu com a certificação na temporada 2018/2019, o seu uso pelos frequentadores mantém-se como uma praia, inclusive com posto salva-vidas, atraindo especialmente famílias com crianças devido às águas tranquilas e da área arborizada, convidativa para um piquenique.

Em Veneza, a praia do Lido tem recebido a certificação *Blue Flag* há 11 anos consecutivos (de 2008 a 2019). Em 2015, 280 praias italianas conquistaram a *Bandiera Blu* (termo na versão italiana), 11 destas na região metropolitana de Veneza – Sottomarina, em Chioggia; Eraclea Mare, em Eraclea; Lido di Venezia, em Venezia; Bibione, em San Michele al Tagliamento; Lido, em Cavallino Treporti; Brussa, Duna Verde, Levante, Ponente, Porto Santa Margherita, em Caorle; Lido, em Jesolo.

Desde 1999, a *Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto - Arpav* realiza o controle das águas costeiras do Vêneto para verificar a balneabilidade, compreendendo na atualidade 174 pontos de controle, entre eles Veneza. Durante o período de amostragem, são realizadas pesquisas de parâmetros ambientais em cada ponto de controle, com inspeção de natureza visível e exames de amostragem de água para a análise bacteriológica. Os parâmetros de análise levam em conta a quantidade de *Escherichia coli* e *Enterococchi intestinali*. São realizados controles mensais durante a estação balneária (15 de maio a 15 de setembro) e um primeiro controle dez dias antes do início desse período, além de controles previstos em casos de resultados não favoráveis das análises. Os parâmetros para a análise das águas balneárias seguem os seguintes valores com base em 95% das amostras: *Enterococchi intestinali*: Águas costeiras e de transição, valor limite 200 n*/100 ml; Águas internas: 500 n*/100 ml. *Escherichia coli*: Águas costeiras e de

⁴³⁹ Disponível em: www.blueflag.global. Acesso em: 9 mar. 2016.

transição, valor limite 500 n*/100 ml; Águas internas: 1000 n*/100 ml. [*n = UFC - Unidades Formadoras de Colônias ou MPN - Número mais provável].⁴⁴⁰

Figura 51 - Balneabilidade Comune de Venezia, situação em 10 maio 2019 - Áreas idôneas



Fonte: Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto - ARPA⁴⁴¹

⁴⁴⁰ Balneazione. Disponível em: <http://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/acqua/datiacqua/balneazione.php>. Acesso em: 18 maio 2019.

⁴⁴¹ Disponível em: http://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/acqua/datiacqua/balneazione_rete_details.php?id_s=6. Acesso em: 18 maio 2019.

Ao compararmos as análises das águas nos ambientes costeiros de Florianópolis e Veneza, observamos que a tolerância com a presença da bactéria *Escherichia coli* é muito maior no Brasil. Enquanto na Itália o parâmetro microbiológico na área costeira limita-se a 500 colônias a cada 100 mililitros, em Florianópolis na coleta em até um metro de profundidade permite-se a 800 colônias por 100 mililitros para considerar como própria para o banho. O programa *Bandeira Azul* possui um padrão internacional e mais rígido para os valores aceitáveis, sendo 250 colônias para 100 mililitros nas águas costeiras e 500 nas águas interiores, além de apresentar um percentual de 95% de atendimento aos limites de qualidade das águas.⁴⁴² Contudo, estudos apontam que nenhuma amostra de água do mar de praias deveria ultrapassar 61 colônias por 100 mililitros de água do mar, e a média geométrica das cinco amostras mais recentes não deveria ultrapassar 33 colônias por 100 mililitros (CABELLI apud TOMMASI, 2008, p. 184).

5.3 Pesca e maricultura

Conforme os dados apresentados no Relatório Executivo do *Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva (Revizee)*⁴⁴³, divulgados em 2006, a pesca artesanal na região Sudeste-Sul do Brasil contribuiu com apenas 15% da produção regional. Nessa modalidade, em Santa Catarina predomina o arrasto de fundo que captura camarões, mas também são importantes as pescarias com redes-de-espera para a captura de pescadas, corvinas e linguados (REVIZEE, 2006, p.87).

A pesca industrial de pequenos peixes pelágicos⁴⁴⁴ é realizada principalmente por traineiras de acordo com os ciclos de abundância da sardinha-verdadeira (*Sardinella brasiliensis*). Em 2003, Santa Catarina ficou entre os estados com maior produção registrada (116 mil toneladas) e o principal mercado consumidor para os produtos pesqueiros brasileiros é constituído pelos Estados Unidos (REVIZEE, 2006, p.87).

⁴⁴² Programa Bandeira Azul Praias. Critérios e notas explicativas. Instituto Ambiente em Rede: 2019, p.18. Disponível em: www.bandeiraazul.org.br/wp-content/uploads/2019/01/CRITÉRIOS-BANDEIRA-AZUL-PRAIAS.pdf. Acesso em: 20 maio 2019.

⁴⁴³ *Revizee*, Relatório Executivo. Disponível em: www.mma.gov.br/estruturas/revizee/_arquivos/rel_executivo_revizee.pdf. Acesso em: 11 out. 2016.

⁴⁴⁴ Categoria de espécies que vivem na coluna de água e raramente se aproximam do fundo do mar; ocupam a camada mais superficial dos oceanos, como as sardinhas, atuns, dourado, marlin e peixe-voador. (REVIZEE, 2006, p.265).

A frota utilizada para a pesca artesanal inclui embarcações de pequeno porte, desde canoas a remo e barcos à vela, até barcos com 10 a 12 metros de comprimento, que dispõem de câmaras frigoríficas para conservação do pescado. A frota industrial é composta de subfrotas especializadas, que atuam tanto sobre os recursos costeiros (camarões, lagostas, piramutaba, sardinha), quanto sobre os oceânicos (atuns, espadarte, peixe-sapo, etc). (REVIZEE, 2006, p.80)

Para a família de Selma o “sustento vem do mar”, mesmo com outras formas para complementar a renda, pois nem sempre conseguem pescar na região continental, onde habitam. Ela narra como é o rito da venda do peixe pescado pelo marido:

Quando pesca é assim ó: o meu marido pesca e o meu filho vende. Sai de porta em porta, bate de porta em porta aqui no bairro mesmo. O pessoal já conhece o meu filho, conhece meu marido. A minha filha [a mais velha] vendia quando era pequena. [...] Ele tem 11 anos. O pessoal gosta dele que nossa! Já todo mundo conhece ele aqui. [...] Mas esses tempos agora não tá dando peixe porque a lancha estragou e também não tá dando pra pescar por causa do tempo⁴⁴⁵

Selma conta que alguns frutos do mar já não são mais encontrados na região após a construção da Avenida Beira-Mar Continental, muito próxima ao local utilizado para a pesca. “O camarão que pegava agora é bem pouquinho, a gente pegava muito siri naquele lado ali... e agora não pega mais porque fechou ali.”⁴⁴⁶ Cléia conta que o seu filho mais velho, Rafael, costuma pescar como uma atividade de lazer, e descreve a atividade:

Ele pesca aqui, acorda de manhã vai pescar, ele gosta muito. Se dá bem com os pescadores dali [da Ponta do Leal]. [...] Não como profissão, ele gosta mesmo. Dia de frio, acorda de madrugada pra ir pescar. Ele mesmo arruma as tarrafas dele, quando rasga aprendeu a costurar. [...] Mas o bom dele é que ele pega, ele mesmo limpa e ele ainda gosta de ele preparar. Ele é um pescador completo! [...] O Gabriel, o mais novo, ele gosta de ir nos banquinhos e ficar ali na praia olhando, mas às vezes com muita restrição porque ele já é mais assim pra molhar os pés e eu digo “meu filho, não faz mal não, agora já não tá...”, porque teve uma época que era muito mais poluído, né, eu disse “já não é assim que não possa molhar os pés”, mas ele não é muito chegado não. Já o Rafa não... Apesar que ele vai pescar mais longe, lá na Ilha dos Guarás^{447, 448}

⁴⁴⁵ CARVALHO, op. cit.

⁴⁴⁶ Ibid.

⁴⁴⁷ A Ilha dos Guarás situa-se ao largo da Baía Norte na direção do Corpo de Bombeiros embaixo da ponte Hercílio Luz. Antigamente era utilizada para a colocação de presos, até 1930 funcionou um leprosário, voltou a ser presídio e nos anos 1950 passou por uma total restauração e lá foram instalados os serviços de apoio para a dragagem do canal do Porto de Florianópolis, desativados os serviços em 1958. A partir de 1983 a Polícia Militar de Santa Catarina, pelo seu Corpo de Bombeiros, assumiu o controle da Ilha e lá instalou uma unidade de busca e salvamentos, que funciona até os dias atuais. Prefeitura de Florianópolis. Disponível em: www.pmf.sc.gov.br/turismo/lazer_cultura/praias/_html/pguaras.html. Acesso em: 23 maio 2010.

⁴⁴⁸ SANTANA, op. cit.

A maricultura, que refere-se ao cultivo de organismos marinhos, é uma atividade que vem crescendo devido à aplicação de novas técnicas e apresentando-se como uma fonte de renda alternativa à pesca artesanal – que se encontra em declínio frente à pesca industrial. O cientista Luiz Roberto Tommasi (2008), especialista em oceanografia, aponta Santa Catarina como um bom exemplo de maricultura no Brasil devido aos estudos e a prática desenvolvida desde 1990 com ostras e mexilhões, e afirma ser uma atividade geradora de emprego e renda para as comunidades litorâneas, além de constituir em um forte incentivo à conservação ambiental.

A maricultura é uma fonte de proteínas para a alimentação humana, pois a pesca está atingindo, se já não atingiu, o máximo potencial nos oceanos. Muitos estoques pesqueiros estão hoje sobreexplorados, e às vezes observa-se queda de produtividade no setor. Infelizmente, aqui no Brasil, a maricultura ainda é muito pequena, apesar de resultados muito bons observados, por exemplo, em Santa Catarina. (TOMMASI, 2008, p.156)

Em Santa Catarina o monitoramento das áreas de cultivo de moluscos ocorre desde 1997. Na atualidade, o desenvolvimento da maricultura projeta a cidade como grande produtora nacional de ostras e mexilhões, representando 80% no mercado nacional, com uma capacidade de produção de 3,2 mil toneladas por ano. A principal espécie de ostra cultivada é originária do Oceano Pacífico, denominada *Crassostrea gigas*, introduzida a partir de estudos feitos no final da década de 1980 pela *Secretaria de Agricultura do Estado*, através da *Empresa de Pesquisa Agropecuária e Extensão Rural de Santa Catarina (EPAGRI)*, e pelo *Laboratório de Moluscos Marinhos (LMM)*, da *Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)*. (BECKER, 2008)

Em 1996, *O Globo* apresentava a segunda edição do *Festival do Mar*, que ocorreria em Florianópolis de 1 a 5 de maio, quando então completava 250 da imigração açoriana: “O evento tem como principal objetivo atrair turistas na baixa temporada, além de gerar empregos, mostrar a cultura açoriana e divulgar o mar catarinense como produto turístico”.⁴⁴⁹

A *FENAOSTRA (Festa Nacional da Ostra e da Cultura Açoriana)* foi criada em 1999 sob a organização do *Instituto de Geração de Oportunidades de Florianópolis (IGEOP)*, e passou a ser realizada anualmente, em busca de uma efetividade da atividade de maricultura e de ampliação do mercado para os produtores. Hoje, as comunidades produtoras de ostras em

⁴⁴⁹ Florianópolis prepara festival em maio para “fiscar” os visitantes. *O Globo*, 18 abr. 1996, p.6.

Florianópolis concentram-se no Sul da ilha, a maior no Ribeirão da Ilha, seguida pelas do Norte, em Santo Antônio de Lisboa, Cacupé, Sambaqui e Praia do Forte (SANTA CATARINA, 2013).

Na Itália, os moluscos são amplamente cultivados, atingindo uma produção anual de cerca de 30 mil toneladas e cerca de 30% da produção nacional é proveniente da laguna de Veneza. A *Tapes philippinarum* é a espécie mais cultivada no nordeste da Itália – conhecida também como *vongola di Manila* –, originária do Oceano Pacífico (Japão), foi introduzida primeiramente na França em 1980 e na laguna de Veneza em 1983 para fins comerciais. (ABBALLE, 2008, p.20)

Ela vive em água salgada enterrada na areia ou no fundo lamacento, e é capaz de tolerar um intercalo de temperatura da água que varia de 0 a 23 °C. A concha possui a forma triangular arredondada. A concha é resistente e apresenta uma série de nervuras, a sua coloração varia do cinza ao amarelo até atingir ao marrom. A superfície interna da concha é lisa com uma listra de cor roxa escura. O tecido do corpo é laranja. A época de reprodução vai de maio a outubro. (ABBALLE, 2008, p. 20, tradução nossa)⁴⁵⁰

O consumo de peixes na área da laguna veneta, especialmente de moluscos, é especialmente elevado, sendo estimado em 30 gramas por pessoa por dia, cerca de quatro vezes superior ao consumo nacional (ABBALLE, 2008, p.100). O brasileiro Márcio comenta que às vezes pesca nos rios de Veneza, juntamente com um amigo que tem licença para a prática. Ou também em Punta Sabbione, “onde tem uma das saídas do *Mose*, que é mar e não precisa ter licença para pesca”.⁴⁵¹ O *Mose*, que o entrevistado cita, refere-se ao sistema dos diques de contenção nos canais de conexão da laguna com o mar, conforme explicado no capítulo 1.

⁴⁵⁰ *Vive in acque salmastre sepolta nella sabbia o nel fondale melmoso, ed è in grado di tollerare un intervallo di temperatura dell'acqua che va da 0 a 23 °C. La conchiglia è di forma triangolare arrotondata. Il guscio è resistente e presenta una serie di creste, la sua colorazione varia dal grigio al giallo fino ad arrivare al marrone. La superficie interna della conchiglia è liscia con una striscia di colore viola scuro. Il tessuto del corpo è di colore arancione. il periodo riproduttivo va da maggio ad ottobre.*

⁴⁵¹ OLIVEIRA, op. cit.

5.4 Cultura alimentar

Boa parte da cultura alimentar presente em Florianópolis está baseada nos produtos de origem marinha, mesclada com influências diversificadas diante da presença de diferentes povos que habitaram/habitam a região. Os relatos dos viajantes do século XIX também trazem referências dessa cultura alimentar, como descrito pelo naturalista alemão Georg Langsdorff⁴⁵² que, ao estudar o litoral catarinense, registrou “os aspectos da cultura e dos hábitos locais, como alimentar-se de pirão d'água (farinha de mandioca com água fervida), feijão cozido com peixe” (MURR, 1997, p. XLII) e se demonstrou espantado com o hábito de comer com as mãos. As práticas culinárias atravessaram o século XIX e XX e continuam no século XXI a fazer parte dos saberes e fazeres da cultura local, e a partir dos relatos orais podemos perceber como essa tradição é mantida, repassada e reinventada.

O camarão é um fruto do mar muito popular na região do litoral catarinense, encontrado facilmente em qualquer restaurante. As matérias jornalísticas registram as práticas alimentares e descrevem experiências. Em 1971, o jornal *O Globo* publicou uma matéria sobre Santa Catarina e destacou que a “sopa de camarão” servida na Lagoa da Conceição valeria uma visita ao Estado.⁴⁵³ Em outra matéria publicada no mês seguinte descrevia o prato: “É um prato típico tão saboroso e tão tentador que por si só vale uma viagem. Não existe segredo na sua preparação, mas só ali é possível encontrar camarão com tanto gosto de camarão, e também os temperos simples que entram na composição do quitute”.⁴⁵⁴

Na década de 1960, Sidney lembra de ir eventualmente à Lagoa da Conceição, quando ainda era estudante, juntamente com um amigo que o convidava: “Vamos comer um camarãozinho lá?”. “Tinha um colega que ele tinha na época um Candango. Era um jipe da DKDMag. [...] Então de vez em quando ele convidava: ‘vamos na Lagoa da Conceição no Bar do Oliveira?’, que depois de muitos anos é que eu fiquei sabendo que é o pai do Edison Andrino, que é deputado. O Bar do Oliveira era o melhor de lá. Então nós íamos até a Lagoa comer camarão.”. O camarão também era servido em sua casa na infância, mas não só: “Minha mãe fazia muito camarão com arroz, e muito siri com arroz”. O siri é um crustáceo

⁴⁵² O naturalista alemão Georg Heinrich von Langsdorff chefiou a chamada “Expedição Langsdorff”, à serviço da Rússia, realizada entre 1822 e 1829, pelo território brasileiro.

⁴⁵³ Sopa de camarão vale uma visita a Santa Catarina. **O Globo**, Turismo, 14 de outubro de 1971, p.2.

⁴⁵⁴ Santa Catarina – “A poesia da terra não morre jamais”. **O Globo**, 16 dez. 1971, p.44.

que possui uma carne com sabor bem característico, hoje encontrado mais comumente nos mercados já desfiado e servido nos restaurantes no formato “casquinha de siri”. O siri servido na casa de Sidney era diferente: “Lá em casa não se tinha paciência para fazer isso [desfiar], nem tinha técnica para fazer isso. Minha mãe simplesmente cozinhava e depois pegava ali aquelas postinhas e jogava no arroz. Daí a gente que tirava.”⁴⁵⁵

A publicação do jornal *O Globo*, de 1993, apontava a combinação “peixes, camarões e siris se juntam à mesa com a farinha de mandioca, acompanhamento quase obrigatório nas refeições dos habitantes da ilha”, afirmando ter opções de “restaurantes para todos os bolsos”⁴⁵⁶. Já na primavera do ano seguinte, setembro de 1994, *O Globo* apresentava os frutos do mar como “fartos e baratos” e dava a indicação de como pedir: “Veja qual é o ‘peixe do dia’ - há excelentes robalos, anchovas e tainhas feitas na hora, também por preços inacreditáveis”⁴⁵⁷.

Seu Peixoto diz que cada época do ano era um tipo de peixe: tainha, anchova, corvina, e antigamente os pescadores vendiam na porta de casa, “oi, peixe! olha a tainha aí”, passavam anunciando o produto pelo centro da cidade, ou também podia-se comprar no Mercado Público.⁴⁵⁸ Dona Zica relata que os barcos de pesca encostavam no Mercado Público: “eles traziam aqueles peixes fresquinhos em balaios enormes e botavam no mercado”⁴⁵⁹. Peixoto lembra que eles traziam o peixe inteiro, “chegava em casa minha velha [mãe] tinha que tirar escama, tinha que tirar as tripas. Não vinha limpinho. Não tinha nada disso. No Mercado também era assim.”⁴⁶⁰

Sidney conta que comprava-se peixe no Mercado Público, “muito peixe da época, a tainha, a anchova, a anchova menos porque tem muita gordura [...], o pankó, que eu adoro, [...] a savelha, a savelha é horrível, cheia de espinho, [...] a corvina, a corvina nós sempre demos sorte que pegamos as corvinas boas.”, e o consumo era em torno de duas vezes na semana. Seu pai dizia que “a carne a gente come todo dia e não enjoa, o peixe enjoa”⁴⁶¹. Na casa de Suzana as visitas costumam ser recebidas com um prato de peixe e camarão: “pra

⁴⁵⁵ BARREIROS, op. cit.

⁴⁵⁶ A badalação nas praias de ‘Floripa’. *O Globo*, 10 nov. 1993, p.12.

⁴⁵⁷ Praias do norte têm delícias escondidas. *O Globo*, 29 set. 1994, p.11.

⁴⁵⁸ PEIXOTO, op. cit.

⁴⁵⁹ GAROFALLIS, op. cit.

⁴⁶⁰ PEIXOTO, op. cit.

