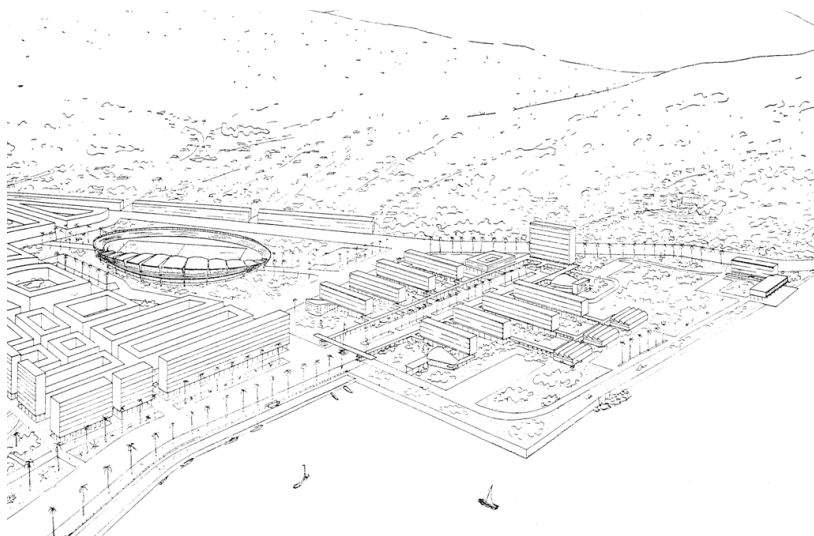


UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC
CENTRO TECNOLÓGICO – CTC
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO
HISTÓRIA E AQUITETURA DA CIDADE – PGAU-CIDADE



**O PLANO DIRETOR DE 1952-1955 E AS
REPERCUSSÕES NA ESTRUTURAÇÃO URBANA
DE FLORIANÓPOLIS**

JÉSSICA PINTO DE SOUZA

Orientadora: Prof.^a Dra. Maria Inês Sugai
Florianópolis, SC
2010

JÉSSICA PINTO DE SOUZA

**O PLANO DIRETOR DE 1952-1955 E AS
REPERCUSSÕES NA ESTRUTURAÇÃO URBANA
DE FLORIANÓPOLIS**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, PGAU-Cidade da UFSC, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Linha de Pesquisa em Urbanismo, Cultura e História da Cidade.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Maria Inês Sugai

Pesquisa financiada pela FAPESC.

Florianópolis, SC

2010

Catálogo na fonte pela Biblioteca Universitária
da
Universidade Federal de Santa Catarina

S729p Souza, Jéssica Pinto de

O plano diretor de 1952-1955 e as repercussões na estruturação urbana de Florianópolis [dissertação] / Jéssica Pinto de Souza ; orientadora, Maria Inês Sugai. - Florianópolis, SC, 2010.

133 p.: il., mapas, plantas

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

Inclui referências

1. Arquitetura. 2. Planejamento urbano - Florianópolis (SC). 3. Cidades e vilas - Florianópolis (SC). I. Sugai, Maria Ines. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade. III. Título.

CDU 72

FOLHA DE APROVAÇÃO

A dissertação, intitulada **O PLANO DIRETOR DE 1952-1955 E AS REPERCUSSÕES NA ESTRUTURAÇÃO URBANA DE FLORIANÓPOLIS**, de autoria de **Jéssica Pinto de Souza**, foi submetida a processo de avaliação conduzido pela Banca Examinadora, para a obtenção do título de Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, tendo sido aprovada sua versão final em 26 de maio de 2010, em cumprimento às normas da Universidade Federal de Santa Catarina e do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, PGAU-Cidade.

Comissão examinadora:

Prof^ª. Dr^ª. Maria Inês Sugai
Presidente (Orientador) - PGAU-Cidade/UFSC

Prof. Dr. Luiz Eduardo Fontoura Teixeira
Membro – ARQ/UFSC

Prof. Dr. Elson Manoel Pereira
Membro – GCN/UFSC

Prof^ª. Dr^ª. Maria Cristina da Silva Leme
Membro Externo – FAUUSP

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo analisar e compreender o Plano Diretor de Florianópolis, desenvolvido em 1952, pelos urbanistas Edvaldo Paiva, Demétrio Ribeiro e Edgar Graeff, à luz do momento histórico e econômico brasileiro e local, buscando o entendimento da concepção desse plano, de sua abrangência e de sua repercussão na organização sócio-espacial da cidade. Esse trabalho também visa contribuir para o debate e a compreensão do papel dos planos diretores no planejamento e no ordenamento urbano e a sua eficácia na regulamentação e na implementação das ações urbanas transformadoras.

O Plano Diretor é elaborado para a capital catarinense, em um momento que se disseminavam ideais de mudança e superação do atraso econômico que se encontrava a cidade no início da década de 50. Com a progressiva redução das atividades portuárias, a economia da cidade se apoiava na função administrativa de capital do Estado. Já os graves problemas de infra-estrutura aliados ao precário sistema rodoviário que dificultava os acessos à capital inibiam qualquer desenvolvimento industrial que pudesse dinamizar a economia nesse período.

Em 1952, quando as grandes cidades brasileiras experimentavam intenso crescimento demográfico, que a cidade de Florianópolis, com menos de 70.000 habitantes, tem seu primeiro Plano Diretor elaborado. A proposta, que apresenta uma forte influência do momento político desenvolvimentista e do planejamento urbano nacional, representa a crença existente neste período histórico, de que o planejamento traria a solução para diversos problemas que as cidades enfrentavam.

ABSTRACT

This paper has as the objective to analyze and to understand the Managing Plan of Florianópolis, developed in 1952, for the city planners Edvaldo Paiva, Demétrio Ribeiro and Edgar Graeff, to the light of the historical moment and economic Brazilian and local place, searching the agreement of the conception of this plan, its reach and its repercussion in the partner-space organization of the city. This paper also aims at to contribute for the debate and the understanding of the paper of the managing plans in the planning and the urban order and its effectiveness in the regulation and implementation of the transforming urban actions.

The Managing Plan is developed for the city, at a moment that if spread change ideals and overcoming of the economic delay that if at the beginning found the city of the decade of 50. With the decay of the port activity, the economy of the city was supported in the administrative function of capital of the State. Already the serious infrastructure problems allies to the precarious road system that made it difficult the accesses to the capital inhibited any industrial development that could improve the economy in this period.

In 1952, when the great Brazilian cities tried intense growth demographic, that the city of Florianópolis, with less than 70.000 inhabitants, it has its first Managing Plan elaborated. The proposal, wich presents a strong influence of the moment called “desenvolvimentista” politician and the national urban planning presents, represents the existing belief in this historical period that the planning would bring the solution for diverse problems that the cities faced.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Península central da Vila Nossa Senhora de Desterro em 1823.....	25
Figura 2: Linhas ordenadoras da praça.....	26
Figura 3: Traçado a partir da praça	26
Figura 4: Localização da ocupação inicial e dos caminhos intra-urbanos do núcleo urbano de Desterro.....	28
Figura 5: Localização das Avenidas Hercílio Luz e Mauro Ramos e da Ponte Hercílio Luz.	34
Figura 6: Av. Felipe Schmidt	46
Figura 7: Movimento dos Portos de Santa Catarina em 1957	48
Figura 8: Mapa de uso do solo da área central de Florianópolis	50
Figura 9: Mapa da localização das chácaras.....	51
Figura 10: Espacialização da Lei n° 073/51	55
Figura 11: Esquema do plano publicado em “Um Plano de Urbanização” por Edvaldo Paiva em 1943.	62
Figura 12: Fachada da Residência Edvaldo Paiva – 1948.....	64
Figura 13: Localização da População por extremos de renda – 1947 ...	74
Figura 14: Esquema da análise da função portuária.....	75
Figura 15: Esquema da proposta do Plano Diretor de 1955	77
Figura 16: Mapa da proposta do Plano Diretor de 1952	81

Figura 17: Comparação do Sistema Viário existente com o Sistema Viário proposto em 1952.....	84
Figura 18: Planta da Hierarquização Viária do Plano Diretor de Florianópolis de 1952	85
Figura 19: Praia da Saudade, no Continente, em 1940	87
Figura 20: Planta da Hierarquização Viária do Plano Diretor de Florianópolis de 1952	87
Figura 21: Perfil da Avenida Tronco na baía sul da ilha.....	89
Figura 22: Perfil da Avenida Beira-Mar Norte	91
Figura 23: Projeto da Avenida Beira-Mar Norte, 1963 – Trecho 1	92
Figura 24: Projeto da Avenida Beira-Mar Norte, 1963 – Trecho 2	93
Figura 25: Aterro na Praia de Fora para construção da Av. Beira-Mar Norte.	94
Figura 26: Detalhe do traçado viário da Cidade de Letchworth de Ebenezer Howard.....	96
Figura 27: Detalhe do traçado urbano proposto.....	96
Figura 28: Ponte Hercílio Luz na década de 60.....	97
Figura 29: Sobreposição do traçado da Avenida Othon Gama D’Eça e da Avenida Prefeito Osmar Cunha sobre o sistema viário proposto pelo Plano Diretor de 1952.	98
Figura 30: Planta de Zoneamento do Plano Diretor de 1955	100
Figura 31: Planta das alturas das edificações do Plano Diretor de 1955	102

Figura 32: Simulação do impacto da proposta de verticalização na paisagem da área central da cidade.	103
Figura 33: Localização das edificações.....	104
Figura 34: Simulação da avenida-tronco no continente.	105
Figura 35: Espacialização das alterações na legislação.....	107
Figura 36: Planta das Áreas Verdes	109
Figura 37: Parques Municipais nas cabeceiras da Ponte Hercílio Luz	110
Figura 38: Perspectiva da proposta para o Centro Cívico	114
Figura 39: Perspectiva da cidade Universitária	115
Figura 40: Projeto para Universidade do Brasil – Lucio Costa, 1936.	115
Figura 41: Projeto para a Faculdade de Arquitetura UFRGS, Demétrio Ribeiro, Plínio Almeida, Frederico Mentz, Emil Bered, Carlos M. Fayet, Leovegildo Paiva e Moacyr Moojen Marques, 1953.	117
Figura 42: Casa Prudente de Moraes Neto. Edgar Graeff, 1948.....	117
Figura 43: Perspectiva geral da proposta do Plano Diretor de 1952 ...	118
Figura 44: Centro Metropolitano proposto no Plano Diretor de 1969.	120

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 17

CAPÍTULO 1

A ORGANIZAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL E O CENÁRIO POLÍTICO DE FLORIANÓPOLIS NA DÉCADA DE 50 23

1.1. Período Colonial da Vila de Desterro 23

1.2. Período Imperial e Primeira República..... 29

1.3. Décadas de 1930 e 1940 37

1.4. A Florianópolis da década de 50 43

CAPÍTULO 2

PRINCÍPIOS E INFLUÊNCIAS 59

2.1. Os autores..... 60

2.2. Edvaldo Paiva, idéias, influências e opiniões . 66

2.3. Atuação dos arquitetos no planejamento urbano
..... 69

CAPÍTULO 3

O PLANO DIRETOR DE FLORIANÓPOLIS DE 1952 E SUAS REPERCUSSÕES NO ESPAÇO URBANO..... 71

3.1. A Proposta..... 72

3.2. Análise do Plano a partir do Sistema Viário ... 83

3.3. A divisão funcional do território 99

3.4. A consolidação do processo de segregação sócio-espaial	111
3.5. As Propostas Arquitetônicas	113
CONSIDERAÇÕES FINAIS	121
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	125

INTRODUÇÃO

O Brasil, nesse início do século XXI, vive um momento importante na história do planejamento urbano, quando, desde 2001, entrou em vigor o Estatuto da Cidade, Lei Nº10.257¹. Concebido pelo movimento de reforma urbana², esse instrumento jurídico, juntamente com a Constituição de 1988, constituem as estruturas fundamentais de uma nova ordem jurídico-urbanística que regulamenta as questões referentes à urbanização. O Estatuto da Cidade oferece instrumentos capazes de minimizar as desigualdades que estruturam nossas cidades, através do controle da propriedade fundiária urbana e da gestão democrática das cidades, ainda que se mantenham em debate os limites, as contradições e a forma como esses instrumentos estão sendo implementados, e se realmente estão cumprindo com seu papel.

O principal instrumento à disposição do poder público para regulamentação espacial continua sendo o Plano Diretor, que se tornou obrigatório para os municípios com mais de vinte mil habitantes, de acordo com a Constituição de 1988 e os novos dispositivos legais do Estatuto da Cidade. E foi a partir dos novos paradigmas deste instrumento jurídico, que o Plano Diretor passa a incluir a participação popular como metodologia para sua elaboração, visando à regulamentação da propriedade urbana e ao controle do desenvolvimento urbano de acordo com as necessidades e o bem-estar da maior parte da população.

Apesar de aparecerem oficialmente numa legislação federal somente em 1988, os Planos Diretores são utilizados como instrumentos do planejamento urbano brasileiro desde 1930, quando o termo

¹ O Estatuto da Cidade foi promulgado em 10 de julho de 2001, e regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, referentes à política urbana. Este documento tem como um de seus objetivos garantir a função social da propriedade urbana em prol do bem coletivo.

² O Movimento pela Reforma Urbana ocorreu nos anos oitenta, juntamente com o processo de redemocratização dopais. Segundo Ermínia Maricato, o movimento nasceu “de iniciativas de setores da igreja católica, como a CPT - Comissão Pastoral da Terra”, que se dedicava à assessoria da luta dos trabalhadores no campo e passou, a partir de uma primeira reunião realizada no Rio de Janeiro, no final dos anos 1970, a promover encontros destinados a ‘auxiliar a construção de uma entidade que assessorasse os movimentos urbanos’.” (MARICATO, 1997).

apareceu pela primeira vez no país no Plano de Alfred Agache para a cidade do Rio de Janeiro. (VILLAÇA, 2005). Entretanto, planos urbanísticos já eram desenvolvidos desde o final do século XIX, propondo reformas urbanas pontuais e obras de infra-estrutura como saneamento e regularização viária. (LEME, 1999) A partir da década de 40, este instrumento passa a ser difundido e largamente utilizado pelos planejadores brasileiros, passando por diversas transformações ao longo da história do planejamento urbano, até chegar à forma como está sendo desenvolvido na última década, utilizando-se da participação popular como instrumento para sua elaboração.

A cidade de Florianópolis, nas primeiras décadas do século XX, já realizava grandes obras urbanas. Apesar de possuir apenas 41.338 habitantes em 1920 (IBGE), a capital realizou obras de melhoramentos e saneamento, assim como as grandes capitais brasileiras estavam executando. São Paulo, nesse mesmo período já contava com 579.033 habitantes; Rio de Janeiro, 1.157.873 e Porto Alegre 179.263 habitantes, segundo dados do IBGE.

Durante o Estado Novo, os Planos Diretores mais abrangentes, que visavam à totalidade do conjunto urbano, foram responsáveis por grandes reformas na estrutura viária das grandes cidades brasileiras. Em São Paulo foi implantado o Plano de Avenidas de Prestes Maia (1930), no Rio de Janeiro, o Plano Agache (1930), em Porto Alegre, o Plano de Arnaldo Gladosh (1943). Estes planos transformaram a rede viária precária do período colonial para se adaptarem as novas necessidades das cidades que surgiram com o início do processo de industrialização brasileiro.

Nesse período, desenvolviam-se em Florianópolis pequenas reformas urbanas pontuais, visando principalmente melhoramentos viários. Essas ações não resultaram em uma reforma estrutural no sistema viário, como ocorreu nas grandes cidades, o que fez com que a malha urbana continuasse basicamente a mesma do período colonial.

A década de 50, no Brasil, é marcada pela ampliação das relações econômicas do país com a economia internacional através de um processo de industrialização impulsionado pelo capital estrangeiro. Esse processo resulta no rápido crescimento das taxas de urbanização das grandes cidades. A população urbana do país passa de 18.782.981 habitantes, em 1950, para 32.004.817 em 1960. (SANTOS, 2008)

A capital catarinense não se inseriu nesse processo nacional de industrialização, e chegou à década de 50, com menos de 69.122

habitantes, e com uma economia estagnada, baseada no setor terciário, e principalmente sustentada pela função de capital do Estado. Essa situação gerou um clima de insatisfação nos grupos sociais influentes que resultou na contratação de um escritório de urbanismo para a elaboração de um Plano Diretor para Florianópolis, pois se acreditava que o planejamento poderia determinar o desenvolvimento econômico de uma cidade.

Esse Plano Diretor foi elaborado, em 1952, por um escritório de urbanistas gaúchos constituído pelo Engenheiro Edvaldo Pereira Paiva e pelos arquitetos Demétrio Ribeiro e Edgar Graeff. Esses profissionais já possuíam uma atuação de destaque no Rio Grande do Sul, e estavam elaborando o primeiro Plano Diretor para a cidade de Porto Alegre, nesse mesmo período.

A Florianópolis que os arquitetos encontraram no início da década de 50 foi uma cidade pequena, com aproximadamente 69.122 habitantes (IBGE), e que convivia com uma precária situação econômica e com uma grande deficiência de infra-estrutura urbana. O fato de Florianópolis estar localizada em uma ilha determinou que desde a sua formação, as atividades portuárias se tornassem o principal apoio econômico da cidade. No século XIX, o porto da capital era um dos mais importantes do sul do Brasil, com uma atividade bastante intensa. Entretanto, na década de 50 a atividade portuária já estava entrando em crise, devido à falta de investimentos no seu desenvolvimento e modernização de suas instalações.

Enquanto nesse período, setores produtivos do Vale do Itajaí e do Nordeste do Estado se desenvolviam e participavam cada vez mais da dinâmica do mercado nacional, a capital se mantinha isolada do eixo econômico do Estado, tanto por seu atraso econômico, quando por sua deficiência de conexões rodoviárias com as demais regiões do estado. Com a pavimentação da rodovia BR-116, situada no Planalto Central, e que efetuou a conexão entre o estado de Santa Catarina e o estado do Paraná, através das cidades de Lages e Mafra, Florianópolis passou também a ficar deslocada do então eixo rodoviário de Santa Catarina. A ponte Hercílio Luz, continuava sendo, desde a década de 20, o único acesso rodoviário à ilha de Santa Catarina no início da década de 50 e a ligação entre a cidade e o interior do Estado era feita por apenas três rodovias.

Os autores conceberam a proposta para Florianópolis amparada no imperativo do desenvolvimento de uma área industrial a partir da

implantação de uma grande área portuária na porção continental da cidade. Essa proposta confrontava com os graves problemas de infraestrutura urbana que a cidade sofria, como por exemplo, a grande deficiência nos serviços de abastecimento de água e de energia elétrica. A estética modernista direcionava essa nova proposta de transformação da paisagem urbana da cidade, até então predominantemente horizontal e com o traçado viário herdado do período colonial. Faziam parte do Plano, entre outras propostas, a implantação de grandes avenidas, de extensos aterros sobre o mar, áreas verdes, bairros jardim, um campus universitário e um grande parque municipal.

O Plano Diretor, concluído em 1952, foi aprovado pela Câmara de Vereadores de Florianópolis apenas em 1955, constituindo-se a Lei nº 246/55. Ficou em vigência durante 21 anos, até 1976, quando foi aprovado um novo Plano Diretor para a cidade. Algumas das proposições relacionadas ao setor produtivo e algumas das intervenções viárias foram executadas, especialmente a Avenida Beira-Mar Norte. No entanto, esse plano teve um papel manteve-se como referência por um longo período e teve papel importante nas transformações urbanas que a cidade presenciou a partir da década de 50, influenciando nas ações do capital imobiliário e fundiário e na organização sócio-espacial da cidade.

O presente trabalho desenvolve um estudo do Plano Diretor de Florianópolis de 1952, à luz do momento histórico e econômico brasileiro e local, buscando o entendimento da concepção desse plano, de sua abrangência e de sua repercussão na organização sócio-espacial da cidade. Esse trabalho também visa contribuir para o debate e a compreensão do papel dos planos diretores no planejamento e no ordenamento urbano e a sua eficácia na regulamentação e na implementação das ações urbanas transformadoras.

No primeiro capítulo, desenvolve-se uma análise do processo de produção do espaço urbano de Florianópolis, visando à caracterização da estrutura urbana que se configurava no momento de elaboração desse plano diretor. O objetivo desse capítulo é contextualizar o Plano para permitir a análise e a compreensão dessa proposta à luz do momento histórico e político nacional e das características locais. Em um primeiro momento, se investiga a formação da cidade e seu desenvolvimento durante o período colonial. O segundo item corresponde ao período Imperial e da Primeira República. No terceiro, são abordadas as décadas de 30 e 40 para finalmente se entrar na década de 50, no quarto item,

onde se ilustra o contexto da cidade, e se busca compreender sua organização sócio-espacial para que possa nortear as posteriores análises desta proposta.

No segundo capítulo, procura-se traçar os perfis dos autores dessa proposta, buscando desvendar suas influências, suas teorizações e visões de arquitetura e do planejamento urbano. É feita ainda uma rápida análise dos Planos Diretores que esses profissionais já haviam elaborado até o momento dessa proposta para a capital catarinense, para poder identificar as semelhanças e diferenças existentes entre eles, contribuindo para melhor compreensão de suas propostas.

O terceiro capítulo traz os estudos e análises do plano estudado, bem como de suas repercussões na organização sócio-espacial da cidade. Em um primeiro momento, são descritas as diretrizes gerais desse Plano Diretor suas principais características e a metodologia utilizada pelos autores na elaboração dessa proposta. Posteriormente são desenvolvidas as análises dessas propostas e de suas repercussões no espaço urbano após a aprovação da lei, no que concerne ao setor viário, à divisão funcional do espaço e das propostas arquitetônicas.

CAPÍTULO 1

A ORGANIZAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL E O CENÁRIO POLÍTICO E ECONÔMICO DE FLORIANÓPOLIS NA DÉCADA DE 50

O objetivo deste capítulo é contextualizar a proposta do primeiro Plano Diretor elaborado para Florianópolis, através da caracterização da cidade neste período histórico, bem como o estudo de sua organização sócio-espacial para que se possa analisar e compreender as proposições do Plano Diretor, considerando-se o momento histórico e político nacional e as características locais por eles encontradas.

Para o entendimento da organização sócio-espacial da cidade no início da década de 50, é necessário um resgate de alguns aspectos significativos do processo de produção do espaço urbano de Florianópolis ao longo de sua história. Em um primeiro momento, se apresenta uma análise da formação da cidade e seu desenvolvimento durante o período colonial. O segundo item trata do período Imperial e da Primeira República. No terceiro, são abordadas as décadas de 30 e 40 para finalmente se abordar a década de 50, no quarto item, onde se ilustra o contexto da cidade, e se busca compreender sua organização sócio-espacial para que possa nortear as posteriores análises desta proposta.

1.1. O Período Colonial da Vila do Desterro

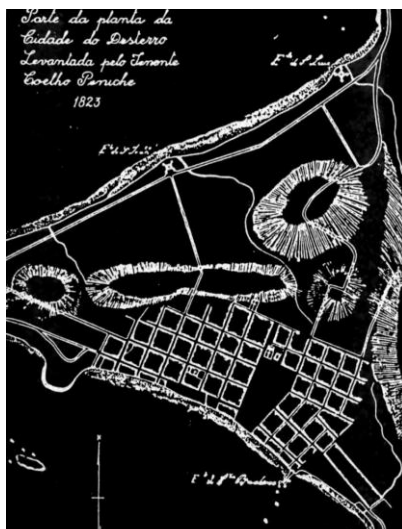
O período colonial da cidade de Florianópolis, então chamada de Vila de Nossa Senhora do Desterro, é o período de consolidação da ocupação da Vila e conformação do traçado urbano que irá configurar a malha viária da cidade. Nesse momento, a população não configurava nenhuma separação espacial por classes e nem separava a moradia do comércio. A economia da cidade se baseava na atividade portuária e em um pequeno comércio local incentivado pelo movimento de embarcações no porto.

Em 1739, foi criada a Capitania da Ilha de Santa Catarina, quando a coroa portuguesa começou a interessar-se mais pelo extremo sul de seu domínio na América devido às disputas territoriais com a Espanha. A ocupação da Ilha de Santa Catarina se justifica por sua localização em um local estratégico para a coroa portuguesa, na metade do percurso entre o Rio de Janeiro e Estuário do Prata, e por seu cobiçado porto, que permitia a atracação e o abastecimento das embarcações militares de forma mais segura em função de suas duas baías.

De todos os tempos o porto de Santa Catharina (sic) foi considerado, pelos mais abalizados navegantes, historiadores e militares, como um dos principaes (sic) do Sul, não só pela franqueza completa e absoluta de sua barra, como pelos numerosos abrigos, angras, abras e enseadas que existem dentro das duas grandes bahias (sic) que ficam entre a ilha daquelle (sic) nome e a terra firme. (PROENÇA apud VARZEA, 1900 p.178).

A criação da Capitania não ocorreu pelo interesse da coroa portuguesa na possibilidade de produção econômica da ilha e sim foi motivada por interesses militares. A Ilha assumiu a função de uma Capitania fortificada para proteger a Colônia de Sacramento e impedir a invasão dos espanhóis no território português (CORRÊA, 2005), mas não desenvolveu expressivamente nenhum tipo de produção econômica que pudesse sustentar e propiciar o crescimento da cidade. Fato esse que determinou, desde o início de sua formação, uma relação de dependência econômica com o governo. (PELUSO, 1991).

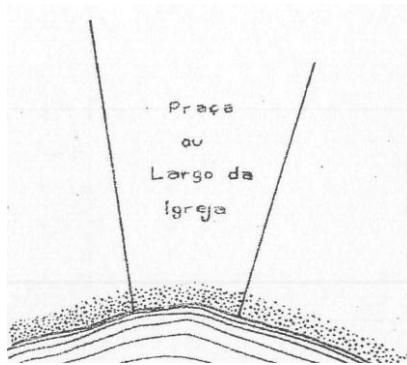
O núcleo urbano de Nossa Senhora do Desterro se localizou na chamada península central da Ilha de Santa Catarina, conformada pelas baías norte e sul e pelo maciço rochoso do Morro da Cruz, conforme a Figura 1. A ocupação formou-se em torno do porto, na costa oeste da Ilha, voltado para a Baía Sul, entre a ilha e o continente, pois essa área oferecia às embarcações, abrigo e proteção contra os constantes ventos da Ilha. As poucas edificações que abrigavam residências e um pequeno comércio localizaram-se nas áreas em torno da praça XV de Novembro. O traçado das primeiras ruas foi determinado pela linha original da orla e pela implantação da praça central e da Igreja Matriz, conforme as normatizações portuguesas.



Fonte: PELUSO JR, 1991

Figura 1 – Península central da Vila Nossa Senhora de Desterro em 1823

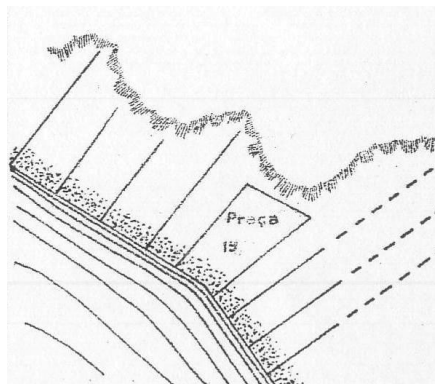
A praça central teve sua forma irregular definida por duas linhas perpendiculares à linha da orla (ver Figura 2), que delimitavam suas laterais, fazendo com que tivesse uma face mais estreita na orla e mais larga no topo da colina. É nessa última que, no topo da colina, se localiza a Igreja Matriz, voltada para a baía sul. Essa forma irregular da praça ordenou o traçado geral da cidade (ver Figura 3). (DIAS, 1947).



Fonte: DIAS (1947/2)

Figura 2: Linhas ordenadoras da praça

Linhas perpendiculares à orla que deram origem ao traçado urbano da cidade definiram o traçado geral da cidade.



