

Jhoni Zardo

**Transformações Sócio Espaciais Na Ilha de SC: o caso do
Bairro Carianos.**

Trabalho de Conclusão de Curso
submetido ao Programa de
Graduação em Geografia da
Universidade Federal de Santa
Catarina para obtenção do Grau de
Bacharel em Geografia.

Orientador Prof. Dr. José Messias
Bastos.

FLORIANÓPOLIS
2017

Jhoni Zardo

Transformações Sócio Espaciais na Ilha de SC: o caso
Do Bairro Carianos.

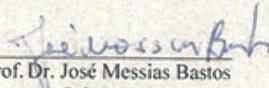
Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado para obtenção do Título de "Bacharel em Geografia" e aprovado em sua forma final pelo Programa de Graduação em Geografia.

Florianópolis, 28 de agosto de 2017.

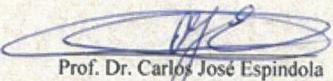


Prof. Dr. Carlos José Espindola
Coordenador do Curso

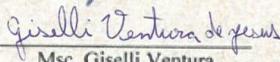
Banca Examinadora:



Prof. Dr. José Messias Bastos
Orientador
Universidade Federal de Santa Catarina



Prof. Dr. Carlos José Espindola
Universidade Federal de Santa Catarina



Msc. Giselli Ventura
Universidade Federal de Santa Catarina

AGRADECIMENTOS

Começo por citar a importância da minha família durante toda a caminhada, que se arriscou a abandonar a cidade onde morávamos que se chama União do Oeste, para vir tentar um futuro melhor para os filhos, para terem a chance de estudar em uma universidade. Esse salto difere à lógica dos habitantes daquele lugar, a grande maioria, filhos de agricultores acabavam migrando para a cidade trabalhar em alguma repartição da agroindústria de Chapecó ou na construção civil, poucos fogem essa regra.

Meu irmão Nilson Zardo foi o primeiro a se arriscar em Florianópolis, passou em um vestibular pela UFSC e veio morar na capital. Um ano depois convencido com as possibilidades, meu pai Antonio Zardo vem ver a situação de perto se arrisca também. Meu pai estudou apenas o ensino fundamental, mas apesar disso adquiriu um bom conhecimento da vida, das pessoas do mundo, com muitas dificuldades também se estabeleceu por aqui. No mesmo ano trás a família toda para a Ilha, Florianópolis, o ano era 1997.

A minha irmã Izauria Zardo trabalhava como balconista de farmácia no início, tem aptidão para a saúde, mais tarde vai estudar Enfermagem na UFSC e depois Filosofia, também na mesma instituição. Sempre foi muito prestativa e muito me ajudou nessa caminhada de muitos obstáculos.

Na região Oeste de SC ficou apenas meu irmão mais velho Airton Zardo, que ainda novo vai para Chapecó, trabalhou numa empresa de transformador e depois tem seu próprio negócio, onde fornece e fabrica quadros elétricos para empresas.

Por fim, falo com dor no coração de minha mãe Neiva Marafon Zardo, que faleceu há pouco mais de dois meses, vítima de um tumor maligno na medula. Ela foi companheira por mais 50 anos de meu pai, trabalharam na lavoura de subsistência no Oeste de SC, tiveram quatro filhos todos nascidos em casa de parto normal. Foi um exemplo de mãe, simbolizou sempre o amor familiar, estava sempre pronta para ajudar. São minhas referências e eu dedico a eles esse trabalho.

Não esquecendo de meu segundo pai o professor José Messias Bastos, meu orientador. Que sempre esteve à disposição, nunca me abandonou mesmo naqueles momentos muito difíceis onde quase desisti do curso de Geografia. Tive força para continuar e agora me sinto no dever de retribuir essa confiança a todos que colaboraram.

“A cada necessidade imposta pelo sistema em vigor, a resposta foi encontrada, nos países subdesenvolvidos, pela criação de uma nova região ou a transformação das regiões preexistentes. É o que estamos chamando 'espaço derivado', cujos princípios de organização devem muito mais a uma vontade longínqua do que aos impulsos ou organizações simplesmente locais.”