⁴⁶¹ BARREIROS, op. cit.

fazer aquela acolhida, dar as boas vindas, eu vou comprar camarão e um peixe lá no Mercado Público”. Mas ela lamenta: “Infelizmente eu sou péssima na cozinha”, e os pratos são preparados pela funcionária da casa, “uma espécie de um bobó de camarão, que não é exatamente... ou então um peixe com molho de camarão”.⁴⁶² Dona Zica também costuma ir ao Mercado Público para comprar peixe e camarão, e ela ensina como escolher o peixe para saber se está fresco: “você bota o dedo assim [pressiona contra a mesa], se o dedo entrar é porque o peixe é velho. O peixe bom é duro e os olhos são brilhantes. [...] Também tu levanta a guelra do peixe e ele tem que estar bem vermelho, aí tá fresquinho.”. Zica diz que gosta de preparar o peixe em casa da seguinte maneira: “Põe no forno para fazer grelhado e bota umas verduras ao redor. Ou então faço só fritinho quando é posta”. Entretanto, para a tainha diz que “tainha boa é em posta, né!”. “Bota limão, uma pimentinha, sal e bota no forno. Depois quando tá começando a grelhar a gente bota o tomate, a cebola, se quer botar batata, tudo assim ao redor. O peixe exige limão!”.⁴⁶³

A tainha⁴⁶⁴ é um peixe encontrado em grande quantidade, com a pesca autorizada no período de maio a julho, e a imprensa local aproveita a época da safra para veicular matérias relacionadas ao peixe. Uma reportagem televisiva da *RBS TV* apresentou a receita de “tainha escalada na brasa”, preparada por Carlos Alberto da Silva, ou mais conhecido como Paru, nascido em Florianópolis e proprietário de um restaurante no bairro Itaguaçu, na região continental. Na matéria, Paru contava que utiliza um método tradicional para preparar o peixe, deixando em uma gaiola ao ar livre - deixando o peixe exposto para pegar vento ou sol e também um pouco de sereno ao anoitecer. Como ele mesmo diz, faz questão de usar a gaiola para “manter a tradição que veio do avô, do pai,... porque tá acabando um pouco aquele nosso costume, a nossa tradição”.⁴⁶⁵ O berbigão⁴⁶⁶ é um molusco que integra diversas receitas na região e também é muito apreciado pelos moradores, como indicam os comentários dos

⁴⁶² JOFFILY, op. cit.

⁴⁶³ GAROFALLIS, op. cit.

⁴⁶⁴ A tainha é um peixe que pertence à família *Mugilidae*, encontrada em águas tropicais e subtropicais de todo o mundo, desenvolve-se em lagoas e estuários (ambientes entre o rio e o mar) e migra para o mar em cardumes para desovar. A pesca da tainha é considerada um importante recurso econômico no litoral catarinense, realizada tanto com frota artesanal quanto industrial (HERBST, 2013).

⁴⁶⁵ G1/RBS TV. Bom dia Santa Catarina. Veja receita de tainha escalada e crumble de maçã do 'Bom Apetite'. Veiculada em 27/06/2013. Disponível em: <http://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2013/06/veja-receita-de-tainha-escalada-e-crumble-de-maca-do-bom-apetite.html>. Acesso em: 01 jun 2015.

⁴⁶⁶ Jornal Notícias do Dia. Bar do Alvim vai reabrir no Centro de Florianópolis. Veiculada em 31/01/2015. Disponível em: <http://ndonline.com.br/florianopolis/noticias/230977-bar-do-alvim-ira-reabrir-no-centro-de-florianopolis.html>. Acesso em: 01 jun 2015.

leitores em uma matéria veiculada no jornal *Notícias do Dia* referente à reabertura do Bar do Alvim em novo endereço, no Centro da cidade, – antes em funcionamento no Mercado Público, onde estava desde a década de 1980 –, com os leitores se dizendo “ansiosos” por saborearem o tradicional “pastel de berbigão”. Pratos como a “tainha escalada” e o “pastel de berbigão”⁴⁶⁷ podem ser considerados como integrantes da cultura alimentar de Florianópolis, por terem o seu preparo como uma prática que resguarda modos peculiares de conduzir as receitas, mantido nas famílias e transmitido a cada geração através do convívio no fazer e do saber por meio de uma cultura oral.

Luiz Carlos de Souza⁴⁶⁸, 50 anos, nascido e criado na mesma localidade em que mora até hoje, no Norte da Ilha de Santa Catarina, cidade de Florianópolis, atua na cozinha de um restaurante em que é proprietário na praia de Canasvieiras. Ele indica a “tainha escalada” como um prato tradicional de sua cultura e segue a maneira simples de preparar o peixe, como aprendeu com sua mãe: escalado, temperado com sal e limão. Escalar significa “remover as tripas do peixe, salgá-lo e colocá-lo para secar” (MICHAELIS, 2016). Luiz costuma servir este prato em seu restaurante, principalmente durante a temporada de verão, acompanhado de um pirão de peixe. Enquanto ele prepara a receita na cozinha do restaurante, quem narra a história é a sua esposa, Ana Ester, 42 anos, nascida em São Paulo, região sudeste do país, e que logo teve que se adaptar aos costumes locais. Ela conta que os barcos chegavam à noite e ela ajudava a carregar os balaios cheios de peixes para serem lavados e deixados em uma bacia com água durante a noite. De manhã bem cedo, por volta das cinco horas, sua sogra iniciava o procedimento de escalar o peixe. Ela os colocava sobre uma folha de bananeira, abria-os no meio e fazia um furo na ponta do peixe para amarrá-los com um fio de cipó para pendurá-los em uma espécie de varal feito com bambus, onde ficavam dois a três dias no sol, recolhidos à noite para não pegar sereno, e depois eram guardados secos. Ester lembra as variações de preparos que sua sogra fazia com os peixes:

⁴⁶⁷ O berbigão é um molusco bivalve marinho, chamado *Anomalocardia brasiliiana*, nativo do Brasil e amplamente encontrado ao longo de toda a costa brasileira, que habita áreas rasas lodosas e é coletado manualmente ou com auxílio de ferramentas rudimentares. As conchas deste molusco podem ser encontradas nos sambaquis, sítios arqueológicos localizados no litoral, que indicam a utilização na alimentação das populações que habitaram a região há mais de sete mil anos (BELEM, 2012).

⁴⁶⁸ SOUZA, Luiz Carlos de. Entrevista concedida a Gisele Palma e Daniela Xikota. Florianópolis(SC), 20 ago. 2010.

[...] alguns ela desfiava e fazia ensopadinho, porque ele ficava sequinho, e era o que eu gostava de comer. [...] Outros ela fazia na chapa, tinha umas grelhas, que eles arrancavam aquela parte redonda do fogão à lenha, e a grelha ficava bem ali. Aí ela pegava aqueles peixes secos e colocava na grelha, então ela virava ele e ficava todo douradinho amarelinho.⁴⁶⁹

Zilá Pereira⁴⁷⁰, 64 anos, também é proprietária de um restaurante na capital há mais de 30 anos. Nascida, criada e moradora do Sul da ilha, ela diz que o “pastel de berbigão” é o mais vendido desde o início do seu restaurante, mas não tem lembrança se o prato era tradicional em sua família. Na cozinha de sua casa, contígua ao restaurante, ela prepara a receita do pastel de berbigão e conta as suas memórias do fazer e da coleta de moluscos na região. Utilizando painéis de inox bem polidos sobre um fogão moderno, Zilá lembra sua infância enquanto com a colher mexe o refogado para receber o berbigão, que já foi comprado limpo e sem casca. Ela conta: “Olha, essa receita na verdade... ensopar o berbigão foi com a minha mãe [que aprendi]. O pastel já não foi bem com ela, porque naquela época não sei se eles faziam pastel. [...] A do restaurante, que eles fazem, foi coisa que ficou minha, né.”⁴⁷¹

Nas falas citadas, os fazeres apresentam expressões que remetem às permanências e às transformações no fazer, nas sociabilidades e no modo de viver. A gastronomia edificada na cultura local faz parte da cultura da cidade e da identidade dos que ali vivem. As modificações, tanto no preparo como nos ingredientes, fazem parte do que se considera um bem cultural vivo, que se transforma com o passar do tempo. Um bem imaterial rico justamente por essa diversidade e multiplicidade que transmite uma tradição às gerações seguintes, havendo a manutenção do bem como parte da cultura.

No preparo da tainha, Luiz afirma que antigamente o processo era artesanal, salgava-se o peixe e depois tinha que expô-lo ao sol para sua conservação, assim como a utilização do fogão à lenha que foi substituído pela geladeira e pela chapa do fogão a gás. Zilá diz que o preparo da massa do pastel antigamente era feito no “muque” juntando água, farinha, ovos e amassando tudo; hoje ela prefere comprar a massa pronta, pela facilidade e agilidade no preparo. Tais modificações realizadas tanto no preparo como nos ingredientes certamente alteram o sabor da receita, mas isso indica que é um bem cultural em movimento, que não está cristalizado no tempo. O patrimônio imaterial é rico justamente por essa diversidade e

⁴⁶⁹ SOUZA, Ana Ester Antiquera de. Entrevista concedida a Gisele Palma e Daniela Xikota. Florianópolis (SC), 20 ago. 2010.

⁴⁷⁰ PEREIRA, Zilá. Entrevista concedida a Gisele Palma e Daniela Xikota. Florianópolis (SC), 24 ago. 2010.

⁴⁷¹ Ibid.

multiplicidade, fazendo com que uma receita preparada há mais de cinquenta anos permaneça presente, e, neste sentido, as suas transformações podem ser consideradas como adaptações para a manutenção do bem cultural.

O consumo de ostras apresenta-se como um hábito mais recente, especialmente com os preparos que são oferecidos nos restaurantes, como gratinada com queijo ou à vinagrete. Zilá conta que na sua infância comiam ostras direto das pedras, mas que aos poucos elas foram sumindo.⁴⁷² Da mesma forma, Sidney lembra que o seu pai contava que “quando ele era garoto pegava as ostras nas pedras aqui na lagoa”, em Laguna, e afirma que hoje a lagoa está poluída pela presença de esgoto, agrotóxico originário das lavouras e carvão que desce pelo rio Tubarão. Ele, por sua vez, diz que as vezes em que comeu ostras eram compradas em Florianópolis, “daquelas cultivadas”.⁴⁷³ Peixoto afirma que a ostra foi “outra coisa que custou a chegar aqui, no prato das pessoas aqui”. Somente com o cultivo que “chegou pra valer no prato do florianopolitano”. Ele diz que ninguém comia ostras, “só os pescadores, que moravam na praia”. E narra uma passagem em que comeu ostras direto da pedra: “Eu me lembro quando era guri, ali em Coqueiros, [...] a gente saía nadando ali em Coqueiros, ia nas pedras e pegava uma ostrinha ou outra desse tamanho [pequena], lavava ali na água e pau. Mas era uma vez na vida e outra na morte. Porque não tinha muita.”. Peixoto pondera que hoje a ostra “chegou para as pessoas com bom nível”, “mais abastada”, e justifica que é porque “não é tão barato”.⁴⁷⁴

Suzana diz que aprendeu a gostar de ostras e hoje adora. Ela conta que “uma coisa chique” de sua vida, quando trabalhou na companhia aérea Air France, foi ter aprendido a comer ostra em Paris, servidas “com champanhe!”, ressalta ela aos risos. “Eu estava hospedada na casa de um amigo e aí a mãe dele chegou, [...] do mar do Norte, aí trouxe ostras frescas, em pleno inverno. Foi chiquérrimo! Aí eu falei ‘nossa, como é bom’. E hoje em dia eu gosto, adoro.”. Mas ressalta sua preferência para comer as ostras “ao natural”, ou apenas com limão. E considera estar em Florianópolis uma vantagem, “porque aqui tem ostra de qualidade”.⁴⁷⁵ Dona Zica diz que hoje come ostra se estiver “bem fresquinha”, mas que antigamente não comia, “o meu pai não deixava, [...] ele achava que era suja”. Assim como o

⁴⁷² Ibid.

⁴⁷³ BARREIROS, op. cit.

⁴⁷⁴ PEIXOTO, op. cit.

⁴⁷⁵ JOFFILY, op. cit.

marisco, “marisco eu nunca comi. Meu pai não deixava porque marisco dava em casco de navio [risos]. [...] Eu hoje não sei que gosto tem o marisco.”, observa Zica.⁴⁷⁶

Em 2009, a *Secretaria de Educação de Florianópolis* criou um programa para inserir ostras e mariscos no cardápio da merenda escolar, oferecendo o produto uma vez ao mês em substituição à carne, em 30 escolas do município. Porém, a oferta foi suspensa pela baixa adesão dos alunos ao novo cardápio, que chegou em 30% de aceitação. Em teste realizado no ano anterior, quando mais de 800 alunos experimentaram o alimento, 86,96% dos estudantes haviam aprovado o produto - acima do índice de 85% exigido pelo *Programa Nacional de Alimentação Escolar*.⁴⁷⁷ Nova tentativa foi realizada em 2015 com a aprovação do projeto de lei que autoriza a inclusão de ostras e mariscos no cardápio, mas sem um planejamento de ação imediata, devido ao alto custo do produto e da baixa adesão na experiência anterior.⁴⁷⁸

A culinária evidenciou Florianópolis ao receber o título de “Cidade Criativa Unesco da Gastronomia” em novembro de 2014, sendo a única cidade do Brasil com esta distinção. Florianópolis foi incluída no rol das 69 cidades da *Rede Mundial de Cidades Criativas*, no segmento “Gastronomia”, sob o intuito de gerar visibilidade internacional e incremento no turismo local. Cabe destacar que apenas duas cidades brasileiras integram a rede de *Cidades Criativas*, a capital catarinense, como gastronomia, e Curitiba, na categoria design. O programa criado pela *Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO)* tem como meta a cooperação internacional de cidades que fomentem e valorizem setores criativos locais, visando a inclusão de regiões com diferentes níveis de renda, mas cuja população saiba trabalhar em prol do ramo criativo que lhe representa. Para candidatar-se, a cidade interessada deve submeter à *Unesco* um dossiê claro e objetivo que apresente os interesses, objetivos e a capacidade de contribuir com a Rede. O projeto florianopolitano foi desenvolvido pela *Associação FloripAmanhã* em parceria com a *Secretaria Municipal de Turismo de Florianópolis*, *Associação Brasileira de Bares e Restaurantes de Santa Catarina (ABRASEL/SC)*, *Florianópolis e Região Convention & Visitors Bureau*, *Sindicato de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares de Florianópolis*

⁴⁷⁶ GAROFALLIS, op. cit.

⁴⁷⁷ LOURENÇO, Julia. Ostra entra no cardápio das escolas públicas de Florianópolis. *Diário Catarinense*, 05 nov. 2009. Disponível em: <http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticias/noticia/2009/11/ostra-entra-no-cardapio-das-escolas-publicas-de-florianopolis-2707817.html>. Acesso em 7 jun. 2019.

⁴⁷⁸ MARTINS, Valeria. 'Não há previsão para incluir ostras na merenda', diz secretário de SC. *G1 SC/Globo*, 27 mar. 2015. Disponível em: <http://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2015/03/nao-ha-previsao-para-incluir-ostras-na-merenda-diz-secretario-de-sc.html>. Acesso em: 7 jun. 2019.

(SHRBS), Instituto Federal de Santa Catarina (IFSC), Faculdade Estácio/ASSESC e Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas de Santa Catarina (SEBRAE/SC).

Cada narrativa apresenta pratos que relacionam-se às experiências individuais e que remetem ao cotidiano na cidade de Veneza. Segundo Tiziano Scarpa (2016), o “verdadeiro sabor de Veneza” pode ser experimentado em um *bàcaro* (bar), uma espécie de *osteria* (taberna), concentrados principalmente na região do mercado de Rialto, em que oferecem petiscos (*cicheti friggitorie di pesce, polenta bianca o gialla*). Para beber, um *spriz*, feito de água, vinho branco e, à escolha, campari ou aperol, com uma fatia de limão ou azeitona - uma combinação que varia de bar em bar. O autor sugere três pratos de sabores intensos: *bigoli in salsa* (um tipo de espaguete com molho de cebola e sardinha), *sarde in saór* (sardinha frita marinada em cebola, vinho e vinagre), *figà a la venessiana* (fígado bovino cozido em uma fritura de cebola). (SCARPA, 2016, p.53-57, tradução nossa)

Para Federico Moro (2014) em primeiro lugar está a *sarde in saor*, também citada por Scarpa (2016); em segundo lugar, *poenta e schie* (pequenos camarões fritos e servidos com polenta amarela sólida e macia). Cita ainda *sepe col nero* (lula cozida com óleo, alho, salsa, vinho branco e a própria tinta da lula), além da variante do *spaghetti con le sepe* (espaguete negro feito com a tinta da lula). Sobre o *spriz* ou *spritz*, o autor conta a origem relacionada com o mundo alemão, segundo a lenda trata-se de uma invenção dos anfitriões lacunares para atender as tropas da ocupação imperial que alongaram o vinho com água, considerado de alta graduação alcóolica. De toda forma, mesmo a receita considerada oficial da IBA (*Internacional Bartenders Association*)⁴⁷⁹ é uma invenção contemporânea. (MORO, 2014, p.179-181, tradução nossa)

Em Veneza, Matilde considera que os restaurantes são muito caros e os *cicchetti* (petiscos de frutos do mar) tornam-se uma boa alternativa.⁴⁸⁰ “A cozinha veneziana é fantástica”, conta com entusiasmo Balda, embora lamente que para satisfazer o turismo de massa, cada vez mais frequente em Veneza, a única solução seja abaixar a qualidade, senão não se sobrevive. Ele nota que os supermercados estão eliminando as pequenas atividades, os pequenos comércios. Aponta a cozinha típica veneziana à base de peixe: “Os pratos típicos da

⁴⁷⁹ Conforme a IBA - *International Bartenders Association*, o drink *Spritz Veneziano* é composto dos seguintes ingredientes: Prosecco, Aperol, água com gás, gelo e meia fatia de laranja para decorar. Disponível em: <https://iba-world.com/new-era-drinks/spritz-veneziano/>. Acesso em: 28 maio 2019.

⁴⁸⁰ ZARDINI, op. cit.

cozinha veneziana são na verdade muito pobres, porque eram aluamentos populares, mas são recebidas que são espetaculares. Você deve experimentar!”, incentiva e sugere bons restaurantes locais (tradução nossa).⁴⁸¹ Ele diz que um veneziano come de tudo, mas que não pode faltar o peixe, sendo que na laguna são encontrados alguns peixes específicos que não tem em outros lugares, peixes pequenos que são muito saborosos. Baldan cozinha desde os oito anos de idade e hoje sabe preparar de tudo, mas o peixe ainda prefere comer nos restaurantes.⁴⁸²

Os brasileiros Márcio e Maria Cristina já estão inseridos na cultura alimentar veneziana e hoje não apenas comem como também preparam pratos de frutos do mar. “Mas só em ocasiões especiais”, adverte Márcio, que adquiriu o hábito de comer peixe com o passar do tempo vivendo na Itália. Entre os pratos que ele prepara, destaca o *spaghetti alle vongole* e o *spaghetti alle scoglie del mare*, que vai *vongole* (berbigão), *cozze* (marisco) e *scrampi* (lagostinha pequena). Ele brinca: “Macarrão com *bolognesa* (molho vermelho com carne moída) é o que eles menos comem aqui!”.⁴⁸³ Maria Cristina também come muito *cozze* atualmente. No Brasil, raramente comia peixe, e quando comia era peixe de rio, como surubinha e tilápia. Na Itália já experimentou todos os frutos do mar que podia e aprendeu a preparar. “Eles [a família] dizem que eu faço muito bem em casa a *capesante* (vieira)”, e descreve o preparo: primeiro deve-se lavar as conchas, misturar um pouquinho de alho, limão, pimenta do reino, sal e água. Rega cada concha com uma colher de chá dessa mistura, depois cobre com farinha de pão e leva ao forno para gratinar. Ela observa uma diferença cultural em épocas festivas: “Aqui a tradição no Natal é tudo a base de peixe. Na Páscoa é carneiro. Mas eu sou brasileira, faço comida normal.”. Cristina conta que no Natal a sua sogra costuma preparar bacalhau amanteigado, risoto de frutos do mar, vieiras, alguns peixes como *orata* (pargo), *trota* (truta) e *sogliola* (solha).⁴⁸⁴

Apesar de ter nascido e morado a vida inteira muito próximo a Veneza, a padovana Angela começou a comer peixe há cerca de 20 anos. Antes nunca havia experimentado, pois não era um prato que costumava ter em sua casa porque a sua mãe não preparava. Ela conta que seu pai havia comido muito bacalhau quando jovem e que depois não podia mais nem ver

⁴⁸¹ *I piatti tipici della cucina veneziana sono in realtà molto poveri, perche erano cibi popolari, però sono ricetti che sono spettacolari. Dovete provarle!*

⁴⁸² BALDAN, op. cit.