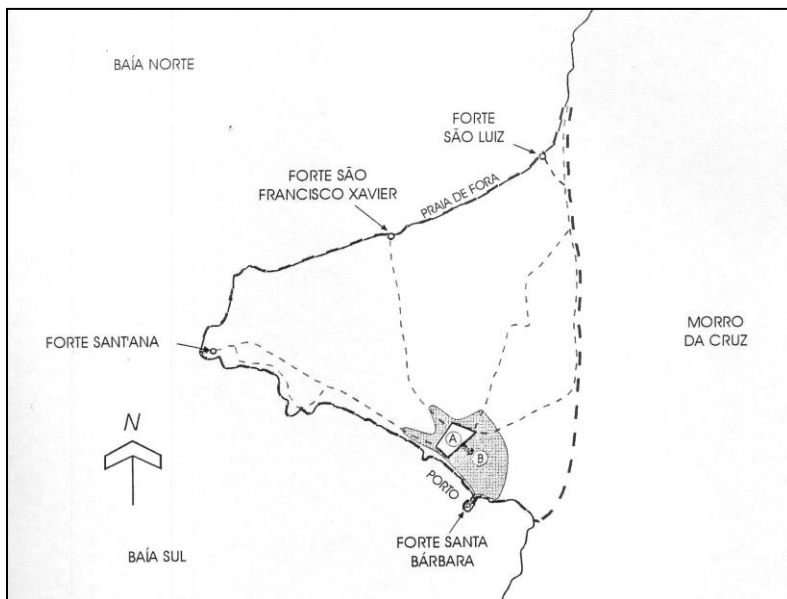
Fonte: DIAS (1947/2)

Figura 3: Traçado a partir da praça

Traçado das quadras a partir das linhas da Praça XV de Novembro.

Para garantir a manutenção da ordem, arrecadação fiscal e defesa do território, o governo construiu as Fortalezas, o Palácio do Governo (1765), a Casa de Câmara e Cadeia (1771-1780), a Igreja da Matriz (1753-1773), e a Casa dos Abrigos Bélicos (1775). As localizações destas edificações eram definidas pelo Império e foram determinantes para a configuração do traçado da cidade e de sua posterior ocupação territorial.

As comunicações internas que ligavam o núcleo urbano da Vila do Desterro eram feitas por caminhos que davam acesso ao forte de Santana, ao forte de São Francisco, ao forte de São Luiz, na baía Norte, entre o morro Sinai (morro do Antão) e o mar, à Trindade, a leste do forte de Santa Bárbara ligando ao Saco dos Limões e outra ligação à Trindade através do morro. (PELUSO, 1991). Estes caminhos foram determinantes para a posterior definição do traçado urbano da cidade de Florianópolis. O caminho em direção ao forte de São Francisco originou a atual Rua Esteves Júnior. Na baía Norte, o caminho paralelo à praia até o forte de São Luiz deu origem às ruas Almirante Lamego, Bocaiúva, Heitor Luz. O caminho que ligava o centro ao forte São Luiz deu origem às ruas Visconde de Ouro Preto, Almirante Alvim e Vitor Konder. A trilha que dava acesso à Trindade pelo morro, prolongada em sua base, deu origem à Avenida Mauro Ramos. (PELUSO, 1991). (Ver Figura 4).



Fonte: SUAGAI, 1994.

Figura 4: Localização da ocupação inicial e dos caminhos intra-urbanos do núcleo urbano de Desterro

Caminhos intra-urbanos que deram origem às principais vias da cidade. O caminho para o Forte de São Francisco deu origem à rua Esteves Júnior. O caminho para o forte São Luiz originou as ruas Visconde de Ouro Preto, Almirante Alvim e Victor Konder. “A” é Praça XV de Novembro e “B” o sentido da ocupação urbana inicial.

A característica insular da Vila de Desterro e a sua formação geográfica que conformava as baías norte e sul, fizeram com que a atividade portuária se tornasse o principal recurso da economia da vila. O porto era a única porta de entrada de produtos para o consumo da população local e de saída do principal produto de exportação da época, a farinha, e a via marítima era a única forma de comunicação da vila com o resto do mundo. (CABRAL, 1979).

As atividades portuárias estimularam o desenvolvimento do comércio local, principalmente por receber muitas embarcações estrangeiras que se direcionavam para o Rio do Prata e acabavam movimentando a economia local. Também contribuíram para o aparecimento de diversos hotéis, pensões, estalagens e ainda atraíram o

desenvolvimento urbano da cidade para o lado oeste da Praça XV, em função do movimento de navios nesta direção, já que neste período, a grande maioria das edificações se concentrava no lado leste da praça. Em 1797, o porto da Vila de Desterro foi o mais procurado do Estado: os registros mostram que ali chegaram 116 embarcações enquanto em São Francisco, 13 e, em Laguna, 45 embarcações. (CABRAL, 1979).

1.2. Período Imperial e Primeira República

Esse período corresponde a um momento de grandes transformações no cenário político e econômico brasileiro com a Proclamação da República. Em Florianópolis, abarca dois importantes momentos na economia da cidade: o primeiro corresponde ao auge do desenvolvimento da atividade portuária, e o segundo, sua primeira grande crise, na virada do século. Com relação à organização sócio-espacial, é na segunda metade do século XIX, que começa a se configurar uma separação espacial das áreas residenciais da população de alta renda. O período republicano é também marcado pela troca de nome da cidade, que passa a se chamar Florianópolis, e por uma série de intervenções do estado no espaço urbano, como as grandes obras de saneamento, a abertura da Avenida Hercílio Luz e a construção da ponte Hercílio Luz.

Na década de 1860, o porto atingiu seus anos mais promissores, com uma a atividade comercial-portuária bastante intensa. Este período coincide com o período da Guerra do Paraguai, onde houve um grande aumento nas exportações de gêneros alimentícios na região sul. Entretanto, a queda no valor da moeda nacional anulou os benefícios que esse fato poderia ter proporcionado à economia da cidade. (HÜBENER, 1981). Em 1875, instalou-se na capital, a Companhia Catarinense, empresa de barcos a vapor que faziam o transporte regular de passageiros e cargas para a cidade de Laguna. (CABRAL, 1979).

Já no final do século XIX, a atividade portuária da capital vai sofrer sua primeira crise em decorrência da navegação a vapor que avançava para o uso de navios de grande calado que não eram compatíveis com as águas pouco profundas da baía da Ilha de Santa Catarina (CECCA, 1997).

Até a primeira metade do século XIX, a ocupação da cidade ainda se concentrava principalmente a leste da Praça XV, provavelmente em virtude da localização do principal olho d'água. (CABRAL, apud SUGAI, 1994). Nesta área se localizava a maioria da população, tanto ricos quanto pobres, sem existir ainda separação espacial entre estes e entre os locais de comércio e residenciais. (SUGAI, 1994).

A separação espacial entre classes sociais começou a se configurar na segunda metade do século XIX, quando as áreas residenciais da população de alta renda começaram a se concentrar nas primeiras quadras a oeste da Praça XV de Novembro. Esse afastamento físico se deu em um momento de proliferação dos cortiços, que se localizavam, predominantemente, a leste da praça, a partir da quarta quadra a oeste, nas margens do Rio da Bulha e nas encostas do maciço rochoso central.

A população de alta renda, além de ocupar a área central, a oeste da praça, passou a ocupar grandes chácaras ao redor do núcleo urbano da cidade. Localizadas em sua maioria na porção norte da península central da ilha, inicialmente essas chácaras tinham caráter de habitação temporária, por se tratar de áreas de cotas mais elevadas, portanto mais favorecidas pelos ventos no verão. Também tinham caráter de proteção nas constantes epidemias que resultavam da falta de saneamento e infraestrutura das áreas urbanas e também permitiam uma pequena produção rural para abastecimento das residências centrais. (SUGAI, 1997).

Este período é marcado por um cenário de transformações econômicas e sociais no Brasil, que resultaram na Proclamação da República, onde o governo, agora, passa a ter grande importância como centro de decisões econômicas.

A grande expansão da produção do café, impulsionada pela urbanização dos Estados Unidos, iniciou o processo de migração de europeus para as regiões em expansão, como o Brasil. Entretanto, essa corrente migratória se deparou com uma estrutura latifundiária consolidada, que inviabilizava o acesso à propriedade de terra, o que resultou em um processo de urbanização desvinculado do processo de industrialização. (FURTADO, 1979).

(...) a urbanização no Brasil, desde a colônia e principalmente no século XIX, avança a passos mais

largos do que aqueles que nos acostumamos a entender que o fenômeno da urbanização na sociedade e na economia brasileira é um fenômeno que se deflagra apenas a partir da industrialização. (OLIVEIRA, 1982 p.38).

Já no final do século XIX surgem os primeiros planos de intervenção do Estado no espaço urbano no Brasil. Estes planos urbanísticos tinham a função de garantir a reprodução do complexo agro-exportador, ou seja:

(...) garantir que o fluxo das mercadorias não fosse interrompido para os mercados externos em função do colapso criado pelas epidemias e a falta de saneamento que paralisava a exportação dos produtos como café, açúcar, algodão etc. (QUINTO JR, 2006 p.4).

Nas últimas décadas do século XIX, o Estado passa a intervir no espaço urbano de Florianópolis através da legislação. Em 1880, foi elaborado o primeiro Código de Posturas, que visava regulamentar as atividades urbanas e frear a multiplicação dos cortiços nas áreas centrais. Novos serviços urbanos também começaram a ser adotados pelo Estado, como “um serviço de remoção de lixo, águas servidas e matérias fecais” e também “inaugurado o primeiro serviço de transporte coletivo, utilizando bonde de tração animal”. (SUGAI, 1997, p.5).

Esses primeiros planos urbanísticos desenvolvidos no Brasil fazem parte do chamado urbanismo sanitário, que vai ser um dos modelos de intervenção do Estado no início do século XX. Esses planos aliavam o projeto de saneamento a um projeto urbanístico. O engenheiro Saturnino de Brito foi o principal representante desse urbanismo, realizando obras em todo o território nacional, onde além das obras de saneamento, também projetava as áreas de expansão das cidades.

Já em 1896, Saturnino de Brito elabora o “Projeto de um Novo Arrabalde dotado dos serviços de abastecimento de água e de drenagem para Vitória, capital do Espírito Santo”, onde além da detalhada proposta de saneamento e abastecimento de água, o engenheiro também projeta o traçado viário, os quarteirões, lotes, tipo de casas, além de

definir áreas destinadas a hospitais, jardins, cemitério e capela. (LEME, 1999).

Em 1905, elabora um plano de saneamento para Santos, juntamente com a elaboração de um plano urbano. Já para a cidade de Recife, em 1909, além do plano de saneamento também elabora um conjunto de normas para regularizar reformas e construções.

Em 1909, se inicia na cidade de Florianópolis, um grande investimento em obras de saneamento. Foram implantadas redes de água e esgoto, além de uma adutora e um reservatório situado no Morro da Cruz. Diferentemente das ações do período colonial da Vila de Desterro que faziam parte de determinações pré-estabelecidas pelo Império, as ações do período Republicano representavam ações pontuais que visavam melhorias nas condições sanitárias da cidade, de acordo com as ações do planejamento urbano brasileiro desse período.

Em 1911, o governador Vidal Ramos contratou o Engenheiro Luiz José da Costa para orçar, projetar e coordenar as obras de saneamento da cidade. O engenheiro foi indicado pelo Prof. Saturnino de Brito, que não pode, na época, assumir a execução da obra.

No final do século XIX, também surgiram no Brasil, os planos de melhoramentos e embelezamento, a partir de um relatório desenvolvido pela Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro, que foi o primeiro documento onde são utilizados conceitos de plano e de conjunto em se tratando do espaço urbano. (VILLAÇA, 2004).

Esses planos tinham a influência do urbanismo renascentista francês que enfatizava a beleza monumental nas cidades, e também do movimento *City Beautiful* dos Estados Unidos.³ As propostas se detinham basicamente nas questões viárias, sem abordar os problemas sociais, e tinham uma maior aproximação com as ações práticas, pois eram executados como planos de obras.

O termo embelezamento, não correspondia apenas a uma imposição de novos valores estéticos, mas também encobria uma série de estratégias da classe dominante, como por exemplo, a erradicação da

³ O movimento *City Beautiful* surge em 1893, com o projeto de Daniel Burnham para a cidade de Chicago, e se caracteriza por ser um planejamento “*altamente ideológico, pois foi amplamente utilizado para glorificar e ajudar a impor o Estado e a classe dirigente capitalistas, quando eram revolucionários.*” (VILLAÇA, 2004 p.192).

classe trabalhadora das áreas centrais das cidades, que passaram a ocupar as áreas de morro e de periferia.

Essas propostas de melhoramentos eram elaboradas sobre a cidade já existente, por profissionais da área de engenharia que ocupavam cargos públicos nas administrações das prefeituras e do governo do estado. (LEME, 1999).

Os planos de Pereira Passos para o Rio de Janeiro e de Prestes Maia para São Paulo são os grandes representantes desse planejamento.

O plano de Pereira Passos, de 1903, denominado “Embelezamento e Saneamento da Cidade”, foi inspirado nas reformas urbanas de Haussmann (1853 – 1870) na cidade de Paris. Com o objetivo de melhorar a fluidez do tráfego, o plano se detinha no projeto viário, e visava melhorar as condições estéticas e sanitárias das edificações. Buscando a modernização da cidade, o plano prevê a abertura de grandes avenidas, e a ocupação da orla marítima.

Ao contrário das principais capitais brasileiras que executaram grandes reformas urbanas no início do século XX devido ao rápido aumento populacional, Florianópolis não apresentava significativo crescimento urbano nesse período, 0,182% ao ano com uma população de 38.585 habitantes, em 1910, segundo o IBGE. Essas grandes reformas foram impulsionadas *“pelo anseio das elites locais em promover um amplo reajustamento social de sua população aos imperativos e às territorialidades burguesas de organização social.”* (ARAÚJO, 1989 p.11). A grande diversificação social que a cidade apresentou nesse período, com o aumento da população de comerciantes, funcionários do Estado, profissionais autônomos, acabou fortalecendo a burguesia local. (ARAÚJO, 1989).

Em 1918 iniciou-se em Florianópolis, a construção da Avenida do Saneamento, posteriormente Avenida Hercílio Luz (ver Figura 5), como complemento das ações sanitárias, e que provocou grandes mudanças no traçado urbano da cidade, por seguir as margens irregulares do Rio da Bulha, para sua canalização. (DIAS, 1947). O responsável por sua construção foi engenheiro Luiz Costa por indicação do engenheiro Saturnino de Brito, o principal representante do urbanismo sanitário no Brasil.

A abertura da avenida foi resultado de uma ação higienista que determinou a remoção de moradores de baixa renda, e a destruição de casebres e cortiços, o que abriu uma nova possibilidade de investimentos para o capital imobiliário. Esta área também despertava o

interesse da classe dominante por fazer a conexão da área central com as áreas ao sul da ilha e com a via de ligação norte-sul, nas bases do morro, e também por ser o acesso ao Hospital de Caridade.



Fonte: Elaboração da autora sobre mapa retirado de LOHN, 2002.

Figura 5: Localização das Avenidas Hercílio Luz e Mauro Ramos e da Ponte Hercílio Luz.

O projeto da Avenida Hercílio Luz transformou o rio em canal e a rua recebeu uma vasta arborização. Transformou a imagem da cidade com ares de modernidade (DIAS, 1947). As preocupações sanitárias aliadas à preocupação estética, e ainda o interesse da classe dominante em erradicar as camadas populares das áreas centrais, demonstram que este projeto estava de acordo com os grandes projetos de

melhoramentos e embelezamento característicos do planejamento brasileiro do início do século XX, que já foram explicitados anteriormente.

A Avenida se constituiu assim em símbolo de um novo tempo, onde novos hábitos (como o passeio de automóvel e o *footing*) e códigos de conduta se espacializariam. Foi também o primeiro espaço urbano desatrelado da malha urbana colonial, com novos e maiores lotes, fruto de renovação urbana e onde as edificações obedeceriam a novos códigos municipais, com afastamentos laterais e outras recomendações, além de atender a novas vogas estilísticas. (TEIXEIRA, 2009 p. 204).

Em 1922 o governo do Estado iniciou a montagem da ponte Hercílio Luz para fazer a conexão rodoviária entre a Ilha de Santa Catarina e o Distrito do Estreito, até então pertencente à cidade de São José.⁴ Inaugurada em 1926, a ponte foi construída com recursos externos, fazendo com que o Estado contraísse uma dívida duas vezes maior que a receita orçamentária anual. (ANDRADE, 1976 apud SUGAI, 1994).

A estrutura da ponte foi fabricada nos EUA com 821,14 metros de comprimento, 7,80 metros de largura e um vão de 339 metros. As peças foram trazidas em navios para serem montadas em Florianópolis. O projeto inicial da ponte pênsil também previa a sua utilização para o transporte de bondes elétricos, o que nunca foi efetivado. Além da Ponte Hercílio Luz, mais duas pontes idênticas a ela foram construídas nos EUA. A Silver Bridge em 1928, que desabou em 1967, matando 63 pessoas, e a St. Mary's Bridge em 1929, que foi desmontada após a tragédia de 67. (COELHO, 1997).

Na ocasião de sua construção, a ponte possuía o maior vão suspenso da América Latina. Uma obra desse porte foi impulsionada pelo interesse do setor imobiliário nas terras continentais (SUGAI, 1994) e legitimada pelo discurso dos governantes, o qual procurava disseminar a idéia de que o atraso econômico da cidade era consequência da ausência de conexão rodoviária entre a ilha e o

⁴ O Bairro do Estreito só foi anexado à cidade de Florianópolis em 1943.

continente, e de que a obra seria a conquista da modernidade para uma capital ameaçada de perder seu posto para o interior do Estado.⁵

Entretanto, o desenvolvimento que se esperava não se concretizou imediatamente após sua construção. A ponte favoreceu a expansão imobiliária que já se verificava no Estreito, “mas com repercussões graduais em sua estrutura e na mobilidade residencial.” (SUGAI 1997, p.14).

No lado ilhéu, a cabeceira da ponte foi implantada no extremo oeste da península, em uma área que nunca havia sido alvo do interesse dos setores dominantes. Como foi anteriormente comentado, era utilizada para abrigar atividades bastante depreciadas pela sociedade, como “cemitério, forno de lixo, fábricas, vila operária e, no percurso, área de prostituição.” (SUGAI, 1994, p.54). Entretanto, já em 1924, o cemitério foi transferido para o bairro Itacorubi, e as demais atividades foram sendo transferidas conforme investimentos eram feitos no entorno. (SUGAI, 1997).

As áreas continentais da cidade que eram ocupadas predominantemente por uma população mais pobre, a partir da década de 30, passaram a ser procuradas por investidores imobiliários dos setores de alto poder aquisitivo, principalmente as faixas litorâneas ao norte e ao sul. Esse interesse, que já existia antes da implantação da ponte, foi consolidado após sua inauguração. Nessa época, parcelas da classe dominante também estavam adquirindo terras nas praias do norte da Ilha, em áreas que até então eram de uso comunais. (SUGAI, 1994).

O fluxo interno que se direcionava para a orla da baía sul foi gradativamente alterando sua direção para o eixo leste-oeste, em direção à ponte. As áreas comerciais e residenciais próximas a este eixo, na área central próxima à baía sul, passaram a ser mais valorizadas pelo mercado imobiliário onde se localizavam as únicas ruas que permitiam o acesso direto à ponte. A falta de uma ligação direta da porção norte da península com a ponte também contribuiu para esse processo de valorização e densificação das áreas centrais do entorno da Praça XV,

⁵ Já no início do século XX se discutia a mudança da capital para Lages ou para outro município central no interior do Estado. Vieira da Rosa dizia em 1905: “A criação (sic) da Capital na ilha foi uma das maiores calamidades para a nossa terra.” E afirmava ainda que em 1748, o governador Manoel Escudeiro Ferreira de Souza, reconhecendo que o local da Villa do Desterro era inapropriado para a sede da Capital da Província, solicitou à Corte a mudança para sítio em terra firme. (ROSA, 1905, p.183).

pois todo o fluxo da ilha passava obrigatoriamente por esse eixo central. (SUGAI, 1994).

A ponte Hercílio Luz significou,

(...) de acordo com os discursos das elites e dos políticos na época, muito mais do que um conforto para a população, pois passou a ser considerada como monumento máximo a representar o empenho e os anseios pela instauração de uma modernidade burguesa em Florianópolis. (ARAÚJO, 1989 p.126).

A economia brasileira chega ao final da década de 20 marcada pela crise do setor produtivo tradicional que chega a seu ápice com a crise de 29. O café, principal produto de exportação do país, vinha desde o final do século XIX sofrendo constantes crises agravadas pela dificuldade de expansão dos índices de exportação, que ficaram praticamente estagnados durante os 30 primeiros anos do século XX e com as conseqüências de uma superprodução. Frente a essa situação a economia brasileira necessita se refazer sobre novas bases, criando um sistema de produção capaz de suprir as necessidades da população. (PRADO JUNIOR, 1985).

1.3. Décadas de 1930 e 1940

Este período foi marcado pelas conseqüências da crise de 29 e da Segunda Guerra Mundial no cenário político e econômico brasileiro. É nesse momento também, que o urbanismo se consolida no país, como uma área de conhecimento e um campo profissional, resultando em uma nova forma de concepção de planos urbanos, que passaram a visar à totalidade dos conjuntos das cidades.

Em Florianópolis, este período corresponde ao momento de diversificação dos investimentos imobiliários do setor de alta renda, que estava ocupando as áreas litorâneas do continente e as áreas ao norte da península central. Também corresponde ao período de construção da Avenida Mauro Ramos, que fazia a ligação da baía sul com a baía norte

da península central; e a anexação do Distrito do Estreito ao município de Florianópolis.

A crise de 29 afetou de tal forma o Brasil que determinou uma grande intervenção do Estado como regulador econômico quando determina seu direito de exploração do subsolo, de aproveitamento de energia hidráulica e à instalação de organismos estatais dedicados ao controle e à direção dos negócios e das atividades econômicas. (ALBUQUERQUE, 1986).

A desestruturação do setor externo da economia brasileira gerada pela crise acarretou em uma diversificação da economia que também foi impulsionada pelo intervencionismo do Estado. Além do café, outras atividades agrárias e principalmente industriais passam a receber incentivos do governo.

A partir da Revolução de 30 a aristocracia rural vai perder sua hegemonia como classe dominante para a burguesia industrial, que ascenderá cada vez mais ao posto de classe dominante da sociedade brasileira. Entretanto, o cenário político e social faz com essa classe necessite estar sempre modificando e reproduzindo os mecanismos para manutenção de sua dominação, ao contrário o que ocorria durante o período republicano, onde as oligarquias não encontravam resistência frente a sua dominação. (VILLAÇA, 2004).

Esse período de crise das oligarquias resultou no governo populista e autoritarista de Getúlio Vargas. O populismo foi usado como uma forma de contenção das massas populares que estavam ganhando força com o crescimento da classe operária. (WEFFORT, 1979).

Nesse momento, o urbanismo se consolida no Brasil como uma área de conhecimento no meio acadêmico, e como campo profissional com a expansão da atuação dos urbanistas na maioria das cidades brasileiras. (LEME, 1996). Os planos que visavam à totalidade do conjunto urbano e apresentavam propostas de zoneamento passaram a ser utilizados de forma ideológica para manutenção da dominação social.

Instaura-se o predomínio de um novo discurso, onde as lideranças políticas e sociais não utilizam mais os planos como justificativa para as obras executadas, como nos planos de melhoramentos, mas como um instrumento moderno e científico que traz diretrizes para solução de diversos problemas da cidade.

Além das influências européias que estiveram presentes no planejamento urbano brasileiro desde o final do século XIX, começam a se introduzir no Brasil, de forma mais marcante, princípios do urbanismo das cidades-jardins de Howard, da versão americana para as propostas de cidades-jardins, e do urbanismo modernista de Le Corbusier.

A proposta do inglês Ebenezer Howard para as cidades-jardins se baseava na idéia de unir a qualidade de vida no campo com as vantagens e facilidades da vida na cidade. Em 1902, publica o livro “Cidades-Jardins de Amanhã” onde mostra de uma forma muito simples e direta sua proposta de cidade, com determinação da população máxima, dividida em setores por grandes boulevares arborizados que circundam um grande parque central. Sua proposta estava centrada na idéia utópica da construção de um novo modelo de sociedade, baseada em sistemas de cooperação e associação, onde o solo seria de propriedade coletiva. A cidade seria autônoma, com a presença de atividades econômicas e equipamentos coletivos, que garantissem sua auto-suficiência.

A cidade de Letchworth, na Grã Bretanha, foi a primeira concretização das idéias de Howard, que confiou o projeto da cidade aos arquitetos Raymond Unwin e Barry Parker, em 1903. A cidade, com traçado viário informal é dividida em quatro setores, chamados de unidades de vizinhança, com capacidade para 5.000 habitantes e dotadas de equipamentos básicos como comércio, escolas, correios, etc.

O desenho aberto mantém a continuidade do espaço livre verde pela cidade, tornando-a agradável e convidativa e transforma-se na principal característica da cidade. (OTTONI, 2002).

O grande sucesso do livro de Howard faz com o modelo de cidade-jardim sirva de inspiração para o planejamento em diversos países do mundo, inclusive no Brasil. Entretanto as adaptações desse modelo se restringiram a alguns aspectos formais dessa proposta e não às proposições de reformas nas bases sociais, como por exemplo, na propriedade da terra.

Nos Estados Unidos, a “*Regional Plan Association*”, uma associação ligada aos ideais de Howard, irá exercer uma importante influência no movimento “*City Beautiful*” inserindo na pauta de

discussão questões políticas e sociais. Os profissionais que se identificavam com essas idéias, como Clarence Stein, Henry Wrigth, Catherine Bauer, Frederick Ackerman e Lewis Mumford, fizeram várias visitas às cidades-jardins inglesas e contaram com a presença de Howard, Parker e Unwin na América do Norte. Sunnyside Gardens (1928) e Greenbelt (1935) são os mais importantes exemplos do resultado desse movimento. (OTTONI, 2002).

Dois grandes planos são desenvolvidos nesse período para as principais cidades brasileiras, o Plano de Prestes Maia para São Paulo, e o Plano de Agache para o Rio de Janeiro.

O “Plano de Avenidas”, de 1930, de Prestes Maia, consiste na remodelação e extensão do setor viário. A proposta central desse Plano consiste na utilização um sistema radial perimetral, através de um anel viário. É este plano que vai consolidar o padrão de expansão periférica da cidade de São Paulo nas décadas posteriores (LEME, 1999) e incentivar a expansão do uso dos veículos automotores. Essa proposta será absorvida pelos autores do Plano Diretor de Florianópolis de 1952, que vieram a propor um anel viário para a área da península central da Ilha de Santa Catarina.

O Plano Agache, elaborado em 1930 para a cidade do Rio de Janeiro, vai introduzir uma nova lógica no desenvolvimento dos planos diretores no Brasil. Ao contrário dos planos do início do século XX que eram desenvolvidos por funcionários das prefeituras, num processo longo de discussões, os planos passaram a ser desenvolvidos por técnicos especialista, supostamente com poder do conhecimento técnico, e que passam a propor soluções para diversos problemas urbanos através do conhecimento científico. Esse novo sistema introduz a prática de contratação de profissionais “capacitados”, como no caso do Plano Diretor de 1952, para a cidade de Florianópolis, onde especialistas de Porto Alegre são contratados para a elaboração de uma proposta ampla, que aborde uma grande variedade de questões referentes à organização e ao desenvolvimento da cidade.

O arquiteto francês Alfred Donat Agache foi o responsável pela elaboração do primeiro Plano Diretor da cidade do Rio de Janeiro. Baseado em uma série de estudos preliminares realizados na cidade, incluindo estudos da história econômica e social, além de levantamentos aerofotogramétricos, o plano apresentava grande destaque para as propostas de infra-estrutura, principalmente saneamento e transportes e continha um conjunto de leis urbanísticas, inclusive de zoneamento,

além de um conjunto de leis de âmbito federal. Entretanto, seu foco central era a questão estética, dedicando vários capítulos ao embelezamento.

Agache propõe também duas ocupações em forma de cidades-jardins para as ilhas do Governador e Paquetá. A partir de então vários loteamentos seguindo essas idéias foram implantados nos bairros da Gávea, Laranjeiras e Jardim Botânico. Assim como ocorreu em São Paulo, todos foram destinados a uma população de alto poder econômico. (OTTONI, 2002).

Essa circulação de idéias urbanísticas no meio profissional, principalmente com a contratação de urbanistas estrangeiros exerceu enorme influência no planejamento urbano brasileiro. Assim como Alfred Agache, o arquiteto franco-suíço Le Corbusier também divulgou suas idéias em sua passagem pelo Rio de Janeiro, em 1929, onde participou de conferências e elaborou um rápido projeto para a cidade.

Em 1936, Le Corbusier, vem ao Brasil a convite do governo de Getúlio Vargas, proferir uma série de palestras na cidade do Rio de Janeiro, onde vai introduzir seus ideais de urbanismo modernista.