Milton Santos (1979) - O espaço dividido

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	22
1. PRIMEIROS IMIGRANTES NA ILHA DE SANTA CATARINA DO PERÍODO COLONIAL 1738– 1880.....	24
1.1 OCUPAÇÃO PORTUGUESA DOS PRIMEIROS IMIGRANTES.....	4
1.2 A VIDA RURAL E A RELAÇÃO COMERCIAL NO TEMPO DAS FREGUESIAS.....	7
2. TRANSIÇÃO COLONIAL PARA INDUSTRIAL E A SEGUNDA IMIGRAÇÃO DE EUROPEUS 1880 - 1930	28
2.1 A PRESENÇA DO IMIGRANTE ALEMÃO NA ILHA DE SANTA CATARINA.....	28
2.2 CONSTRUÇÃO DA PONTE HERCÍLIO LUZ.....	31
2.3 A “REVOLUÇÃO DE 30”.....	34
3. O DESENVOLVIMENTO REGIONAL NO BRASIL E EM SANTA CATARINA 1930 – 1970.....	40
3.1 A ATIVIDADE PORTUÁRIA VAI SENDO SUBSTITUÍDA PELO TRANSPORTE RODOVIÁRIO.....	40
3.2 O AEROPORTO HERCÍLIO LUZ E O BAIRRO CARIANOS.....	42
3.3 CONSOLIDAÇÃO DO MODELO RODOVIÁRIO EM NÍVEL NACIONAL.....	45
3.4 SETOR DE CONSTRUÇÃO CIVIL, EMPREITEIRAS E CONSTRUTORAS.....	45
4. O BAIRRO CARIANOS EM FLORIANÓPOLIS E SUA RELAÇÃO COM O AEROPORTO HERCÍLIO LUZ ENTRE OS ANOS DE 1970- 2015.....	47
4.1 O BAIRRO CARIANOS, O AEROPORTO E A AVENIDA DIOMISIO FREITAS.....	47
AS CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	50
REFERÊNCIAS.....	63

LISTA DE FIGURAS

- 01.** Ponte Hercílio Luz na década de 30/40P. 24.
- 02.** Ponte Hercílio Luz na década de 70/80P. 25.
- 03.** Campus da UFSC e prédio da reitoria em 1971P. 35.

LISTA DE GRÁFICOS

- 01.** Indicativo gráfico de urbanização da Região Sul, Santa Catarina, Florianópolis e BrasilP. 27.
- 02.** Indicativo gráfico de urbanização de Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu.....P. 28.

LISTA DE IMAGENS

- 01.** Região da Ressacada e Bairro Carianos em 1938.....P. 30.
- 02.** Alto Ribeirão da Ilha em 1938P. 31.
- 03.** Aeroporto de Florianópolis em 1957P. 32.
- 04.** Loteamento Santos Dumont, Aeroporto, Base Aérea e localidade de caiacanga-mirim no ano de 1977.....P. 33.
- 05.** Planície do Campeche em 1977P. 34.

LISTA DE FOTOS

- 01.** Outdoor convida turista a conhecer Urubici – SC.
- 02.** Placa de trânsito próxima ao aeroporto.
- 03.** Locadoras de automóveis, estacionamentos e lavação.
- 04.** Locadoras de automóveis, estacionamentos e lavação.
- 05.** Locadoras de automóveis, estacionamentos e lavação.
- 06.** Locadoras de automóveis, estacionamentos e lavação.
- 07.** Costão Golf Resort e Hotel no Norte da Ilha.
- 08.** Outdoor Costão do Santinho no Carianos.
- 09.** Outdoor sobre Yate no Carianos.
- 10.** Buraco na Rodovia Diomísio Freitas.
- 11.** Obras de infra-estrutura urbana no acesso para o aeroporto.
- 12.** Obras de infra-estrutura urbana no acesso para o aeroporto.
- 13.** Vista geral da Rodovia Diomísio Freitas.
- 14.** Vista geral da Rodovia Diomísio Freitas.