⁴⁸³ OLIVEIRA, op. cit.

⁴⁸⁴ ABRAHÃO, op. cit.

peixe. Hoje, Angela relata que tem prazer em ir a praia para jantar e o que mais gosta são as *frittura di pesce* (petiscos de pequenos pedaços de peixes e frutos do mar, como camarões e lulas, empanados e fritos). Outro prato que aprecia muito é à base de *cozze* (mexilhões), como o *spaghetti con le cozze* (espaguete com mexilhões). Recentemente, ela terminou um curso profissional de chefe de cozinha e diz que em casa gosta de preparar um filé de peixe coberto com um creme à base de *panna* (creme de leite fresco); um prato rápido e fácil, segundo ela.⁴⁸⁵

⁴⁸⁵ MORSOLETTA, op. cit.

CAPÍTULO 6: PERSPECTIVAS

Apresentamos aqui os projetos relacionados aos espaços marítimos nas cidades de Florianópolis e Veneza que vem sendo pensados para os modos de preservação dos ambientes costeiros, para as atividades balneárias voltadas para o turismo e para os deslocamentos cotidianos. Abordamos ainda a problemática dos cruzeiros marítimos nesses ambientes insulares, como uma ausência na cidade de Florianópolis e como um excesso em Veneza.

6.1 Preservação ambiental

Estudos do *Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF)* indicam que a população da cidade chegará em 2035 com cerca de 800 mil habitantes, o que significa um aumento populacional superior a 80% em alguns distritos, como nos bairros de Ratoles, Rio Vermelho e Campeche, localizados na ilha,⁴⁸⁶ sem contar os turistas e a população flutuante, o que revela a importância de se pensar na cidade como um todo, interligada às demais cidades que compõem a Grande Florianópolis. De acordo com relatório da *Companhia Catarinense de Águas e Saneamento (CASAN)*, estima-se que para os próximos 20 anos haja um crescimento médio da população de Florianópolis de 2,37% ao ano. Para atender esta população está previsto um reforço do abastecimento através das captações nos mananciais do chamado Pilões/Cubatão, que atende também os municípios vizinhos de São José, Santo Amaro da Imperatriz, Palhoça e Biguaçu; além da implementação de uma barragem de regularização no Rio Vargem do Braço, afluente do Rio Cubatão, situado em Santo Amaro da Imperatriz. A captação de água a partir deste aquífero ocorre desde a década de 1940, quando os mananciais da ilha já não permitiam mais a ampliação da rede distribuidora, seguido da construção sucessiva de novas adutoras para aumentar a capacidade de vazão da água.⁴⁸⁷

O novo *Plano Diretor de Florianópolis*, em vigor desde 20 de janeiro de 2014, traz como parâmetro uma população de 750 mil habitantes até 2030, e propõe diretrizes, metas e ações voltadas para um desenvolvimento urbano planejado. Dentre as diretrizes estão as

⁴⁸⁶ Dados do IPUF. Plano Diretor Participativo de Florianópolis. Leitura Integrada da Cidade. Volume I. Florianópolis, 2008, apud **Projeto Sinais Vitais Florianópolis**. Instituto Comunitário Grande Florianópolis, 2008. Disponível em: http://www.icomfloripa.org.br/sinais_vitais.pdf. Acesso em: 15 jan. 2010.

⁴⁸⁷ Diagnóstico de saneamento básico: abastecimento de água. **Casan**, Prefeitura Municipal de Florianópolis. Florianópolis, 2008. Disponível em: www.casan.com.br. Acesso em: 14 jan. 2010.

estratégias de mobilidade, o planejamento das ocupações ao longo das vias expressas, a preservação da natureza e do patrimônio cultural – que pretende transformar Florianópolis na capital com maior área de preservação ambiental urbana do Brasil –, a valorização de elementos simbólicos, a potencialização das vocações histórico-naturais – náutica e turismo –, além de buscar soluções conjuntas para os dilemas de qualidade de vida pensando em termos metropolitanos.⁴⁸⁸ Os balizadores apontados no Plano Diretor, e aqui destacados, referem-se aos binômios tradição/ inovação e meio ambiente/ equilíbrio social, apresentando “novos padrões de modernidade, ideais urbanos renovados, com equilíbrio entre transformações e contenções” (FLORIANÓPOLIS, 2014, p.9-10). Uma das propostas, por exemplo, é a criação de parques urbanos para áreas de preservação ambiental e aterros, reativando inclusive antigos projetos, como no caso do Aterro da Baía Sul projetado por Burle Marx, propondo também uma conexão com o mar, conforme descrito no documento intitulado *Bases para o Planejamento Urbano Integrado de Florianópolis*:

Conexões marítimas deveriam ser naturais em Florianópolis. Engano: a partir da segunda metade do século XX a cidade “virou as costas” para o mar, afastado pelos Aterros, sumido o porto. Atracadouros e até os trapiches se tornaram raros. É preciso sair do discurso, e assumir – de fato – a conexão com o mar, que deve recolocar Florianópolis entre as cidades marítimas importantes no mundo, com as bordas d’água quase equivalendo aos balneários nas atividades de lazer e turismo do município. (FLORIANÓPOLIS, 2014b, p.33).

O biólogo e oceanógrafo Jean-Claude Lacaze afirma que a proteção dos litorais é um imperativo. Para ele, a urbanização provoca a modificação da orla costeira através de obras ou adaptações feitas nestas áreas, e a luta contra as poluições, ou pela preservação das espécies litorais, passa pela conservação dos *habitats* e pela manutenção das qualidades específicas desses meios (LACAZE, 1996, p.94). A atenção voltada para esses territórios pode estar

⁴⁸⁸ Plano Diretor de Florianópolis. **Prefeitura de Florianópolis**. Disponível em: www.pmf.sc.gov.br/sites/planodiretor/index.php?cms=a+importancia+do+novo+plano+diretor. Acesso em: 18 abr. 2016.

⁴⁸⁹ Zona costeira refere-se a: “Área definida pelo Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro - PNGC, que inclui nesta categoria: (i) os municípios defrontantes com o mar, assim considerados em listagem desta classe estabelecida pelo IBGE; (ii) os municípios não defrontantes com o mar que se localizem nas regiões metropolitanas litorâneas; (iii) os municípios contíguos às grandes cidades e às capitais estaduais litorâneas, que apresentem processo de conurbação; (iv) os municípios próximos ao litoral, até 50 km da linha da costa, que aloquem, em seu território, atividades ou infraestruturas de grande impacto ambiental sobre a zona costeira, ou ecossistemas costeiros de alta relevância; (v) os municípios estuarinos-lagunares, mesmo que não diretamente defrontantes com o mar, dada a relevância destes ambientes para a dinâmica marítimolitorânea; e (vi) os municípios que, mesmo não defrontantes com o mar, tenham todos os seus limites estabelecidos com os municípios referidos nas alíneas anteriores” (IBGE, 2011, p.171).

relacionada com preocupações cada vez mais crescentes em relação às zonas costeiras⁴⁸⁹ e às áreas marinhas.

Em todo o mundo, as zonas costeiras abrigam mais de 45% da população do planeta, e 75% das megalópoles da Terra situam-se nessas regiões. São cerca de 10 milhões de pessoas nas mais variadas condições sociais e sanitárias. As zonas costeiras respondem por cerca de 90% da pesca global, abrigam importantes atividades urbanas, industriais, agropecuárias, etc. Apresentam importantes fontes de petróleo e de gás natural e têm enorme importância turística. (TOMMASI, 2008, p.56)

Os debates acerca dos ambientes marinhos vem sendo realizados em nível mundial desde a década de 1980, como na *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Cnudm)*⁴⁹⁰, conhecida como *Convenção da Jamaica* (1982), que trata da proteção e do desenvolvimento sustentável do meio marinho e de seus recursos; e na *Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (Cnumad)*⁴⁹¹, de 1995, em que estabeleceu o ambiente marinho como um componente essencial do sistema que possibilita a existência de vida sobre a Terra. Ainda podemos citar a *Convenção das Nações Unidas sobre a Diversidade Biológica (CDB)* e as *Convenções da Organização Marítima Internacional sobre Poluição Marinha (OMI)*, que regulamenta os critérios para a delimitação do mar territorial para o uso e a exploração dos recursos naturais existentes (TOMMASI, 2008, p. 56-58). Assuntos que balizam discussões e acordos no âmbito jurídico internacional, mas que muitas vezes passam despercebidos no cotidiano de quem frequenta esses territórios.

De acordo com o *Ministério do Meio Ambiente*, das cinco mil áreas protegidas no mundo, apenas 1,3 mil incluem componentes marinhos e costeiros, ou seja, menos de 1% dos oceanos (TOMMASI, 2008, p.212).

O turismo, a exploração de petróleo, a pesca, a navegação e todas as atividades humanas concentradas nas aglomerações urbanas da zona costeira exercem pressão sobre a flora, a fauna e outros recursos naturais que se encontram no litoral. Sendo

⁴⁹⁰ Disponível em: www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf. Acesso em: 10 out. 2016.

⁴⁹¹ Capítulo 17. Disponível em: www.onu.org.br/rio20/img/2012/01/agenda21.pdf. Acesso em: 10 out. 2016.

assim, é necessário o estabelecimento de áreas de preservação e proteção ambiental, que visam a garantir a conservação das espécies animais e vegetais e/ou o uso sustentável dos recursos naturais presentes no mar, nos manguezais, nas restingas, nas dunas e em outros ambientes costeiros. (IBGE, 2011, p.118)

A zona costeira brasileira compreende uma faixa que se estende por mais de 8.500 quilômetros voltados para o Oceano Atlântico, estabelecendo-a como patrimônio nacional pela *Constituição Federal de 1988*, no parágrafo 4º do artigo 225.⁴⁹² Essa área corresponde ao espaço geográfico de interação do ar, do mar e da terra, incluindo seus recursos renováveis ou não, abrangendo uma faixa marítima e uma faixa terrestre, com os seguintes limites:

Faixa marítima: espaço que se estende por doze milhas náuticas, medido a partir das linhas de base, compreendendo, dessa forma, a totalidade do mar territorial;
Faixa terrestre: espaço compreendido pelos limites dos Municípios que sofrem influência direta dos fenômenos ocorrentes na zona costeira.⁴⁹³

Olga Cruz (1998) traz o pensamento de Ab'Saber (1994) em que as cidades turísticas e balneárias vendem a imagem de uma natureza deslumbrante enquanto na verdade estão comprometidas pelos planos de loteamentos e urbanização, sem respeitar os ecossistemas presentes nestes ambientes. Frente ao turismo como uma indústria exportadora, Cruz (1998) aponta que “existe uma necessidade urgente de conciliar turismo com preservação do meio ambiente e do patrimônio cultural”, e que, sobretudo, devem ser conservadas as paisagens costeiras e a expressão cultural dos moradores. (CRUZ, 1998, p.234)

“O encantamento da Ilha e as áreas continentais afins são, ainda, a beleza natural de suas paisagens costeiras, guarnecidas pela expressão cultural do seu povo. Isto pode e deve ser a todo custo conservado, mesmo com obras de saneamento, rodovias, expansão urbano-industrial, marinas e novos projetos para o turismo. (CRUZ, 1998, p.237)

Uma das soluções indicadas por Cruz (1998) pode ser encontrada na proposição de um turismo sustentável, numa coexistência entre o homem e a natureza, como discutido na *Conferência sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento*, realizada no Rio de Janeiro em 1992.

⁴⁹² Disponível em: <http://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/91972/constituicao-da-republica-federativa-do-brasil-1988#par-4--art-225>. Acesso em: 11 out. 2016.

⁴⁹³ Ministério do Meio Ambiente. Limites da zona costeira. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/gestao-territorial/gerenciamento-costeiro/a-zona-costeira-e-seus-m%C3%BAtiplos-usos/caracteristicas-da-zona-costeira>. Acesso em: 11 out. 2016.

Laura Costa (2009) ressalta que o turismo cultural, especialmente a vertente voltada para sítios históricos, tem sido o pilar de sustentação da política de turismo traçada para a Comunidade Europeia no início da década de 1990. “O direcionamento do atual interesse para o turismo cultural está calcado em sua crescente popularidade como fonte de atração de visitantes, supostamente donos de um perfil procurado por todo o *trade* turístico” (COSTA, 2009, p.35). Para esta autora, o objeto do turismo cultural é formado pelos elementos resultantes dos recursos culturais – materiais e imateriais – do local ou grupo visitado (COSTA, 2009, p.48).

A *Organização das Nações Unidas para Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO)*, pela *Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial Cultural e Natural (1972)*, reconhece alguns lugares como de “valor universal excepcional” e que devem fazer parte do patrimônio comum da humanidade. Para tal, define patrimônio cultural como:

- os monumentos: obras arquitetônicas, esculturas ou pinturas monumentais, objetos ou estruturas arqueológicas, inscrições, grutas e conjuntos de valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência,
- os conjuntos: grupos de construções isoladas ou reunidas, que, por sua arquitetura, unidade ou integração à paisagem, têm valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência,
- os sítios: obras do homem ou obras conjugadas do homem e da natureza, bem como áreas, que incluem os sítios arqueológicos, de valor universal excepcional do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico.⁴⁹⁴

Pela *Convenção da UNESCO*, são considerados patrimônio natural:

- os monumentos naturais constituídos por formações físicas e biológicas ou por conjuntos de formações de valor universal excepcional do ponto de vista estético ou científico;
- as formações geológicas e fisiográficas, e as zonas estritamente delimitadas que constituam habitat de espécies animais e vegetais ameaçadas de valor universal excepcional do ponto de vista estético ou científico,
- os sítios naturais ou as áreas naturais estritamente delimitadas detentoras de valor universal excepcional do ponto de vista da ciência, da conservação ou da beleza natural.

O *Comitê de Patrimônio Mundial*, responsável pela implementação da *Convenção da UNESCO*, utiliza critérios precisos para a inscrição dos locais na lista de “Patrimônios Mundiais (ou Patrimônios da Humanidade)”, seguindo o documento intitulado “*Operational*

⁴⁹⁴ Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural. Organização das Nações Unidas para Educação, a Ciência e a Cultura. Conferência Geral: Paris, 1972. Disponível em: <http://whc.unesco.org/archive/convention-pt.pdf>. Acesso em: 11 mar. 2017.

Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention”, que passa por revisões periodicamente refletindo novos conceitos, conhecimentos ou experiências.⁴⁹⁵

Em 1987, Veneza foi declarada pela *UNESCO*⁴⁹⁶ como parte do Patrimônio Mundial, ocasionando em medidas de proteção do patrimônio, além de atuar no desenvolvimento de um turismo preocupado com a proteção do patrimônio e salvaguarda da integridade natural e cultural, limitando o impacto ambiental e com transportes mais sustentáveis, inclusive com a formação de uma rede com outras cidades italianas para um turismo sustentável.⁴⁹⁷ O sítio “Veneza e a sua Laguna“ foi inscrito na lista de Patrimônio Mundial pela unidade e singularidade de seus “valores culturais, constituindo um patrimônio histórico, arqueológico, urbano, arquitetônico, artístico e de tradição cultural excepcional, integrado em um contexto ambiental, natural e paisagístico extraordinário”. Ainda considerado como uma “paisagem cultural” que combina a obra do homem e da natureza no decorrer do tempo.⁴⁹⁸

6.2 Patrimônio marítimo e *slow fish*

Entendemos aqui o conceito de patrimônio marítimo - constituído de bens materiais (barcos, monumentos, infra-estruturas portuárias) e imateriais (ritos, qualificações técnicas) -, como um conjunto de bens culturais relacionados às atividades e culturas marítima, preservados como um bem que deve permanecer e ser transmitido para as futuras gerações, conforme apresentado por Guillaume Marie, Françoise Péron *et al.* (2008):

o patrimônio marítimo é um conjunto de bens culturais relacionados às atividades e culturas marítimas, preservados e valorizados pelos indivíduos, uma regiões ou uma nação inteira que decidiu, em algum momento de sua história, que esses bens não devem desaparecer e que suas existências são indispensáveis ao desenvolvimento humano e cultural das futuras gerações. (MARIE; PÉRON *et al.*, 2008, p.4, tradução nossa)⁴⁹⁹

⁴⁹⁵ **Unesco World Heritage.** Disponível em: <https://whc.unesco.org/en/guidelines/>. Acesso em: 8 jun. 2019.

⁴⁹⁶ **Venice and its Lagoon.** UNESCO. Disponível em: whc.unesco.org/en/list/394/. Acesso em: 18 maio 2019.

⁴⁹⁷ Em 2013, as Comunes de Veneza, Roma, Milão, Florença, Napoli e Rimini assinaram o protocolo de intenções para a formação da uma rede de “Grandi Destinazioni Italiane per un Turismo Sostenibile”. Disponível em: www.comune.venezia.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/80524. Acesso em: 9 mar. 2017,

⁴⁹⁸ **Il sito Unesco.** Disponível em: http://www.veniceandlagoon.net/web/sito_unesco/. Acesso em: 18 maio 2019.

⁴⁹⁹ *le patrimoine maritime est un ensemble de biens culturels, liés aux activités et aux cultures maritimes, conservés et mis en valeur parce que des individus, une région ou une nation entière ont décidé, à un moment donné de leur histoire, que ces biens ne devaient pas disparaître et que leur existence était indispensable au développement humain et culturel des générations futures.*

No Brasil, a preservação cultural recebeu um conceito mais abrangente a partir da *Constituição Federal de 1988*, passando a ser entendida como um “bem cultural”. O artigo 216 da Constituição inclui os bens de natureza material e imaterial como “portadores de referência à identidade, à ação e à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira”, incluindo os seguintes:

- I - as formas de expressão;
- II - os modos de criar, fazer e viver;
- III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;
- IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;
- V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.⁵⁰⁰

A preservação do patrimônio material foi pauta da matéria veiculada no jornal *O Globo* de 22 de setembro de 1988. Com o título: “O lado forte de Santa Catarina quer se restaurar”, o jornalista iniciava a apresentação das fortalezas localizadas na ilha afirmando ser “o maior conjunto de fortificações militares do período colonial do Sul do país”, o que confere uma importância à esse patrimônio material. A matéria falava das dificuldades e destacava a atuação da *Secretaria do Patrimônio Nacional (Sphan)*, da *Marinha do Brasil* e da *Universidade Federal de Santa Catarina* que, em convênio firmado em 1979, vem vinham lutando para o processo de restauro, pesquisas e implantação de museus.