No início dos anos 30, Florianópolis sofreu com um período de restrição por parte do Governo Federal, em virtude do posicionamento político da cidade, em favor dos legalistas na Revolução de 30. Somente em 1937, quando o catarinense Nereu Ramos foi nomeado Interventor Estadual, é que essa situação se modificou e a cidade foi beneficiada por uma série de intervenções e obras de melhoramentos, dentre elas o alargamento e calçamento de algumas ruas da área central da cidade. (TEIXEIRA, 2009).

Nos anos 40, foi construída a Avenida Mauro Ramos (ver Figura 5), a partir do antigo caminho que dava acesso ao Forte de São Luiz até o largo Treze de Maio, um aterro já existente, localizado onde hoje se encontra a Praça da Bandeira, fazendo a ligação entre a baía sul e a Praia de Fora. Absorvendo algumas ruas e extinguindo becos e ruelas, a implantação da via deslocou ainda mais os moradores de baixa renda que já haviam sido expulsos das áreas da Avenida Hercílio Luz para as áreas do morro e do continente. (PELUSO, 1991). A Avenida Mauro Ramos acabou se tornando o divisor entre a cidade legal e urbanizada e a cidade informal das habitações precárias das encostas do Maciço do Morro da Cruz. (TEIXEIRA, 2009).

Desde o final do século XIX, de maneira mais decidida, a partir de 1910, quando foram inauguradas as primeiras redes de água encanada e energia elétrica, seguidas pela construção da rede de esgotos (...) que na capital do Estado, embora de maneira lenta e fragmentária, vinham sendo instalados equipamentos que contribuíram para instaurar os domínios que as práticas e os discursos político-higienistas prescreviam para modernizar e racionalizar as relações sociais em Florianópolis.” (ARAÚJO, 1989 p.23).

Em 1944, o distrito do Estreito, que até então pertencia ao município de São José, foi anexado ao município de Florianópolis. Nesse período, já se observava na área continental o desenvolvimento do setor imobiliário concomitante ao aumento das atividades portuárias locais em função do surgimento de empresas de comércio e exportação de madeira. Essa dinâmica gerou grandes interesses políticos e econômicos que resultaram nessa ampliação da área territorial da capital. (SUGAI, 1994).

Neste período, além da ocupação do Estreito predominantemente pelas camadas de baixa renda, a Praia do Balneário, na baía norte continental, e a Praia de Coqueiros, na baía sul, eram áreas que estavam sendo ocupadas por uma população de alta renda, embora se localizassem fora do limite urbano estabelecido. Segundo Sugai, entre as décadas de 20 e 40, houve uma “indecisão” por parte das classes dominantes em relação a ocupação das áreas ao norte da península central da Ilha ou das áreas nas orlas norte e sul do continente. Essa diversidade de investimentos imobiliários foi gerada principalmente pela dificuldade de ocupação das grandes áreas das antigas chácaras e pela inexistência de acessos diretos dessa área com a Ponte Hercílio Luz. Entretanto, no início da década de 50, já havia se estabelecido a prioridade de investimentos na área insular, principalmente na porção norte da península central, confirmando a escolha das elites em ocupar esta área da cidade. (SUGAI, 1994).

No início dos anos 40, a exemplo das duas maiores capitais do país, as cidades de Porto Alegre e Salvador também desenvolveram planos urbanos. O plano de Porto Alegre⁶ foi coordenado pelo arquiteto

⁶ Este Plano será abordado com maiores detalhes no capítulo 2, em virtude da participação do arquiteto Edvaldo Pereira Paiva na elaboração dessa proposta.

Arnaldo Gladosh e o plano de Salvador pelo engenheiro Mário Leal Ferreira.

Em 1945, o fim da Segunda Guerra Mundial faz com que aumentem as pressões para a redemocratização do país o que leva a um golpe de Estado que depôs Getúlio Vargas do poder e põe fim ao Estado Novo.

1.4. Florianópolis na década de 50

O período pós Segunda Guerra Mundial no Brasil foi um período de intensa transformação econômica e social no país, marcado por um clima de esperança, focado no desenvolvimento através da solução dos problemas sociais, do atraso econômico e cultural através da industrialização. Também chamado de período do “desenvolvimentismo”, se caracterizou pelo otimismo da vitória da democracia sobre os regimes nazifascistas da Segunda Guerra Mundial, e pela crença na construção de um novo mundo de paz.

O Brasil sofreu rápidas transformações na primeira metade do século XX que culminaram no cenário político e econômico da década de 50. “(...) *em menos de meio século o país se transformou de um aglomerado de plantações tropicais em uma economia semi-industrial*” (FURTADO, 1979 p.2), o que gerou um grande deslocamento de população entre regiões do país, principalmente de áreas rurais para áreas urbanas.

O processo de industrialização se acelera e o cenário do conflito político se altera.

Passa para o primeiro plano a nova confrontação entre o ideário liberal – que agora serve para encobrir todas as formas de defesa do status quo – e as aspirações confusas mas cada vez mais difíceis de eludir das massas, cuja satisfação exige não apenas reformas no Estado mas na própria sociedade. (FURTADO, 1979 p.11 e 12).

A Segunda Guerra Mundial deixou ao mundo um grande desenvolvimento científico e tecnológico, com destaque para o desenvolvimento da aviação e dos meios de comunicação, que alteraram de forma profunda a vida da sociedade capitalista.

A urbanização desse período, vinculada à rápida industrialização das cidades, gerou problemas que os Códigos de Obras e as Legislações de Zoneamentos não conseguiam solucionar. Novos instrumentos urbanísticos se faziam necessários no planejamento urbano. Além das preocupações viárias e sanitárias, os planos deveriam abranger determinações de uso e ocupação de solo, de localização de equipamentos e das condições de vida da população.

A grande concentração demográfica das principais cidades brasileiras e o agravamento dos problemas urbanos fizeram com que os planos ampliassem seus objetivos, passando a tratar do uso e ocupação do solo, da distribuição de equipamentos, de moradia. Ao contrário dos planos de ação que vinham sendo feitos até então, se inicia um período de discursos, onde se evidencia a distância entre a proposta e a execução. (NYGAARD, 2005).

Em 1951, Getúlio Vargas retorna à presidência do Brasil após um governo autoritário que durou de 1937 a 1945. Agora eleito pelo voto popular, se depara com um país muito diferente com um processo de industrialização e urbanização muito mais fortalecido. A proposta de governo de Vargas era a expansão industrial e o aumento da intervenção do Estado na economia. (SKIDMORE, 1982).

A industrialização no Brasil é influenciada pela redefinição da divisão internacional do trabalho após a Segunda Guerra Mundial. A restrição do espaço do capitalismo internacional, com a consolidação da União Soviética, faz com que os países centrais direcionem sua industrialização para países periféricos, como é o caso do Brasil.

O capital externo, principalmente dos Estados Unidos, financiou o desenvolvimento das indústrias de base, como por exemplo, a implantação do complexo siderúrgico de Volta Redonda, em 1946. Esse complexo também pressionou o governo a melhorar o transporte ferroviário e marítimo para garantir o seu pleno funcionamento. (ALBUQUERQUE, 1986).

Para impulsionar a industrialização, o Estado tenta mudar o padrão de acumulação, transferindo os excedentes de um grupo social para outro. Ou seja, o Estado penaliza a produção agroexportadora,

direcionando seus mecanismos para a acumulação industrial. (OLIVEIRA, 1982).

A rápida industrialização brasileira resulta no crescimento populacional das cidades. Industrialização aqui usada com o significado definido por Milton Santos, como:

(...) processo social complexo, que tanto inclui a formação de um mercado nacional, quanto os esforços de equipamento do território para torná-lo integrado, como a expansão do consumo em formas diversas, o que impulsiona a vida de relações (leia-se terciarização) e ativa o próprio processo de urbanização.” (SANTOS, 2008 p.30).

Prova disso é o fato de que em 1950, 36% da população brasileira era urbana, ao passo que em 1960, esse índice sobe para 45%.

(...) quando a industrialização começa a ser o motor da expansão capitalista no Brasil, ela tem que ser simultaneamente urbana, e tem que ser fundamentalmente urbana porque não pode apoiar-se em nenhuma pretérita divisão social do trabalho no interior das unidades agrícolas. (OLIVEIRA, 1982 p. 42).

Com o crescimento da industrialização se busca uma integração do território nacional, através da interligação das estradas de ferro, e do empreendimento de um ousado programa de investimentos em infraestrutura. (SANTOS, 2008).

Entretanto, a cidade de Florianópolis não estava inserida nesse contexto nacional de crescimento populacional e de industrialização. Na primeira metade do século XX, a cidade apresentou um processo de crescimento lento em comparação com as demais capitais brasileiras. De 1900 até 1950, teve um acréscimo na população de 114%, enquanto a cidade do Rio de Janeiro, nesse mesmo período, cresceu 249% e São Paulo 829%. Segundo o IBGE, em 1950, a população de Florianópolis era de 69.122 habitantes. Um número bastante reduzido por se tratar da capital do estado. Porto Alegre, por exemplo, em 1950, possuía uma população de 401.213 habitantes, Rio de Janeiro 2.413.152 habitantes e São Paulo 2.227.512 habitantes, que eram cidades industriais.

No início da década de 50, apresentava um cenário urbano interiorano, como caracterizou o geógrafo Wilmar Dias em seu estudo sobre o processo de urbanização de Florianópolis, em 1947. A cidade também apresentava uma intensa estagnação econômica e convivia com graves problemas de infra-estrutura.



Figura 6: Av. Felipe Schmidt

Paisagem interiorana da capital do Estado na década de 50.

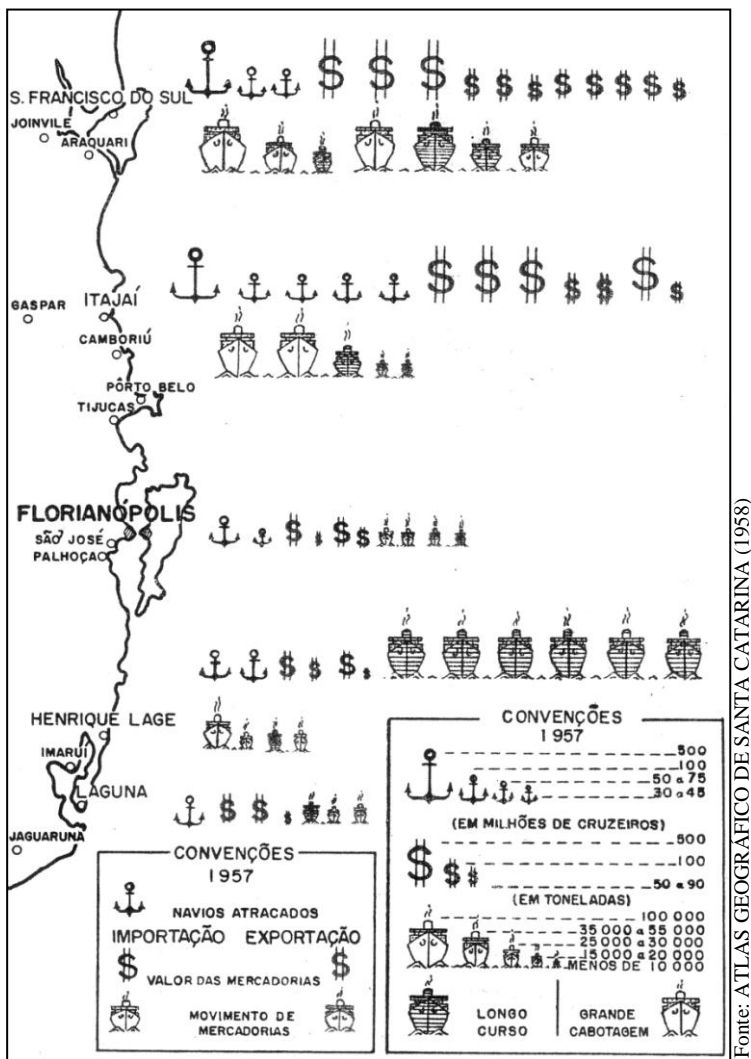
Vista do alto, das muitas elevações que, pelo lado Leste, lhe dificultam o crescimento e a expansão, a cidade oferece um aspecto de século XIX que constitui (sic), para o visitante curioso e apressado dos dias de hoje, um verdadeiro presente para os olhos e uma legítima parada no tempo. (DIAS, 1947, nº1, p.67).

Enquanto nesse período, as regiões do Vale do Itajaí e do Nordeste do Estado já se destacavam no mercado nacional por seu desenvolvimento industrial, a capital se mantinha isolada do eixo econômico do Estado de Santa Catarina. A pavimentação da rodovia BR-116, acabou isolando Florianópolis também do eixo rodoviário estadual, já que essa via passou a fazer a conexão entre o estado de Santa Catarina e o estado do Paraná, através do planalto central.

O porto de Florianópolis já apresentava um declínio de suas atividades, em virtude das muitas deficiências de serviço, dos equipamentos ultrapassados e segundo diziam, sua pouca profundidade. Entretanto o contato marítimo ainda era uma das principais ligações da cidade com o restante do Brasil.

A decadência do setor portuário em Florianópolis pode ser explicada pela precariedade das atividades produtivas na cidade. A pouca profundidade das águas, que ainda hoje se acredita ser o principal motivo do declínio do porto também era um fato nos demais portos de Santa Catarina que estão hoje entre os principais portos do país. O porto de São Francisco, na década de 50, possuía um calado de 6 metros e o porto de Itajaí de 3 a 4,7 metros e o de Laguna 3,9 metros, enquanto Florianópolis possuía 4 a 4,7 metros de profundidade. (ATLAS GEOGRÁFICO DE SANTA CATARINA, 1958).

Ao contrário dos demais portos, a região de Florianópolis não tinha uma produção industrial que sustentasse seu desenvolvimento portuário e possuía uma ligação rodoviária muito precária com outras regiões, além de não possuir um sistema ferroviário. Em 1957, já mostrava atividade muito menor que os demais portos do Estado. (Ver Figura 7). O porto de São Francisco do Sul era a porta de escoamento da produção industrial da cidade de Joinville, o porto de Itajaí fazia o escoamento da produção de Blumenau e Imbituba e Laguna faziam a exportação do carvão beneficiado em Tubarão.



Fonte: ATLAS GEOGRÁFICO DE SANTA CATARINA (1958)

Figura 7: Movimento dos Portos de Santa Catarina em 1957

No porto de São Francisco do Sul é registrado um movimento de 700 navios atracados, 2,2 bilhões de Cruzeiros em mercadorias de 495.000 toneladas. Itajaí registra 900 navios, 2,25 bilhões de Cruzeiros e 295.000 toneladas de mercadorias. Florianópolis registra 145 navios, 390 milhões de Cruzeiros e 100.000 toneladas. O porto de Imbituba (Henrique Lage) registra 200 navios, 300 milhões de Cruzeiros e 735.000 toneladas. O porto de Laguna registra 100 navios, 240 milhões de Cruzeiros e 70.000 toneladas de mercadorias.

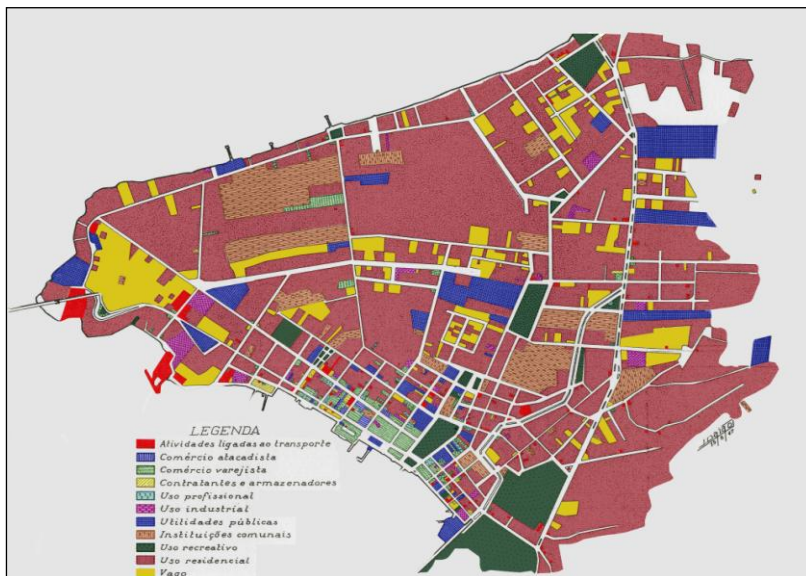
O setor industrial era muito pequeno neste período. Formado por pequenas fábricas de móveis e esquadrias, materiais de construção, manufatura de roupas e oficinas em geral para abastecimento e consumo locais. Na área continental, havia ainda, uma funilaria e uma fábrica de roupas.

A função administrativa sempre foi a principal função da cidade. Os serviços públicos se concentravam na ilha, com exceção apenas do Matadouro Municipal, de quartéis do Exército, de uma escola, de uma repartição de arrecadação estadual e uma escola da Marinha, que se localizavam no continente.

A cidade de Florianópolis enfrentava graves problemas de infraestrutura urbana. Apresentava deficiência nos serviços de abastecimento de água e energia elétrica, o que era prejudicial ao desenvolvimento industrial. As cariocas, usadas para o abastecimento de água da antiga Desterro, ainda eram utilizadas, (DIAS, 1948) em conjunto com as adutoras que retiravam água dos rios Itacorubi, Ressacada e Ana d'Ávila. Entretanto, o volume de água aduzido já não atendia às necessidades da população. Segundo Dias, a cidade sofria com constantes períodos de falta de água. Para ele, a solução para esse problema estava no término da construção de uma represa, que estava em andamento, no Rio Vargem do Braço, localizado na cidade de Santo Amaro da Imperatriz, na área continental, a 24 km da cidade. O sistema de esgoto utilizado ainda era o sistema que havia sido construído em 1913, e era ineficiente frente ao crescimento urbano.

A ponte Hercílio Luz, continuava sendo o único acesso rodoviário à ilha de Santa Catarina no início da década de 50. A ligação entre a cidade e o interior do Estado era feita por apenas três rodovias, uma em direção à Lages, outra em direção ao Vale do Itajaí e a terceira em direção à Criciúma. Em 1947, Wilmar Dias denunciava também, a dificuldade de acesso ao interior da ilha, que era feito através de duas estradas precárias orientadas no sentido Norte-Sul e acompanhando a Costa Oeste, ao longo novo traçado da atual SC401. (DIAS, 1947).

Segundo Dias, mais de um quarto da área urbana de Florianópolis, nesse período, era constituída de terrenos vazios (incluindo-se nesta estatística as áreas ocupadas por chácaras). Segundo ele, esse fato ocorria devido à grande especulação imobiliária em virtude da rápida valorização da terra. Esse fenômeno ocorreu de forma acentuada nos bairros do Estreito e de Coqueiros, ambos no continente. (DIAS, 1948).

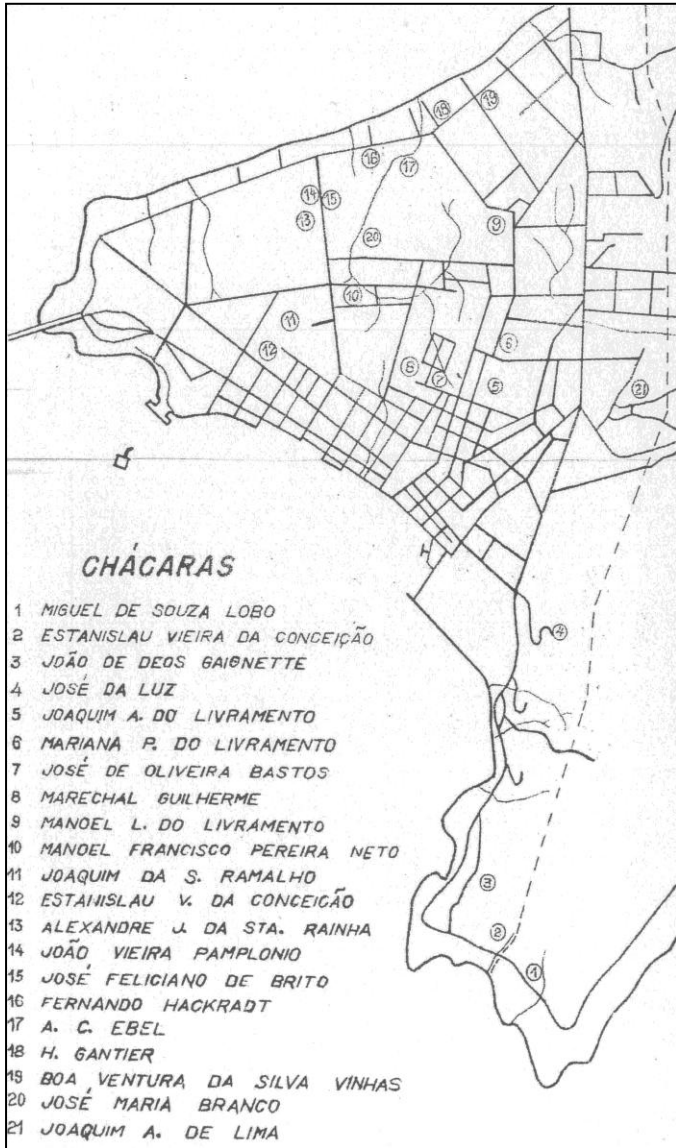


Fonte: Mapa original DIAS (1947/2) Qualificação da Imagem: SOUZA, J.

Figura 8: Mapa de uso do solo da área central de Florianópolis

Mapa de usos com destaque para o grande número de terrenos vazios em virtude da especulação imobiliária.

Na parte norte da península central da ilha ainda se concentravam grandes glebas remanescentes das antigas chácaras do século XIX. Essa localização dificultou a expansão urbana da cidade para o norte, criando grandes vazios urbanos. (Ver Figura 9)



Fonte: DIAS (1947)

Figura 9: Mapa da localização das chácaras

Localização das chácaras que impediam expansão urbana no interior da península central da ilha.

Neste momento, a população de alta renda já havia direcionado sua ocupação para as áreas ao norte da península central, caracterizando um processo de homogeneização social nessa área da cidade. Já a partir da década de 40, os grandes investimentos públicos e privados se concentraram nessa área. O Hospital Nerreu Ramos (1943), a Casa de Saúde São Sebastião (1941), o Hospital Naval e a residência oficial do governador, chamado Palácio da Agrônômica (1954). (SUGAI, 1994).

A população de baixa renda já ocupava as encostas dos morros e as áreas continentais do Bairro Estreito. Já no fim dos anos 40, mais de um quarto da população morava no lado continental da cidade, onde o preço da terra era menos elevado (DIAS, 1947). A população de baixa renda, desde o início do século, ocupou as áreas de encostas dos morros, e também uma área do Estreito. Essa ocupação no continente aumentou com a implantação da Ponte Hercílio Luz, mas foi a adoção do ônibus como meio de transporte urbano o fator que intensificou o processo de periferização da cidade, a partir de 1930. (SUGAI, 1997).

Destarte, são os morros áreas residenciais paupérrimas, de aspecto chocante que, visíveis como são à distância e à primeira vista, contribuem para salientar o nível econômico baixo da população e o deficiente ajustamento ao meio, característico das cidades brasileiras em geral. (DIAS, 1947, n^o2, p.39).

A capital vivia na década de 50, um momento decisivo no cenário político, onde a hegemonia política de Santa Catarina estava sendo disputada por dois grandes partidos representantes de duas estruturas familiares oligárquicas. O Partido Social Democrata (PSD), liderado pela família dos Ramos e a União Democrática Nacional (UDN), pelas famílias Konder-Bornhausen.

O PSD, que detinha o poder do governo do Estado desde a Revolução de 30 e mantinha o seu domínio eleitoral na capital do Estado, vai perder o poder para a UDN que elegeu Irineu Bornhausen em 1950.

A concentração da maioria eleitoral do PSD em Florianópolis estava centrado na figura do populista governador Aderbal Ramos da Silva. Já a UDN possuía o predomínio eleitoral nas áreas de colonização alemã: Vale do Itajaí e Joinville.

Foi construída na cidade uma rede de distribuição de recursos, favores e caridade, cujo centro era ocupado pelo chefe político, o qual dispunha de uma autoridade que aparecia com uma aura de bonomia e seu domínio procurava amparar-se no poder das tradições religiosas e na permanência de hábitos ancestrais de dependência entre população e governo. (LOHN, 2002, p. 39).

O afastamento do PSD do governo do Estado trazia à tona a antiga discussão de mudança da capital para o interior do Estado, levando-se em consideração a estagnação econômica que vivia Florianópolis nesse período e o fato da UDN manter seu domínio eleitoral em outra região de Santa Catarina. Um agravante dessa situação era o fato de que até aquele momento, o prefeito da capital não era eleito e sim indicado pelo governador, o que aumentaria o risco de Florianópolis perder ser posto.

Nesse contexto surgem discussões de que forma a capital atingiria o urgente desenvolvimento econômico que garantiriam a distribuição de poderes e riqueza na cidade. Segundo levantamento dos jornais da época feito por Reinaldo Lohn (LOHN, 2002), as correntes se dividiam entre os que creditavam o desenvolvimento da cidade à implantação da universidade, os que defendiam o ideal do nacional-desenvolvimentismo de que o crescimento econômico só seria possível através da industrialização e aqueles que acreditavam no turismo como única forma de tirar a capital do marasmo econômico.

A conquista do poder nesse momento em que se definia o futuro da cidade significava o controle sobre os caminhos a serem seguidos, o que possibilitava que se aliasse as ações do Estado ao interesses privados de uma parcela da população. “*Dominar o Estado significava controlar os meios de obter e ampliar o poderio econômico de uma elite há muito estabelecida.*” (LOHN, 2002, p.77).

O ideário do nacional desenvolvimentismo e do pensamento cepalino⁷ de superação do subdesenvolvimento juntamente com esta questão política de ameaça ao poder administrativo de Florianópolis fez

⁷ Referente ao CEPAL (Comissão Econômica para América Latina), criada em 1948, pelas Nações Unidas, com o objetivo de buscar soluções para os problemas econômicos desses países. Os estudos empíricos e as formulações teóricas desenvolvidas pelos pesquisadores da CEPAL se tornaram referência e estiveram no centro das discussões acadêmicas nos anos 50 e 60.

com que surgisse, por parte das classes dominantes, um esforço de disseminação da idéia de necessidade de modernização da cidade.

A imprensa local, na época, era formada por dois jornais impressos, comprometidos com os interesses dos dois partidos políticos dominantes, o PSD e a UDN. Também contava com duas rádios locais. Tanto os jornais quanto as rádios, freqüentemente divulgavam idéias da necessidade da capital transformar seu futuro e superar a distância da realidade das grandes capitais do país⁸.

Os meios de comunicação divulgavam um discurso que veio de encontro aos anseios da classe média que vinha se consolidando, e “(...) encontrava naqueles discursos que prometiam a construção do futuro calcado na tecnologia e no bem-estar facilitado, uma maneira de reconhecimento e distinção.” (LOHN, 2002 p.30). As classes dominantes visavam legitimar os ideais de progresso, mudança e dinamismo através da imprensa, da publicidade e dos discursos políticos.

Este cenário faz com o Estado utilizasse o planejamento urbano como instrumento para o desenvolvimento e a “modernização” almejados na década de 50. A crença na tecnocracia que predominava no cenário do planejamento nacional credita aos Planos Diretores, elaborados por profissionais especializados, o poder de dar solução a todos os problemas das cidades.

Um Plano Diretor significava impulsionar o crescimento da cidade, dinamizar a vida urbana, inserir Florianópolis no contexto político do movimento pela redemocratização e pelo desenvolvimento. (CASTRO, 2002, p.62).

Em 1951, a Câmara de Vereadores de Florianópolis aprova a lei nº079 que autorizava a prefeitura da cidade a contratar um técnico especializado para a elaboração do primeiro Plano Diretor da cidade.

⁸ Em meados dos anos 40, um grupo de artistas e intelectuais formou o Círculo de Arte Moderna, o chamado Grupo Sul, que iniciou a introduzir um tardio modernismo na cidade de Florianópolis. Sua principal influência sobre a população se deu através da “Revista Sul”, onde eram divulgadas as opiniões e pensamentos deste grupo. A revista serviu de palco para inúmeras discussões acerca do futuro e do desenvolvimento da cidade. (LOHN, 2002)

Mas antes desta lei, já havia sido aprovada uma lei que começava a esboçar o desejo do poder público utilizar o planejamento urbano para controlar a organização espacial da cidade e mudar o cenário urbano predominantemente colonial que se apresentava.