RESUMO

Este trabalho insere-se na grande área de geografia humana. Como se deu a ocupação da Ilha de Santa Catarina pelo imigrante açoriano e a dinâmica na atividade socioeconômica ao longo dos anos, e ao final, tratamos do bairro Carianos. Primeiro, passando pela estratégia de defesa das terras do litoral sul brasileiro, juntamente com o comércio do óleo da baleia no período colonial. Com a ocupação dos vales atlânticos catarinenses pelos imigrantes europeus o porto da então Nossa Senhora do Desterro ganha novas atividades ligadas à importação, contudo a transformação mais radical ocorre com a Revolução de 1930 que implicam de modo significativo na estrutura nacional e regional. Nesse sentido procurou-se apontar elementos que foram determinantes e levaram a uma nova combinação geográfica do espaço. Em decorrência do processo contínuo e dinâmico da economia mundial, as cidades partem para uma urbanização ascendente em curto espaço de tempo, merecendo destaque o surgimento de construtoras e empreiteiras, que proporcionaram inúmeras mudanças no campo da logística, meios de transporte e infraestruturas. E, por último, buscamos avaliar o surgimento dos aeroportos e os impactos no espaço da mobilidade urbana no bairro Carianos. As novas atividades, dentre elas o turismo, começam a surgir nesse momento, com incentivo de políticos e empresários das diversas partes do país. O turismo torna-se a partir da década de 80, uma importante atividade econômica de Florianópolis, trazendo consigo uma enorme valorização imobiliária, juntamente com a indústria de alta tecnologia, forçando assim, uma adaptação do espaço local da capital catarinense. Os recortes temporais foram divididos em quatro momentos: 1738 - 1880; 1880 - 1930; 1930 - 1970; e 1970 - 2015. Sendo que, no último é quando ocorre significativa mudança na cidade, isto é, no âmbito da paisagem urbana da Ilha de Santa Catarina. Momentos estes que vamos chamar de intersecção entre o velho e o novo. Ou ainda, combinação geográfica (Andrés Cholley). Como aporte teórico metodológico foi usado os conceitos de Combinações Geográficas de Andrés Cholley, assim como, conceitos de forma, função, estrutura e processo de Jean Tricart.

Palavras chave: Combinação Geográfica; Espaço Urbano; Florianópolis; Carianos.

INTRODUÇÃO

O espaço urbano numa sociedade capitalista é algo que esta em constante mudança, por isso a importância de se fazer estudos sobre o tema, com o intuito de compreender através da formação sócio espacial as características de uma determinada sociedade. Como se deu e como se dá o processo de ocupação e transformação de um determinado local. A história da Ilha de Santa Catarina partindo da presença do imigrante europeu, depois, o processo de urbanização em meados do século XX e os impactos do Aeroporto Internacional Hercílio Luz no bairro Carianos em Florianópolis. Assim, a presente pesquisa procurará responder como se consolidou o turismo, sendo uma atividade econômica em ascensão a partir da década de 80 na cidade. Apontam-se também indicativos de um turismo regional e nacional, onde Florianópolis aparece na rota dessa atividade mundial, gerando uma série de impactos diretos ou indiretos à região da ressacada. E, isso vai se estender pelos bairros Carianos, Rio Tavares, Tapera, Campeche, Ribeirão da Ilha e demais locais de bastante especulação imobiliária, principalmente em áreas planas próximo às praias. Nos últimos anos temos presenciado inúmeros condomínios horizontais construídos em terrenos que antes eram terras utilizadas para a agricultura. As planícies foram praticamente todas ocupadas preferencialmente por gente de mais poder aquisitivo, expurgando as populações de baixa renda para os morros ou interior da Ilha, onde o valor da terra é inferior. Vale lembrar que tal segregação do espaço urbano foi criando favelas em áreas planas também e não somente nos morros, um exemplo disso é a região da Panáia no bairro Cariano, local onde antes era um depósito de aeronaves, uma espécie de ferro velho de avião da antiga empresa de aviação Pan Air, nas proximidades do aeroporto. Outro exemplo é a Favela do Siri no bairro Ingleses ao norte da Ilha.

A região da ressacada era um importante entreposto comercial localizado ao norte da freguesia do Ribeirão da Ilha onde havia também o porto de Caiacanga-mirim. O nome é uma variante de reensacar e nos remete ao período colonial. Por terra o comércio era pouco expressivo, devido às condições das estradas que eram precárias e o meio de transporte terrestre ainda não havia chegado para a Ilha e tampouco para o estado de Santa Catarina, logo, a movimentação portuária era a principal forma de escoar a produção até por volta de 1940. Nos dias de cheia a maré subia e inundava o manguezal, os carros de boi ou puxados a cavalo, demoravam horas para chegar a seu destino, era muito mais

viável a comunicação através do porto de Caiacanga-mirim, localizado próximo a atual Base Aérea de Florianópolis. A região da ressacada possui domínio geomorfológico lacustre flúvio-marinho, ou seja, já foi mar há milhares de anos, há deposição do sedimento proveniente dos morros, e também ocorre formação lacustre em função da proximidade ao manguezal.

A origem do termo Carianos segundo algumas teorias é que o nome tenha derivado de Carijó, Carió ou ainda, Cário. O certo é que os primeiros conquistadores ou desbravadores ao chegar à ilha perceberam que esta já estava habitada pelos índios Carijós, que pertenciam ao grupo Guarani. E a outra teoria é de que Caiacanga-mirim, onde é a atual Base Aérea, teria sido ocupada anteriormente pelos povos de Caria originários do Pacífico, daí então o lugar tornou-se conhecido por Carianos, como uma variante de Caria.