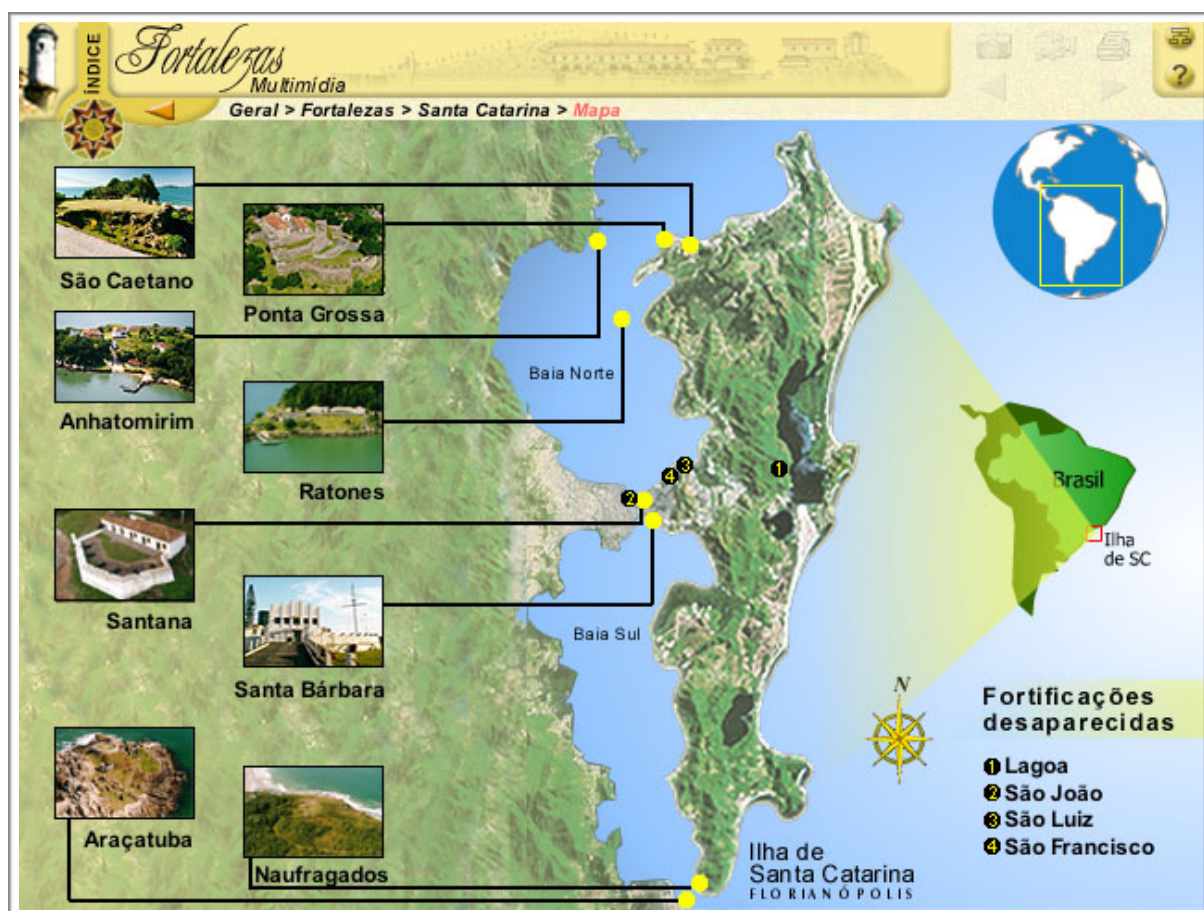
As fortalezas foram construídas como parte do sistema defensivo pelo brigadeiro José da Silva Paes, no final do século XVIII, e tombadas pelo patrimônio histórico em 1947, ainda restam algumas construções ou ruínas destas fortalezas: São José da Ponta Grossa (na Praia do Forte), Santa Cruz de Anhatomirim (na ilha de mesmo nome), Santo Antônio de Ratonés (ilha de Ratonés Grande), Santana (embaixo da Ponte Hercílio Luz), Santa Bárbara (no Centro), Nossa Senhora da Conceição de Araçatuba e Naufragados.ílio Luz), Santa Bárbara (no Centro), Nossa Senhora da Conceição de Araçatuba e Naufragados.

Por ser um território insular, as fragilidades ambientais do sítio devem ser consideradas e a partir disso discutir a intensidade de ocupação que a Ilha de Santa Catarina poderia suportar, levando a uma avaliação extremamente complexa que mescla utilização

⁵⁰⁰ **Constituição Federal Brasileira de 1988**, Artigo 216. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/constituicao_federal_art_216.pdf. Acesso em: 07 jan 2016.

urbana e turística, que conduz para a necessidade de desenhar cenários de futuro para Florianópolis (REIS, 2012, p.220-221).

Figura 52 - Mapa da localização das fortificações da Ilha de Santa Catarina



Fonte: Imagem reproduzida do CD-ROM Fortalezas Multimídia (TONERA, 2001).⁵⁰¹

Para Veneza, Montagner (2009) propõe uma *agro-eco-paisagem* contrapondo a *monocultura balneária* veneziana que não possui nenhuma ou pouca identidade local, onde todas as praias se parecem iguais e oferecem as mesmas estruturas. Com esse enfoque, pode-se oferecer ao turista banhar uma gama de produtos locais e estimulem a curiosidade para as regiões internas da costa (*entroterra*), criando percursos turísticos de ligação *costa-entroterra* que funcionam além da estação balneária. (MONTAGNER, 2009, p.119)

Existem hoje entidades que atuam na preservação do patrimônio marítimo, com ações desenvolvidas voltadas para a preservação do *savoir faire* relacionado com os usos do mar,

⁵⁰¹ Disponível em: <http://fortalezas.org/>. Acesso em: 19 jan. 2017.

como a feira *Slow Fish*, que busca sensibilizar a comunidade para a escolha responsável no consumo de peixes ao considerar diversos fatores, como a época da safra de cada tipo de peixe. O evento é promovido pela associação *Slow Food*⁵⁰², que teve seu início na Itália em 1986, fundado por Carlo Petrini, tornou-se internacional em 1989 e hoje atua em 150 países somando mais de 100 mil associados. A proposta do movimento é voltada para a valorização dos alimentos, no que diz respeito a quem produz, em harmonia com o ambiente e ecossistema, levando em conta os saberes e tradições locais.

Realizado a cada dois anos, a oitava edição do *Slow Fish* ocorreu de 18 a 21 de maio de 2017 no *Porto Antico* na cidade de Gênova, na Itália. A capa do site convidava para conhecer “o mundo das águas, dos peixes e dos pescadores”, apresentando o tema da edição: “*La rete siamo noi*” (A rede somos nós).⁵⁰³ Consolida-se como um momento que reúne pescadores, artesãos, cozinheiros, acadêmicos, pesquisadores e representantes de instituições de todo o mundo para compartilhar e aproximar as redes relacionadas ao consumo e produção de peixes, pensando na saúde do tecido social e ambiental.⁵⁰⁴

Slow Fish é um evento fundamental para compreender como as escolhas conscientes correspondem também a um sabor melhor, fresco e local. Uma ajuda em tal sentido pode ser obtida através do Guia ao consumo sustentável, editada sempre pela Wwf e acessível online do site *pescesostenibile.wwf.it*⁵⁰⁵ (tradução nossa)⁵⁰⁶

Considerado um evento internacional, com entrada gratuita, oferece palestras, debates, cursos, passeios guiados e degustações à base de frutos do mar, buscando divulgar o conhecimento sobre os peixes e os recursos marítimos. Na cerimônia de abertura, o fundador e presidente internacional do movimento *Slow Food*, Carlo Petrini, traçou os objetivos a serem alcançados para a próxima edição (2019): “[...] assegurar uma casa para o *Slow Fish* [permanente em Gênova] e contribuir juntamente a instituições de modo que a Itália se dote

⁵⁰² **Slow food.** Disponível em: www.slowfood.it. Acesso em: 9 mar. 2016.

⁵⁰³ **Slow fish.** Disponível em: <http://slowfish.slowfood.it/it/>. Acesso em: 14 mar. 2016.

⁵⁰⁴ Benvenuti a Slow Fish. Slow Fish 2017. Disponível em: <http://slowfish.slowfood.it/slow-fish-2017-la-rete-homepage/benvenuti-a-slowfish/>. Acesso em: 17 jul. 2017.

⁵⁰⁵ *Slow Fish è un evento fondamentale per comprendere come le scelte informate corrispondano anche a un sapore più buono, fresco, e locale. Un aiuto in tal senso può fornirlo anche la Guida al consumo sostenibile, curata sempre da Wwf e scaricabile online dal sito pescesostenibile.wwf.it*

⁵⁰⁶ Gusti locali, mercati globali: Presentato a Slow Fish il nuovo report di Wwf. **Slow Fish 2017.** Disponível em: slowfish.slowfood.it/gusti-locali-mercati-globali-presentato-slow-fish-report-wwf/. Acesso em: 17 jul. 2017.

de um navio da pesquisa oceanográfica, bem comum indispensável para promover o conhecimento dos nossos mares”⁵⁰⁷ (tradução nossa).⁵⁰⁸

Figura 53 - Capa do site do evento *Slow Fish 2017*



Fonte: Slow Fish⁵⁰⁹

6.3 Travessia ilha-continente em Florianópolis

As discussões sobre a mobilidade urbana estão presentes no cotidiano florianopolitano, como as soluções para a ligação ilha-continente com propostas que ainda não saíram do papel.

⁵⁰⁷ [...] assicurare una casa a Slow Fish e contribuire insieme alle istituzioni affinché l'Italia si doti di una nave da ricerca oceanografica, bene comune indispensabile a promuovere la conoscenza dei nostri mari

⁵⁰⁸ LANUTI, Tiziana. Dal 18 al 21 maggio Genova diventa la capitale del pesce buono e sostenibile. **Comune di Genova**. Disponível em: <http://www.comune.genova.it/content/dal-18-al-21-maggionbspgenova-diventa-la-capitale-del-pesce-buono-e-sostenibile>. Acesso em: 18 maio 2017.

⁵⁰⁹ Slow Fish 2017. Disponível em: <http://slowfish.slowfood.it/it/>. Acesso em: 10 fev. 2017.

Em dezembro de 2007 foi anunciado pelo governador do Estado, Luiz Henrique da Silveira, a realização de um Metrô de Superfície. Na ocasião foi realizado inclusive um estudo técnico, financeiro e ambiental. Várias foram as qualificações ditas e publicadas na imprensa local sobre o projeto, dizendo que seria: um meio de “minimizar” os efeitos do grande número de veículos; “fundamental” para resolver o problema do tráfego; “humanizar” o trânsito; “a grande solução” para amenizar o fluxo de carros; “um charme”; chegou a ser visto como “chacota” e “utopia” pela imprensa, entre outros tantos comentários.

O projeto do metrô se superfície é baseado no chamado *VLT* (veículo leve sobre trilhos), muito utilizado em cidades como Minneapolis e Portland (Estados Unidos), Lyon, Paris, Grenoble e Estrasburgo (França), e Porto (Portugal). Trata-se de um carro elétrico – um bonde moderno – que trafega sobre trilhos, e se caracteriza como um transporte rápido, silencioso e não poluente. Em Paris, na França, o projeto de retorno do bonde – retirado de circulação em 1937 – foi implantado em dezembro de 2006 e hoje transporta cerca de 120 mil passageiros por dia, em oito quilômetros de extensão ligando a zona sudoeste a leste da cidade, já com previsão para sua ampliação para 13 quilômetros de extensão. A rede de bondes é incorporada à malha urbana, tendo seus trilhos compartilhados com o sistema viário existente (LIBARD, 2007).

O projeto do metrô para Florianópolis previa uma linha de 14 quilômetros que iniciaria em Barreiros, em São José, seguiria pela Beira-Mar Continental, passaria pela ponte Hercílio Luz, pelo Mercado Público, por uma alça sob a ponte Hercílio Luz e prosseguiria pela Avenida Beira-Mar Norte até a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Este tipo de transporte poderia atender uma demanda de até 35 mil passageiros por hora, questionando-se, porém, se haveria tamanha demanda na região. Para a etapa de elaboração do projeto há recursos assegurados no valor de R\$ 7,4 milhões, com prazo de conclusão de um ano. Para a execução da obra estaria previsto um investimento de R\$ 300 milhões por meio de uma parceria público-privada com o governo do Estado, que teria início após a conclusão das obras realizadas na ponte Hercílio Luz. Somente na restauração da ponte já foram gastos em torno de R\$ 100 milhões, a partir de recursos federais e estaduais.

Localizado a cerca de 800 metros de distância do estádio do Figueirense, a ideia do metrô se apresentou como um facilitador interligado ao projeto para a Copa de 2014. O quesito transporte público foi justamente uma das principais carências apontadas pela *FIFA*

para Florianópolis se tornar uma cidade-sede da Copa. Um projeto semelhante está sendo implantado em Brasília, onde terá o primeiro *VLT* da América Latina, com inauguração prevista da primeira etapa em setembro de 2010 e da linha completa até 2014, ocasião da *Copa do Mundo* no Brasil. O Metrô de Superfície de Florianópolis teve o edital de licitação lançado para concorrência pública em setembro de 2009. Até fevereiro de 2010, seis empresas haviam demonstrado interesse em realizar o projeto, mas uma delas entrou com recurso, o que atrasou o processo. A previsão para implantação do metrô seria para 2013, o que de fato não ocorreu, pois o mesmo não passou da fase do projeto.

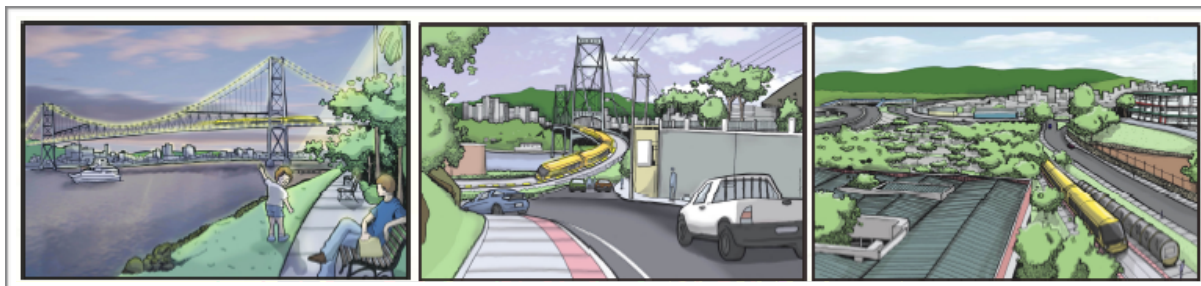
No final de 2009, foi lançada uma nova proposta pela prefeitura de Florianópolis, a construção de um túnel subaquático. O projeto seria destinado aos veículos, ligando a Beira-Mar Continental e a Avenida Beira-Mar Norte, com 1.150 metros de extensão, seis pistas, três faixas em cada sentido. Ainda sem previsão de data para a licitação, o projeto do túnel teve orçamento aprovado em R\$ 7,5 milhões. Para a execução da obra estima-se o valor de R\$ 590 milhões e aproximadamente quatro anos para a sua conclusão.⁵¹⁰

O túnel submarino mais longo do mundo atualmente é o Eurotúnel, inaugurado em 1994, ligando a França à Inglaterra em 50,45 quilômetros e que possui um trecho de 38 quilômetros embaixo do mar, numa profundidade de 40 metros. A travessia no túnel é feita de trem, com locomotivas para passageiros e convés específicos para carros, motos e caminhões, levando 35 minutos em uma velocidade média de 160 km/h para cruzar de Folkestone (Inglaterra) para Calais (França), com um custo em torno de 100 euros por veículo, por exemplo. Através do túnel, o trajeto entre as capitais Londres e Paris é percorrido em duas horas e 15 minutos.⁵¹¹

⁵¹⁰ SIMIONI, Lilian. Prefeito de Florianópolis apresenta projeto de túnel entre Ilha de Santa Catarina e Continente. **Diário Catarinense**. Florianópolis: 27 maio 2009.

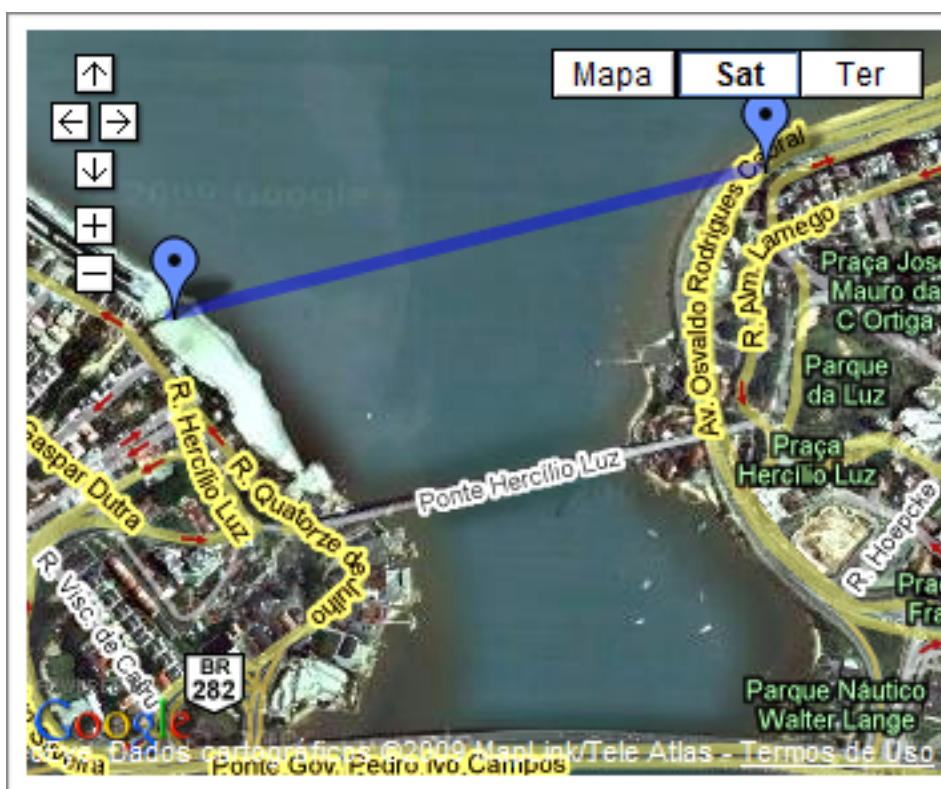
⁵¹¹ Disponível em: www.eurotunnel.com. Acesso em: 30 maio 2010.

Figura 54 - Projeto do Metrô de Superfície



Fonte: Apresentação reunião da Copa 2014. Secretaria de Estado de Turismo, Cultura e Esporte. 10 jun. 2008.

Figura 55 – Trajeto do Túnel Subaquático



Fonte: Simulação feita sobre *Google Maps*, 2009

A proposta do túnel subaquático ligando ilha e continente também rendeu um debate na seção *Diário do Leitor*, publicado no jornal *Diário Catarinense* em 6 de junho de 2009, que repercutiu em outros dias da semana seguinte, gerando opiniões diversas, a favor e contra a obra:

Uma terceira opção de acesso Ilha-Continente seria muito bem vinda, mesmo porque a Ponte Hercílio Luz é só para enfeite. Outras obras são fundamentais, pois de que adianta outro acesso sem as vias de escoamento? [...] Júlio Carlos Richard Câmara, Florianópolis.

Se for um túnel ferroviário será uma boa, sem dúvida. Mas priorizar o transporte individual com recursos públicos é insano. Carlos Tavarix, Florianópolis.

Ótima, tem que pensar grande e inovar, não há condições de fazer mais pontes. João Buatim, Florianópolis.

Uma obra dessa envergadura teria alto custo e, até onde sei, Florianópolis não comporta e não precisa de uma obra dessa magnitude. [...] Vinícius Cândido Ribeiro, Araguari (MG).