A necessidade de adensamento da área central da cidade em função da precariedade da infra-estrutura urbana da época, aliada ao ideal de modernidade, que nesse momento, estava ligado à imagem dos grandes edifícios em altura, fez com que a prefeitura aprovasse a lei nº 073, em 1951. Determinava que as edificações construídas na Praça XV de Novembro, na Praça Pereira Oliveira, nas ruas Arcipreste Paiva, Padre Miguelinho e trecho da rua Felipe Schmitd até o Largo Fagundes, deveriam ter no mínimo seis pavimentos. Na rua Trajano, rua dos Ilhéus e rua Conselheiro Mafra (da Praça XV até a rua Deodoro), deveriam ter no mínimo cinco pavimentos. Apenas edificações destinadas às igrejas, cinemas e teatros estariam excluídas desta regra. (Ver Figura 10).

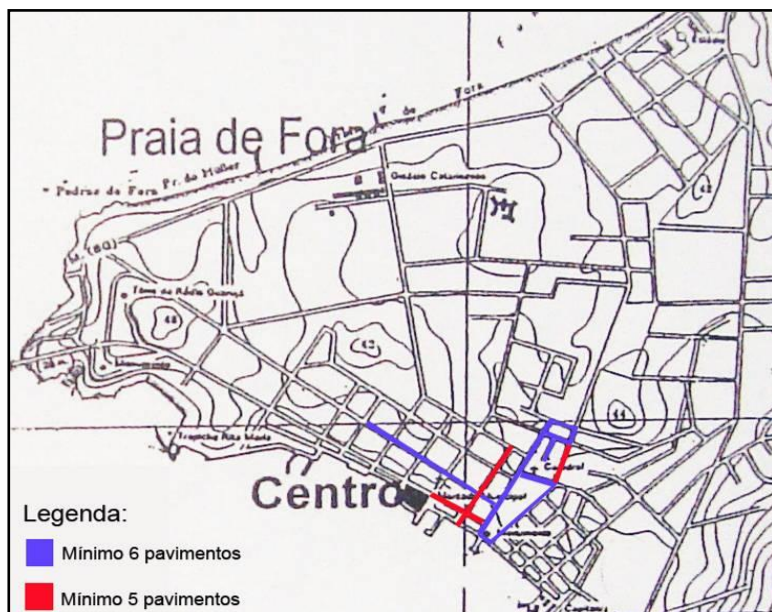


Figura 10: Espacialização da Lei nº 073/51

Fonte: Elaboração da autora sobre mapa retirado de LOHN, 2002.

A partir dessa legislação, se inicia um processo de verticalização da área central da cidade. Em 1952 foi inaugurado o Edifício São Jorge, na rua Felipe Schmidt, com seis pavimentos, que abrigou o Hotel Lux e foi um marco arquitetônico da verticalização da cidade.

Em 1952, o prefeito Paulo de Tarso da Luz Fontes (UDN) é nomeado pelo governador do Estado. Nesse mesmo ano ele contrata um escritório de urbanistas gaúchos, liderado por Edvaldo Pereira Paiva para elaborar o Plano Diretor de Florianópolis. Segundo informações do professor Nereu do Vale Pereira⁹, Fontes foi influenciado pelas idéias do geógrafo Victor Peluso Junior que naquele momento ocupava o cargo de Secretário da Agricultura e elaborava o Plano de Obras e Equipamentos para o Estado de Santa Catarina.

O plano é entregue em 1952, mas somente em 1955 é enviado para a Câmara de Vereadores e aprovado como parte do Código Municipal, lei 246/55.

A codificação da legislação municipal foi executada pelo advogado mineiro Antônio Delorenzo Neto, que já havia elaborado legislações para os municípios de Guaranésia, Ourinhos, Vitória e João Pessoa. A metodologia utilizada para essa planificação estava dividida em seis etapas: estudo global da legislação; separação da legislação vigente da não vigente; classificação dos textos aproveitáveis; incorporação das inovações necessárias; crítica e comparação e redação final (DELORENZO NETO, 1957). O conjunto de leis do Plano Diretor, elaboradas em 1952, foi inserido no Código Municipal de Florianópolis, com poucas modificações do texto original.

Nesse intervalo de tempo até a aprovação do Plano Diretor, o PSD recupera o poder através de uma lei aprovada em 1954, pela Assembléia Legislativa, que determinava que a prefeitura da cidade deveria ser chefiada por um prefeito eleito e não mais indicados pelo governador. Dessa forma, mesmo se o poder do governo estadual o PSD que tinha seu poder eleitoral na capital, elegeu o prefeito Osmar Cunha, em 1954.

O ideário econômico do nacional-desenvolvimentismo, aliado ao cenário de disputas políticas da cidade e as pressões dos grupos dominantes na década de 50 acabou estimulando o poder público a

⁹ Entrevista concedida à autora em 06/05/2009. Nereu do Vale Pereira foi vereador da capital de 1954 a 1959 e foi o relator do processo de aprovação do Plano Diretor em 1955.

buscar no planejamento urbano, uma possibilidade de “superação” do atraso econômico da capital. No cenário nacional do planejamento urbano, se disseminavam os grandes planos diretores que buscavam solucionar os problemas gerados pela aceleração do crescimento das grandes cidades em consequência do desenvolvimento do setor industrial, conforme foi explicitado anteriormente. Florianópolis se insere nesse panorama nacional quando elabora seu primeiro Plano Diretor, mesmo não fazendo parte desse contexto de desenvolvimento industrial. O poder público visava utilizar o planejamento como instrumento do desenvolvimentismo e como forma de garantir a acumulação do capital pelas classes dominantes.

CAPÍTULO 2

PRINCÍPIOS E INFLUÊNCIAS

O primeiro Plano Diretor da cidade de Florianópolis foi desenvolvido pelo escritório gaúcho formado pelos arquitetos Edvaldo Pereira Paiva, Demétrio Ribeiro e Edgar Graeff, que possuíam uma atuação de destaque no Rio Grande do Sul, e que estavam trabalhando no desenvolvimento do primeiro Plano Diretor para a cidade de Porto Alegre. Já haviam elaborado planos para as cidades de Uruguaiana e Lajeado, e estavam desenvolvendo planos para Caxias do Sul e Passo Fundo.

Os Planos Diretores atualmente estão sendo elaborados através dos processos participativos da população. Considerando-se que a participação popular na gestão pública têm se consolidado apenas na última década, os Planos Diretores elaborados na década de 50, consistiam em planos que tinham caráter autoral, ou seja, representavam a visão de um profissional ou de um grupo de profissionais específicos.

Em virtude desta característica do período histórico, este capítulo objetiva traçar o perfil dos autores desse Plano Diretor, buscando identificar seus princípios e influências, suas teorizações e visões de arquitetura e do planejamento urbano para uma melhor compreensão de sua proposta.

Num primeiro momento se busca regatar as trajetórias profissionais dos urbanistas, através da análise de suas formações, atuações e relações profissionais, para um melhor entendimento de suas propostas. Um segundo item, analisa mais detalhadamente a atuação do urbanista Edvaldo Paiva, por sua postura de liderança e coordenação das atividades desenvolvidas por esse grupo de profissionais. No terceiro item se faz uma rápida análise da atuação dos urbanistas no planejamento urbano, observando-se alguns planos desenvolvidos por eles, e comparando-os com o plano desenvolvido para a capital catarinense.

2.1. Os autores

O arquiteto Edvaldo Pereira Paiva formara-se engenheiro civil pela escola de Engenharia do Rio Grande do Sul em 1935. Ainda como estudante, em 1934, começa a trabalhar no Serviço de Cadastro da Prefeitura Municipal de Porto Alegre sob a supervisão do engenheiro Luiz Arthur Ubatuba de Faria. (ABREU, 2006).

Ubatuba de Faria vai ser uma pessoa muito importante e de muita influência na carreira de Paiva. Ao convidá-lo para a elaboração de um plano global para a cidade de Porto Alegre, o incentiva a iniciar seus estudos sobre o urbanismo, indicando a leitura das publicações “Estudos de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo”, de Prestes Maia, e “Extensão, Remodelação, Embelezamento”, de Alfred Agache que irão influenciar significativamente sua obra.

Em 1935, Paiva e Faria desenvolveram um Plano de Avenidas (não implantado) para a cidade de Porto Alegre, com influências dos planos de Prestes Maia para São Paulo e de Alfred Agache para o Rio de Janeiro (1930) O plano buscava a descentralização do comércio, a expansão do centro, o desvio do tráfego de passagem, a distribuição da circulação por ruas secundárias, a integração no centro dos setores abandonados.

Em 1939, o prefeito de Porto Alegre Loureira da Silva contratou o arquiteto e urbanista Arnaldo Gladosh, que havia trabalhado com Agache no Plano para o Rio de Janeiro de 1930, para elaborar um plano diretor para a cidade, fato que causou certa decepção em Paiva que, desde 1935, já trabalhava com Ubatuba de Faria em estudos e propostas para a cidade. (ROVATI, 2001).

O projeto de Gladosh foi elaborado entre 1939 e 1943, na cidade do Rio de Janeiro. Entretanto, muito pouco foi executado de seu plano. Sua maior contribuição para a cidade foi a construção do edifício da SULACAP, projetado na década de 40 e que é até hoje uma das edificações mais importantes da capital gaúcha. (ROVATI, 2001).

No final de 1940, o prefeito Loureira da Silva, frente às dificuldades impostas pela distância de Gladosh, decidiu enviar um dos técnicos da prefeitura para fazer uma especialização em urbanismo no exterior. Em 1941, Edvaldo Paiva foi para o Uruguai fazer especialização em urbanismo no Instituto de Urbanismo de Montevideu, que era dirigido na época pelo urbanista Maurício Cravotto que vai

influenciar na metodologia de planejamento adotada por Paiva (ALMEIDA, 2009) e na sua visão sobre o urbanismo. Também é neste período em que permanece no Uruguai que conhece o então estudante de arquitetura Demétrio Ribeiro, que posteriormente se tornará seu principal parceiro de trabalho. Os dois foram também influenciados pelo professor e arquiteto Gomes Gavazzo, que havia sido estagiário de Le Corbusier (ROVATI, 2001) e divulgava as idéias da arquitetura moderna no Uruguai.

Maurício Cravotto foi um personagem marcante neste período para a maioria dos alunos da Faculdade de Arquitetura de Montevideu, por sua forte personalidade e por sua experiência profissional. Antes de se tornar professor, Cravotto conheceu boa parte do mundo durante seus dois anos de viagens depois de formado. Permaneceu três meses na cidade de Nova York e conheceu Marcel Poëte e Leon Jaussely em Paris, além de visitar Argentina, Chile, Peru, Equador, Panamá, Canadá, Inglaterra, Espanha, França, Bélgica e Itália.

No Uruguai, Paiva frequentou alguns cursos do Partido Comunista Uruguaio, onde estudou os métodos da dialética e o materialismo histórico. Neste período havia um grande debate político entre os estudantes uruguaios.

Em 1942, já como urbanista, voltou à Porto Alegre e passou a utilizar uma metodologia baseada em estudos de Cravotto¹⁰, que consistia no desenvolvimento de um anteprojeto ou pré-plano, de um expediente urbano e de um plano diretor definitivo. O anteprojeto deveria conter as análises os problemas das cidades e suas soluções primárias. O expediente urbano seria um amplo levantamento de dados sobre a organização urbana que serviria de respaldo para o direcionamento do futuro da cidade. O plano definitivo seria a retomada das soluções apresentadas no anteprojeto, revisadas de acordo com as informações levantadas pelo expediente urbano. (ROVATI, 2001).

¹⁰ Cravotto inicia a introduzir os avanços do pensamento moderno no Instituto de Urbanismo de Montevideu que ainda seguia o modelo tradicional da Beaux Arts. Sua influência vai tornar o Instituto, juntamente com a Faculdade de Arquitetura um grande centro divulgador das idéias das vanguardas modernistas. Desenvolveu em 1930 o anteprojeto do Plano Regulador de Montevideu e em 1940 um plano para a cidade de Mendoza. *“Utilizava-se Cravotto de instrumentos amplamente difundidos em seu tempo de vivência no exterior, como o zoneamento e a unidade de vizinhança, colocados sempre como referidos ao contexto social para o qual se destinassem.”* (ALMEIDA, 2009 p.13).

Paiva elaborou para o plano de Gladosh o “Expediente Urbano”, que consistia em um amplo levantamento dos aspectos históricos, sócio-econômicos e físico-territoriais da cidade. Também se tornou responsável pela coordenação e elaboração de um livro para a divulgação desse plano que é publicado como “*Um Plano de Urbanização*”. (ABREU, 2006).

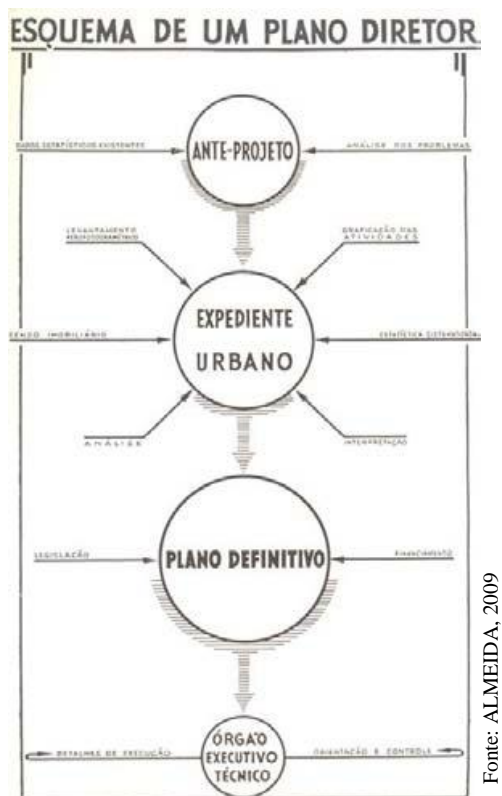


Figura 11: Esquema do plano publicado em “Um Plano de Urbanização” por Edvaldo Paiva em 1943.

Demétrio Ribeiro formou-se arquiteto em 1943 e foi para o Rio de Janeiro revalidar o seu diploma. Permaneceu na cidade por um ano em virtude da necessidade de passar por várias provas para conseguir essa validação. Nesse período conhece o arquiteto Oscar Niemeyer, que estava terminando o conjunto da Pampulha, e começa a se interessar pela arquitetura modernista.

A partir de 1944, quando Antônio Brochado da Rocha, que era vice-prefeito de Loureiro da Silva, assume a prefeitura da cidade de Porto Alegre por nomeação durante o Estado Novo e Paiva foi afastado dos postos de chefia da Prefeitura. Esse afastamento se deu por sua filiação com ao Partido Comunista que se encontrava na ilegalidade desde 1927. Desde a década de 30, quando o partido promoveu a insurreição comunista¹¹, seus membros sofreram perseguições e foram duramente reprimidos pela força do Estado. Nas cidades mais afastadas do centro das manifestações, como é o caso de Porto Alegre, essas perseguições se deram de maneira velada, afastando os membros e simpatizantes do partido comunista dos cargos políticos de confiança.

Paiva começou a trabalhar com Demétrio Ribeiro, que já estava de volta à cidade para assumir o cargo de arquiteto da Secretaria de Obras Públicas do Estado do Rio Grande do Sul.

Em 1945 eles elaboram o primeiro de muitos planos diretores que serão desenvolvidos em parceria, este para a cidade de Uruguaiana, em função de uma indicação de Loureiro da Silva. (ROVATI, 2001).

É também nesse período que surge a idéia de Tasso Corrêa, diretor do Instituto de Belas Artes de Porto Alegre, de criar um curso de arquitetura na cidade. Paiva e Ribeiro irão integrar o primeiro grupo de docentes do curso. Já em 1947, criam o curso de especialização em urbanismo, com duração de dois anos, onde Maurício Cravotto também irá integrar o corpo docente.

O arquiteto gaúcho Edgar Graeff, formou-se em 1947, pela Escola Nacional de Arquitetura, no Rio de Janeiro, sob forte influência da arquitetura moderna, das idéias de Corbusier, do modernismo de Lúcio Costa, Atílio Correa Lima, Oscar Niemeyer, Irmãos Roberto e

¹¹ Chamada de Intentona Comunista ocorreu em 1935 com o objetivo de derrubar Getúlio Vargas do poder. A ação visava à tomada dos quartéis do Rio Grande do Norte, Pernambuco e Rio de Janeiro, entretanto a desarticulação do conjunto fez com que o movimento fosse rapidamente dominado e a ação reprimida pela força do Estado. Esta ação resultou na prisão de diversos líderes do partido entre eles Luiz Carlos Prestes e sua mulher Olga Benário.

outros. Ao retornar à cidade de Porto Alegre fez parte da primeira turma a concluir o curso de especialização, juntamente com os engenheiros Francisco Riopardense de Macedo e Nely Peixoto, que assim como ele irão fazer parte da equipe de Paiva e Ribeiro e participar da elaboração de diversos planos diretores.

Com o cancelamento do registro do Partido Comunista Brasileiro em 1947, durante o governo do marechal Eurico Gaspar Dutra, as perseguições aos arquitetos de esquerda se acirraram e Demétrio Ribeiro se refugiou por alguns meses, na residência de Cravotto, no Uruguai.

Em 1948, a realização do segundo Congresso Brasileiro de Arquitetos, iniciou a discussão da Arquitetura Moderna na cidade de Porto Alegre, com a exposição dos projetos para o Hospital das Clínicas, de Jorge Moreira; do projeto para a sede da VFRGS (empresa de viação férrea), de Affonso Eduardo Reidy e do Sanatório do Instituto de Previdência, dos irmãos Roberto.

Neste mesmo ano, Edgar Graeff fez seu primeiro projeto arquitetônico de uma residência para Edvaldo Paiva, onde “*já demonstrava o compromisso com os arranjos da escola carioca que orientariam seus projetos seguintes.*” (LUCCAS, 2003).



Fonte: XAVIER, 1987.

Figura 12: Fachada da Residência Edvaldo Paiva – 1948.

Em 1950, Paiva convidou Demétrio Ribeiro, que já havia voltado para o Brasil e se instalado em Porto Alegre, para elaborarem juntos um “*Ante-projeto de planificação de Porto Alegre de acordo com os princípios preconizados pela Carta de Atenas*” (ABREU, 2006 p.181). Apresentam esse anteprojeto em uma conferência no Instituto de Belas Artes, em 1951, e que é posteriormente publicada sob o título de “*Problemas Urbanos de Porto Alegre*”. Fazem uma referência direta à Carta de Atenas dividindo o trabalho em quatro plantas temáticas cada uma enfocando uma das funções determinadas por esse documento: habitar, trabalhar, circular e cultivar o corpo e o espírito. Entretanto o conteúdo é uma retomada dos estudos já desenvolvidos por Paiva para a capital gaúcha. (ABREU, 2006).

Essa publicação, além do plano proposto, traz também um elaborado diagnóstico sobre a evolução urbana de Porto Alegre, baseada nos trabalhos e estudos desenvolvidos por Paiva anteriormente. Entre eles “*Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*”, elaborado com o Engenheiro Ubatuba de Faria (1936-38), o “*Expediente Urbano de Porto Alegre*”, publicado pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre (1942), e “*Um Plano de Urbanização*” (1943).

Também consta como anexo desta publicação, uma versão de Paiva para a Carta de Atenas, que ele chama de “*Carta de Planificação Urbana, aprovada pelo Congresso Internacional de Arquitetura Moderna de 1933*”. Sua versão é baseada na tradução publicada pelo engenheiro e prefeito de Porto Alegre Clóvis Pestana (1945), que por sua vez utilizou a tradução para o inglês, publicada como “*Town-Planning Chart*” por Luis Serte, em 1942. Paiva retoma a tradução de Clóvis Pestana “*modificando alguns termos ou frases e acrescentando outros, mas mantendo quase todos seus (muitos) erros e equívocos.*” (ABREU, 2006 p.193).

Entretanto, a influência da Carta de Atenas nesse plano não ultrapassa muito mais que essa busca por uma legitimação dessa proposta através da organização da apresentação dos mapas em quatro pranchas temáticas coincidentes com as quatro funções da Carta de Le Corbusier.

Nesse período, juntamente com Edgar Graeff, recém formado pela Escola Nacional de Arquitetura do Rio de Janeiro, eles elaboraram o Plano Diretor para a cidade de Florianópolis.

Seguindo a metodologia que Paiva já usava em Porto Alegre, os autores organizam o plano em duas etapas. A primeira é o que chamam de Pré-plano, onde são expostos os resultados da análise dos problemas urbanos de Florianópolis, e o Plano, que é uma ampliação do Pré-plano onde os autores apresentam as soluções finais e as propostas.

2.2. Edvaldo Paiva, idéias, influências e opiniões

O Plano Diretor de Florianópolis foi elaborado pela equipe de profissionais e juntamente com um grupo de estudantes de arquitetura, que já haviam participado do desenvolvimento de outros planos coordenados por Paiva.

Os arquitetos contaram com a colaboração do arquiteto recém formado Moacyr Zamora, que fixou residência na capital catarinense durante o período de trabalho, e com os estudantes João Valandro, Luiz Fayet, Armando Piazza, que atuam como desenhistas. (ROVATI, 2001).

Paiva exerceu o papel de coordenador dessa equipe, como também ocorreu no desenvolvimento dos planos para Uruguaiana (1944), Lajeado (1948), Caxias do Sul (1952) e Passo Fundo (1952). A ele cabia a orientação geral dos trabalhos e o desenvolvimento dos textos explicativos.

As propostas desenvolvidas por essa equipe de arquitetos e urbanistas correspondiam basicamente à visão de Paiva sobre o urbanismo e eram resultado de suas experiências e seus estudos e reflexões, o que torna de grande importância o entendimento de suas idéias, influências e opiniões.¹²

Durante um período de sua carreira, até meados de 1945, Paiva incluía em seus textos, diversos trechos de textos transcritos de outros

¹² Esta questão é amplamente discutida na tese de João Farias Rovati, LA MODERNITE EST AILLEURS:« ORDRE ET PROGRES » DANS L'URBANISME D'EDVALDO PEREIRA PAIVA (1911-1981). Paris: Université de Paris VIII – Vincennes-Saint-Denis (Thèse), décembre 2001.

autores sem fazer as devidas referências. Fez uso de resumos, traduções e compilações de forma ingênua, sem a intenção de esconder essas referências, pois constantemente as indicava na bibliografia.

Um dos casos mais marcantes dessa livre utilização de idéias de outros autores é a publicação que faz em seu livreto “Problemas urbanos de Porto Alegre” de 1945, de um anexo intitulado “Carta de Planificação Urbana, aprovada pelo Congresso Internacional de Arquitetura Moderna de 1933” que corresponde a uma versão da Carta de Atenas de Le Corbusier. Nessa versão, Paiva se apóia na tradução de Clóvis Pestana que continha vários erros e equívocos. Fez ainda alterações, acrescentou frases e destacou alguns trechos estratégicos. (ROVATI, 2001 e ABREU, 2006).

Rovati (2001) apresenta em sua tese algumas dessas alterações do texto original de Le Corbusier e da tradução de Pestana. Por exemplo, no trecho que trata da função moradia, a versão de Pestana traz a frase “*Distritos residenciais devem ocupar os melhores sítios* (sic)” que na versão de Paiva é acrescida pela trecho “e serem compostos de bairros-unidades”. No trecho sobre a função recreação, a frase da versão de Serte “That open spaces near kindergartens or playgrounds be used as sites for **nursery schools** (...)” (o termo em destaque significa infantário) é traduzido por Pestana como “Os espaços livres perto de jardins de infância ou jardins de recreio devem ser destinados a **escolas de enfermagem** (...)” e mantido dessa forma na versão de Paiva.

Paiva ainda retira alguns trechos da Carta de Atenas na sua versão, como o trecho intitulado “Edifícios e Distritos de Interesse Histórico”, na versão de Clóvis Pestana, que foi omitido na versão de Paiva.

Rovati ainda destaca outros equívocos na tradução de Pestana “*n’ayant pas trouvé en portugais de terme pour traduire playground (paragraphe 46), il l’omet purement et simplement. Le terme slum est parfois correctement traduit par cortiço (îlot ou immeuble insalubre) et d’autres fois par ‘constructions antihygiéniques’ (paragraphe 49) ou par ‘zone condamnée’ (paragraphe 89).*”¹³ (ROVATI, 2001 p. 115)

¹³ Trecho traduzido pela autora: “*não encontrando termo em português para traduzir playground (parágrafo 46), omite-o pura e simplesmente. O termo slum às vezes é corretamente traduzido como cortiço (ilhota ou edifício insalubre) e outras vezes como ‘construções anti-higiênicas’ (parágrafo 49) ou por ‘zona condenada’ (parágrafo 89).*”

Também coloca os seguintes termos destacados por Paiva em sua versão: “bairro-unidade (bairro-unidade) de dimensão conveniente” (ponto 109); “procurar a colaboração de especialistas” (ponto 110); “espírito da arquitetura moderna” (ponto 111) e “qualquer plano diretor deve apoiar-se sobre investigações exaustivas feitas por especialistas” (parágrafo 115). (ROVATI, 2001).

O fato de Paiva incluir em sua publicação a sua versão da Carta de Atenas de Le Corbusier, neste caso, não significava a sua filiação às idéias defendidas pelo autor e nem à sua total aceitação dos dogmas nela contidos. Sua versão da Carta, com alguns trechos estrategicamente destacados, buscava legitimar sua proposta para a cidade de Porto Alegre, confirmando, através dos escritos de Le Corbusier, a necessidade de um especialista para a elaboração de planos diretores. A Carta ainda auxiliava na conquista do apoio de simpatizantes do modernismo que começavam a surgir em Porto Alegre naquele período. (ROVATI, 2001).

Até ir estudar urbanismo em Montevidéu, na década de 40, Paiva usava basicamente três urbanistas como referência em seus trabalhos: Agache, Hénard e Prestes Maia. Após seus estudos, especialmente com Cravotto, aparecem novas referências, como Pöete, Mumford, Lavedan, Cesare Chiodi, Daniel Burnham e Edward Bennet e Clarence Stein. (ROVATI, 2001).

Do urbanismo norte americano, Paiva absorveu algumas noções, como *zoning*, e da experiência de Radburn, de Clarence Stein, a divisão do espaço urbano em unidades residenciais.

Segundo os estudos de Rovati, as reflexões teóricas de Paiva se basearam em três temas principais: a análise urbana, o plano global e o urbanismo como ciência. Através do estudo do passado e do presente, buscava compreender o fenômeno social e espacial da dinâmica urbana. (ROVATI, 2001). Suas reflexões teóricas sempre estiveram presentes em seus planos e estruturavam suas propostas práticas.

Rovati também destaca que Paiva utilizava um número restrito de idéias e conceitos que reapareciam de forma recorrente em suas propostas, e aparecerão também no Plano de Florianópolis. Quanto a ruas e lugares, por exemplo, utilizava frequentemente a teoria do perímetro de radiação e os sistemas de *parkways* e parques. Para a distribuição das funções, utilizava a divisão em zonas. Também utilizava constantemente a divisão em bairros, células ou unidades de habitação, que compreendiam a diferenciação das ruas, a localização de

alguns equipamentos funcionais e a política de espaços verdes coletivos. (ROVATI, 2001).

2.3. Atuação dos arquitetos no planejamento urbano

Entre 1945 e 1960 foram desenvolvidos 22 planos para cidades gaúchas, correspondendo ao período de maior número de planos desenvolvidos em um determinado espaço de tempo. Paiva e sua equipe desenvolveram, entre 1944 e 1952, planos para as cidades de Uruguaiiana (1944), Lajeado (1948), Florianópolis (1952), Caxias do Sul e Passo Fundo (1952). Os planos de Lajeado, Caxias e Passo Fundo foram desenvolvidos por recomendação do governo do Estado do Rio Grande do Sul.

Já no plano de Uruguaiiana, em 1944, discutem a necessidade da separação funcional da cidade, muito mais por influência norte-americana do que da Carta de Antenas, que só será traduzida e publicada no Rio Grande do Sul em 1945.

Neste plano está presente de forma muito clara a visão de planejamento dos autores, que deveria orientar a evolução urbana das cidades visando o desenvolvimento econômico. (ROVATI, 2001). Esta visão norteou todas as suas propostas, neste período, incluindo a proposta para Florianópolis.

Nos demais planos, os arquitetos contaram com uma numerosa equipe de estudantes e Paiva conseguiu colocar em prática sua metodologia de trabalho: partir do geral do plano para o particular, buscando definir a função regional da cidade.