O impacto do turismo com o tempo modificou muito a rotina do bairro Carianos em relação à população residente. E a partir dos eventos mundiais, como a Copa do Mundo 2014 e as Olimpíadas 2016, várias cidades pelo Brasil apareceram na rota do Turismo, sendo imprescindível uma melhoria nas infraestruturas que estão sendo trabalhadas e que giram em torno da acessibilidade e mobilidade. O Aeroporto Internacional Hercílio Luz de Florianópolis tem no projeto primeiro, elaborado pelo Governo Estadual junto ao Federal, novo acesso, beirando o Rio Tavares, gerando assim, outro vetor de adensamento urbano e especulação imobiliária, que se encaminham para a planície do Campeche e outros bairros no Sul da Ilha. O antigo acesso passara por um processo de reorganização na função, semelhante com o que ocorreu na Rua Jorge Lacerda na Costeira do Pirajubaé, após a inauguração da Avenida Aderbal Ramos da Silva (via expressa).

Fica cada vez mais evidente que duplicar ou triplicar as vias já bem movimentadas, somente gera uma demanda para mais veículos e todo o aparato que alimenta o modelo rodoviário, insustentável para uma ilha que possui inúmeras limitações, assim, de acordo com o modelo atual que segue, vai surgir concessionárias nas margens da avenida duplicada, como também, oficinas mecânica, postos de gasolina, locadoras, acessórios automobilísticos entre outros.

Portanto, uma expansão equilibrada gira em torno de uma outra concepção de desenvolvimento, um modelo para a tipologia Ilha. Ora, o estabelecimento de um aeroporto numa cidade gera uma implicação com o espaço local, atua como um pólo gerador de fluxos agregando inúmeros serviços. Além de suas atividades diárias, o Aeroporto

Hercílio Luz divide o movimento diário de passageiros com o fluxo residencial do bairro Carianos, que na grande maioria precisa se deslocar ate outras localidades. Tem sido uma opção para muitos professores da Universidade Federal de Santa Catarina.

Para tal análise foi feito um recorte da Avenida Diomísio Freitas, principal acesso ao bairro Carianos e ao aeroporto, que antes era apenas um precário caminho ligando por terra a parte central da cidade. Houve e há uma mudança da forma desta avenida, enquanto objeto, mas a função continua a mesma, é somente o espaço por onde se passa. O lugar é cobiçado por grandes empreiteiras e construtoras não é de agora, e nos últimos anos tem aumentado ainda mais em devido à modernização dos transportes, isto é, através da aviação civil e os aeroportos, aparecendo o turismo como agente de impulso imobiliário, gente de fora de outros estados querendo vir investir o seu dinheiro em moradia próximo às praias do sul e do leste. Como também, Tapera, Ribeirão da Ilha, Armação, Pântano do Sul, etc.

1. PRIMEIROS IMIGRANTES NA ILHA DE SANTA CATARINA DO PERÍODO COLONIAL 1738 – 1880

1.1 OCUPAÇÃO PORTUGUESA DOS PRIMEIROS IMIGRANTES

Entende-se que a combinação geográfica dos fatores que fez com que a Ilha de Santa Catarina fosse ocupada lá em meados do século XVIII pelos imigrantes oriundos da Ilha de Açores e Ilha da Madeira, ambas sob o domínio português. Tanto na ilha quanto no continente, havia os povos indígenas, carijós, pertencente à grande tribo conhecida Tupi-Guaraní. No primeiro momento com a chegada dos portugueses à Ilha, os índios eram caçados para serem escravizados nas áreas de *Plantation* do Nordeste Brasileiro. Os índios como não obedeciam fácil às ordens do colonizador europeu na sua maioria eram assassinados brutalmente.

A Ilha de Santa Catarina era a capital da capitania, contava com a localização ideal para ser povoada, ali então, foi decidido fortificar a região, para assegurar a posse da terra, assegurar a pesca da baleia, e tornar o ponto em um excelente entreposto comercial, assegurar os barris de óleo da baleia, e por ser geograficamente um excelente ponto estratégico. A ilha por ser bem próxima ao continente formava duas excelentes baías de águas calmas e dois canais estreitos para o mar,

oferecendo assim bastante segurança a sua terra. Não raras vezes vinham embarcações que ali encontravam refúgio. As fortificações foram construídas em pontos estratégicos principalmente para proporcionar segurança à atividade baleeira que era levada a cabo pelo agressivo capital comercial português. Eis o principal motivo para a coroa portuguesa apreender o povoamento da Ilha e a área continental próxima.