Já estaria de bom tamanho se o prefeito se preocupasse em melhorar as vias precárias da cidade, que são muitas. André Souza, Lages.⁵¹²

As três primeiras opiniões convergem no sentido da realização de uma ligação viária alternativa às pontes existentes, enquanto as duas últimas, redigidas por pessoas que se identificaram originárias de outras cidades, que talvez morem em Florianópolis ou por aqui estejam de passagem, argumentaram contrariamente à obra, evidenciando o custo e a precariedade das vias de acesso atuais.

A busca de soluções para a ligação viária entre ilha e continente vem sendo pensadas desde o início do século XX. Em 22 de julho de 1920, o então governador Hercílio Luz apresentou a proposta de utilizar a ponte projetada (referindo-se a ponte que seria inaugurada em 1926, que viria a se chamar Hercílio Luz) para a construção de uma estrada de ferro que partisse do porto da ilha, seguisse pela ponte até o Estreito e “daí até São Pedro de Alcântara, em direção ao vale do rio das Perdidas, descendo este rio e passando por Angelina, até alcançar o vale do rio Garcia”⁵¹³ (LUZ, 1920 apud COSTA, 2010, p.291). Outra proposta foi apresentada pelo poder público estadual em 1924, para a construção de uma linha de *tramways* elétricos de Florianópolis a São José, passando pela ponte (Hercílio Luz), além de outras linhas na Capital (COSTA, 2010, p.275). Entretanto, nenhuma dessas obras foi executada.

Para dona Zica, que ressalta o seu amor pelo mar, a valorização deste ambiente se daria com a implantação de uma marina na região da Beira-Mar Norte, principal via de

⁵¹² Debates. Diário do Leitor. **Diário Catarinense**. Florianópolis, 6 jun. 2009.

⁵¹³ LUZ, Hercílio Pedro da. Vice-Governador, no exercício do cargo de Governador do Estado de Santa Catarina. **Mensagem apresentada ao Congresso Representativo do Estado**. Florianópolis, 22 jul. 1920, p. 43-44. In: COSTA, 2010, p.291.

tráfego atual da cidade, e cita Miami como uma referência. Para ela, a cidade está “de costas pro mar” quando este é o seu principal atrativo.

O mar é o nosso amor. O amor da nossa vida é esse mar. É o que nós temos de mais bonito, é lindo. Agora tá faltando fazer marina, pros barcos poderem ancorar aqui na frente. [...] O mais bonito para Florianópolis seria aqui (na Beira-Mar Norte). Como tem em Miami. Miami nos lugares mais bonitos tem as marinas, aqueles barcos enormes, bonito. [...] Nós estamos verdadeiramente de costas pro mar. E não devia. A nossa beleza é o mar. Já pensasse Florianópolis sem mar? Seria o que? Seria Tijucas... Itajaí tem mar... Blumenau... seria uma cidade assim...Joinville... cidades quentes, não tem um vento no verão. Aqui tem o vento do mar.⁵¹⁴

Outra proposta apresentada para a cidade, em 2007, refere-se à construção de um Porto Turístico Internacional na Ponta do Leal⁵¹⁵, escolhido como um local “em potencial”. O projeto previa a construção de um porto integrado à uma área de lazer, com um investimento orçado em mais de US\$ 150 milhões, uma parte originada de capital privado estrangeiro, gerando cerca de cinco mil empregos diretos e indiretos. Uma área de 50 mil metros quadrados abrigaria uma marina voltada a grandes veleiros, um cais alfandegado com capacidade para quatro navios e movimentação simultânea de até dez mil pessoas, além de área de lazer com espaço para gastronomia, cultura, compras e estudos.⁵¹⁶ Falava-se inclusive na construção de um píer com avanço de 300 metros sobre o mar, onde se estabeleceriam cafés, bares, restaurantes, lojas, cinemas, teatros, hotel, centro de convenções e estacionamento para 1.800 carros. A questão ambiental estaria contemplada através da construção de um aquário marinho que reproduziria a biodiversidade de Florianópolis, na permissão para atracar somente embarcações com certificado ambiental internacional, na criação de diques flutuantes para diminuir o impacto nas correntes marinhas - tecnologia desenvolvida pelo navegador Amir Klynk -, além de uma estação de tratamento da água. O Porto estava previsto para inauguração em 2014⁵¹⁷, o que também não ocorreu.

⁵¹⁴ GAROFALIS, op. cit.

⁵¹⁵ Nos últimos 40 anos, a área correspondente à Ponta do Leal vem sendo ocupada de maneira desordenada, com construções sobre o mar, abrigando atualmente cerca de 80 famílias vivendo em condições consideradas precárias, próximas a uma saída de esgoto tratado do bairro, conforme dados divulgados pela Secretaria Municipal de Habitação e Saneamento Ambiental.

⁵¹⁶ CIDADES: Lucro que comércio quer vem de navio. **A Notícia**. Florianópolis, 22 out. 2007.

⁵¹⁷ Ilha Capital. Disponível em: http://www.ilhacap.com.br/Edicao_novembro07/materia_capa_out07.htm. Acesso em: 20 jul. 2009.

Figura 56 – Projeto do Porto Turístico na Ponta do Leal



Fonte: Porto Turístico⁵¹⁸

Para dar continuidade à orla da Avenida Beira-Mar Continental, entregue em 2012, em 2008 foram iniciados estudos ambientais para a elaboração de um projeto para a construção de uma via complementar indo da Ponta do Leal até a divisa com o município de São José, numa extensão de 2.800 metros, com prazo de execução de seis meses e um custo estimado em R\$ 1,7 milhão.⁵¹⁹ Na sequência, a proposta seria a continuidade da avenida em São José, até a altura do bairro Serraria, o que então se tornaria a Beira-Mar de Barreiros, aterrando uma área de um milhão de metros quadrados.⁵²⁰ O projeto estava orçado em R\$ 127 milhões,⁵²¹ e previa uma extensão de 5,5 quilômetros, iniciando no Rio Büchele, divisa de Florianópolis e São José, e seguindo até o Rio Três Henriques, próximo ao Cemitério de Barreiros, na BR-101. Ainda estariam previstas a criação de áreas voltadas às atividades de lazer (caminhadas, quadras poliesportivas, ciclovia, praças etc.) e a melhoria das condições estruturais para a prática das atividades sócio-econômicas e culturais locais, como a pesca artesanal e a maricultura.⁵²²

⁵¹⁸ Porto Turístico. Disponível em: www.portoturistico.com.br. Acesso em: 4 abr. 2015.

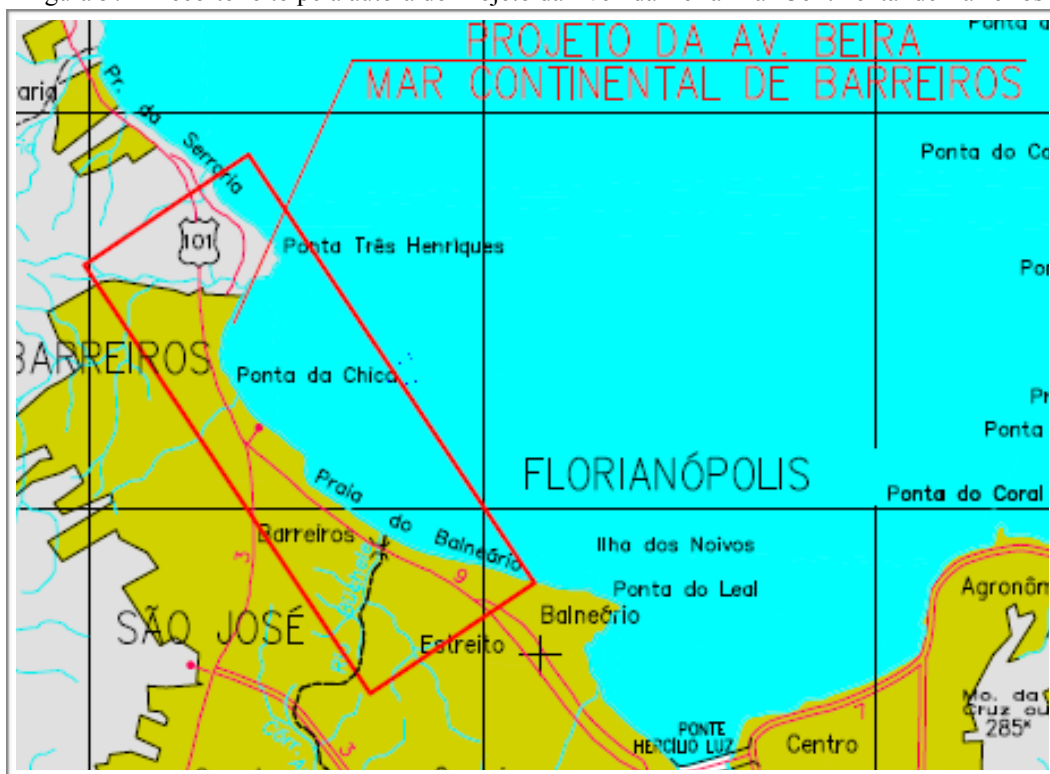
⁵¹⁹ Prefeitura de Florianópolis. Disponível em: www.pmf.sc.gov.br. Acesso em: 23 maio 2010.

⁵²⁰ SCHMITT, Luiz Eduardo. Ilha-Continente. **Notícias do Dia**. Florianópolis, 7 maio 2009.

⁵²¹ FATMA emite licença prévia para Beiramar de Barreiros. Revista **Empresarial**. AEMFLO/CDL-SJ. Março/Abril 2010. p.38.

⁵²² **Relatório de Impacto ao Meio Ambiente – RIMA**. Avenida Beira Mar Continental de Barreiros. São José: Prosul, Prefeitura Municipal de São José. Julho/2008. Disponível em: http://www.fatma.sc.gov.br/index.php?option=com_content&task=view&id=97&Itemid=225. Acesso em: 30 maio 2010.

Figura 57 – Recorte feito pela autora do Projeto da Avenida Beira-Mar Continental de Barreiros



Fonte: Mapa de situação. Prosul, Prefeitura Municipal de São José. 8 set. 2008.

Fábio, como morador do bairro Estreito e comerciante, acompanhou todo esse processo atentamente. Desde 1971 ele é proprietário de uma empresa de autopeças na principal avenida de acesso ao Estreito, a Avenida Fúlvio Aducci, e observa que na década de 1980 esta avenida perdeu muito de seu movimento após a construção da Via Expressa (BR-282) - ligação da BR-101 às pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Machado Salles, que se tornou a principal forma de acesso à Ilha de Santa Catarina. Atualmente, a Via Expressa registra quilômetros de engarrafamento nos horários de pico de segunda a sexta-feira. Para Fábio, a solução para melhorar o fluxo do trânsito estaria nos estudos feitos ainda na década de 1960 que previam a construção de outras vias de acesso, as chamadas “Principais Continentais”.⁵²³

Integradas ao Plano Diretor vigente da cidade, as Vias Principais são descritas como “aquelas que têm a função de conciliar o tráfego de passagem com o tráfego local e propiciar facilidades ao transporte coletivo”.⁵²⁴ As vias Principais Continentais foram elaboradas

⁵²³ SILVEIRA, op. cit.

⁵²⁴ Subseção I - Das Áreas do Sistema Rodoviário. Art. 119. **Plano Diretor Distrito Sede**. Câmara municipal de Florianópolis. 18 fev. 2007. Câmara municipal de Florianópolis. 18 fev. 2007.

inicialmente entre 1968 e 1969, num estudo para o *Plano Diretor de Desenvolvimento da Grande Florianópolis*. A Principal Continental 3, ou PC-3⁵²⁵ como ficou conhecida, seria uma via de três pistas em cada sentido, com uma extensão de 4,7 quilômetros desde a cabeceira continental da ponte Colombo Salles, em Florianópolis, até a BR-101, em São José. A PC-1 refere-se à Avenida Beira-Mar Continental. Para Fábio, “o maior erro” iniciou na construção da terceira ponte, quando as cabeceiras das pontes ficaram em paralelo e “afunilou tudo, tanto o lado da ilha quanto do continente”. Ele acredita que a PC-3 teria sido “uma bela alternativa”. “Deviam ter concluído a PC-3 porque 30% dela está praticamente pronto. Eu via que era uma obra com um custo menor, que ia fazer o tráfego descarregar diretamente da região de Barreiros, na 101”, afirma Fábio. Quanto a Beira-Mar Continental, ele declara o seu receito antes da obra ser finalizada: “vai acabar com o Balneário, jogar um trânsito de ônibus aqui dentro”. E sobre a sequência da obra até o trevo de Barreiros, “no meu ver é uma coisa de 10, 20 anos pra frente, no mínimo. Então, pra suportar até esse término dela vai custar muito”, lamenta.⁵²⁶

De maneira geral, propostas existem para um trânsito alternativo e foram apresentadas ao longo das décadas, conforme foi aumentando o fluxo de veículos, especialmente sobre as pontes. O que de fato não ocorrem são as viabilizações para executar obras de tamanho impacto e valores de investimento. A realidade observada nos dias atuais e relatada por quem realiza o trajeto ilha-continente, registra um congestionamento que inicia por volta das 7 horas da manhã no sentido ilha e reinicia por volta das 16h30 no sentido inverso, o que demonstra o grande número de pessoas que residem no continente e trabalham ou estudam na ilha.

⁵²⁵ A PC-3, desde o seu projeto em 1968, passou por novos estudos de viabilidade entre 1982 e 1983, mas o financiamento junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) foi obtido somente em 1994, no valor de US\$ 8,3 milhões para a realização da primeira etapa com 4,7 quilômetros de extensão, indo da avenida Ivo Silveira, em Florianópolis, até a BR-101, em São José. Nesse período, a região cresceu desenfreadamente, mesmo com a criação de leis em cada município, em 1976, para impedir alterações nos imóveis já existentes no trajeto, pois as prefeituras eram encarregadas das desapropriações e consequentes indenizações aos proprietários. Conforme publicado no jornal *A Notícia*, de 20 de fevereiro de 2000, para desapropriar 380 casas do traçado de Florianópolis e São José seriam necessários US\$ 20 milhões. Então, o Departamento Estadual de Estradas de Rodagem (DER) construiu apenas nos pontos onde não havia casas para desapropriar. O jornal ainda informava que as vias Principais 1 e 2, também traçadas em 1968 e 1969, sequer foram orçadas naquela ocasião.

⁵²⁶ SILVEIRA, op. cit.

6.4 Cruzeiros marítimos

Na atualidade, a praia de Canasvieiras, no Norte da ilha, é o único local utilizado para atracar navios de grande porte, mas, sem possuir uma estrutura adequada, o transporte dos passageiros até a orla é realizado através de pequenas embarcações. Na temporada de 2010, a cidade recebeu apenas um navio, que partiu do Rio de Janeiro com destino final Buenos Aires, na Argentina, e Florianópolis era uma das escalas na rota.⁵²⁷ Depois disso, somente em março de 2018 a cidade voltou a receber um cruzeiro como uma escala-teste. O navio *MSC Preziosa*, considerado o maior transatlântico a navegar pelo Brasil, com capacidade para 4.300 passageiros, saiu de Santos, no litoral paulista, e teve parada oficial em Balneário Camboriú, ancorando também na praia de Canasvieiras, onde os turistas desembarcaram para passar o dia.⁵²⁸

De toda faixa litorânea do Estado, quatro cidades catarinenses recebem navios de passageiros: Porto Belo, Balneário Camboriú, Itajaí e São Francisco do Sul. Com o título de “Capital Catarinense dos Transatlânticos”, o município de Porto Belo⁵²⁹ recebe navios desde 1998 e na temporada de 2017/2018 (novembro a março) recebeu 19 escalas de navios, totalizando cerca de 42 mil pessoas que desembarcaram no *Terminal Turístico de Passageiros Manoel Felipe da Silva Neto*, no Centro da cidade.⁵³⁰ O píer turístico possui calado de cerca de 1,50 metro, cais com 80 metros de extensão e capacidade para atracar dois tenderes simultaneamente. O fundeadouro possui profundidade superior a nove metros, com distância até o trapiche de uma milha náutica, podendo acolher simultaneamente três navios de cruzeiros.⁵³¹ A administração é realizada pela *Fundação Municipal de Turismo de Porto Belo*.

⁵²⁷ O navio *Amadea*, transatlântico de bandeira das Bahamas, trouxe a bordo 380 passageiros, a maioria alemães, que embarcaram no Rio de Janeiro, fazendo escalas em Florianópolis, Rio Grande, Punta del Este e Montevideú, com destino final a Buenos Aires. Porto do Rio Grande recebe transatlântico. **Secretaria de Infra-Estrutura e Logística**. Governo do Estado do Rio Grande do Sul. 20 jan. 2010. Disponível em: <http://www.seinfra.rs.gov.br/index.php?menu=selnotic&cod=687>. Acesso em: 29 maio 2010. ALÃO, Alicia. A ver navios: sem cruzeiros, capital perde R\$ 14,5 milhões. **Diário Catarinense**. Florianópolis, 13 fev. 2010.

⁵²⁸ Secretaria de Estado de Infraestrutura. Florianópolis regressa à rota dos transatlânticos. Disponível em: <http://www.sie.sc.gov.br/noticia/florianopolis-regressa-a-rota-dos-transatlanticos>. Acesso em: 28 ago. 2018.

⁵²⁹ Porto Belo possui uma população estimada em 18.083 habitantes, com um território de 97 km², está localizado no litoral centro norte do Estado de Santa Catarina, às margens da BR 101, distante 60 km de Florianópolis. Instalação portuária de turismo. Disponível em: <http://visiteportobelo.sc.gov.br/descubra-porto-belo/ipt-porto-belo/>. Acesso em: 28 ago. 2018.

⁵³⁰ Prefeitura de Porto Belo. Porto Belo abre temporada de cruzeiros em Santa Catarina. Disponível em: <http://www.portobelo.sc.gov.br/noticias/index/ver/codNoticia/454557/codMapaItem/4326>. Acesso em: 28 ago 2018.

⁵³¹ Instalação portuária de turismo. Disponível em: <http://visiteportobelo.sc.gov.br/descubra-porto-belo/ipt-porto-belo/>. Acesso em: 28 ago. 2018.

Balneário Camboriú é o mais recente porto turístico do Estado e recebeu 17 embarcações na temporada de 2017/2018.⁵³² A cidade vizinha, Itajaí, inaugurou em setembro de 2000 o *Terminal de Passageiros Guilherme Asseburg*, apresentado como o primeiro píer exclusivo para passageiros alfandegado e fora da área portuária do Brasil. Composto por píer com 78 metros de comprimento e dolphins de amarração com distância de 250 metros entre eles, calado de 10 metros, além de salas para embarque e desembarque.⁵³³ Ao desembarcar, o turista é recebido em uma cidade cenográfica reproduzindo “ícones do passado” e a “cultura português-açoriana”, além de painéis com uma visão futurista da cidade.⁵³⁴ Na temporada de 2017/2018, atracaram quatro navios de cruzeiro com 2,4 mil passageiros, a maior parte estrangeiros, com tíquete médio de consumo de R\$ 250, movimentando cerca de R\$ 600 mil na economia do município.⁵³⁵ A concessão é da *Administradora Hidroviária Docas Catarinense (ADHOC)*, vinculada à *Prefeitura Municipal de Itajaí*.⁵³⁶ Em fevereiro de 2018, estava em negociação com a *Cruise Lines International Association (Clia)*⁵³⁷ para a retomada de Itajaí na rota das linhas da *MSC Cruzeiros*⁵³⁸, o que representa um incremento no embarque e desembarque de passageiros.⁵³⁹

São Francisco do Sul, inaugurado em 2010, tornou-se uma das paradas nas rotas dos cruzeiros marítimos que passam pelo litoral catarinense. A concessionária *APSFs – Administração do Porto de São Francisco do Sul* é vinculada à *Secretaria de Desenvolvimento Regional de Joinville*.