No plano de Caxias do Sul, o elemento indutor do desenvolvimento é a indústria, já presente na cidade. A proposta buscava a densificação das áreas urbanizadas e a ocupação dos vazios urbanos entre o centro e as periferias formadas por bairros operários, visando o melhor aproveitamento da infra-estrutura urbana. (ROVATI, 2001). Preocupação essa que também se observa no Plano para Florianópolis.

Também propuseram neste plano um zoneamento flexível para as áreas já existentes, e para as áreas de expansão, propuseram zonas

estritamente residenciais, conformando unidades de habitação definidas pelos principais eixos viários. Um sistema contínuo de áreas verdes e um centro cívico também constam nesta proposta, assim como, na proposta de Florianópolis.

Para a cidade de Passo Fundo, os autores propuseram a ligação férrea da cidade com a capital, Porto Alegre. Seria a solução para a economia estagnada, o que a tornaria o principal centro comercial da região norte do estado.

Assim como nos Planos de Caxias e de Florianópolis, os autores propuseram uma rede viária delimitando unidades de habitação, um zoneamento flexível, um sistema de áreas verdes e um centro cívico.

Em 1957, a equipe de Paiva vence o concurso proposto pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul, para urbanização da área do delta do Rio Jacuí, na zona metropolitana de Porto Alegre, onde Gomes Gavazzo era presidente da comissão julgadora. Por se tratar de uma área a ser urbanizada, a proposta se baseia na suposição de que a função regional dessa área seria a de ligação entre as áreas mais ricas do Estado, com a Capital e com o Porto. (ROVATI, 2001).

O Plano Diretor de Porto Alegre, aprovado em 1959, retoma os estudos que Paiva vinha desenvolvendo desde os anos 30. A proposta se fundamenta na extensão do centro e na criação de núcleos residenciais com certa autonomia.

CAPÍTULO 3

O PLANO DIRETOR DE FLORIANÓPOLIS DE 1952 E SUAS REPERCUSSÕES NO ESPAÇO URBANO

O Plano Diretor elaborado pelos arquitetos gaúchos Edvaldo Pereira Paiva, Demétrio Ribeiro e Edgar Graeff em 1952 foi aprovado pela Câmara de Vereadores de Florianópolis em 1955, e se tornou a lei nº 246/55. O plano ficou em vigência até 1976, quando foi aprovado um novo Plano Diretor para a cidade. Entretanto, durante esses 21 anos em que ficou em vigor, muito pouco do que foi proposto foi implantado. Já a partir da década de 60 a legislação começa a sofrer transformações até ser substituída pela nova legislação em 1976. As ações do Estado a partir da aprovação do plano se limitaram a apenas alguns investimentos no setor viário, especialmente a implantação da Avenida Beira Mar Norte, que foi construída de acordo com o plano.

Ainda assim, esse plano teve um papel importante nas transformações urbanas que a cidade presenciou a partir da década de 50, influenciando nas ações do capital imobiliário e fundiário e na organização sócio-espacial da cidade.

Este capítulo tem como objetivo o estudo dessa proposta elaborada em 1952 e a análise de suas repercussões no espaço após a sua aprovação, levando-se em conta o momento histórico nacional, e o contexto urbano da cidade na década de 50, já caracterizado.

O primeiro item deste capítulo traz a descrição das diretrizes gerais do Plano Diretor de 1952, suas principais características e a metodologia utilizada pelos autores na elaboração dessa proposta. E nos demais itens, se apresentam as análises dessa proposta e de suas repercussões no espaço urbano após a aprovação da Lei, no que se refere ao setor viário, à divisão funcional do espaço e às propostas arquitetônicas.

3.1. A Proposta

Para a elaboração do plano para Florianópolis, os autores se basearam no estudo do geógrafo Wilmar Dias entre 1946-48, que serviu de base para a elaboração do diagnóstico do plano; nos princípios estéticos do modernismo; a ideologia do nacional-desenvolvimentismo, (SUGAI, 1997) e na experiência de Paiva na Prefeitura de Porto Alegre.

Em virtude do momento histórico e político do início da década de 50, os arquitetos sofrem influência do ideal utópico modernista da Carta de Atenas de 1941¹⁴ e também forte influência do momento político¹⁵. Propõem um plano baseado na implantação de um grande porto e de uma forte área industrial, buscando uma nova cidade sob os moldes da nova ordem arquitetônica que predominou no ideário de uma geração de arquitetos e urbanistas brasileiros, que acreditavam que a transformação espacial fosse capaz de transformar a realidade urbana, gerando uma sociedade mais justa e igualitária.

A proposta elaborada para Florianópolis é dividida em quatro partes: Análise, Pré-plano, Plano e Aplicação do Plano. Os urbanistas utilizam a metodologia que Paiva utilizava em Porto Alegre, entretanto, não elaboram para Florianópolis, o expediente urbano, que consistiria em pesquisas mais aprofundadas sobre a cidade e acrescentam uma etapa que chamam de análise, onde utilizam dados da pesquisa elaborada pelo geógrafo Wilmar Dias, que faz um estudo da evolução histórica da cidade da cidade e traça um panorama da situação urbana no final da década de 50.

No trecho nomeado Análise, os arquitetos fazem um estudo histórico e estatístico da evolução urbana da cidade, para, segundo eles “(...) *uma plena compreensão, pelos urbanistas, dos problemas deste (sic) organismo urbano*” (PAIVA, RIBEIRO, GRAEFF, 1952, p.7). Baseados no estudo de Wilmar Dias para o Departamento Estadual de Geografia e Estatística, em plantas cedidas pela Prefeitura Municipal e em levantamentos “in loco”, através do arquiteto Moacyr Zamora.

¹⁴ A Carta de Atenas defendia a idéia de que a cidade funcional planejada baseada no desenvolvimento tecnológico e industrial era a única solução para o crescimento das cidades.

¹⁵ Iniciava-se o período de disseminação da fórmula para o crescimento desenvolvimentista-nacionalista que partia do princípio de que o Brasil se deparava com um momento em que a necessidade de industrialização era imprescindível.

No Pré-plano são apresentados os resultados da análise através de uma proposta preliminar, onde os autores expõem suas principais idéias e soluções para os problemas diagnosticados.

O Plano, elaborado após a discussão das propostas do Pré-Plano com a administração municipal, é uma revisão e detalhamento dessas propostas apresentadas.

No capítulo chamado de Aplicação do Plano, os autores discorrem sobre a importância e as necessidades das cidades desenvolverem planos diretores, e dão diretrizes de como a administração deveria executar as determinações do Plano Diretor. Neste capítulo os autores anexam a codificação das determinações do plano através de um Projeto de Lei.

Na análise dos problemas de Florianópolis, efetuam um diagnóstico da cidade onde evidenciam o “atraso econômico”, o qual é atribuído ao baixo poder aquisitivo da população e ao baixo desenvolvimento de atividades industriais. Segundo eles, esse fraco potencial econômico era o motivo da falta de melhoramentos urbanos, principalmente viários.

O ritmo lento de vida da população no início da década de 50 foi atribuído à ausência de indústrias modernas e à ocupação territorial da população de forma dispersa e pouco densificada. Para eles a dispersão da população era um fator “*desfavorável à produtividade do trabalho da comunidade*” (PAIVA, RIBEIRO, GRAEFF, 1952, p.15) e também tornava os serviços públicos e a infra-estrutura mais onerosa para a cidade.

A constatação da existência de núcleos de habitações de baixa renda nas periferias da área central é por eles explicada como consequência do atraso econômico da cidade. Essa pode ser uma das justificativas para os autores não apresentarem nesse plano propostas de melhorias nessas áreas ocupadas pela população de baixa renda.

Segundo Sugai (1994), conforme se vê no mapa da Figura 13, a população de baixa renda se localizava no continente; nas encostas do Maciço do Morro da Cruz, na área central; e na chamada Prainha, na baía sul da Ilha.

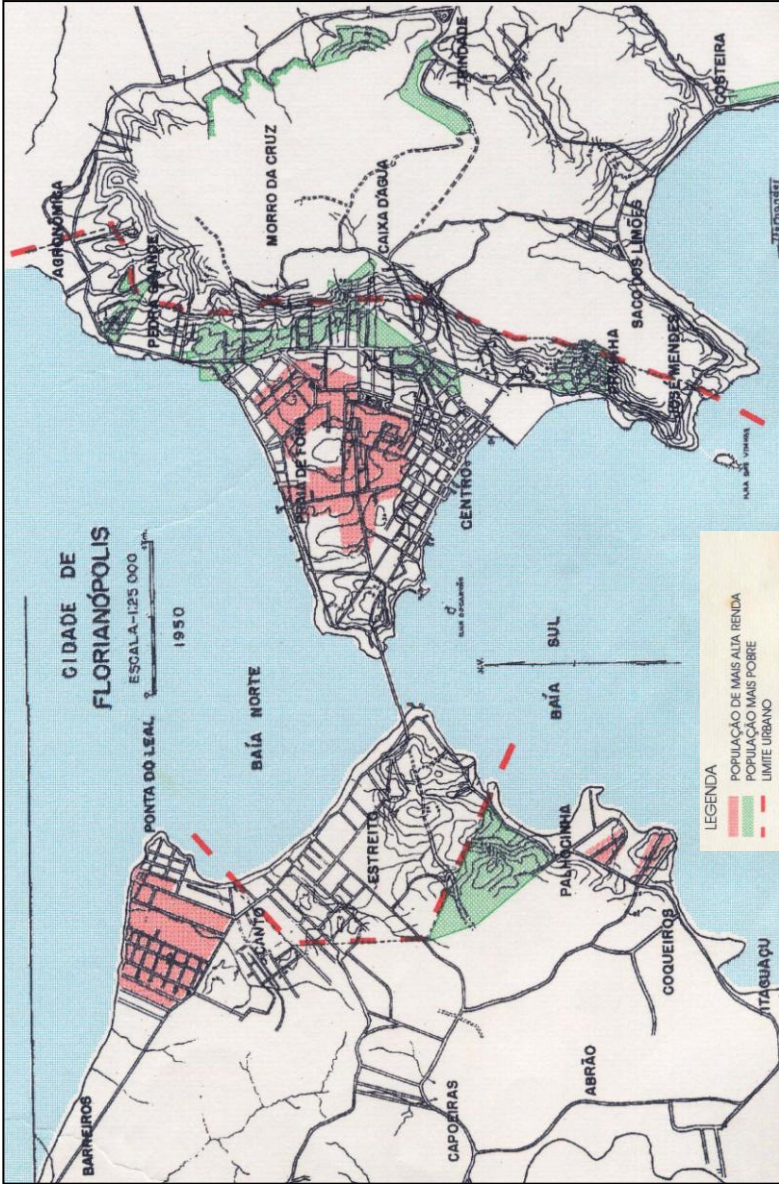
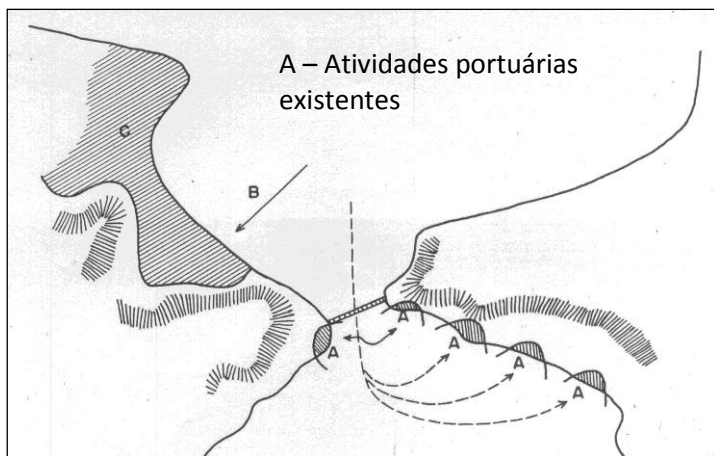


Figura 13: Localização da População por extremos de renda – 1947
 Fonte: SUGAI (1994)



Fonte: PAIVA, RIBEIRO, GRAEFF (1952)

Figura 14: Esquema da análise da função portuária

Os autores constatam que a função portuária era exercida na época em pequenos trapiches esparsos, indicados com a letra “A”. Concluem que se faz necessário a unificação dessas atividades em um único porto “B” localizado próximo a uma área destinada às atividades industriais “C”.

A precariedade das atividades portuárias também foi diagnosticada pelos urbanistas. Além da alegada pouca profundidade e da falta de investimentos na modernização dessa função, os autores também observam a necessidade de unificação dos diversos trapiches existentes em um único porto, mais amplo e moderno, e que poderia vir a ser o indutor do desenvolvimento econômica da cidade.

A proposta desenvolvida para Florianópolis retomou algumas das principais idéias dos autores e que eram recorrentes em seus planos. Partindo de uma visão mais global, buscaram identificar e determinar a função regional da cidade, que foi definida como tendo uma forte função portuária. Essa determinação resultou no ponto central desse Plano que foi a proposta de uma grande área portuária e industrial, que ocupava uma área de 453.400 m². Passando para uma visão mais específica do plano, os arquitetos retomaram as idéias de divisão em zonas, divisão em unidades de habitação, hierarquização de ruas, rede

de espaços verdes e localização estratégica dos equipamentos funcionais.

A proposta abrange uma pequena área no continente e à área central da ilha, correspondendo ao limite urbano já existente, tendo o maciço do Morro da Cruz como limite da área urbana, apesar de haverem ocupações esparsas por toda Ilha que foram consideradas pelos autores como áreas rurais. Partindo da localização dos principais equipamentos públicos, e do centro histórico, os arquitetos propuseram a implantação de uma grande avenida, chamada Via Tronco, que se iniciaria no distrito do Estreito, no continente, e faria a interligação entre os equipamentos propostos. Partindo do continente, a via faria a conexão com a ponte Hercílio Luz e, na Ilha, continuaria pela orla sul fazendo a ligação com as áreas centrais, e em especial com duas grandes proposições do Plano - o Centro Cívico e a Cidade Universitária – na qual culminaria a Via Tronco. Ainda eram previstos ao longo desta via a implantação de um Centro Esportivo com Estádio de Futebol, de uma Estação Ferroviária e de duas Estações Rodoviárias (uma na ilha e outra no continente).



Fonte: PAIVA, RIBEIRO, GRAEFF (1952) Qualificação: SOUZA, J.

Figura 15: Esquema da proposta do Plano Diretor de 1955

Localização dos principais órgãos funcionais e a localização do grande aterro proposta no continente para implantação do porto e da área industrial.

A proposição de um amplo e moderno porto era a idéia central do Plano, pois a ele era creditada a função de elemento indutor do desenvolvimento urbano e econômico da cidade. Em seu entorno, deveriam ser implantadas uma zona comercial e uma zona industrial que, posteriormente, atrairiam zonas residenciais para o continente e a

verticalização de suas edificações. Este conjunto exerceria, segundo eles, uma atração sobre o centro tradicional da ilha que permaneceria com suas funções de centro comercial, cívico, administrativo, de serviços e das atividades residenciais, às quais seriam acrescidas novas zonas residenciais exclusivas.

O porto foi proposto na área continental da cidade em um grande aterro com mais de sessenta hectares. Esta localização é por eles justificada pela possibilidade de um aterro oferecer uma grande área plana e pela possibilidade de fácil acesso rodoviário, já que a ferrovia ainda teria que ser construída.

Essa localização sugeria que a ilha seria o local a ser ocupado pela população de alta renda, já que a implantação de uma estrutura portuária, naquela época, provavelmente levaria à desvalorização do solo das áreas adjacentes. As áreas portuárias nos anos 50 eram sempre menos valorizadas, abrigando atividades depreciadas pela sociedade. As atividades portuárias eram exclusivamente masculinas, pois eram consideradas insalubres e envolviam fundamentalmente a força física. A necessidade de um grande contingente de trabalhadores homens, somado à população de embarcados da marinha mercante de passagem pelos portos, resultava também na aglomeração de prostíbulos nas áreas próximas, assim como de diversos armazéns de estocagem e da concentração de comércio atacadista.

A localização da Estação Ferroviária próxima à área industrial, no continente, se justifica pelo fato de a cidade não possuir um sistema produtivo que sustentasse o desenvolvimento do porto, o que exigia uma conexão com o sistema ferroviário e rodoviário do Estado. Enquanto o setor industrial estivesse sendo implantado, assim como a futura BR 101, produção do interior do Estado seria encaminhada pelas vias férreas até a área portuária de Florianópolis.

O fato de o plano estar baseado na implantação de grandes avenidas, juntamente com a proposta de implantação de duas Estações Rodoviárias, uma na área continental e outra na área insular, revela a congruência dessa proposta com o modelo econômico do país que se estabelecia, e favorecia o desenvolvimento do setor industrial. O incentivo à indústria automobilística acabou gerando uma política nacional que elegeu o transporte rodoviário como principal via de transportes do país.

Todo o desenvolvimento da cidade era creditado apenas ao crescimento do setor industrial a partir do porto. Os autores fazem

referência a outros fatores que na época se considerava como a solução para o desenvolvimento econômico, que eram a função universitária e o turismo. Entretanto, eles não acreditavam em sua eficácia. O desenvolvimento do turismo, que acabou se transformando na opção econômica da classe dominante, não foi considerado pelos autores como um potencial econômico por acreditarem que a dificuldade de acesso à ilha e o nível econômico das regiões vizinhas não poderia proporcionar turistas com bom poder aquisitivo e muito menos turistas de estados e países distantes.

O desenvolvimento do turismo ou, melhor, o seu surgimento, pode parecer a alguns uma função fundamental para Florianópolis. (...) Acreditamos, assim, que o turismo poderá ser uma função acessória da cidade, que reúne muitas condições para isso. Não pensamos que tal função possa adquirir primazia sobre a função econômica de produção e de intercâmbio, única capaz, a nosso ver, de sustentar uma grande urbe. (PAIVA, RIBEIRO, GRAEFF, 1952, p.18-19).

Essa visão dos autores pode ser justificada pelas características da cidade e do momento histórico. O Brasil ainda era um país predominantemente rural e a classe média ainda estava em desenvolvimento. O país estava entrando num período de desenvolvimentismo, que acreditava somente na industrialização como fator de desenvolvimento econômico. Já o caráter econômico do turismo estava apenas iniciando na Europa. E ainda, a cidade de Florianópolis apresentava graves problemas urbanos: sofria com a deficiência de infra-estrutura e apresentava grandes dificuldades de acesso à cidade e de acessos intra-urbanos. Esse conjunto de fatores formava um cenário muito pouco favorável a qualquer possibilidade de desenvolvimento ainda mais se considerando o potencial econômico de um setor ainda muito pouco desenvolvido naquele período.

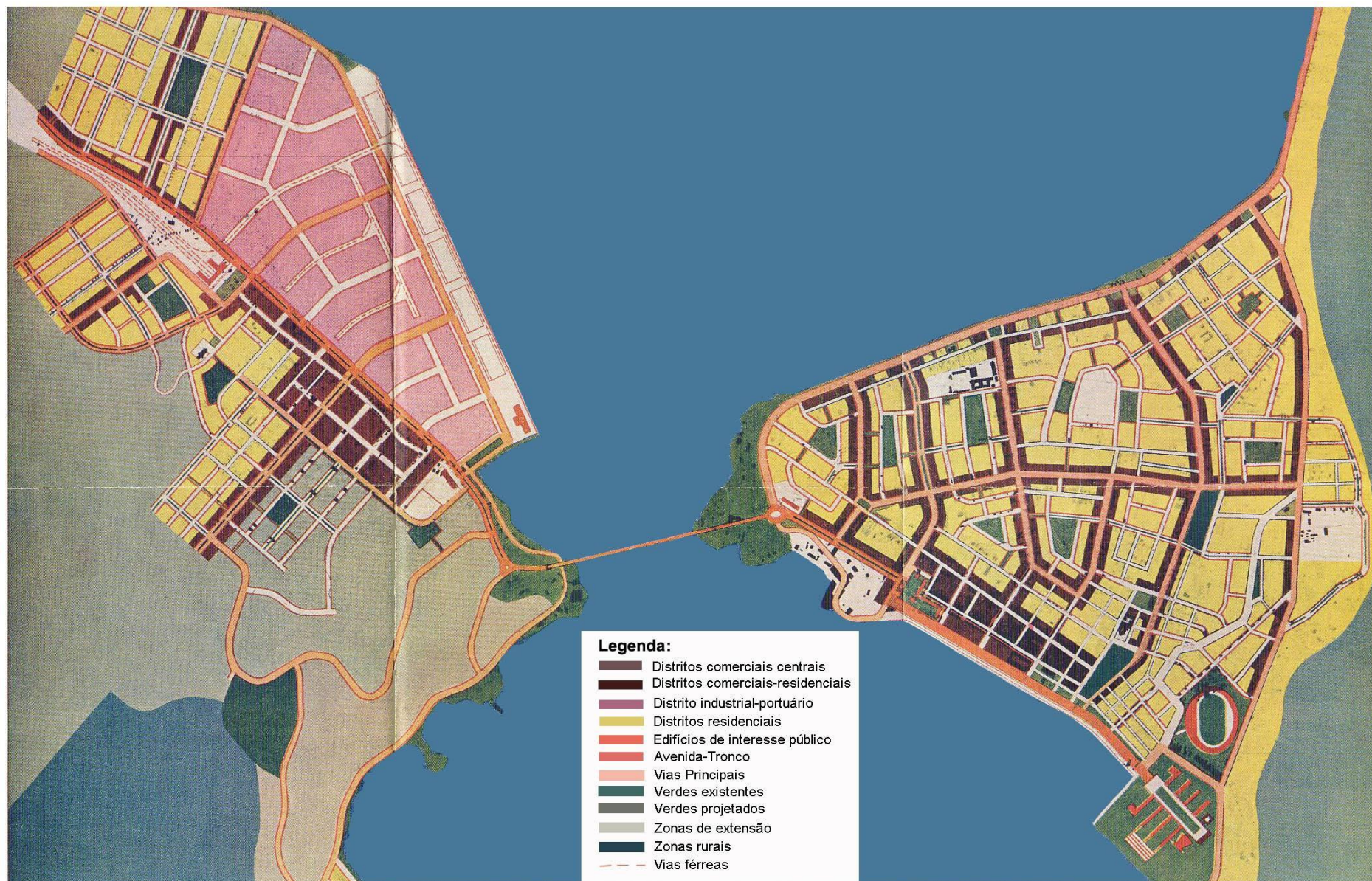


Figura 16: Mapa da proposta do Plano Diretor de 1952
 Fonte: DELORENZO NETO, 1957. Qualificação da imagem: SOUZA,J.

3.2. Análise do Plano a partir do Sistema Viário

A cidade de Florianópolis no início dos anos 50 apresentava graves problemas de circulação intra-urbana, devido à descontinuidade de seu sistema viário. Os vazios urbanos determinados pela existência de grandes glebas de terra na porção norte da península, remanescentes das antigas chácaras, agravavam essa situação. Dificultavam também a conexão entre a área central e a Praia de Fora (praia da baía norte da península), conforme foi exposto no capítulo 1.

Para os autores do Plano, o traçado urbano existente na área central, remanescente do período colonial, viria a dificultar o futuro fluxo de automóveis em função das ruas de largura reduzida. Também defendiam a idéia de que a falta de diferenciação ou hierarquização viária determinaria sua futura ineficiência em função do aumento populacional previsto pelos urbanistas.

Frente a essas condições, a principal proposta do Plano consistiu na continuidade e/ou ampliação das vias existentes, no melhoramento das conexões entre a porção norte e a porção sul da península central, o que geraria conseqüentemente o desmembramento das grandes glebas ocupadas pelas chácaras, no alargamento progressivo de algumas vias da área central e na hierarquização viária (ver figuras 17 e 18).

O Plano previa um sistema rodoviário eficiente e que pudesse conectar toda a área urbana central, e também conectar a área urbana da ilha e a do continente. Para a conexão entre a ilha e o continente, os autores propuseram a Avenida Tronco, que também seria o eixo de localização dos principais equipamentos propostos. Para melhorar a conexão interna da península central, propõem um anel rodoviário, circundando a orla sul, a orla norte e a base do morro da cruz. Esse anel viário seria formado pelas duas principais avenidas desse Plano, a Avenida Tronco e a Avenida Beira-Mar Norte, conectadas a leste pela Avenida Mauro Ramos. Essa idéia foi absorvida do Plano de Avenida de Prestes Maia (1930), que foi uma referência para os estudos de Paiva, e que ele já havia utilizado no Plano de Avenidas para Porto Alegre em 1935. O Plano também previa a conexão viária entre os limites leste-oeste da península urbana central, através da continuidade da Avenida Rio Branco, que se encontrava descontinuada. A proposta previa também a melhoria da conexão norte-sul, no interior da

península, através de uma série de vias locais, que também contribuiriam para o desmembramento e loteamento dos grandes vazios urbanos remanescentes das antigas chácaras.



Figura 17: Comparação do Sistema Viário existente com o Sistema Viário proposto em 1952
Fonte: PAIVA, RIBEIRO, GRAEFF (1952) Elaboração: SOUZA, J.



Figura 18: Planta da Hierarquização Viária do Plano Diretor de Florianópolis de 1952

Fonte: PAIVA, RIBEIRO, GRAEFF (1952) Elaboração: SOUZA,

A priorização do veículo automotor nesta proposta faz com que sejam previstos dois aterros para a construção destas duas avenidas, além do grande aterro na área continental para a implantação da área portuária e industrial. Um aterro é proposto na baía norte da península central, para a implantação da Avenida Beira-Mar Norte, e outro na baía sul, para a construção da Avenida Tronco. Esses aterros acabariam por destruir a orla das praias, que na época já eram utilizadas para banho de mar, especialmente a Praia de Fora, na baía norte da península. A utilização de aterros para a organização espacial das cidades era muito comum neste período. Em 1904, a cidade do Rio de Janeiro executava aterros na área do porto, Porto Alegre executava aterros em 1911 e a cidade de Vitória, na década de 30.

A proposta do aterro na Praia de Fora acabava com a orla da praia que era uma das mais belas paisagens naturais da cidade, além de acabar com uma das principais áreas de lazer da população neste período.

Se no século XIX o banho de mar com fins de lazer não fazia parte da cultura na Ilha de Santa Catarina, na primeira metade do século XX esta prática já estava totalmente inserida nos costumes da população local. (FERREIRA, 1994) Na década de 50, o banho de mar já era praticado em Florianópolis para fins de lazer, principalmente na Praia de Fora.

No Rio de Janeiro, já no início do século XIX, o banho de mar era procurado para fins terapêuticos, prática que já era comum nos países da Europa. Já na metade do século XIX, a população carioca passa a utilizar o banho de mar também como forma de lazer e entretenimento. Em Florianópolis, no século XIX, o banho de mar era considerado “abuso ao Código de Posturas”. Somente no período republicano essa situação mudou. (FERREIRA, 1994) Num primeiro momento, a Praia de Fora passa a ser o principal local de divertimento das famílias que faziam grandes piqueniques à beira da praia e tomavam banho de mar para refrescar o calor. Posteriormente as praias do continente também passaram a ser freqüentadas pelas famílias florianopolitanas.



Fonte: Casa da Memória

Figura 19: Praia da Saudade, no Continente, em 1940

A proposta de hierarquia para o sistema viário classifica as vias em: avenida tronco, vias principais e vias de habitação, que poderiam ser ajardinadas ou simples (ver Figura 18). A hierarquização das vias é uma característica das cidades modernistas. A Carta de Atenas determinava que “(...) *as ruas devem ser diferenciadas de acordo com suas destinações: ruas de residências, ruas de passeio, ruas de trânsito, vias principais*”. (ICOMOS)

A proposta viária está baseada na implantação de um eixo viário, a Avenida Tronco, que iniciaria no continente e terminaria no aterro do Largo Treze de Maio, na baía sul da ilha. Ela teria a função de elemento de ligação entre o continente e a ilha e teria papel estruturante na disposição dos principais equipamentos públicos propostos. Para a sua construção os autores estão propondo um aterro na baía sul da península central.

A Avenida Tronco na área continental teria a importância de integrar o bairro Estreito, que havia sido recentemente anexado ao território de Florianópolis, com a área central da cidade. Também seria o principal ponto de acesso rodoviário através de sua ligação com a

futura BR 101, que acabou só sendo concluída no final da década de 60. A Via Tronco proposta seria a balizadora da organização espacial do continente, criando uma centralidade linear que concentraria às suas margens uma intensa atividade comercial. Para sua implantação no continente, os autores previam desapropriações ao longo de 700 metros de via, segundo eles, de áreas de “banhados e casas de pequeno valor.”