⁵³² Dados divulgado pela Brasil Cruise - Associação Brasileira de Terminais de Cruzeiros Marítimos, entidade civil sem fins lucrativos, fundada em Miami dia 13 de março de 2002. Disponível em: <http://www.brasilcruise.com.br/Escalas.asp>. Acesso em: 28 ago. 2018.

⁵³³ **Porto de Itajaí.** Terminal de passageiros. Disponível em: <http://www.portoitajai.com.br/novo/c/terminal-cruzeiros>. Acesso em: 28 ago. 2018.

⁵³⁴ **O Toupeira.** Receptivo de transatlânticos em Itajaí. Disponível em: http://www.otoupeira.com.br/secao_texto.asp?id=1714&cat=14. Acesso em: 31 mar. 2010.

⁵³⁵ **Prefeitura de Itajaí.** Notícias. Turistas de cruzeiros movimentam R\$ 600 mil na economia de Itajaí. Disponível em: <https://itajai.sc.gov.br/noticia/19824/turistas-de-cruzeiros-movimentam-r-600-mil-na-economia-de-itajai>. Acesso em: 28 ago. 2018.

⁵³⁶ **Secretaria de Estado de Infraestrutura.** Hidroviário. Disponível em: <http://www.sie.sc.gov.br/conteudo/aquaviario>. Acesso em: 28 ago 2018.

⁵³⁷ A *Cruise Lines International Association (Clia)*, agência que organiza as operações de cruzeiro no mundo, fundada em 1975, conta atualmente com 475 navios de passageiros em operação, com representação no Norte e Sul da América, Europa, Ásia e Austrália.

⁵³⁸ A *MSC Cruzeiros* é a maior companhia privada de cruzeiros e marca líder na Europa e na América do Sul, fundada em 1970, e atualmente situada na Suíça, conta com uma frota de 14 navios, opera uma rede de mais de 480 escritórios em 150 países. Disponível em: <https://www.msccruzeiros.com.br/pt-br/Sobre-A-MSA.aspx>. Acesso em: 28 ago. 2018.

⁵³⁹ Prefeitura de Itajaí. Notícias. Itajaí negocia retomada das linhas da *MSC Cruzeiros*. Disponível em: <https://itajai.sc.gov.br/noticia/19787/itajai-negocia-retomada-de-linhas-da-msc-cruzeiros>. Acesso em: 28 ago. 2018.

O uso do transporte marítimo remonta um passado para quem viveu em cidades litorâneas ou próximas de rios e evoca questionamentos sobre a ausência de uma embarcação para o tráfego ilha-continente e mesmo uma marina para atracação de navios de grande porte. Evanilda relata que no seu tempo de criança e adolescente, quando morava em Indaial (SC), gostava de atravessar o rio Itajaí-Açu de canoa para ir até a escola ou fazer uma compra do outro lado do rio. Conta que quando chegou em Florianópolis pensava nessa experiência e imaginava que seria ideal ter um barco para atravessar a baía Norte para almoçar ou jantar nos restaurantes localizados em São Miguel, do outro lado da baía.

Aqui, olhando no horizonte, eu sei que daqui da janela eu vejo lá no outro lado as luzes de São Miguel. E nós gostávamos muito de ir naqueles restaurantezinhos ali de São Miguel, ao longo da praia, porque eles servem um fruto do mar maravilhoso. [...] Só que só o fato de pegar o carro e atravessar a ponte e depois pegar a BR pra chegar lá... é muito estressante! Eu ficava imaginando se tivesse um barco aqui na Beira-Mar que me levasse só até ali do outro lado. Olha só o que encurtaria de distância e o prazer que isso daria de estar numa embarcação! Eu vejo Florianópolis muito voltada pra terra e nós temos toda essa orla maravilhosa marítima para ser explorada. Claro, exploram ali o turismo, as escunas, mas não para o dia-a-dia.⁵⁴⁰

A locomoção cotidiana também é evidenciada na fala de seu Peixoto. Para ele a cidade deveria ter um meio de transporte marítimo, “porque toda cidade que é uma ilha e que o continente é mais ou menos perto tem transporte marítimo”, e cita os exemplos do Rio de Janeiro (Rio-Niterói) e Espírito Santo (Vitória-Vila Velha). “Todo lugar tem transporte marítimo, mas Florianópolis... paciência!”, lamenta Peixoto. Para ele, a cidade ainda “não se acordou” para o transporte marítimo, pois ainda restringe-se ao uso de barcos de passeio de propriedade particular ou das embarcações que levam para as visitas nas fortalezas históricas e nas reservas ecológicas (Campeche e Arvoredo).⁵⁴¹ Para seu Peixoto a construção de uma marina ainda parece algo incerto, mas que a cidade contempla essa possibilidade.

Eu não sei... ou tem alguém muito poderoso que não quer que faça essas coisas tudo... Eu realmente não sei te dizer o que que é. Eu sei que nós deveríamos ter. Qualquer lugar que tenha mar, tem marina. Aqui não tem. Tem marinazinha mínima aí para guardar barco... mas pra valer não tem. Uma cidade que poderia até se abrir pra isso, afinal o mar tá aí né. Tão falando em fazer, o [prefeito] César Souza disse em fazer uma marina na baía norte e até agora não saiu nada. Não sei...⁵⁴²

⁵⁴⁰ MOSER, op. cit.

⁵⁴¹ Passeios de barco. Guia Floripa. Disponível em: <http://www.guiafloripa.com.br/turismo/passeios-florianopolis/passeios-de-escuna>. Acesso em: 08 jun. 2019.

⁵⁴² PEIXOTO, op. cit.

Em Veneza os navios de transatlânticos impressionam pela dimensão frente à cidade e geram polêmica quanto ao ingresso nas áreas próximas do centro histórico. Márcio relata que uma vez em que estava pescando próximo à região de entrada dos navios, ele avistou os cruzeiros enfileirados aguardando a entrada no canal. “Gigante, gigante”, narra Márcio, impressionado com o tamanho dos navios.⁵⁴³ A brasileira Andrea percebe que os cruzeiros causam um grande impacto na cidade, um impacto físico nas construções, que são à base de palafitas, e quando os navios passam sente-se o movimento. Além do impacto do volume de turistas que chegam na cidade todos ao mesmo tempo, pois os navios comportam cerca de três mil passageiros. Apesar de não ser totalmente contra, Andrea considera que deveria ser restringida a chegada desses navios, pois, segundo ela, muitos barcos passam no Canal Grande e acabam alterando a estrutura da cidade. “Veneza é uma cidade feita a *misura del uomo*”, uma cidade feita à medida do homem, observa Andrea, e para ela o aparecimento dos grandes navios afeta tanto a parte visual, visto que os navios são mais altos do que as construções da cidade, assim como afeta a parte estrutural das edificações, por movimentar um volume de água muito grande e próximo da cidade. Mas por outro lado, os navios trazem uma importante fonte de renda, pois cada navio atracado paga “uma fortuna”, e pelos empregos que gera, até porque ela mesma já trabalhou em uma dessas empresas de cruzeiro.⁵⁴⁴ Patrícia afirma que as “grandi navi” (grandes embarcações, como são chamados os cruzeiros) agridem Veneza e relata que quando morava perto do Giardini, que é mais próximo de onde as grandes embarcações trafegam, era possível sentir os vidros da casa tremerem, mas para ela esse é o menor dos impactos frente aos efeitos nocivos no meio ambiente veneziano.⁵⁴⁵

O porto de passageiros de Veneza, desde sua construção em 1997, recebeu mais de 23 milhões de cruzeiros provenientes de 200 países. Somente em 2018 foram recebidos 502 cruzeiros, totalizando 1,5 milhão de passageiros.⁵⁴⁶ Após o naufrágio do *Costa Concordia*, ocorrido em 2012 na Toscana, a Unesco manifestou a preocupação com o impacto dos navios de cruzeiro na laguna de Veneza (BING, 2014, p.275). O comitê *No Grandi Navi* (Navios

⁵⁴³ OLIVEIRA, op. cit.

⁵⁴⁴ CORREA, op. cit.

⁵⁴⁵ ROSS, op. cit.

⁵⁴⁶ **Venezia Terminal Passaggeri**. Disponível em: www.vtp.it/azienda/statistiche/. Acesso em: 22 abr. 2019.

grandes não) é um movimento que se opõe à entrada de navios de cruzeiro na laguna devido a fragilidade do sistema lacunar e propõe uma série de questões para o controle do tráfego.

O comitê *No Grandi Navi* aponta que o tráfego dos cruzeiros cresceu exponencialmente, assim como as dimensões dos navios - com mais de 300 metros de comprimento, 50 metros de largura e 60 de altura -, que entram e saem pela boca do porto do Lido e passam duas vezes na bacia de San Marco e no Canal da Giudecca para atracar na Marittima (porto). Ou seja, passam muito próximos ao centro histórico de Veneza, a 150 metros do Palazzo Ducale. Entre outras questões, o movimento aponta a fragilidade do ambiente e solicitam alguns pontos, “por questões de segurança, de saúde pública e de defesa do ecossistema”, como: proibir o acesso de navios com carga bruta superior a 40.000 toneladas; realizar estudos sobre o impacto dos navios; instalar uma rede para avaliar a qualidade do ar e realizar o controle da emissão de carbono; estabelecer um volume máximo de sustentabilidade turística.⁵⁴⁷

Figura 58 - Fachada de uma residência em Veneza com o cartaz escrito “No grandi navi”



Fonte: Acervo da autora. Veneza, 03 abr. 2017

⁵⁴⁷ No grandi navi. **Cosa chiediamo.** Disponível em: <http://www.nograndinavi.it/cosa-chiediamo-2/>. Acesso em: 18 maio 2019.

O movimento encontra apoio entre os moradores, mesmo que de maneira discreta, com cartazes espalhados pela cidade colocados nas janelas das residências. A problemática é atual e não parece ter uma solução prática em curto prazo. Assim como o movimento *No Grandi Navi* relata o receio com o ambiente da laguna, os entrevistados percebem as alterações e demonstram uma certa preocupação com o volume de cruzeiros e de turistas nesse espaço, o que reflete no questionamento já apresentado anteriormente sobre a qualidade do turismo que se está recebendo nas ilhas venezianas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pensar as cidades exige uma reflexão a partir do eu e do outro, do singular e do todo, perpassando pelas experiências e pela ciência, não que as experiências valham menos que a ciência, muito pelo contrário. Talvez a ciência seja apenas uma forma de ratificar aquilo que há muito tempo se tinha conhecimento, porém, em um mundo da cultura escrita, mesmo a oralidade faz-se necessária na forma transcrita. Um trabalho interdisciplinar permitiu-me trazer justamente esse olhar que transcende as regras convencionadas de uma ou outra disciplina, apresentando as cidades pelos narradores e questionando processos atuais que convergem cidades tão distantes no espaço físico, tão diferentes em suas práticas relacionadas com o mar, mas ao mesmo tempo com situações que projetam uma na outra, como um jogo de espelhos entre passado e futuro, de possibilidades e expectativas, ora distorcidas, ora ampliadas.

De um lado temos uma cidade secular, que se desenvolveu sob a influência de diferentes culturas, hoje é uma das mais visitadas do mundo e passa por um esvaziamento do número de residentes; de outro temos uma capital que triplicou a sua população nas últimas décadas e que atualmente mais da metade dos moradores são nascidos em outros lugares. Centros históricos próximos/distantes do mar, praias salubres/insalubres, meio de transporte aquático/terrestre, êxodo/migração populacional, são algumas das dialéticas que constituem as narrativas presentes neste trabalho.

Desde o projeto de pesquisa, apresentado em fevereiro de 2015, passando pela qualificação do trabalho, em julho de 2016, e pelo estágio doutoral realizado em Veneza/Itália, projeto de setembro de 2016 e período no exterior de março a julho de 2017, muitos objetivos foram alterados, ampliados ou restringidos para dar conta das discussões que aqui chegamos. Para iniciar, o objetivo geral apresentava a pretensão de discutir um século de história, de 1910 a 2010, o que acabava inviabilizando o foco desse estudo a partir de uma abordagem da História Oral. Propomo-nos em fazer o recorte para 1960 a 2017, período em que os entrevistados apresentaram suas memórias e experiências vividas e que coincidia com marcos da cidade de Florianópolis, como o fechamento do Porto, a expansão urbana para os bairros balneários, a construção da praia como um território turístico e a qualidade de suas águas, inserindo-se como um objetivo geral para a problematização, assim como a abordagem interdisciplinar que perpassa o todo deste trabalho ao dialogar com diversas disciplinas.

Dentre os objetivos específicos propostos, conseguimos problematizar o processo de transformação do espaço urbano ocorrido ao longo do século XX, estudando os avanços sobre rios e mares na cidade de Florianópolis. Identificamos os usos e as balneabilidades dos rios e das praias ao longo do século XX na cidade de Florianópolis, buscando associar com o processo de turistificação destes espaços. Identificamos os usos culturais do mar por moradores, visitantes e estrangeiros, usando registros e análises de suas percepções e experiências com a cidade. Problematizamos as representações construídas na imprensa, nacional e internacional, sobre a cidade de Florianópolis, identificando como a cidade é divulgada através dos tempos.

Dentro dos estudos comparados, quando da leitura de uma reportagem que indicava como Florianópolis sendo a “nova Saint-Tropez”, a proposta inicial destinava-se à cidade de Saint-Tropez, na França, enquanto um balneário turístico ativo na atualidade e seu histórico de colônia de pescadores na década de 1960. Entretanto, outros caminhos alteraram o percurso e, por fim, optamos por uma nova rota ao dialogar com a cidade de Veneza, a fim de identificar os usos culturais do mar e as atividades de preservação dos ambientes costeiros, pensando enquanto dois territórios insulares.

Em Veneza, alcançamos muitos dos objetivos propostos ao pesquisar documentos oficiais de organismos e instituições relacionadas com os ambientes costeiros, a fim de identificar métodos de preservação do patrimônio marítimo na Itália e de compreender quais os critérios empregados e os índices utilizados para garantir a balneabilidade das praias, estudando especialmente o Lido de Veneza. Realizamos a pesquisa bibliográfica em livros e teses sobre o assunto, disponíveis no acervo da Biblioteca da Università Ca’ Foscari e nas principais livrarias das cidade de Pádua e Veneza, o que permitiu acessar materiais exclusivos em língua italiana. Ao acompanharmos o evento *Slow Fish*, realizado em Gênova/Itália e com amplo material divulgado em site próprio e em canais da *RAI* (emissora televisiva italiana), buscamos exemplificar uma das ações de preservação desenvolvidas em cidades costeiras e que consolida-se no calendário de atividades relacionadas ao *Slow Movement*. Em certa medida, conseguimos identificar as práticas e usos culturais do mar nos balneários turísticos de Veneza, ao visitar pessoalmente o balneário veneziano e observar *in loco*, assim como a partir das entrevistas. Os moradores da região de Veneza foram entrevistados e relataram suas

experiências, identificando os imaginários, a sua relação com a cidade no cotidiano e os usos culturais do mar.

No decorrer dos capítulos abrimos e fechamos possibilidades de pesquisa, como novos horizontes que se vislumbram a cada mirada sobre o mesmo tema. O primeiro capítulo possibilitou visualizar um panorama das cidades de Florianópolis e Veneza, ao localizá-las no mapa físico e na busca de traçar um histórico de ocupação para compreender o perfil diversificado que compreende a população atual. No segundo capítulo o mapa mental das cidades pode ser percebido a partir dos imaginários construídos e na maneira como as pessoas se relacionam com o mar. O terceiro e o quarto capítulos trouxeram as transformações e intervenções que levaram ao afastamento do mar, no caso específico de Florianópolis, e às formações dos balneários turísticos, possibilitando observar o aumento do fluxo de turistas ao passar das décadas relacionados com os demais processos urbanos, sociais e culturais. Os dois últimos capítulos se relacionam no enfoque do patrimônio marítimo como um lugar a ser preservado e que implica no modo como as pessoas se relacionam com esses espaços, o que nos leva a pensar em novos contextos e usos para o mar.

Percebo que as questões levantadas sobre os problemas atuais de Veneza não se encerram na discussão aqui realizada. Muito pelo contrário. São apenas indicativos de assuntos que emergem da cidade no contemporâneo e que apresentam opiniões diferentes, cada qual sob um ponto de vista - a cidade histórica, a cidade turística, a cidade industrial, a cidade do futuro. Ao pensarmos sobre o projeto *MOSE* e a *acqua alta* entramos em uma análise que vai muito além do ecossistema lacunar, envolvendo grandes investidores, empresas de turismo, petroleiras e mais uma série de atores que desaparecem nos discursos dos entrevistados e dos jornais. A relação veneziana com o mar se estende para além das praias, com práticas culturais que mereceriam maior atenção e que poderiam seguir em outro trabalho com um olhar mais dedicado para atividades como as regatas, o feitiço das gôndolas e os próprios gondoleiros, a pesca, etc. A culinária à base de frutos do mar por si só já renderia um trabalho, pois são tantas as possibilidades de pesquisa que identifiquei a partir das narrativas e das experiências pessoais vivenciadas no Vêneto, que evidenciam o caráter limitador do recorte temático em uma tese.

Da mesma forma, ao apresentar Florianópolis percebo uma série de lacunas que ficaram, como frestas no tempo que permitem novos olhares com aberturas de prismas de

experiências individuais e coletivas para outros tantos assuntos que emergem no cotidiano e na história da cidade. Se mergulharmos no mar, então, surgem outras tantas possibilidades de estudos que poderiam trazer novas perspectivas para temas tão atuais e presentes nas falas dos entrevistados. E ao contrário, se nos afastarmos do mar, percebo o quanto a cidade carece de áreas de lazer que não sejam as praias.

Os periódicos selecionados apresentam reportagens que marcam cada década da história de Florianópolis, imprimindo, literalmente, as representações sobre as cidades. De maneira geral, foram estudados o jornal local *Diário Catarinense*, o nacional *O Globo*, o internacional *The New York Times* e o italiano *Corriere della Sera*, resultando em 80 matérias e 400 cartas de leitores relacionadas com o tema turismo, infraestrutura ou praias. Torna-se evidente o enfoque dos jornais de circulação internacional e nacional em matérias que ressaltam as belezas das praias e a culinária à base de frutos do mar, como um incentivo ao turismo; enquanto o periódico local divulga cartas com críticas ao turismo e às questões do urbano que são invisibilizadas ao olhar da mídia nacional ou internacional.

Os relatos orais obtidos em Florianópolis e em Veneza somaram diferentes narrativas com entrevistados de 23 a 90 anos de idade, que viveram momentos muito particulares em cada cidade e contribuíram com suas vivências como moradores e visitantes, brasileiros e italianos. O próprio falar dos entrevistados, carregado de subjetividades, pausas, ritmos, entonação e sotaques, obtidos e analisados com base na abordagem da História Oral, foi algo que me encantou de vez ao longo do fazer desse trabalho. Como jornalista, já acostumada a ouvir e conversar com pessoas, mas como pesquisadora, que a cada novo estudo apura o olhar e limita-se mais a ouvir do que falar, aprendi como as vozes ecoam para além das pedras e das águas da cidade, ressoando em uníssono sentimentos e sinestésias a partir de experiências individuais.

A partir das entrevistas percebemos o quanto as pessoas estão deixando de frequentar as praias no verão por conta dos problemas de mobilidade e salubridade, mas como estas ainda salientam a importância de preservação do mar e de alternativas para o transporte urbano. Pensar em soluções e possibilidades em cidades que são ilhas trata-se de algo urgente, visto que as dinâmicas territoriais implicam diretamente em questões sociais e culturais. As cidades insulares possuem diferentes maneiras de se viver devido aos próprios limites físicos e às dependências das áreas continentais. A coleta de lixo é um exemplo, coletada na ilha para

depois ser levada ao continente no aterro sanitário, ou ainda em Veneza que a coleta é feita por embarcações. Florianópolis passou em 2003 pela falta de energia elétrica na área insular, o que ficou conhecido como o “apagão na ilha”, que durou 55 horas e deixou mais de 130 mil unidades consumidoras sem luz devido ao rompimento de um cabo de abastecimento que vinha do continente através da ponte Colombo Salles. Isso sem falar nos acessos restritos ao continente, limitados à duas pontes em Florianópolis e a uma rodovia e uma ferrovia em Veneza.

Por fim, digo que este trabalho provoca um misto de emoções, ao finalizar uma etapa e motivar para a continuidade da pesquisa a partir de uma das frestas que ficaram ao longo dessa escrita. Talvez seja esse um dos papéis dos nossos entrevistados, conceder testemunhos como provocações para desequilibrar o que já está posto, para trazer aos olhos/ouvidos aquilo que nos acostumamos a ver/ouvir e nos fazer tirar da prateleira aquele conhecimento que estava guardado para um futuro desconhecido. Conectar histórias, saberes e prazeres, aprendo assim com a escrita a partir das cidades, das experiências e, principalmente, das pessoas que são portadoras desse conhecimento que fala no presente.

REFERÊNCIAS

- ABBALLE, A. **Caratterizzazione di alcune zone della laguna di Venezia attraverso l'identificazione dei livelli di contaminazione da policlorobifenili (PCB) e pesticidi organoclorurati dell'ambiente lagunare**. 2008. Tesi di doutorado (Doutorado di Ricerca in Scienze Ambientali) - Università Ca' Foscari Venezia, Venezia/Itália, 2008.
- AGUIAR, Rodrigo de. **Arte indígena e pré-histórica no litoral de Santa Catarina**. Florianópolis: Bristot, 2001.
- AGUIAR, Rodrigo de. El arte rupestre como legado prehistorico en la Isla de Santa Catarina, Brasil. **Zephyrus**, Salamanca, Espanha, n. 56, p. 275-285, 2003.
- ALBERTI, Verena. Beyond de versions: possibilities of the narrative in oral history interviews. In: XIII Internacional Oral History Conference Memory and Globalization. **Anais [...]**. Roma, Italy: Rio de Janeiro, CPDOC, 2004, p. 1-22.
- ALBERTI, Verena. Fontes orais: histórias dentro da história. In: PINSKY, C. B. **Fontes históricas**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2006.
- ALBUQUERQUE JUNIOR, D. M. D. História: a arte de inventar o passado. In: **História: a arte de inventar o passado**. Bauru, SP: Edusc, 2007. p. 53-65.
- ALPAOS, Luigi. Genesi ed evoluzione della laguna nel primo millennio. In: **Fatti e misfatti di idraulica lagunare: la laguna di Venezia dalla diversione dei fiumi alle nuove opere alle bocche di porto**. Venezia: Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 2010. p.13-26.
- ANA - Agência Nacional de Águas. **Regiões Hidrográficas Brasileiras – Edição Especial**. Ministério do Meio Ambiente. Brasília, p. 164. 2015. Disponível em: <http://www3.snirh.gov.br/portal/snirh/centrais-de-conteudos/conjuntura-dos-recursos-hidricos/regioeshidrograficas2014.pdf>. Acesso em: 08 dez. 2016.
- ARAÚJO, Hermetes. R. D. **A invenção do litoral: reformas urbanas e reajustamento social em Florianópolis na Primeira República**. 1989. Dissertação (Mestrado em História) - PUC-SP, São Paulo, 1989.
- AREND, S. M. F.; MACEDO, F. Sobre a História do Tempo Presente: Entrevista com o historiador Henry Rousso. **Tempo e Argumento**. Revista do Programa de Pós-Graduação em História. Florianópolis, v. 1, n. 1, p. 201-216, jan/jun 2009.
- AZEVEDO, Célia Maria Marinho de. **Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites – século XIX**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

BACHELARD, Gaston. **A poética do espaço**. São Paulo: Martins Fontes, 1990.

BARCIA, Lucia Rosado. **As formas de tratamento em cartas de leitores oitocentistas: Peculiaridades do gênero e reflexos da mudança pronominal**. 2006. Dissertação (Mestrado em Língua Portuguesa) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: www.lettras.ufrj.br/posverna/mestrado/BarciaLR.pdf. Acesso em: 18 ago 2011.

BAROVIER, Lorenza. **La regolazione delle concessioni balneari in Italia fra valorizzazione economica ed interesse collettivo**. 2014. Tesi di Laurea (Corso di Laurea magistrale in Sviluppo Interculturale dei Sistemi Turistici) - Università Ca'Foscari Venezia, Venezia, 2014.

BARROS, J. D. **História Comparada**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014.

BASILE, Marcello Otávio Neri de Campos. Jornais e cidade; a queixa do povo. In: SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. **História e imagem: cinema, cidades, música, pintura, narrativas, iconografia**. Rio de Janeiro: UFRJ, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, 1998. p.235-248.

BECKER, Daniella de Sousa Maria. **Diagnóstico da produção de moluscos no município de Florianópolis/SC**. 2008. TCC (Graduação em Ciências Econômicas) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis/SC, 2008.

BING, Alisson. HARDY, Paula. **Lonely Planet: Veneza e o vêneto**. Tradução Bias Arrudão. São Paulo: Globo, 2014.

BITENCOURT, Suzana. Um Sinal de Futuro: a construção do balneário de Canasvieiras. 1930-1980. In: MUITAS FACES DE UMA GUERRA: 60 anos do término da Segunda Guerra Mundial e o processo de Nacionalização no Sul do Brasil. Florianópolis. **Anais [...]**. Florianópolis: 11 maio 2005. Disponível em: <http://www.cce.udesc.br/cem/simposioudesc/anais/simposio04.html>. Acesso em: 25 maio 2010.

BLOCH, Marc. **Os reis taumaturgos: o caráter sobrenatural do poder régio**, França e Inglaterra. Tradução de Júlia Mainardi. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

BRAUDEL, Fernand. **Veneza**. Bologna: Il Mulino, 2013 (1984).

BRESCIANNI, Maria Stella. História e historiografia das cidades, um percurso. In: FREITAS, Marcos Cezar (Org.). **Historiografia brasileira em perspectiva**. 4ed. São Paulo: Contexto, 2001. p.237-258.

BURKE, Peter. **Testemunha ocular: história e imagem**. Bauru, SP: EDUSC, 2004.

- BURKE, Peter. **A escrita da história: novas perspectivas**. São Paulo: Unesp, 2011.
- CABRAL, O. **Nossa Senhora do Desterro: Notícias**. Florianópolis: Lunardelli, 1971.
- CABRAL, O. **Nossa Senhora do Desterro: Notícia II**. Florianópolis: UFSC, 1972.
- CABRAL, O. **Nossa Senhora do Desterro: Memória**. Florianópolis: Lunardelli, v. 2, 1979.
- CALDEIRA, Teresa. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Edusp, 2000.
- CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- CANEVACCI, M. **Metrópole comunicacional: a comunicação visual entre corpos e metrópole (Oficina Teórica)**. Florianópolis: Museu Victor Meirelles, 2010.
- CARUSO, M.; CARUSO, R. **Mares, e longínquos povos dos Açores**. Florianópolis: Insular, 1996.
- CARVALHO, C. R. D. O. **Jornalismo especializado em turismo: o gênero jornalístico e o mercado nos suplementos de turismo dos jornais Folha de S. Paulo e o Estado de S. Paulo**. 2003. Tese (Doutorado em Ciências da Comunicação) - Escola de Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.
- CASTELLANI, Giovanni. Quale Venezia? In: ORTALLI, Gherardo. **Venezia: Immagine, futuro, realtà e problemi**. Venezia: Istituto Veneto di Scienze, lettere ed arti, 2011. p. 65-68.
- CAVALCANTI, R. **Mitos da água: as imagens da alma no seu caminho evolutivo**. São Paulo: Cultrix, 1997.
- CECCA, Centro de Estudos Cultura e Cidadania. **Uma cidade numa ilha: relatório sobre os problemas sócio-ambientais da Ilha de Santa Catarina**. Florianópolis: Insular, 1996.
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: artes de fazer**. 9 ed. Petrópolis: Vozes, 2003.
- CLAVER, Nuria. A Ciutat Vella de Barcelona: renovação ou gentrificação. In: BIDOU-ZACHARIASEN, C. (). **De volta à cidade: Dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos**. São Paulo: Annablume, 2006. p. 145-165.
- COGO, Denise. **Mídia, interculturalidade e migrações contemporâneas**. Rio de Janeiro; Brasília: Editora E-papers, 2006.

CORBIN, Alain. **O território do vazio: a praia e o imaginário social**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

CORRÊA, Carlos Humberto. **História de Florianópolis ilustrada**. Florianópolis: Insular, 2004.

CORRÊA, Carlos Humberto. **História de Florianópolis ilustrada**. 2 ed. Florianópolis: Insular, 2005.

COSTA, Flavia. **Turismo e patrimônio cultural: interpretação e qualificação**. São Paulo: Senac São Paulo, 2009.

COSTA, S. **Ponte Hercílio Luz: mutações urbanas em uma cidade insular (1890-1960)**. 2002. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós-Graduação em História, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2002.

COSTA, S. **Os transportes motorizados em Florianópolis: percepções e sensibilidades cotidianas (1920-1941)**. 2010. Tese (Doutorado em História) - Programa de Pós-Graduação em História, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2010.

CRUZ, H. D. F.; PEIXOTO, M. D. R. D. C. Na oficina do historiador: conversas sobre história e imprensa. **Projeto História**, São Paulo, n. 35, p.253-270, Dezembro 2007.

CRUZ, Olga. **A Ilha de Santa Catarina e o continente próximo: um estudo de geomorfologia costeira**. Florianópolis: Editora da UFSC, 1998.

DELGADO, Lucilia. **História Oral: memória, tempo, identidades**. Belo Horizonte: Autêntica, 2006.

DELUMEAU, J. Mar variável onde todo temor abunda. In: **História do medo no Ocidente: 1300-1800, uma cidade sitiada**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989. p. 41-52.

DEPAULE, J.-C.; TOPALOV, C. A Cidade através de suas palavras. In: BRESCIANI, M. S. **Palavras da cidade**. Porto Alegre: UFRGS, 2001. p. 17-38.

DIEGUES, Antonio Carlos. A interdisciplinaridade nos estudos do mar: o papel das Ciências Sociais. In: XV Semana de Oceanografia. **Conferência**. São Paulo: Instituto Oceanográfico da USP, 2003. p. 1-23.

ELIAS, Norbert; SCHROTER, M. **A sociedade dos indivíduos**. Rio de Janeiro: J. Zahar, 1994.

ETCHEVARNE, C.; OLIVEIRA, J. C. M. Pressupostos, conceitos e abordagens metodológicas gerais. In: Curso de restauração da cerâmica histórica, artística e arqueológica. **Anais [...]**. Bahia: IILA – Instituto Ítalo-Latino Americano, Agosto-Outubro 2002.

FAGUNDES, J. R. **As mudanças de zoneamento urbano em Florianópolis: processos, atores e contradições**. Florianópolis: UFSC, 2009.

FANTIN, Márcia. **Cidade dividida: dilemas e disputas simbólicas em Florianópolis**. Florianópolis: Cidade Futura, 2000.

FATMA, Fundação do Meio Ambiente. **FATMA - Fundação do Meio Ambiente**, 2016. Disponível em: <http://www.fatma.sc.gov.br>. Acesso em: 17 Maio 2016.

FERRARI, Maryana Cunha. Entre a cruz e as delícias: Prostituição, imaginário e cotidiano em Florianópolis (1960 a 1980). In: Seminário Internacional Fazendo Gênero 7. Simpósio temático Gênero e Preconceitos. **Anais [...]**. Florianópolis: UFSC, 2006. Disponível em: http://www.fazendogenero7.ufsc.br/artigos/M/Maryana_Cunha_Ferrari_40.pdf. Acesso em: 10 jun. 2010.

FERREIRA, S. **O Banho de Mar na Ilha de Santa Catarina**. Florianópolis: Editora das Águas, 1998.

FLORES, M. B. R. **Povoadores da Fronteira: os casais açorianos rumo ao Sul do Brasil**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2000.

FLORIANÓPOLIS, P. D. **Planejamento urbano geral. Bases para o planejamento urbano integrado de Florianópolis (parte 1)**. Florianópolis: Prefeitura de Florianópolis. 2014. Disponível em: http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/09_12_2014_17.00.17.1a466a529de69a5da3c3376d47c6c1a9.pdf. Acesso em: 20 mar. 2016.

FLORIANÓPOLIS, P. D. **Planejamento urbano geral. Bases para o planejamento urbano integrado de Florianópolis (parte 2)**. Florianópolis: Prefeitura de Florianópolis. 2014b. Disponível em: http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/09_12_2014_17.00.17.1a466a529de69a5da3c3376d47c6c1a9.pdf. Acesso em: 20 mar. 2016.

FLORIANÓPOLIS, P. D. **PLANO DIRETOR DE URBANISMO DO MUNICÍPIO DE Florianópolis**. Florianópolis: Prefeitura Municipal de Florianópolis. 2014c. Disponível em: http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/04_02_2014_12.01.39.ae8afdb369c91e13ca6efcc14b25e055.pdf. Acesso em: 20 mar. 2016.

FONSECA, J. R. D. **Nossa Senhora do Aterro: Florianópolis a partir das crônicas ligeiras de Beto Stodieck (1971-1980)**. 2008. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

FOUCAULT, Michael. **Isto não é um Cachimbo**. Rio de Janeiro: Ed Paz e Terra, 1988.

FUNARI, Pedro Paulo. **Arqueologia**. São Paulo: Contexto, 2003.

GAGLIARDI, C. **Preparação para a Copa-14: oportunidade de valorizar nossos espaços urbanos**. Ministério do Turismo. [S.l.]. 2014. Disponível em: http://www.copa2014.turismo.gov.br/copa/copa_cabeca/detalhe/clara.html. Acesso em: 22 mar. 2010.

GARRISON, Tom. **Fundamentos de oceanografia**. 4 ed. São Paulo: Cengage Learning, 2010.

GEISSLER, H. J.; LOCH, C.; OLIVEIRA, R. D. Palafitas: tipologias habitacionais em áreas costeiras de Florianópolis – SC. In: VII Seminário Internacional da LARES. **Anais [...]**. São Paulo: USP. 25 de outubro de 2007. Disponível em: http://lares.org.br/2007/artigos/T082-Geissler_Oliveira.pdf. Acesso em: 16 ago. 2016.

GOMES, R. C. Dimensões do instante: mídia, narrativas híbridas e experiência urbana. **Comunicação, Mídia e Consumo**, São Paulo, v. 5, n. 12, p. 131-148, março 2008.

GRYDEHØJ, Adam. Island city formation and urban island studies. **Area**, v. 47, n. 4, p. 429-435, Dezembro 2015. Disponível em: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/area.12207/full>. Acesso em: 18 fev. 2016.

HALBWACHS, M. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.

HALL, S. **A identidade cultural na pós-modernidade**. 11 ed. Rio de Janeiro: DP & A, 2006.

HARO (org.), M. A. D. **Ilha de Santa Catarina: relatos de viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX**. 4 ed. Florianópolis: Editora da UFSC; Lunardelli, 1996.

HOUAISS, A.; VILLAR, M. D. S. **Minidicionário Houaiss da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

HÜBENER, Laura Machado. **O comércio da cidade do Desterro no século XIX**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1981.

IBGE. **Atlas geográfico das zonas costeiras e oceânicas do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. Disponível em: <http://www.mar.mil.br/secirm/portugues/atlas.html>. Acesso em: 24 out. 2016.

IPIUF, Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis. **Lei 2.193 - Plano Diretor dos Balneários**. Dispõe sobre o zoneamento o uso e a ocupação do solo nos balneários da Ilha de Santa Catarina, declarando-os área especial de interesse turístico e dá outras providências. Florianópolis: IPIUF, 1985.

JEUDY, Henri Pierre. **Espelho das cidades**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.

JORGE, Mateus Perez. **Década perdida?:** representação da crise econômica e a opção pelo turismo em Florianópolis (1980-1990). 2007. Monografia (Graduação em História) - Universidade do Estado de Santa Catarina, Florianópolis, 2007.

KOCKA, Jürgen. Para além da comparação. Tradução de Maurício Pereira Gomes e de Cristina Scheibe. **Revista Esboços**, Florianópolis, v. 21, n. 31, p. 279-286, ago. 2014.

KRUGER, A.; MAKOWIECKY, S. Modernidade e alegoria em Franklin Joaquim Cascaes. In: 19o Encontro da Associação Nacional de Pesquisadores em Artes Plásticas. **Anais [...]**. Cachoeira/Bahia: ANPAP, 2010.

LACAZE, J.C. **A poluição dos mares**. Tradução de Joana Chaves. Lisboa, Portugal: Instituto Piaget, 1996.

LARA, A. D. A. **Representação de mulher nos comerciais de automóveis: garota é apenas equipamento opcional**. 2007. Dissertação (Mestrado em Comunicação) - Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

LE GOFF, Jacques. **História: Novos Objetos**. 2 ed. São Paulo: Editora Livraria Francisco Alves, 1986.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. 4 ed. Campinas: Unicamp, 1996.

LE GOFF, Jacques. **A civilização do Ocidente Medieval**. São Paulo: Editora Edusc, 2005.

LE PAGE, J. A essência da prática de yoga. **Yoga Integrativa**, 2016. Disponível em: http://yogaintegrativa.com.br/index.php?option=com_content&view=article&id=231&Itemid=479. Acesso em: 24 abr. 2016.

LEGROS, Patrick. *et al.* **Sociologia do imaginário**. Tradução de Eduardo Portanova Barros. Porto Alegre: Sulina, 2007.

LEIS, H. **A modernidade insustentável**. Petrópolis, RJ; Florianópolis, SC: Vozes; UFSC, 1999.

LEIS, H. Especificidades e desafios da interdisciplinaridade nas ciências humanas. In: PHILIPPI JR, A.; SILVA NETO, A. **Interdisciplinaridade em Ciência, Tecnologia e Inovação**. Barueri, SP: Manole, 2011. p. 106-122.

LENZI, M. H. A institucionalização do turismo em Florianópolis (SC) e sua inserção no planejamento urbano: décadas de 1960 a 1980. Tempos e escalas da cidade e do urbanismo. In: XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. **Anais [...]**. Brasília, DF: Universidade Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2014. Disponível em: <http://www.shcu2014.com.br/content/institucionalizacao-do-turismo-em-florianopolis-sc-e-sua-insercao-no-planejamento-urbano>. Acesso em: 23 maio 2016.

LEPETIT, Bernard. **Por uma nova história urbana**. São Paulo: Editora da USP, 2001.

LIBARD, Rafaela Zatti. **Cidade contemporânea: cidade sobre trilhos**. Monografia (3o Concurso de Monografia CBTU 2007 – A Cidade nos Trilhos), 2007. Disponível em: <http://www.cbtu.gov.br/monografia/2007/trabalhos/rafaelazatti.pdf>. Acesso em: 30 mar. 2010.

LOHN, Reinaldo. **Pontes para o futuro: relações de poder e cultura urbana**. Florianópolis, 1950 a 1970. 2002. Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2002.

LORIGA, Sabina. A miragem da unidade histórica. **Anos 90**, Porto Alegre, v. 13, n. 23/24, p. 133-152, jan./dez. 2006.

LUCA, Tania. Fontes impressas. In: PINSKY, C. **Fontes históricas**. São Paulo: Contexto, 2006. p. 111-153.