Já para o trecho da Via Tronco ao sul da península central da ilha, os autores propõem um aterro de 48.000m² com um custo previsto de Cr\$13.074.400,00. Em 1952, o orçamento municipal da Prefeitura de Florianópolis foi de apenas Cr\$ 10.000.000,00. (DELORENZO NETO, 1957).

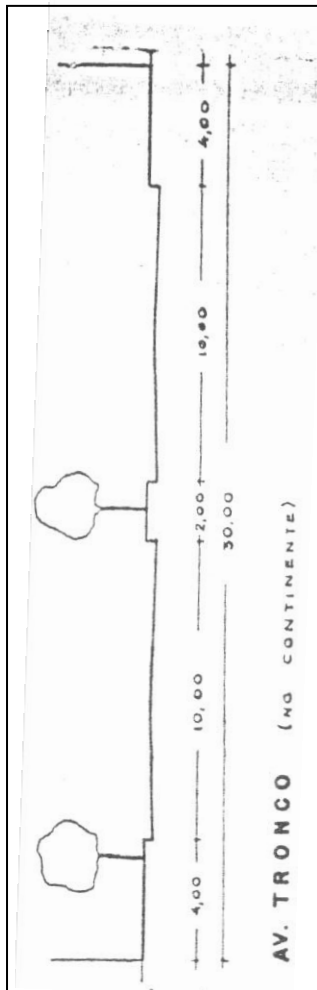


Figura 20: Perfil da Avenida Tronco no continente.

Fonte: PAIVA, RIBEIRO, GRAEFF (1952)

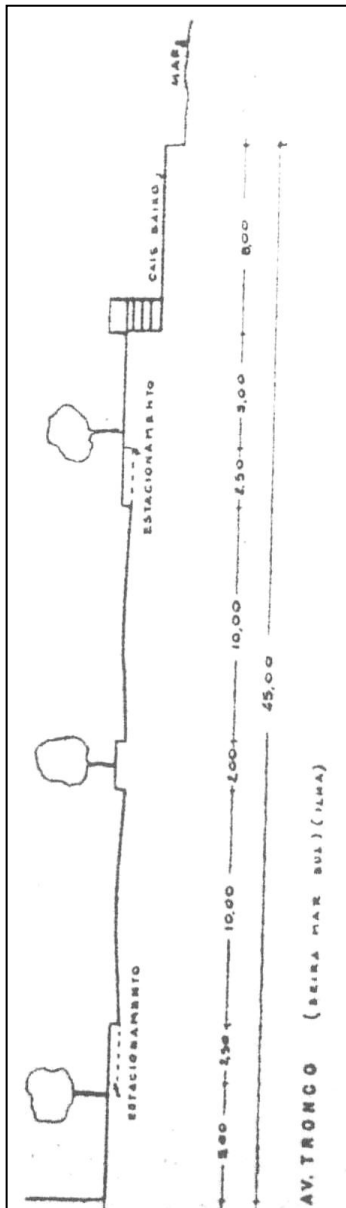


Figura 21: Perfil da Avenida Tronco na baía sul da ilha

Fonte: PAIVA, RIBEIRO, GRAEFF (1952)

Por ser considerada pelos autores a via de maior importância do plano e por ser a localização dos principais órgãos públicos, é determinado que ela seja a primeira a ser implantada. Esta é a única via que tem um maior detalhamento de sua estrutura e de seu aterro, entretanto, ela nunca foi executada.

Para a ilha, também era prevista a ligação da porção norte da península com a Ponte Hercílio Luz, através da Avenida Beira-Mar Norte. Esta falta de conexão que existia era um obstáculo para a ocupação dessa área da cidade, pois todo o fluxo da ilha tinha que necessariamente passar pela área central para ter acesso à ponte.

A Avenida Beira-Mar Norte foi projetada com 35 metros de largura, em parte atravessando “fundos de propriedades” e em parte sobre um aterro proposto. A priorização do transporte rodoviário nesse Plano é evidenciada na proposta dessa avenida, que determinava uma grande via dotada de uma área de estacionamentos que acabava com a orla da praia. (Ver Figura 22).

A Avenida Beira-Mar Norte foi uma das poucas propostas que foi efetivada de acordo com o Plano Diretor. Entretanto, sua construção somente se iniciou na década de 60, e ela foi construída com 22m de largura, e não 35m como foi proposto. Nesse primeiro momento não foi executada a conexão com a Ponte Hercílio Luz, como estava previsto no plano, por dificuldades de desapropriações de terras. (Ver Figura 23). A falta dessa conexão fez com que somente na década de 70, quando ela foi terminada e pavimentada, começassem a aparecer os primeiros edifícios residenciais ao longo desta via. (SUGAI, 1994).

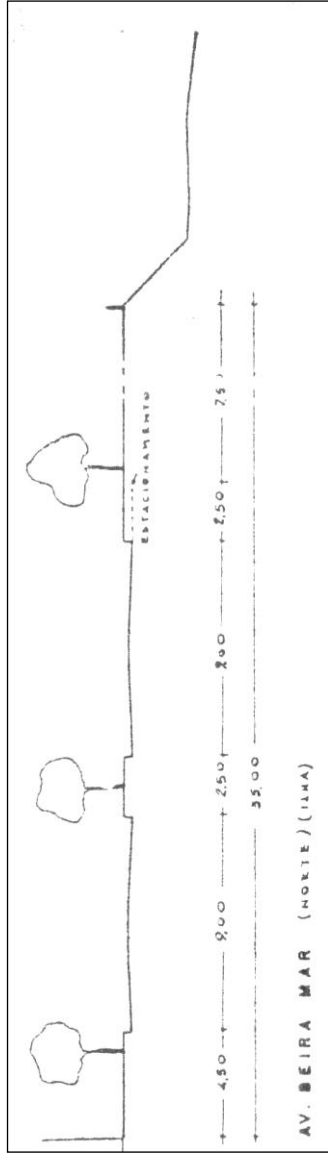
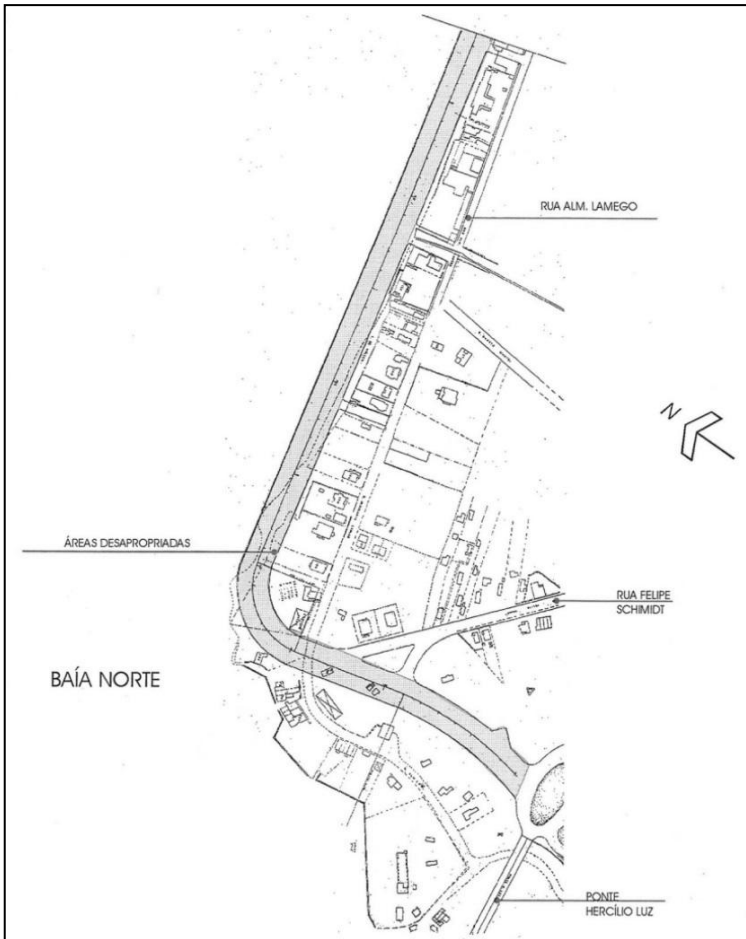


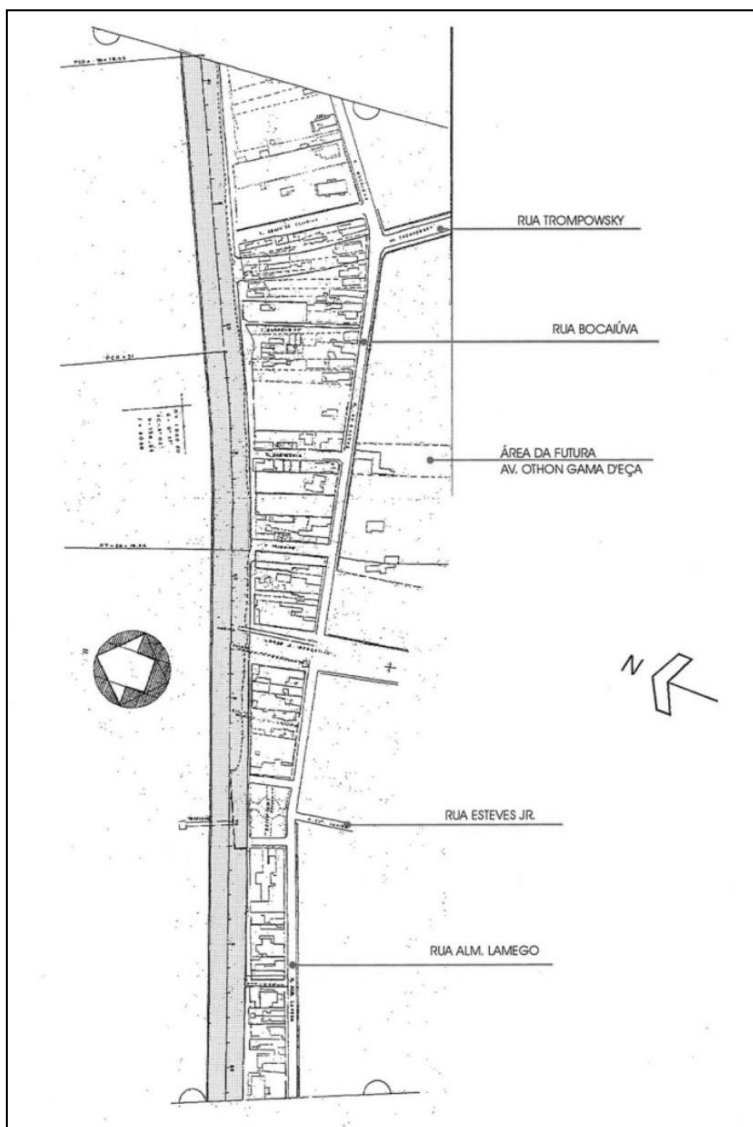
Figura 22: Perfil da Avenida Beira-Mar Norte
 Fonte: PAIVA, RIBEIRO, GRAEFF (1952)



Fonte: SUGAI, 1994.

Figura 23: Projeto da Avenida Beira-Mar Norte, 1963 – Trecho 1

Conexão da via com a Ponte Hercílio Luz que não foi executada no momento de sua construção.

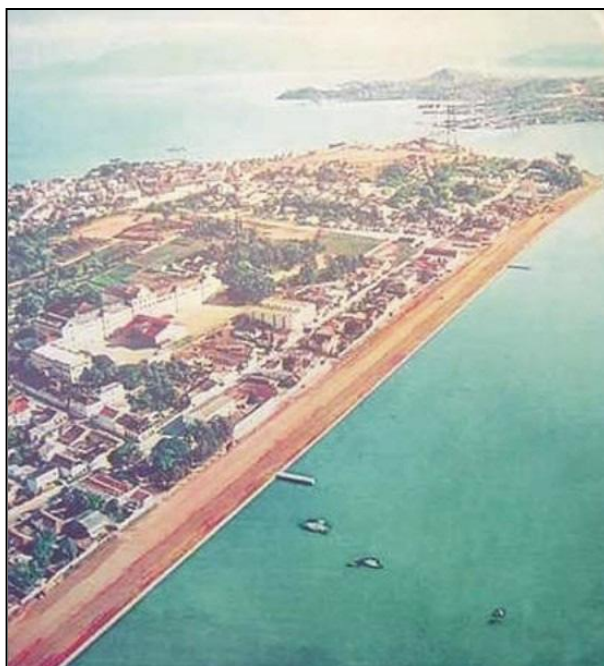


Fonte: SUGAI, 1994.

Figura 24: Projeto da Avenida Beira-Mar Norte, 1963 – Trecho 2
 Percebe-se a área aterrada e antiga linha da orla da praia.

A construção da Beira-Mar Norte contribuiu para a extrema valorização dessa área que acabou se tornando um grande mercado para o setor imobiliário. O Plano previa para essa via edificações de até oito pavimentos, entretanto alterações na legislação resultaram em edificações de mais de doze pavimentos.

“A abertura da Av. Beira-Mar Norte ao longo da orla da baía norte, além de garantir a acessibilidade e a conseqüente valorização da área norte da península, foi a intervenção viária que procurou diferenciar e definir a marca de modernidade a este setor residencial.” (SUGAI, 1994, p.1994).



Fonte: TEIXEIRA (2009)

Figura 25: Aterro na Praia de Fora para construção da Av. Beira-Mar Norte.

Ainda nas propostas para o setor viário também eram previstas as conexões de trechos de importantes avenidas como a Avenida Mauro Ramos (sentido norte-sul) e a Avenida Rio Branco (sentido leste-oeste) que estavam desconexas e dificultavam a circulação no interior da península.

Essas conexões viárias que visavam melhorar a circulação intra-urbana, especialmente nas áreas ao norte da península, visavam também o desmembramento das grandes glebas ocupadas pelas chácaras. O traçado viário proposto para estes vazios faz uma referência ao traçado das Cidades Jardins de Ebenezer Howard, que já foi citado no capítulo 1.

Essa proposta de desmembramento visava contribuir para um melhor aproveitamento da infra-estrutura urbana existente através da densificação da área ao norte da península, que se caracterizava pela presença de grandes chácaras que impediam a expansão urbana nessa área da cidade e elevavam o custo social da ilha.

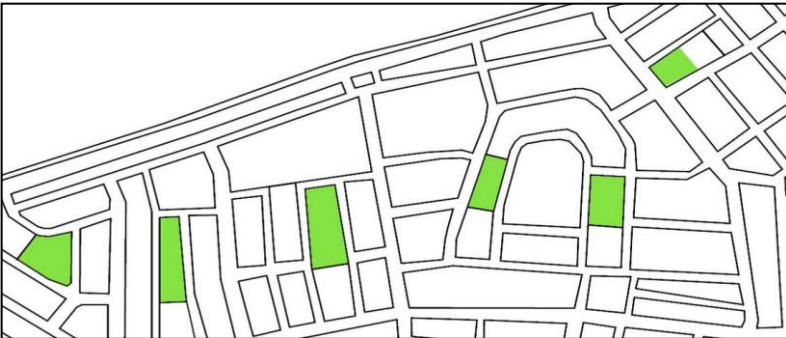
Essa trama viária geral subdividirá o espaço urbano em áreas limitadas, unidades menores que são caracterizadas como especificamente residenciais, em seu interior. (PAIVA, RIBEIRO, GRAEFF, 1952, p.54).

Uma influência formal do desenho das cidades-jardim pode ser percebida na comparação entre os traçados viários da cidade de Letchworth e do Plano de 1952, nas Figuras 24 e 25. Esse fato poderia contribuir para o direcionamento dessa área para ser ocupada por residências de alto padrão, uma vez que, no Brasil, a maioria dos loteamentos inspirados nas cidades-jardim tiveram essa característica. Mesmo que não fosse a intenção dos autores, essa proposta contribuiria para o processo de auto-segregação das classes dominantes nessa área, como será exposto posteriormente.



Fonte: <www.vitruvius.com.br>

Figura 26: Detalhe do traçado viário da Cidade de Letchworth de Ebenezer Howard



Fonte: PAIVA, RIBEIRO, GRAEFF (1952) Elaboração: SOUZA, J.

Figura 27: Detalhe do traçado urbano proposto
Mostra a influência do traçado viário das cidades-jardim

Toda essa proposta viária fundamenta a posição dos autores, em acordo com o momento histórico e econômico nacional, em eleger o automóvel como principal meio de transporte da população. Apesar de os autores estarem projetando a cidade para o futuro, com aproximadamente 100.000¹⁶ habitantes na península central, não são propostas alternativas ao transporte rodoviário, e a única ligação entre a ilha e o continente permaneceria apenas sendo feita através da Ponte Hercílio Luz. A grande Avenida Tronco sofreria uma diminuição no seu gabarito no trecho da ponte, e não foram previstas as graves consequências que isso acarretaria no fluxo de veículos, sendo que já na década de se verificavam congestionamentos na Ponte Hercílio Luz, conforme mostra a Figura 28.

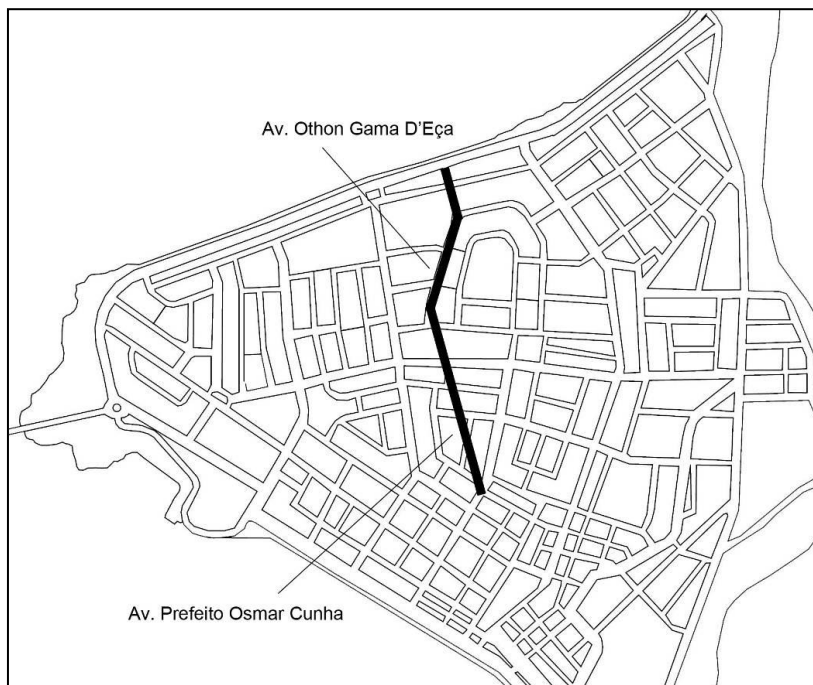


Fonte: DVD

Figura 28: Ponte Hercílio Luz na década de 60

¹⁶ Cálculo aproximado feito pela autora.

A maior parte do sistema viário proposto, bem como a principal via do plano, a Avenida Tronco, não foram executadas. Já em 1958, três anos após a aprovação do plano, duas grandes avenidas que fazem a ligação norte-sul da península central foram abertas em desacordo com o sistema viário determinado pelo Plano Diretor, conforme se vê na Figura 29. Entretanto elas estavam em conformidade com a proposta de ocupação residencial dessas áreas ao norte e foram fundamentais para o processo de desmembramento das chácaras que era um dos pontos fundamentais do plano. São elas a Avenida Othon Gama D'Eça e a Avenida Prefeito Osmar Cunha.



Fonte: PAIVA, RIBEIRO, GRAEFF (1952) Elaboração: SOUZA, J.

Figura 29: Sobreposição do traçado da Avenida Othon Gama D'Eça e da Avenida Prefeito Osmar Cunha sobre o sistema viário proposto pelo Plano Diretor de 1952.

As avenidas foram implantadas em desacordo com a proposta aprovada no Plano Diretor.

3.3. A divisão funcional do território

O Plano Diretor de Florianópolis propunha que sua área urbana fosse dividida em cinco zonas de uso do solo: comercial, industrial, comercial-residencial, residencial nova e residencial já existente (ver Figura 30). Apesar da divisão em zonas ser uma das premissas do urbanismo modernista, que defendia a separação total das diferentes funções da cidade, os autores propõem uma divisão mais flexível, onde previam as mudanças de forma gradativa e que permitiam a coexistência de diferentes funções em uma mesma zona, por exemplo, nas zonas comerciais também era permitido o uso residencial.

Essa proposta de zoneamento não altera a organização espacial da cidade, ao contrário, reitera as características já presentes na cidade. O plano consolidava a área central comercial, reforçava a utilização residencial na porção norte da península e determinava que na área continental se localizariam as atividades de grande porte e grande impacto, como o porto e a área industrial.

O zoneamento ainda assegurava que a área ao norte da península mantivesse suas características residenciais, mantendo afastadas quaisquer atividades indesejadas que pudessem ameaçar a valorização imobiliária deste local, fato esse que reforçou a escolha da classe dominante em utilizar esta área da cidade como local de moradia.

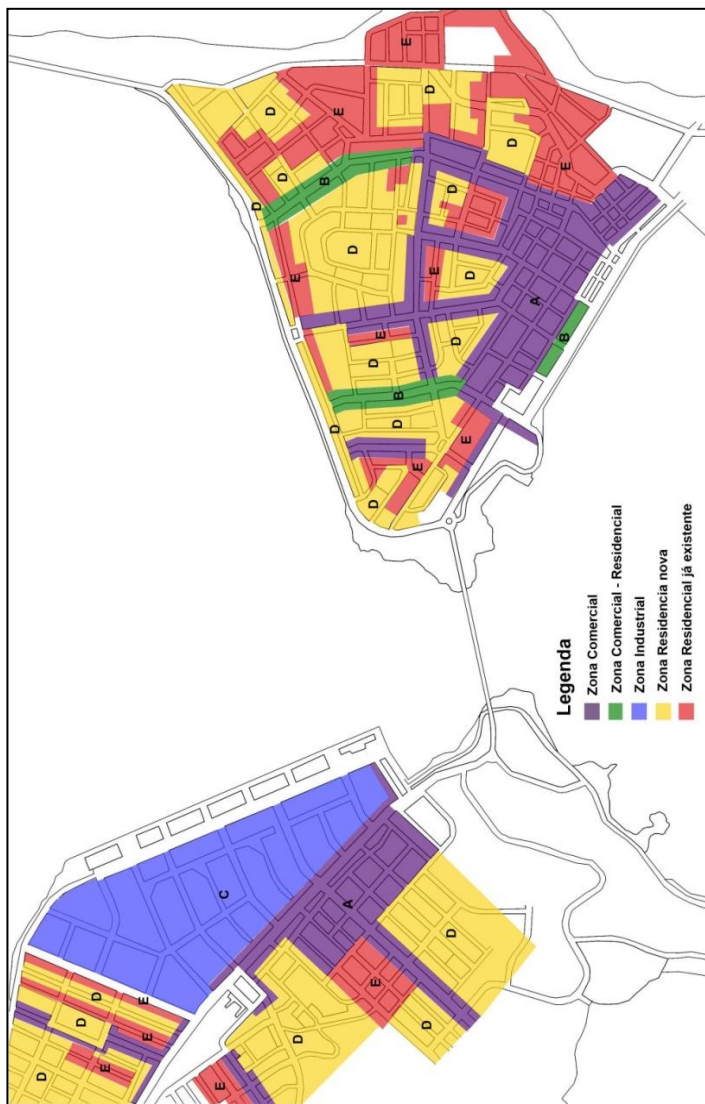


Figura 30: Planta de Zoneamento do Plano Diretor de 1955

Os autores propõem a divisão das áreas ocupadas por chácaras ao norte da península central para uso residencial, visando a densificação da área. Consolidam o uso comercial para área central e propõem uma grande área industrial em um aterro no continente.

Fonte: PAIVA, RIBEIRO, GRAEFF (1952) Elaboração: SOUZA, J.

O Plano propõe a verticalização das áreas ao longo da Via Tronco, tanto na Ilha quanto no continente; ao longo da Avenida Beira-Mar Norte; e na área comercial, proposta para o centro histórico. Já para as áreas residenciais, os autores propõem edificações mais baixas, de dois a quatro pavimentos.

Para a área do centro histórico da península, determinaram edificações de no mínimo quatro pavimentos e no máximo dez, visando mudar a paisagem urbana dessa área que era predominantemente horizontal.

E de fato, os edifícios altos, os arranha-céus, foram surgindo na paisagem desenhada por casarios e sobrados, casas coloniais, conjuntos comerciais e residências com as linhas modernizantes Art Deco, com dois ou três pavimentos. (CASTRO, 2006 p.54).

Entretanto, apesar da impactante proposta de verticalização da área central, a determinação de edificações de no mínimo quatro pavimentos contrariava a Lei nº073/51 já aprovada, que determinava o mínimo de 5 e 6 pavimentos em determinadas ruas dessa área, conforme se vê na Figura 10 do capítulo 1. A provável pressão do capital imobiliário fez com que o texto da legislação que estava sendo proposta sofresse uma alteração na versão aprovada, que determinava que nessa área prevaleceriam as determinações da Lei nº073/51.

A partir da aprovação do plano se iniciou o processo de verticalização da área central da cidade que já vinha se insinuando desde meados dos anos 40, com a construção do Edifício do Instituto de Pensão e Aposentadoria dos Servidores Estaduais (IPASE), que introduziu uma linguagem modernista que irá caracterizar as edificações de caráter público das décadas seguintes. Em 1961, é inaugurado, em uma travessa da Praça XV de Novembro, o Edifício das Diretorias, um marco da arquitetura modernista de Florianópolis, com 10 pavimentos.

Ainda foram inaugurados os edifícios do Querência Hotel, em 1958; do Banco Nacional do Comércio, do Royal Hotel e do Edifício Zahia, em 1959; do Edifício Cidade e Oscar Hotel, em 1960 e do Palácio da Indústria da FIESC, em 1963. Ver mapa de localização na Figura 33.

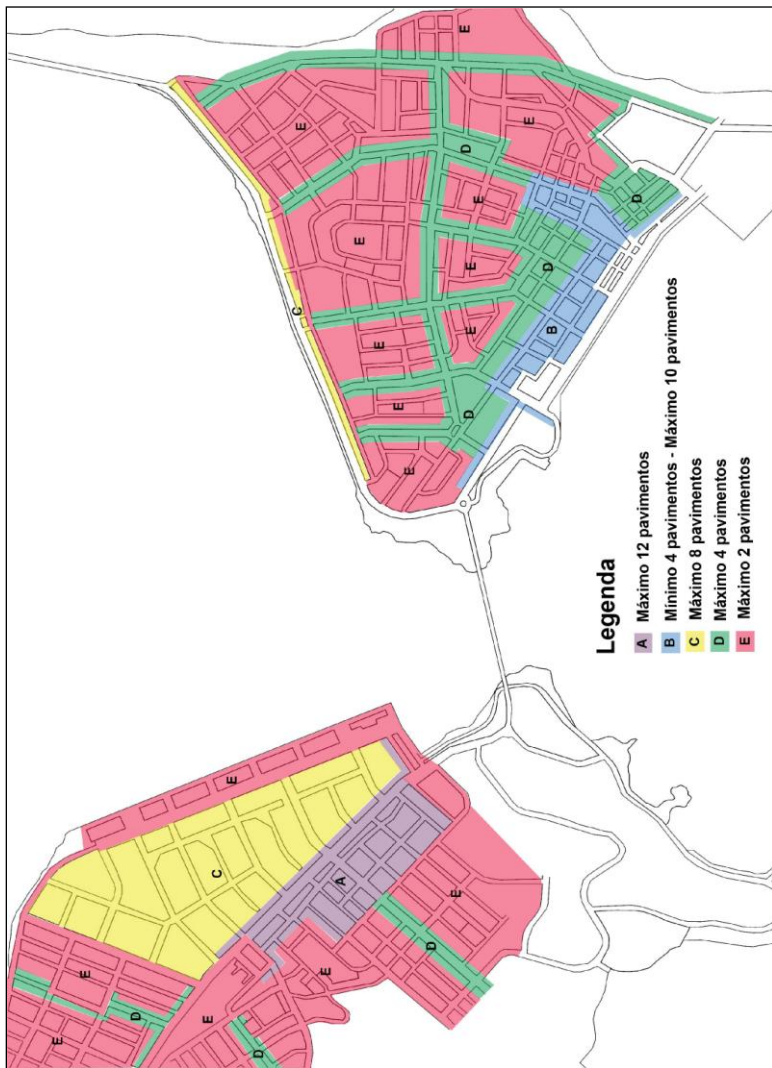
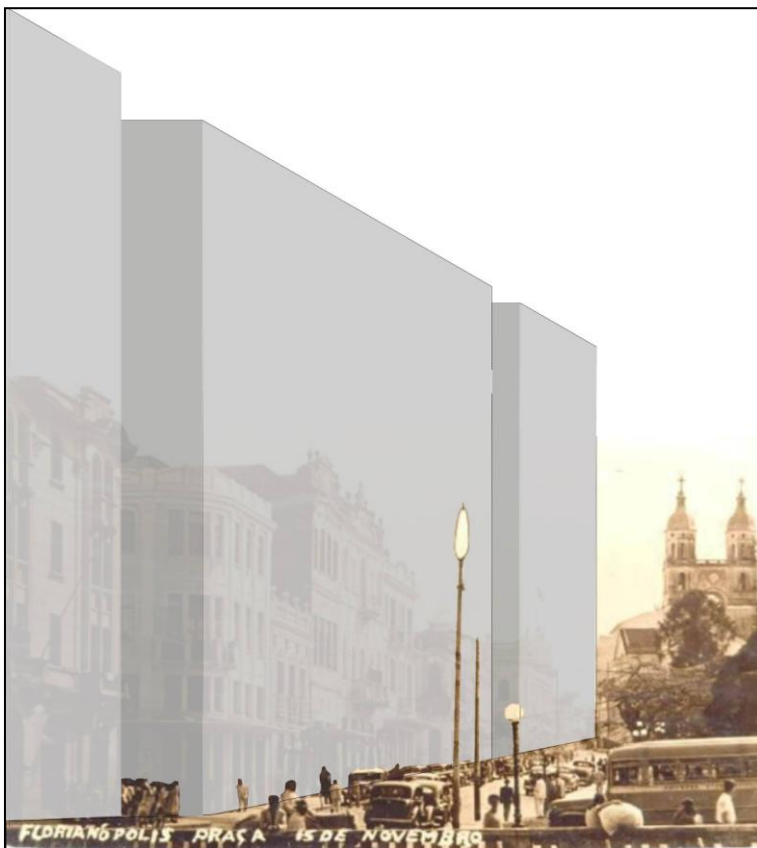
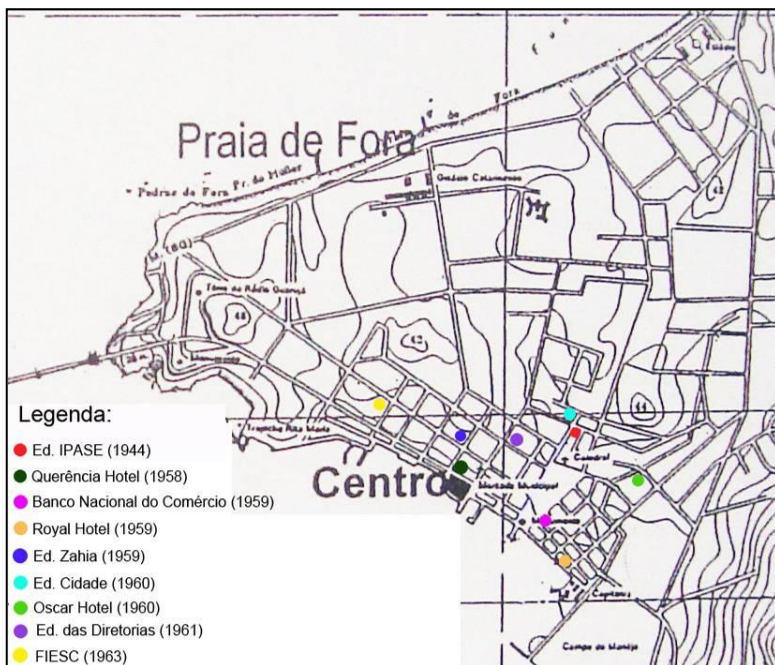


Figura 31: Planta das alturas das edificações do Plano Diretor de 1955
 Fonte: PAIVA, RIBEIRO, GRAEFF (1952) Elaboração: SOUZA, J.



Fonte: Simulação elaborada pela autora sobre foto retratada do DVD

Figura 32: Simulação do impacto da proposta de verticalização na paisagem da área central da cidade.



Fonte: Elaboração da autora sobre mapa retirado de LOHN, 2002.

Figura 33: Localização das edificações

Na Avenida Beira-Mar Norte o plano previa edificações de até oito pavimentos. Na área comercial do Estreito eram previstas edificações de até 12 pavimentos. O que segundo os autores iria configurar um centro comercial “moderno”.

A Via-Tronco, na área continental, foi proposta com 30 metros de largura, permitindo edificações comerciais de 12 pavimentos com a possibilidade de exceder essa altura desde que fosse retirado 30 cm de toda a linha perimetral do terreno para cada 60 cm de elevação adicional.

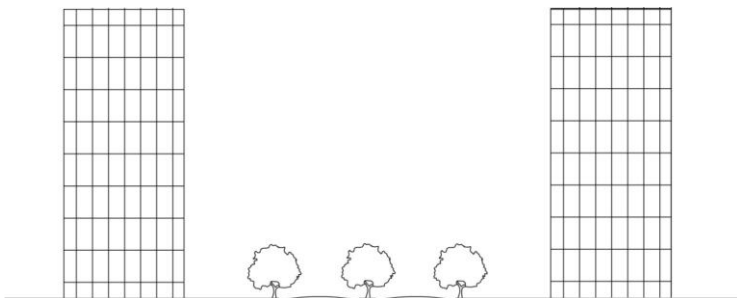


Figura 34: Simulação da avenida-tronco no continente.

As expectativas da implantação dos equipamentos da área portuária e industrial, de execuções de obras de melhoramentos na infraestrutura urbana da área continental da cidade e do término da BR 101 refletiram em uma dinâmica do mercado imobiliário nessa área durante toda a década de 50. Segundo Sugai, 53% dos loteamentos aprovados em Florianópolis nesta década se localizavam no Continente. (SUGAI, 1994).

Entretanto, esse interesse começou a diminuir conforme o tempo foi passando e os investimentos públicos passaram a se concentrar na área insular da cidade. As elites definiram sua preferência pelas áreas ao norte da península, nas mesmas áreas que já haviam sido escolhidas por essa população no século XVIII para abrigar suas chácaras, conforme foi mencionado no capítulo 1, e pelas áreas ao norte da ilha, enquanto bairros populares começaram a se disseminar no interior do continente. (SUGAI, 1994).

Já para as áreas residenciais da ilha, são previstas edificações de dois pavimentos, entretanto, segundo a legislação poderia ser permitida a construção de edificações de até quatro pavimentos desde que afastadas dez metros das laterais do terreno. Em 1965, a pressão do capital imobiliário nessas áreas ao norte da península fez com que esta lei fosse alterada. A nova redação da lei determinava essa possibilidade diminuindo os afastamentos para um metro e meio somente quando

houvesse aberturas, o que transforma drasticamente o modelo proposto para estas áreas residenciais, baseado no modelo de cidades-jardins.

A partir de então, a legislação foi sofrendo diversas alterações para se adaptar aos interesses do mercado imobiliário, até ser totalmente substituída em 1976.

Em 1966, são aprovada as leis n°782/66 e n°778/66, que alteravam o gabarito de construções de algumas áreas centrais para 10 e 12 pavimentos. Em 1971 é aprovada a lei n°1028/71 que determinava a construção de edificações de 20 pavimentos. Em 1972, a lei n°1096 permitia edificações de 12 pavimentos e 18 pavimentos para a instalação de hotéis na Avenida Beira-Mar Norte. Ainda em 1974, a lei n°1214 alterava a ocupação para 12 pavimentos. A espacialização dessas alterações pode ser vista na Figura 35.

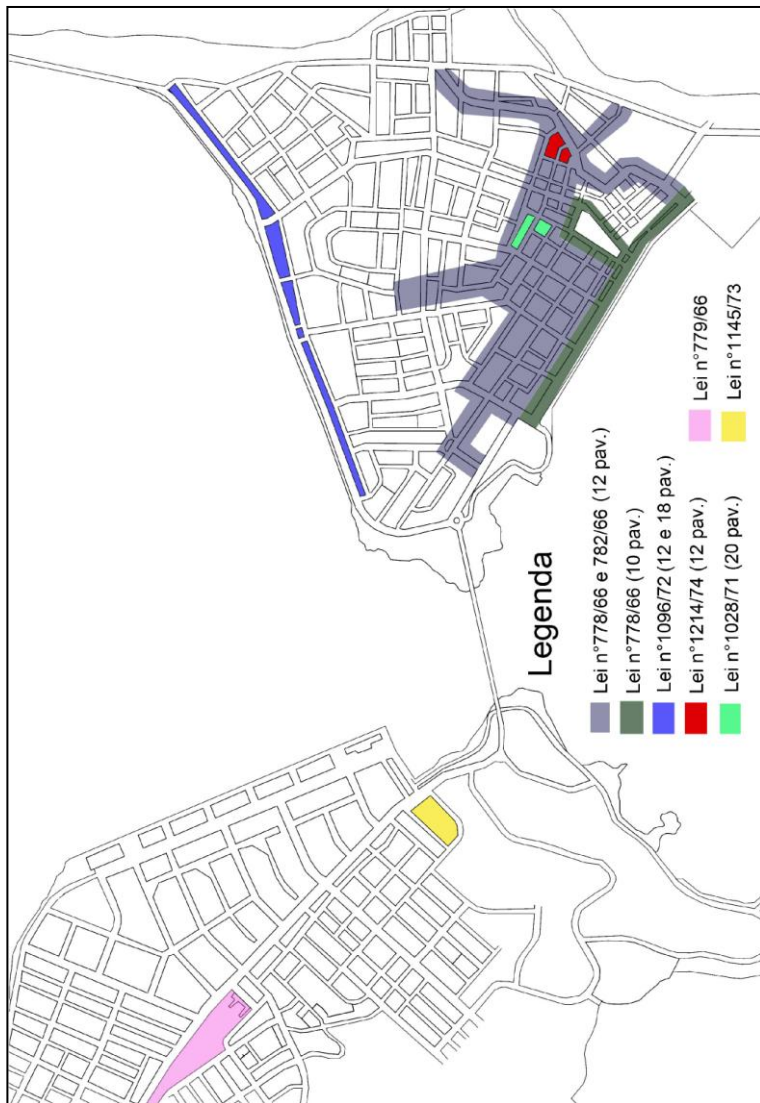


Figura 35: Espacialização das alterações na legislação

Fonte: Elaboração Souza, J. sobre mapa base de PAIVA, RIBEIRO, GRAEFF (1952)

Em 1966 a lei nº779/66 determina que se excluía do plano a área determinada para a construção da Estação Ferroviária na área continental e a lei nº1145/73, de 1973 determina a exclusão da área determinada para a construção da Estação Rodoviária na área continental. Ver figura 35.

Na proposta do plano de 1952, o território é também dividido em unidades residenciais, com espaços verdes centrais, ligados por uma rede de espaços verdes lineares. A divisão em unidades residenciais se baseia na teoria de unidades de vizinhança de Radburn, entretanto não são aprofundadas e acabam determinando apenas a distribuição das áreas verdes. Os autores apenas mencionam a necessidade de prover cada unidade determinada com um mínimo de equipamentos de serviços básicos para a população, como creches, escolas, unidades de saúde e áreas de lazer, entretanto não fazem nenhuma proposta, apenas citam que com tempo e dependeriam dos recursos das administrações futuras.

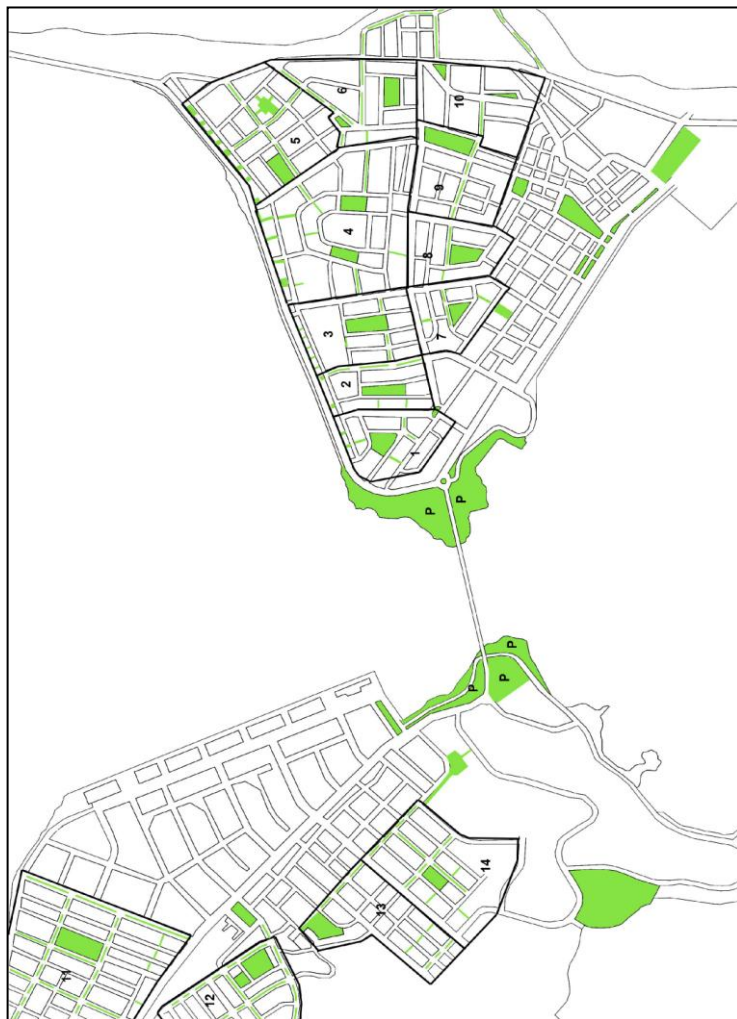


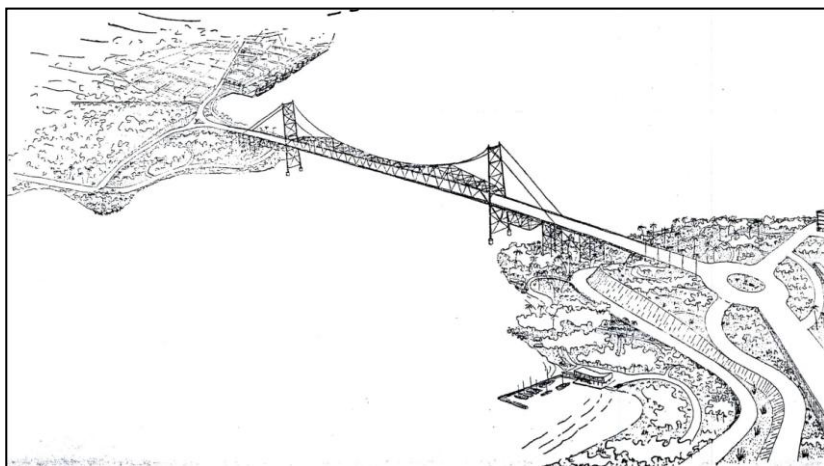
Figura 36: Planta das Áreas Verdes

Além de dois grandes parques, a proposta é de áreas verdes espalhadas de forma homogênea, com exceção da área portuária, pelo território. Fazendo a interligação entre elas, por percursos para pedestres.

Fonte: PAIVA, RIBEIRO, GRAEFF (1952) Elaboração: SOUZA, J.

A proposta para as áreas verdes é de um sistema contínuo e interligado desses espaços com passagens para pedestres, tratadas, segundo os autores, como espaços verdes lineares. Também são mantidas as praças existentes e criados dois grandes parques nas cabeceiras da ponte Hercílio Luz.

Essa busca de integrar a cidade com diversos espaços verdes pode ser uma influência das cidades-jardins de Howard e do urbanismo modernista, que estavam muito presentes no planejamento brasileiro. Como já foi mencionado, Howard buscava unir o urbano com o rural, trazendo a natureza para o interior da cidade, visando à melhoria da qualidade de vida da população. Já a visão de espaços verdes como espaços de lazer é uma referência da urbanística modernista, onde a cidade ideal deveria ser disposta em um grande parque, onde os espaços verdes fariam a conexão entre as habitações e abrigariam as atividades de lazer da população.



Fonte: PAIVA, RIBEIRO, GRAEFF (1952)

Figura 37: Parques Municipais nas cabeceiras da Ponte Hercílio Luz

Além dos parques a figura também destaca a proposta de novo acesso viário à Ponte Hercílio Luz.

3.4. A consolidação do processo de segregação sócio-espacial

A proposta desse Plano Diretor para Florianópolis veio consolidar um processo de segregação sócio-espacial que vinha se conformando desde o início do século XX. O Plano contribuiu para a definição da organização espacial das áreas residenciais das camadas sociais da população.

Conforme mostra o mapa de Sugai (1994) da Figura 13, no início da década de 50, a maior parte das áreas residenciais da população de alta renda se localizava no centro da península central. Também havia uma pequena parcela que se localizava no litoral norte do continente, e outra, no litoral sul. Já a população de baixa renda, ocupava as encostas do Maciço do Morro da Cruz, na área insular, e uma área continental, chamada Palhocinha.

Para a área central da península, os autores propõem um modelo de ocupação baseado na idéia de cidade jardim, conforme exposto anteriormente. As características desse modelo, que previa ruas mais sinuosas e cercadas de muitas áreas verdes, determinava uma maior valorização dessa área, direcionando a sua ocupação para uma população de maior poder aquisitivo.

No Brasil, o modelo de cidade jardim foi amplamente difundido e utilizado, principalmente em projetos de loteamentos. Os bairros-jardins na cidade de São Paulo começaram a ser implantados a partir de 1915 quando a Companhia City contrata Raymond Unwin, que havia sido responsável juntamente com Barry Parker, pela primeira cidade-jardim inglesa Letchworth, para desenvolver o projeto do Jardim América. A partir de então se define um padrão para loteamentos destinados às classes média e alta, em São Paulo, e no restante do país. Seguem-se então os loteamentos Pacaembu, Anhangabaú, Alto da Lapa, Bela Aliança e Alto Pinheiro, todos os empreendimentos dessa mesma companhia e ainda o Jardim Europa. Todos com as características comuns inspiradas nas idéias das cidades-jardins de Howard, traçado orgânico, áreas de uso comum no interior das quadras integradas com as edificações visando à melhoria na qualidade das moradias dessa parcela da população. (LEME, 1999).

Na década de 30, Alfred Agache em seu plano para o Rio de Janeiro que já foi mencionado no capítulo 1, propõe duas cidades-jardins para as ilhas do Governador e Paquetá. A partir de então vários

loteamentos seguindo essas idéias foram implantados nos bairros da Gávea, Laranjeiras e Jardim Botânico. Assim como ocorreu em São Paulo, todos foram destinados a uma população de alto poder econômico. (OTTONI, 2002).

Na cidade de Porto Alegre, na década de 40, surgem uma série de bairros-jardins. A Vila do IAPI foi implantada entre 1944 e 1952, localizada em um bairro afastado do centro e destinado a moradias burguesas. A idéia do projeto é do engenheiro Marcos Kruter, e se baseava em um projeto de José Saboya Ribeiro. Ribeiro havia participado de um concurso para a escolha de um projeto para o conjunto habitacional em que Edvaldo Pereira Paiva também havia participado. (LEME, 1999).

A proposta de zoneamento do Plano de 1952, também garante para as áreas ao norte da península, a exclusividade do uso residencial e o afastamento de atividades indesejadas pela sociedade, que possam causar incômodos à população, como indústrias, grandes atacados, presídios, entre outros. O Plano também determinava para este local, a construções de edificações de até dois pavimentos, ou no máximo quatro pavimentos, desde que garantidos grandes recuos laterais, para a manutenção da ventilação e iluminação visando o bem-estar dessa população. Todas essas propostas contribuíram para que a população de alta renda concentrasse suas áreas residenciais nessa parte da cidade, configurando um processo de auto-segregação espacial. Se na década de 40 a população de alta renda apresentava uma “indecisão” entre ocupar as áreas do norte da península ou as áreas do litoral continental, a partir desse Plano a preferência pela Ilha é definida. A partir de então os investimentos públicos e privados passaram a se concentrar nessa área da cidade.¹⁷

O Plano não apresenta nenhuma proposta residencial para a população de baixa renda que ocupava as encostas de morros em precárias habitações. Como já foi referido anteriormente, os autores fazem menção a essas ocupações, entretanto não propõem soluções. Uma hipótese que pode explicar este fato é a crença que esses profissionais tinham que o desenvolvimento econômico pudesse diminuir a pobreza dessa população. Entretanto, essa população de

¹⁷ Sobre a segregação sócio-espacial da cidade de Florianópolis, ver SUGAI, 2002.

baixa renda continuou ocupando as encostas de morros e as áreas continentais.

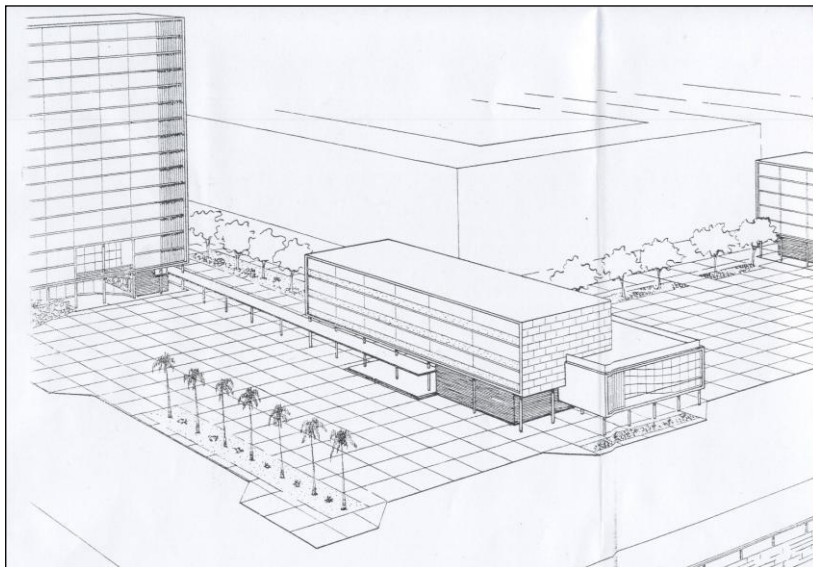
O baixíssimo padrão e vida de grande parte das classes menos favorecidas gerou a existência dos núcleos de malocas na periferia do Centro urbano. Êsses (sic) núcleos, que tomam em Florianópolis, como em outras cidades brasileiras (Rio, Recife, P. Alegre, etc.), a feição de verdadeiros aldeamentos primitivos, são a mais viva expressão urbanística de nosso atrazo (sic) econômico. (PAIVA, RIBEIRO e GRAEFF, 1952, p.14).

3.5. As Propostas Arquitetônicas

Os autores fazem uma proposta arquitetônica para o Centro Cívico e para a Cidade Universitária seguindo os princípios estéticos arquitetônicos do ideal modernista, determinando o caráter moderno que a cidade deveria adquirir.

Para o Centro Cívico, os autores propõem duas grandes praças interligadas, com edifícios administrativos e amplas áreas de estacionamento. Sugerem uma íntima ligação entre os edifícios, os espaços verdes e os espaços para manifestações coletivas. Também procuram essa relação entre a praça e a paisagem marítima, assim como descrevem ser a relação existente na época entre a Praça 15 de Novembro e o mar.

A proposta, ilustrada em uma perspectiva (Figura 38), é composta por um bloco em altura, destinado a ser o Palácio das Secretarias de Estado, e dois blocos horizontais para o Palácio do Legislativo e o Palácio da Justiça que configuram as duas praças abertas para o mar. As edificações seguem os princípios da arquitetura de Le Corbusier que se baseava em cinco pontos: planta livre, fachada livre, pilotis, terraço jardim e janelas em fita.



Fonte: PAIVA, RIBEIRO, GRAEFF (1952)

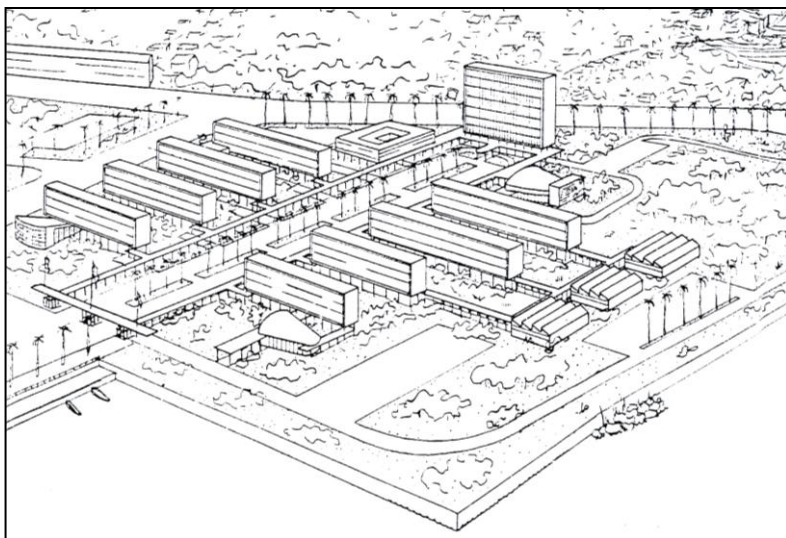
Figura 38: Perspectiva da proposta para o Centro Cívico

A proposta dos autores para o Centro Cívico é baseada na estética modernista, com as funções organizadas em edificações distintas.

Os autores do plano propuseram a implantação do campus da futura Universidade no aterro do Largo Treze de Maio executado na década de 40, junto ao Morro da Cruz e próximo ao centro. Essa localização é justificada pela dimensão da área, possibilidade de expansão e sua boa acessibilidade.

A Cidade Universitária é proposta como o coroamento da avenida tronco, conferindo um caráter monumental ao conjunto. Assim como o Centro Cívico, os autores determinam através de uma perspectiva e alguns croquis esquemáticos a configuração e a estética das edificações. O partido proposto é configurado por uma grande avenida central que dá continuação à Avenida Tronco proposta no Plano. Em uma solução muito semelhante à adotada por Lucio Costa no projeto para a Universidade do Brasil, em 1936. Costa propõe um conjunto de edificações horizontais, dispostas perpendicularmente a um eixo viário, abrigando os cursos separados em áreas afins. Como ponto

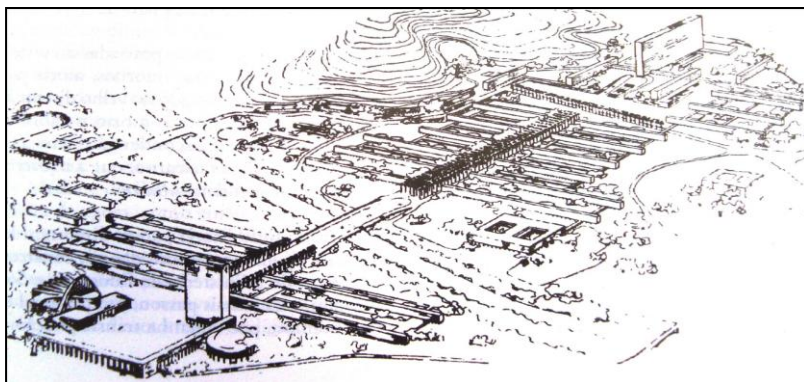
focal de destaque do conjunto, é proposta no eixo final dessa via, uma edificação em altura, destinada à reitoria e administração.



Fonte: PAIVA, RIBEIRO, GRAEFF (1952)

Figura 39: Perspectiva da cidade Universitária

Proposta para Cidade Universitária que mostra clara influência da arquitetura de Le Corbusier e Lucio Costa.



Fonte: COSTA, 1997.

Figura 40: Projeto para Universidade do Brasil – Lucio Costa, 1936

Entretanto, já no início da década de 50, havia uma discussão sobre a localização da Universidade, e havia um empenho das elites locais que e o campus se localizasse a leste do Morro da Cruz, no bairro da Trindade. Essa localização se confirmou nas décadas posteriores, dirigindo a expansão urbana também para nordeste e leste, áreas que estavam fora da delimitação urbana do plano. (SUGAI, 1997).

As propostas estéticas revelam a influência especialmente dos arquitetos Demétrio Ribeiro e Edgar Graeff que já tinham uma grande atuação arquitetônica na cidade de Porto Alegre e demonstravam compartilhar dos preceitos da arquitetura modernista em seus projetos. Como já foi esclarecido no capítulo 2, o arquiteto Demétrio Ribeiro teve uma grande influência do professor uruguaio Gomes Gavazzo, que defendia o ideal modernista, e o arquiteto Edgar Graeff, obteve as referências de Lucio Costa em sua formação acadêmica na Escola Nacional de Arquitetura no Rio de Janeiro.