LUCA, Tania. Fontes impressas: História dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, C. **Fontes históricas**. 2 ed. ed. São Paulo: Contexto, 2006. p. 111- 153.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. 3ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

MAFFESOLI, Michel. O Território Flutuante. In: MAFFESOLI, M. **Sobre O Nomadismo. Vagabundagens Pós-Modernas**. Rio de Janeiro: Record, 2001. p. 75-104.

MALATIAN, Teresa. Cartas: narrador, registro e arquivo. In: PINSKY, C.; LUCA (orgs.), T. **O historiador e suas fontes**. São Paulo: Contexto, 2009. p. 195-221.

MARCHINI, Nelli-Elena Vanzan. **Le terme di Venezia: ambiente e salute nelle acque (secoli XIV-XXI)**. Verona: Ciso Veneto, Cierre Edizione, 2015.

MARIE, Guillaume; PÉRON, Françoise; AMGHAR, Julien; VINCENT, Johan; L'AOT, Lénaig. Le patrimoine maritime culturel: de l'inventaire à l'action (exemple des espaces côtiers bretons). Le littoral: subir, dire, agir, Jan 2008, Lille, France. **Thème 2: Identités et Représentations**, 8 p., 2008. Disponível em: <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00270386>. Acesso em: 09 mar. 2016.

MEDEIROS, Ricardo; OEHME, Dieve; BARBOSA, Cláudia. **Zininho: uma canção para Florianópolis**. Florianópolis: Insular, Fundação Franklin Cascaes, 2000.

MELO, O. F. D. **História sócio-cultural de Florianópolis**. Florianópolis: Lunardelli, 1991.

MENDES, J. Os Estados Unidos durante a década de 1920. **WebArtigos**, 1 Julho 2008. Disponível em: www.webartigos.com/artigos/os-estados-unidos-durante-a-decada-de-1920/7529/. Acesso em: 18 maio 2012.

MENDONÇA, S. R. D. Dez anos da economia brasileira: história e historiografia (1954-1964). **Revista Brasileira de História**, São Paulo, n. 14, p.87-97, 1994.

MENDONÇA, Ricardo; SIMÕES, Paula. Enquadramento: Diferentes operacionalizações analíticas de um conceito. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 27, n. 79, p.187-235, junho/2012.

MICHAELIS. Escalar. **Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa**, 2016. Disponível em: <http://michaelis.uol.com.br/>. Acesso em: 17 ago. 2016.

MONTAGNER, M. G. **Gli agor-eco-paesaggi come risorse strategiche per l'innovazione del sistema** turistico. 2009. Tesi (Dottorato di ricerca in Scienze Ambientali) - Università Ca' Foscari Venezia, Venezia, 2009.

MONTEIRO, R. **Santa Catarina, Brasil**. Florianópolis: Mares do Sul, 2000.

MOREL, Marco. Sociabilidades entre Luzes e sombras: apontamentos para o estudo histórico das maçonarias da primeira metade do século XIX. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, n. 28, p. 3-22, 2001.

MORGA, Antonio. A cidade e a água do Desterro. In: MORGA, Antonio. (org.). **História, cidade e sociabilidade**. Itajaí: Casa Aberta Editora, 2011. p. 213-233.

MORO, Federico. **Venezia meravigliosa: storie quotidiane della città lagunare**. Roma: Edizioni della Sera, 2014.

MURACA, M.; CIMA, R.; ALGA, L. Anatomia dos olhares na pesquisa científica. **Em aberto**, Brasília, v. 27, n. 91, p. 111-122, 2014.

MURR, Victoria Namestnikov Ell. Langsdorff e Santa Catarina. In: SILVA, DGB. (org.), KOMISSAROV, BN., *et al.* (eds.). **Os Diários de Langsdorff** [online]. Translation Márcia Lyra Nascimento Egg and others. Campinas: Associação Internacional de Estudos Langsdorff. Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, 1997.

NAPOLITANO, Marcos. Fontes audiovisuais: a história depois do papel. In: PINSKY, C. (org.). **Fontes históricas**. 2 ed. ed. São Paulo: Contexto, 2006. p. 235-290.

NECKEL, Roselane. **A República em Santa Catarina: Modernidade e exclusão (1889-1920)**. Florianópolis: UFSC, 2003.

NEVES, W. A.; PILO, L. B. **O Povo de Luzia: em Busca dos Primeiros Americanos**. São Paulo: Globo, 2008.

NORA, Pierre. Entre Memória e História: a problemática dos lugares. **Projeto História**, São Paulo, PUC, n. 10, p. 7-28, dezembro 1993.

OLIVEIRA, A. P. **A história do turismo em Florianópolis: narrada por quem a vivenciou (1950-2010)**. Florianópolis: Palavracom, 2011.

ORLANDI, E. Tralhas e troços: o flagrante urbano. In: ORLANDI, E. (org.). **Cidade Atravessada: os sentidos públicos no espaço urbano**. Campinas: Pontes, 2001. p. 9-24.

PALMA, Gisele. **Cartas à cidade: representações sobre as transformações urbanas na cidade de Florianópolis por meio das cartas dos leitores (2008-2009)**. 2012. TCC (Graduação em História) - Universidade do Estado de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.

PANDOLFO, C. *et al.* **Atlas climatológico digital do Estado de Santa Catarina**. Epagri. Florianópolis. 2002. Disponível em: http://ciram.epagri.sc.gov.br/ciram_arquivos/arquivos/portal/agricultura/atlasClimatologico/atlasClimatologico.pdf. Acesso em: 09 jun. 2016.

PEDRO, Joana Maria. **Nas tramas entre o público e o privado: a imprensa de Desterro, 1831-1889**. Florianópolis: Editora da UFSC, 1995.

PEREIRA, L. **Florianópolis, década de trinta: ruas, rimas e desencantos na poesia de Trajano Margarida**. 2001. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2001.

PESAVENTO, Sandra. **O imaginário da cidade: visões literárias do urbano - Paris**, Rio de Janeiro, Porto Alegre. 2. ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2002.

PESAVENTO, Sandra. Cultura e representações, uma trajetória. **Rev Anos 90**. Porto Alegre, v. 13, n. 23-24, p. 45-58, jan/dez 2006.

PESAVENTO, Sandra. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. **Rev. Bras. Hist.** São Paulo, v. 27, n. 53, p. 11-23, 2007.

PMF - Prefeitura Municipal de Florianópolis. **Diagnóstico da caracterização física**. Secretaria municipal de habitação e saneamento ambiental. Florianópolis: MPB Engenharia, 2010. Disponível em: http://portal.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/06_06_2012_14.04.25.da52287614078c9d7de177baaa656c8f.pdf. Acesso em 23 abr. 2016.

PORTELLI, A. Sonhos Ucrônicos: Memórias e possíveis mundos dos trabalhadores. **Projeto História**, São Paulo, n. 10, p. 41-58, Dezembro 1993.

PORTELLI, A. A filosofia e os fatos: narração, interpretação e significado nas memórias e nas fontes orais. **Tempo - Revista do Departamento de História da UFF**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, p. 59-72, 1996.

PROCHNOW, R. M.; DAL SANTO, M. A.; AMEY, R. A expansão das cidades sobre a Zona Costeira: Estudo de Caso de Florianópolis, BR, e Boston, USA. EGAL - Encontro de Geógrafos da América Latina. **Anais [...]** [S.l.]: [s.n.], 2009.

RAYNAUT, C. Interdisciplinaridade: mundo contemporâneo, complexidade e desafios à produção e à aplicação de conhecimentos. In: PHILLIPPI JR, A.; SILVA NETO, A. **Interdisciplinaridade em Ciência, Tecnologia e Inovação**. SP: Manole, 2011. p. 69-105.

REIS, Almir Francisco. **Ilha de Santa Catarina: permanências e transformações**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2012.

REVIZEE, P. **Relatório executivo: Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva**. Ministério do Meio Ambiente, Brasil, 2006.

ROSSATO, Luciana. **A lupa e o diário: história natural viagens científicas e relatos sobre a capitania de Santa Catarina (1763-1822)**. 2005. Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2005.

ROSSATO, Luciana. Trabalho e indolência: os cientistas viajantes em contato com outra cultura. **Fronteiras: Revista Catarinense de História**, Florianópolis, Maio 2006.

ROSSI, Paolo. **O passado, a memória, o esquecimento: seis ensaios da história das ideias**. São Paulo: Ed. UNESP, 2010.

SAYÃO, Thiago. **Nas veredas do folclore:** leituras sobre política cultural e identidade em Santa Catarina (1948-1975). 2004. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, 2004.

SÁNCHEZ, Fernanda. A reinvenção das cidades na virada de século. **Revista de Sociologia e Política**, n. 16, p. 31-49, Junho 2001. Disponível em: www.scielo.br/pdf/rsocp/n16/a03n16.pdf. Acesso em: 27 fev. 2010.

SANTA CATARINA. **Síntese Informativa da Maricultura 2013**. Empresa de Pesquisa Agropecuária e Extensão Rural de Santa Catarina – Epagri; Secretaria de Estado da Agricultura e da Pesca, Florianópolis, 2013.

SARDÁ, J. **Na contramão da lei:** a repressão policial e os desviantes da ordem em Florianópolis nas primeiras décadas do século XX. 2005. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2005.

SCARPA, Tiziano. **Venezia è un pesce:** una guida. Milano: Universale Economica Feltrinelli, 2016.

SCHEIBE, Luiz Fernando. A geologia de Santa Catarina - Sinótese provisória. **Geosul**, Florianópolis, p. 7-38, 1986.

SCHEIBE, Luiz Fernando. A Ilha de Santa Catarina - Aspectos Geológicos e Geomorfológicos. In: Nereu do Vale Pereira *et al.* (org.). **A Ilha de Santa Catarina:** Espaço, Tempo e Gente. Florianópolis: Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina, p. 43-60, 2002.

SCHEIBE, Luiz Fernando. Desenvolvimento Sustentável, Desenvolvimento Durável. In: **Educação ambiental e compromisso social**. Erechim: Edifapes, p. 317-336, 2004.

SCHMIEGELOW, João Miragaia. **O planeta azul:** uma introdução às Ciências Marinhas. Rio de Janeiro: Editora Interciência, 2004.

SCUOLA, Agostini. **Garzanti:** i dizionari piccoli, italiano. Varese: Garzanti Linguistica, 2017.

SERPA, Angelo. A paisagem periférica. In: YÁZIGI, E. (org.). **Turismo e Paisagem**. São Paulo: Contexto, 2002. p. 161-180.

SERPA, Angelo. O papel da imaginação na produção do conhecimento geográfico. In: **Espaços culturais:** vivências, imaginações e representações. Salvador: UDFBA, 2008.

- SILVA, A. Á. D. S. D. *et al.* **Balneabilidade e densificação urbana:** Ingleses e Canasvieiras - Florianópolis/SC. Univali: Itajaí, 2011.
- SILVA, A. N. D. **Florianópolis, história de uma cidade.** Florianópolis: Papa-Livro, 1995.
- SILVA, G. M. D. **Orientação da linha de costa e dinâmica dos sistemas praia e duna:** Praia de Moçambique, Florianópolis, SC. 2006. Tese (Doutorado em Geociências) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10183/9993>. Acesso em: 27 maio 2016.
- SIQUEIRA, Mariana Toneli. **Entre a prática e o discurso:** a formação de espaços simbólicos na Florianópolis contemporânea. 2008. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.
- SIRINELLI, Jean-François. Ideologia, tempo e história. In: CHAUVEAU, A. (org.). **Questões para a história do presente.** Bauru: Edusc, 1999. p. 73-92.
- SMHSA, Secretaria Municipal de Habitação e Saneamento Ambiental. **Diagnóstico da caracterização física das unidades territoriais de análise e planejamento.** Prefeitura Municipal de Florianópolis. Florianópolis, 2009. Disponível em: http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/19_07_2010_17.32.06.d8b34934130a180a109f15ce1ad52eb1.pdf. Acesso em: 08 dez. 2016.
- SMITH, N. A gentrificação generalizada. In: BIDOU-ZACHARIASEN, C. **De volta à cidade.** São Paulo: Annablume, 2006. p. 59-87.
- SOARES, A. G. A avifauna de uma área no bairro do Ribeirão da Ilha, Florianópolis, SC: levantamento e implicações para a educação ambiental. **Biotemas**, Florianópolis, n. 17, p. 107-124, 2004. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/biotemas/article/view/23251>. Acesso em: 17 jan. 2005.
- SORCINELLI, Paolo. **Storia sociale dell'acqua:** riti e culture. Bologna: Odoja, 2016.
- SUGAI, Maria Inês. **As intervenções viárias e as transformações do espaço urbano.** 1994. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.
- SUGAI, Maria Inês. **Segregação silenciosa:** investimentos públicos e distribuição sócio-espacial na área conurbada de Florianópolis. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.
- SUGAI, Maria Inês. **Segregação silenciosa:** investimentos públicos e dinâmica socioespacial na área conurbada de Florianópolis (1970-2000). Florianópolis: Editora da UFSC, 2015.

TEIXEIRA, M. A história urbana em Portugal. **Análise Social**, n. 121, p. 371-390, 1993.

TOMMASI, L. R. **Meio ambiente e oceanos**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2008.

VAINFAS, R. Colonização, miscigenação e questão racial: notas sobre equívocos e tabus da historiografia brasileira. **Tempo**, Niterói, n. 8, p. 7-22, 1999.

VÁRZEA, Virgílio. **Santa Catarina: a Ilha**. Florianópolis: Lunardelli, 1985.

VAZ, Nelson P. **O centro histórico de Florianópolis: espaço público do ritual**. Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura, Editora da UFSC, 1991.

VEIGA, E. V. D. **Florianópolis memória urbana**. Florianópolis: Editora da UFSC, Fundação Franklin Cascaes, 1993.

VELLOSO, Monica. Cidades... **Tempo**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 9, p. 185-189, 2000.

VIDAL, L. Alain Corbin o prazer do historiador. **Rev. Bras. Hist.**, São Paulo, v. 25, n. 49, p. 11-31, janeiro 2005.

WOLFF, Ruy Ávila. **Avaliação de parâmetros oceanográficos em áreas de produção de ostras nas águas da baía Sul (SC) - Brasil**. 2007. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Santa Catarina, 2007. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/103181>. Acesso em: 23 outubro 2015.

APÊNDICE A - RECEITAS

Ao longo das entrevistas diversas receitas de famílias foram narradas. Algumas descritas apresentam o seu fazer com detalhes do preparo e outras apenas comentadas rapidamente. Trazemos aqui esses relatos e buscamos contribuir para a preservação do *saber fazer* dessas comunidades. As receitas fornecidas pelo Luiz e pela Zilá seguem o questionário de identificação de bem imaterial – ofícios e modos de fazer – proposto pela *Diretoria de Patrimônio da Fundação Catarinense de Cultura de Santa Catarina.*, o qual tentamos replicar para os demais pratos.

Denominação: Filé de peixe ao forno

Município: Pádua/Itália

Responsável pela receita: Angela Morsolotto

Data: 26/07/2017

Ingredientes: Filé de peixe, *panna*

Modo de fazer: Cobrir o filé de peixe com um creme à base de leite (*panna*) e colocar no forno por cerca de quatorze minutos.

Denominação: Spaghetti alle scoglie del mare

Município: Treviso/Itália

Responsável pela receita: Márcio Elias de Oliveira

Data: 27/05/2017

Ingredientes: *vongole* (berbigão), *cozze* (marisco), *scrampi* (lagostinha pequena), *spaghetti*.

Modo de fazer: Cozinha os frutos do mar e o *spaghetti* separadamente e depois mistura tudo.

Denominação: Capesante (vieiras)

Município: Mestre/Itália

Responsável pela receita: Maria Cristina Delmonico Abrahão

Data: 07/07/2017

Ingredientes: Vieiras, alho, limão, pimenta do reino, sal, farinha de pão

Modo de fazer: Lavar as conchas. Prepara uma mistura com um pouquinho de alho, limão, pimenta do reino, sal e água. Rega cada uma das conchas com uma colher de chá desta mistura. Depois cobre com farinha de pão e leva ao forno para gratinar.

Denominação: Tainha ao forno com verduras

Município: Florianópolis/SC

Responsável pela receita: Maria de Jesus Silveira de Souza Garofallis (Zica)

Data: 02/12/2016

Ingredientes: Tainha, limão, pimenta, sal, tomate, cebola, batata

Modo de fazer: Temperar o peixe com limão, pimentinha e sal. Levar ao forno. Quando começar a grelhar, acrescentar tomate, cebola e batata ao redor do peixe.

Denominação: Bacalhoda da Sexta-feira Santa

Município: Florianópolis/SC

Responsável pela receita: Evanilda da Silva Moser

Data: 10/09/2016

Ingredientes: 700 gr. bacalhau dessalgado e desfiado, 2 kg. tomates maduros (sem pele e sem sementes picados), ½ colher (café) açúcar, 3 cebolas grandes picadas, 4 dentes de alho triturados, 2 colheres (sopa) de manteiga, 6 batatas inglesas (tamanho médio) descascadas e cozidas, 7 ovos cozidos, 1 xícara (chá) salsa, cebolinha e folhas de manjeriço picadinhos, Sal e pimenta a gosto, 50 gr. queijo parmesão ralado, Azeite e trigo.

Modo de fazer: Refogar a cebola na manteiga até que fique com a cor acastanhada, acrescentar o alho e deixar dourar. Acrescentar o tomate, o açúcar, o sal e deixar no fogo até que este molho adquira consistência, reduzindo 1/3 de sua quantidade. Agregar a esta mistura o bacalhau e deixar cozinhar por cinco minutos. Desmanchar 2 colheres (sopa) de trigo em ½ xícara de azeite e agregar ao bacalhau ainda no fogo. Se a massa não apresentar a consistência desejada, polvilhar, aos poucos, farinha de trigo, até atingir a consistência. Desligar o fogo e acrescentar salsa, cebolinha, manjeriço e a pimenta. Em uma tigela refratária retangular montar a bacalhoda: 1ª camada - massa de bacalhau, 2ª camada - batatas fatiadas, 3ª camada - ovos fatiados, 4ª camada - massa de bacalhau, 5ª camada - queijo parmesão. Levar o refratário ao forno e assar por aproximadamente 15 minutos ou até que esteja gratinado.

Denominação: Pastel de Berbigão

Município: Florianópolis - Região: Litoral, Sul da Ilha

Responsável pela receita: Zilá Deolinda Pereira

Data: 24/08/2010

Ingredientes: Cebola, salsinha, cebolinha verde, pimentão, tomate, berbigão, alho, sal.

Modo de fazer: Ferver o berbigão, que já foi comprado limpo e sem casca. Refogar a cebola e o alho, acrescentar o tomate, pimentão, salsinha e cebolinha, um pouco de água e acrescentar o berbigão. Sal a gosto. Engrossar com farinha de trigo ou amido de milho para rechear o pastel. Com o recheio pronto, deixar esfriar, colocar na massa (comprada pronta) e fritar em óleo quente.

Denominação: Tainha escalada

Município: Florianópolis - Região: Litoral, Norte da Ilha

Responsável pela receita: Luiz Carlos de Souza

Data: 20/08/2010

Ingredientes: Peixe (tainha), sal, limão, farinha de trigo.

Modo de fazer: Tainha fresca, abrir pelas costas, tirar espinha, deixar de molho em água fria por 10 minutos para retirar o sangue. Escorrer a água, lavar o peixe, temperar com sal e limão deixando de molho por mais 10 minutos. Passar na farinha de trigo para não grudar na chapa, grelhar por 10 minutos de cada lado ou até que esteja dourado.

Acompanhamento sugerido: Pirão de peixe

Colocar pedaços de tainha com água e salsinha. Leva ao fogo até ferver. Peneirar para tirar os espinhos. Desmanchar a farinha de trigo em água fria, aos poucos adiciona ao caldo de peixe fervente. Mexer até formar um creme.