Fonte: XAVIER, 1987.

Figura 41: Projeto para a Faculdade de Arquitetura UFRGS, Demétrio Ribeiro, Plínio Almeida, Frederico Mentz, Emil Bered, Carlos M. Fayet, Leovegildo Paiva e Moacyr Moojen Marques, 1953.



Fonte: LUCCAS, 2006.

Figura 42: Casa Prudente de Moraes Neto. Edgar Graeff, 1948.

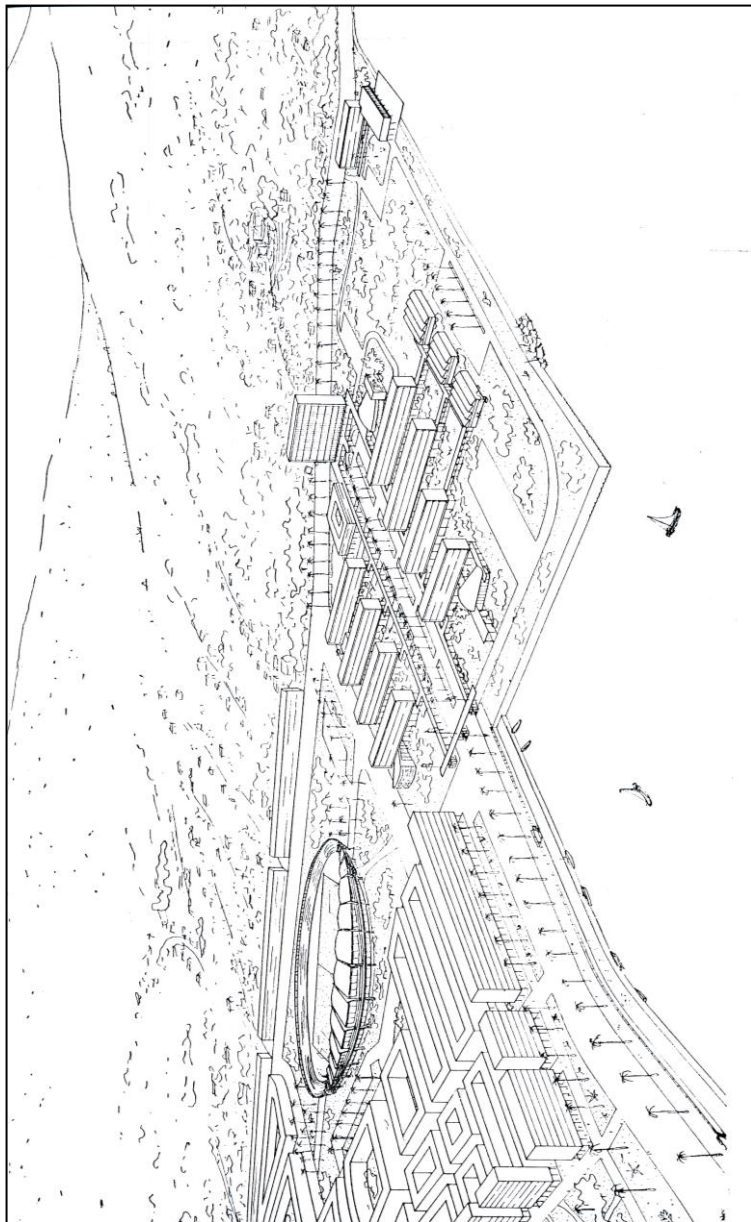


Figura 43: Perspectiva geral da proposta do Plano Diretor de 1952
Fonte: PAIVA, RIBEIRO, GRAEFF (1952)

O Plano Diretor de 1952 foi determinante para a organização espacial de Florianópolis a partir de sua aprovação. As propostas contribuíram para a consolidação do processo segregativo que se definia, e colaborou para a priorização da área insular em detrimento da área continental da cidade. Apesar de nem todas as propostas terem sido implantadas, algumas idéias-chaves desse Plano foram absorvidas pelo Plano posterior, que foi elaborado 17 anos depois dessa proposta.

O Plano de Desenvolvimento Integrado da Área Metropolitana de Florianópolis elaborado por uma equipe do CEAU¹⁸, coordenada pelo arquiteto Luís Felipe Gama Lobo D'Eça, e que foi elaborado entre 1969-71 e aprovado em 1976, absorveu muitas idéias-chaves da proposta do Plano Diretor de 1952, principalmente referentes ao sistema viário e ao ideário modernista.

Ao contrário do Plano de 1952 que se limitava a uma pequena área do município, este plano abrangia toda a área conurbada da região de Florianópolis. Partia do pressuposto que essa região só poderia se desenvolver através de sua integração e homogeneização. (SUGAI, 2002).

Assim como no plano de 1952, a proposta de Gama D'Eça também estava centrada na implantação de uma grande área portuária, no sistema viário pensado apenas para o transporte rodoviário e na busca pela melhoria da conexão da capital com o interior do Estado.

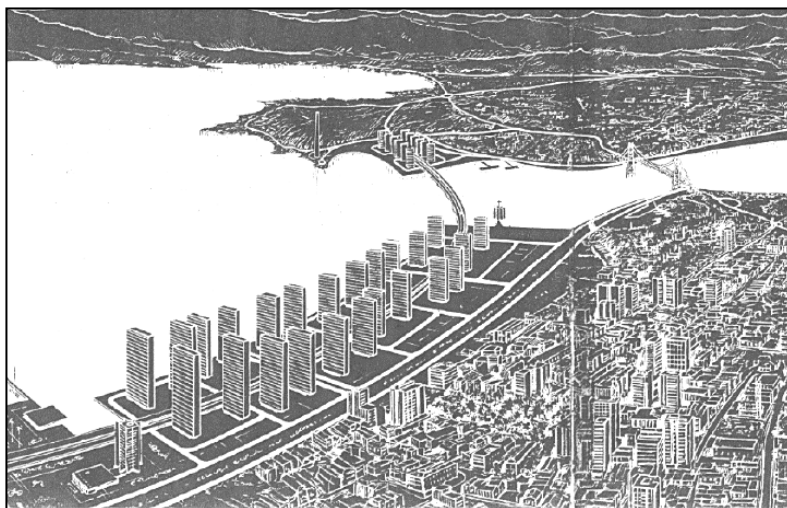
A principal idéia que é absorvida é da via tronco, que aparece no plano de Gama D'Eça, através da proposta da Via Expressa Sul. Esta via é proposta em uma grande área de aterro na baía sul da península, onde se localizaria um grande Centro Metropolitano de características modernistas, que abrigaria o Centro Administrativo, o Centro Institucional e o Centro Financeiro da cidade, e ainda abrigaria os Terminais Rodoviários, e o Túnel do Morro do Penhasco. Essa via faria a conexão da área continental com a área central da cidade, através de uma nova ponte, e com o sudeste da Ilha. Essa idéia de construção de aterros para a construção de vias, também foi inspirada pelas propostas do Plano de 1952.

O plano retoma a proposta de um anel viário, agora formado pela Via Expressa Sul e a Avenida Beira-Mar Norte, transformada em via de

¹⁸ Conselho de Engenharia, Arquitetura e Urbanismo, criado pela Câmara Municipal de Florianópolis para avaliar projetos que modificassem o Plano de 1955.

trânsito rápido, ao redor do Morro da Cruz. Também retoma a proposta de hierarquização de vias, classificando-as em via-expressa, vias de trânsito rápido, vias setoriais e vias locais.

A perspectiva que ilustra a área do Centro Metropolitano (ver Figura 44) demonstra a proposta estética deste Plano, fortemente influenciada pela estética modernista, da mesma forma que aparece no Plano de 1955.



Fonte: PEREIRA (s/d)

Figura 44: Centro Metropolitano proposto no Plano Diretor de 1969.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade de Florianópolis teve um processo de crescimento populacional lento na primeira metade do século XX. Enquanto as principais capitais brasileiras transformavam sua estrutura urbana para se adaptarem ao rápido crescimento urbano e ao desenvolvimento industrial, Florianópolis mantinha suas características remanescentes do período colonial. A capital catarinense chega à década de 50, com uma população de 69.122 habitantes, enquanto Rio de Janeiro já possuía 2.413.152 habitantes, São Paulo 2.227.512 habitantes e Porto Alegre 401.213 habitantes. Ao contrário dessas capitais, Florianópolis não participava do contexto econômico nacional, que se caracterizava pelo rápido crescimento da atividade industrial. A economia da cidade se apoiava no setor terciário, na atividade portuária (que já se encontrava em crise), e principalmente, na sua função administrativa de capital do Estado. Essa característica acompanhou a cidade desde os tempos de sua formação, quando foi criada para fins militares e não obteve incentivos para desenvolver um sistema produtivo.

No início do século XX, enquanto o sistema portuário ainda possuía uma atividade de destaque na capital, foram executadas grandes obras de infra-estrutura e saneamento na cidade. Nesse momento, estavam sendo feitos planos sanitaristas para as principais cidades brasileiras, como por exemplo, os planos que Engenheiro Saturnino de Brito desenvolveu para a cidade de Vitória, em 1896; para a cidade de Santos, em 1905; para Recife, 1909. Em 1911, o gov. de Vidal Ramos contratou o eng. Luiz José da Costa para orçar, projetar e coordenar as obras da rede de esgoto de Florianópolis. O engenheiro foi indicado pelo Prof. Saturnino de Brito, que não pode assumir esta empreitada (SUGAI, 1997). Além da implantação da rede de água e esgotos, foram construídas duas importantes obras: a Avenida Hercílio Luz, cujo projeto determinou a canalização do Rio da Bulha, aliado a uma proposta de “embelezamento” que propunha uma via “moderna” e arborizada; e a Ponte Hercílio Luz, que fez a conexão rodoviária da ilha com o continente, e transformou a paisagem urbana da cidade. A partir da chamada Revolução de 30, o país iniciava um período de industrialização, que resultou no rápido crescimento populacional das grandes cidades. As principais capitais do país fizeram grandes reformas estruturais, principalmente no setor viário, para corresponder

às novas necessidades dessas grandes concentrações populacionais e do setor produtivo industrial. São Paulo fez grandes mudanças no sistema viário, orientadas pelo plano de Prestes Maia (1930); Rio de Janeiro, pelo Plano Agache (1930), e Porto Alegre pelo Plano de Gladosh (1943). Florianópolis, nesse momento, que já sofria com a crise da atividade portuária, não efetuou grandes reformas urbanas, apenas algumas intervenções pontuais, como a implantação da Avenida Mauro Ramos, na década de 40.

Os arquitetos contratados pela prefeitura de Florianópolis para elaborar o primeiro Plano Diretor da cidade no início da década de 50, encontraram uma cidade de economia precária, com uma escassa atividade industrial e com uma infra-estrutura urbana remanescente do início do século. O Plano que eles elaboraram visava inserir a cidade no cenário econômico nacional que estava se desenvolvendo, reestruturar o sistema viário e densificar a ocupação urbana da área da península central da ilha.

Este estudo nos permite concluir que a proposta para o Plano Diretor de Florianópolis de 1952, é resultado do momento histórico em que foi elaborada, da formação, das influências e da experiência profissional dos urbanistas Edvaldo Pereira Paiva, Demétrio Ribeiro e Edgar Graeff. A circulação de idéias sobre o urbanismo que se percebeu existir nesse momento, entre os profissionais, exerceu um papel fundamental no posicionamento e nas proposições desses urbanistas. A proposta para Florianópolis une soluções resultantes da experiência de Paiva na Prefeitura de Porto Alegre com os princípios estéticos do Modernismo, resultado da formação acadêmica dos arquitetos Demétrio Ribeiro e Edgar Graeff. Elaborado cinco anos antes de Lucio Costa vencer o concurso para o Plano Piloto de Brasília, que se tornaria um ícone do modernismo no mundo.

O Plano Diretor de Florianópolis, que foi aprovado em 1955, e se tornou parte da Lei n°246/55, ficou durante 21 anos em vigência. Esse trabalho demonstra que esse plano teve um papel muito importante nas transformações urbanas que a cidade presenciou a partir da década de 50, influenciando nas ações do capital imobiliário e fundiário e na organização sócio-espacial da cidade. Ainda serviu de grande influência para a elaboração do Plano Diretor de Florianópolis (1969-71) coordenado pelo arquiteto Gama D'Eça, onde foram absorvidas grande parte das idéias presentes no Plano Diretor de 1955.

Pode-se concluir que a proposta do Plano Diretor de 1955 corroborava com a organização espacial que já vinha se definindo historicamente, de se privilegiar a área insular em detrimento da área continental da cidade. Apesar de haverem algumas ocupações de alta renda na área continental, essa área era predominantemente ocupada por uma população mais pobre. Já a ilha, concentrava nas áreas ao norte da península, a população de alta renda, e a maioria dos investimentos públicos e privados. Como foi visto, os autores propuseram a implantação da área portuária e industrial no continente, enquanto na Ilha, se localizariam o centro administrativo, educacional e as áreas residenciais. Essa definição veio legitimar e consolidar essa diferenciação entre a Ilha e o continente.

Podemos perceber também que essa proposta contribuiu para a consolidação do processo de segregação espacial que vinha se configurando desde o início do século XX. O traçado viário proposto para as áreas ao norte da península, que trazia características morfológicas das Cidades-Jardins, contribuiu para a consolidação desse processo segregativo. As características dessa área, como a dimensão dos lotes, a arborização, a localização privilegiada, direcionava sua ocupação por uma população de alta renda, o que contribuiu para um processo de concentração espacial homogênea dessa população.

A proposta de zoneamento do Plano Diretor também contribuiu para essa configuração espacial, uma vez que garantia a valorização imobiliária das áreas ao norte da península. A determinação de uso residencial para essas áreas, mantinha afastadas quaisquer atividades indesejadas que pudessem ameaçar a valorização dessas terras.

Apesar de os urbanistas que elaboraram este Plano Diretor terem preocupações sociais, eles não propõem nenhuma ação para inserir a população pobre no espaço. A visão de planejamento desses profissionais fazia com que eles acreditassem que o desenvolvimento econômico poderia reduzir a pobreza e inserir essa população nessa cidade idealizada.

O Plano Diretor, que também previa a densificação da área central da cidade, colaborou para o processo de verticalização que já estava se insinuando desde o início da década de 50. Entretanto, os índices propostos, não corresponderam à necessidade de verticalização, para utilização da infra-estrutura existente, e aos interesses do mercado imobiliário. O que fez com que a partir de 1965, essa legislação

começasse a sofrer alterações em seus índices, aumentando cada vez mais o gabarito das edificações.

Como pode ser observado, esse Plano Diretor também contribuiu para abrir frente para o capital imobiliário, possibilitando a expansão urbana para as áreas ao norte da península, que se configuravam em grandes vazios urbanos, principalmente com a implantação da Avenida Beira-Mar Norte, na década de 60. Entretanto, a falta de conexão da avenida com a Ponte Hercílio Luz acabou resultou na lenta ocupação dessa área. Mas já a partir da década de 70, se iniciou um rápido processo de ocupação dessa área por edificações em altura, se tornando um grande mercado para o setor imobiliário.

Como já foi dito anteriormente, esse plano influenciou algumas propostas feitas no Plano Desenvolvimento Integrado da Área Metropolitana de Florianópolis, coordenado pelo arquiteto Luís Felipe Gama D'Eça, e aprovado em 1976. Entre elas, a proposta de implantação de uma área portuária; a proposta de uma via de ligação entre o continente e o sul da baía da península central; a proposta de um centro administrativo; e a proposta de expansão territorial sobre aterros. Também foi retomada a idéia de anel viário, mas fazendo a conexão ao redor do Morro da Cruz.

Essa pesquisa, além de colaborar para a melhor compreensão da proposta do Plano Diretor de 1955, contribui para a compreensão da capacidade de intervenção no espaço urbano através de um Plano Diretor, mesmo que neste caso tenha sido pouco efetivado, e também perceber a influência dos interesses econômicos e políticos nas decisões das ações do Estado, que acabam sempre privilegiando uma camada social e reproduzindo uma estrutura desigual e segregativa nas cidades brasileiras.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. Porto Alegre como cidade ideal. Planos e Projetos Urbanos para Porto Alegre. Tese de Doutorado defendida na Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura. Porto Alegre: Faculdade de Arquitetura, PROPARG, UFRGS, 2006.

ALBUQUERQUE, Manoel Maurício de. *Pequena História da Formação Social Brasileira*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 4ª edição, 1986.

ALMEIDA, Maria Soares de. Transformações Urbanas. Atos, Normas, Decretos, Leis na administração da cidade. Tese de Doutorado defendida na Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, 2004.

_____. “Urbanismo no Sul do Continente”. In: Anais do XII Encontro Nacional da Anpur. Florianópolis, 2009.

ARAÚJO, Hermetes Reis de. A invenção do litoral: Reformas urbanas e reajustamento social em Florianópolis na primeira República. (Dissertação de Mestrado) São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 1989.

ATLAS GEOGRÁFICO DE SANTA CATARINA. Departamento Estadual de Geografia e Cartografia. Florianópolis: IBGE, Conselho Regional de Geografia, Diretório Regional de Santa Catarina, 1958.

BENÉVOLO, Leonardo. *História da Cidade*. Tradução Silvia Mazza. São Paulo: Perspectiva, 2007.

BRUAND, Yves. *Arquitetura contemporânea no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 2005.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *Nossa Senhora do Desterro*. Florianópolis: Lunardelli, 1979.

CASTRO, Eloah Rocha Monteiro de. *Jogo de Forma Híbridas. Arquitetura e Modernidade em Florianópolis na década de 50*. Tese (Doutorado em História Cultural) Florianópolis: Centro de Filosofia e Ciências Humanas, UFSC, 2002.

_____. “Edifício das Diretorias: a arquitetura da modernidade”. In: FLORES, Maria Bernadete Ramos, LEHMKUHL, Luciene, COLLAÇO, Vera (orgs.). *A casa do Baile: estética e modernidade em Santa Catarina*. Florianópolis: Fundação Boiteux, 2006, p.11-33.

CECCA – Centro de Estudos Cultura e Cidadania. *Uma cidade numa ilha: relatório sobre os problemas sócio-ambientais da Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: Insular; CECCA, 1997.

CHOAY, Françoise. *O Urbanismo: Utopias e Realidades – Uma antologia*. São Paulo: Editora Perspectiva S.A., 2002.

COELHO, Mário César. *Moderna Ponte Velha: Imagem e Memória da Ponte Hercílio Luz*. Dissertação de Mestrado. Florianópolis: Centro de Filosofia e Ciências Humanas, UFSC, 1997.

CORRÊA, Carlos Humberto P. *História de Florianópolis – Ilustrada*. Florianópolis: Insular, 2005. 2ª Ed.

COSTA, Lucio. *Lucio Costa: registro de uma vivência*. 2ªed.- São Paulo (SP): Empresa das Artes, 1997.

DEL Rio, Vicente e GALLO, Haroldo. “O legado do urbanismo moderno no Brasil. Paradigma realizado ou projeto inacabado?” In: *Arquitextos – Vitruvius*. Disponível em

<<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp023.asp>> Rio de Janeiro, 2000.

DELORENZO NETO, Antônio. *A Codificação Municipal de Florianópolis*. Rio de Janeiro, D.A.S.P, 1957.

DIAS, Wilmar. “Florianópolis, ensaio de geografia”. In: *DECG: Boletim Geográfico*. Florianópolis, ano 1, n°1, janeiro, 1947.

_____. “Florianópolis, ensaio de geografia”. In: *DECG: Boletim Geográfico*. Florianópolis, ano 1, n°2, julho, 1947.

_____. “Florianópolis, ensaio de geografia”. In: *DECG: Boletim Geográfico*. Florianópolis, ano 1, n°3, janeiro, 1948.

ESPLAN. Plano de Desenvolvimento da Área Metropolitana de Florianópolis. Florianópolis: exemplar datilografado, 1971.

FACCIO, Maria da Graça Agostinho. *O Estado e a Transformação do Espaço Urbano: a expansão do Estado nas décadas 60 e 70 e os impactos no espaço urbano de Florianópolis*. (Dissertação de Mestrado) Florianópolis: Curso de Mestrado em Geografia, 1997.

FELDMAN, Sarah. *Planejamento e Zoneamento*. São Paulo: 1947-1972. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/Fapesp, 2005.

FERREIRA, Sérgio Luiz. *O banho de mar na Ilha de Santa Catarina, 1900-1970*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Florianópolis, 1994.

FURTADO, Celso. “Brasil: da República Oligárquica ao Estado Militar.” In: FURTADO, Celso. (Coord.). *Brasil: Tempos Modernos*. 3ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979, p.1-23.

HOLSTON, James. *A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia*. Tradução Marcelo Coelho. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

HÜBENER, Laura Machado. *O comércio da cidade de Desterro no século XIX*. Florianópolis, Ed. da UFSC, 1981.

LE CORBUSIER. *Urbanismo*. Tradução: Maria Ermantina Galvão Gomes Pereira. Revisão técnica: Antônio Gil da Silva Andrade. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

LEME, Maria Cristina da Silva. “A formação do urbanismo como disciplina e profissão: São Paulo na primeira metade do século XX.” In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz e PECHMAN, Robert (Orgs.). *Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

_____. “A formação do pensamento urbanístico no Brasil, 1895-1965.” In: LEME, Maria Cristina da Silva. *Urbanismo no Brasil – 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

_____. “A Circulação de idéias e modelos na formação do urbanismo em São Paulo, nas primeiras décadas do século XX.” In: VIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Niterói, 2004.

LOHN, Reinaldo Lindolfo. *Pontes para o Futuro: relações de poder e cultura urbana Florianópolis, 1950 a 1970*. (Tese de Doutorado). Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2002.

LUCCAS, Luís Henrique Haas. “A escola carioca em Porto Alegre”. p.87-98 in *Ágora*. Vol.8, n.1 e 2. (Jan./Dez. 2002). Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2003, p.87-98.

_____. “A escola carioca e a arquitetura moderna em Porto Alegre”. 2006. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br>>. Acesso em: 20 julho 2009.

MARICATO, Ermínia. "Reforma Urbana: Limites e Possibilidades. Uma Trajetória Incompleta". In: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz e SANTOS JR., Orlando Alves dos (orgs.). *Globalização, Fragmentação e Reforma Urbana*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997, p. 309-325.

_____, Ermínia. *Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2001.

NYGAARD, Paul Dieter. *Planos Diretores de cidades: discutindo sua base doutrinária*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2005.

OLIVEIRA, Francisco. “O Estado e o Urbano no Brasil.” In: *Espaço & Debates* n.6, jun/set 1982, p. 36-54.

OTTONI, Dacio Araujo Benedicto. “Cidade-Jardim: Formação e Percurso de uma idéia.” In: HOWARD, Ebenezer. *Cidades-Jardins do Amanhã*. 2ª Ed. São Paulo: Annablume, 2002

PAIVA, Edvaldo, RIBEIRO Demétrio, e GRAEFF, Edgar. *Florianópolis: Plano Diretor*. Porto Alegre: Imprensa Oficial do Estado do Rio Grande do Sul, 1952.

PELUSO JÚNIOR, Victor Antonio. *Estudos de geografia urbana de Santa Catarina*. Florianópolis: Ed. da UFSC: Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1991.

PEREIRA, Elson Manoel. *Histoire d'un outil d'aménagement : le zonage. L'exemple d'une ville brésilienne*. Tese de Doutorado. Université des Sciences Sociales de Grenoble. Institut d'Urbanisme de Grenoble, 1999.

_____. Desenho Urbanístico Modernista e Visão Teleológica de História. s/d. Disponível em <<http://www.cce.ufsc.br/~elson>> . Acesso em 06 fevereiro 2009.

PIMENTA, Margareth de Castro Afeche. “Florianópolis como espaço do público.” In: PIMENTA, Margareth de Castro Afeche (Org.). *Florianópolis do outro lado do espelho*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2005.

PRADO JUNIOR, Caio. *Historia econômica do Brasil*. 31ª Ed. - São Paulo (SP): Brasiliense, 1985.

QUINTO Jr., Luiz de Pinedo. Nova legislação urbana e os velhos fantasmas. In: Estudos avançados. São Paulo: IEA Ed., Vol. 17, n. 47, (maio/agosto 2003), p. 187-196. Disponível no site <http://www.scielo.br> Acesso em 03 de junho de 2008.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil : 1500-1720 : edição ilustrada*. São Paulo (SP): Pioneira, 1968.

_____. A contribuição da cultura técnica do planejamento urbano no Brasil numa perspectiva comparada com a gênese da gestão urbana na Europa. In: Anais do Seminário Planejamento urbano no Brasil e na Europa: um diálogo ainda possível? Florianópolis: UFSC, 2006.

REZENDE, Vera. *Planejamento urbano e ideologia: quatro planos para a cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

RIBEIRO, Demétrio. “O Planejamento Urbano no Rio Grande do Sul. (Um depoimento sobre as vicissitudes da idéia do Plano Diretor, de 1945 até hoje).” In: WEIMER, Günter (Org.). *Urbanismo no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Ed. Universidade / UFRGS / Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1992.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz e CARDOSO, Adauto Lúcio. “Da cidade à nação: gênese e evolução do urbanismo no Brasil” In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz e PECHMAN, Robert (Orgs.). *Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

ROLNIK, Raquel. *O que é a cidade*. São Paulo: Brasiliense, 2004.

_____. *A cidade e a lei*. São Paulo: Nobel, 1997.

ROSA, Viera da. *Chorographia de Santa Catarina*. Florianópolis: Typ. Da Livraria Moderna, 1905.

ROVATI, João Farias. *LA MODERNITE EST AILLEURS: « ORDRE ET PROGRES » ANS L'URBANISME D'EDVALDO PEREIRA PAIVA*

(1911-1981). Tese de Doutorado. Univesité de Paris VII – Vincennes – Saint-Denis, Paris 2001.

SANTOS, Milton. *A Urbanização Brasileira*. 5ª edição. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil 1900-1990*. 2ª ed. 1. reimp. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002.

SKIDMORE, Thomas E. *Brasil: de Getúlio a Castelo Branco, 19360-1964*. 7ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

SOUZA, Célia Ferraz. “Trajetória do urbanismo em Porto Alegre, 1900 – 1945”. P. 83 -101 in LEME, Maria Cristina da Silva (coordenadora). *Urbanismo no Brasil – 1895 – 1965*. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999. p.97.

SUGAI, Maria Inês. *As intervenções viárias e as transformações do espaço urbano. A via de contorno norte-ilha*. (Dissertação de Mestrado). São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, 1994.

_____. *As primeiras ações modernizadoras e o processo de urbanização em Florianópolis*. Janeiro, 1997.

_____. *Segregação silenciosa: investimentos públicos e distribuição sócio-espacial na Área Conurbada de Florianópolis*. Tese de Doutorado defendida na Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, 2002.

TEIXEIRA, Luis Eduardo Fontoura. *Arquitetura e Cidade a modernidade (possível) em Florianópolis, Santa Catarina – 1930-1960*. Tese de Doutorado defendida na Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos. São Carlos, 2009.

VARZEA, Virgílio. *Santa Catarina: a Ilha*. Rio de Janeiro: Companhia Typographica do Brazil, 1900.

VILLAÇA, Flávio. *Plano Diretor: Modernismo X Pós-Modernismo*. Disponível em <http://www.flaviovillaca.arq.br>. São Paulo, 1993.

_____. *Perspectivas do Planejamento Urbano no Brasil de Hoje*. Disponível em <http://www.flaviovillaca.arq.br>. Campo Grande, 2000.

_____. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

_____. “Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil.” In: DEÁK, Csaba e SCHIFFER, Sueli Ramos (Orgs.). *O Processo de Urbanização no Brasil*. 1. ed. 1. reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

_____. *As ilusões do Plano Diretor*. Disponível em <http://www.flaviovillaca.arq.br>. São Paulo, 2005.

_____. *Brecht e o Plano Diretor*. Disponível em <http://www.flaviovillaca.arq.br>. São Paulo, 2005.

WEFFORT, Francisco C. “O Populismo na Política Brasileira.” In: FURTADO, Celso (Coord.). *Brasil: Tempos Modernos*. 3ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979, p.49-75.

WISNIK, Guilherme. *Lucio Costa*. São Paulo: Cosac Naify, 2001.

XAVIER, Alberto; MIZOGUCHI, Ivan. *Arquitetura Moderna em Porto Alegre*. São Paulo: Pini, 1987