Mais ao sul já havia sido fundada a Colônia do Sacramento em 1680, que foi outro motivo que levou o governo português a fortalecer o litoral sul do Brasil. Com isso então, foi implantado um sistema de defesa litorânea, pelo Brigadeiro Jose da Silva e Paes, e abrangia a Ilha mais a barra do Rio Grande. Para tal, foram levantadas diversas fortalezas com a finalidade de defesa do território como também da rota comercial com o interior sul do país. E, para completar a atuação defensiva militar, o Brigadeiro também criou o Regimento de Infantaria de Linha da Ilha.

Para defender a posse das terras e dar suporte a atividade baleeira, e levando em consideração as políticas portuguesas aqui no Brasil, em meados do século XVIII é que surgem os primeiros povoados na Ilha de Santa Catarina, com a necessidade de marcar posição nos territórios do litoral sul para se precaver de uma investida espanhola. Houve um incentivo também ao povoamento, isto é, a posse, tanto das terras continentais próximas quanto das ilhas ou ilhotas. Nesse momento oficialmente a Ilha de Santa Catarina passava a contar com um Governo Militar da Ilha, em 1738 através de uma Carta Régia. O incentivo era de se povoar áreas estratégicas para finalidade militar num primeiro instante, mas, que também possibilitasse uma pequena lavoura, através do colono-soldado. Neste contexto surgem as freguesias do Ribeirão da Ilha, Santo Antonio de Lisboa e Lagoa da Conceição.

Entre 1748 e 1756, então, chegam varias levas de imigrantes, oriundos das ilhas de Açores e Madeira para Santa Catarina, onde fundam alem de Desterro, as vilas de São Jose e São Miguel no continente próximo. Destas colônias eram transportados produtos para abastecimento da Ilha, principalmente São Jose, onde havia um bom porto para às pequenas embarcações, mais tarde também por Palhoça que tinha seu acesso dificultado pelo manguezal. No entanto o obstáculo natural logo foi vencido por canais abertos pelos comerciantes, com o intuito de levar os barcos até a estrada, as embarcações então eram carregadas de produtos coloniais com destino à capital.

A Ilha de Santa Catarina era a porta de entrada para o sul do Brasil, as duas baías davam vantagem a Portugal na época, fator que levou a ilha a se tornar um ponto estratégico para o Atlântico Sul e para a Baía do Rio da Prata, com um excelente porto de abastecimento para estas regiões.

Conforme aponta Virgílio Várzea sobre o porto de Desterro, citando as vantagens deste porto em relação aos demais do período colonial, ele diz que

em todos os tempos, o porto de Santa Catarina foi considerado pelos mais abalisados navegadores, historiadores e militares, como um dos principais da América do Sul, não só pela franqueza completa e absoluta de sua barra, como pelos seus numerosos abrigos, angras e enseadas que existem dentro das duas baías que ficam entre a ilha daquele nome e a terra firme.

As pequenas lavouras de subsistência e criação de animais foram derivadas do desmatamento para construção de casas, a madeira era importante recurso, matéria prima para construção em geral, fabricação de edificações, paliçadas e instrumentos, e como fonte de calor para elaboração de alimentos, que supriam as necessidades básicas daquela época para a população residente e para o abastecimento das embarcações.

A posição da ilha de Santa Catarina era importante, pois estava entre as duas maiores cidades da face atlântica da América do Sul, que eram Rio de Janeiro e Buenos Aires. Desterro foi para a categoria de Vila em 1726, antes pertencia à Laguna, e era uma localidade pouco expressiva, tanto do ponto de vista econômico quanto político.

Quanto à formação social da Ilha, de origem portuguesa, a estrutura fundamental do núcleo urbano foi condicionada também pelas atividades de pesca e policultura de subsistência e também de pequenos excedentes colocados no mercado. O tipo de ocupação era, digamos, linear, funcional e espontânea, ia de acordo com o relevo ilhéu, reforçando picadas e linhas de praia, que constituía o seu principal ancoradouro. Sobre o assunto, aponta Peluso na sua análise geográfica da tipologia organizacional.

Numa cidade distinguem-se, sobre o terreno, o sítio e o plano. Aquele é constituído pelo tamanho e forma da área, superfície, terreno, clima, suprimento d'água, vizinhança de massas líquidas e vegetação nativa, e este pela disposição dos diversos elementos urbanos estabelecidos de

acordo com a cultura da sociedade. (...) O objeto do nosso estudo é o plano urbano espontâneo, isto é, a disposição dos espaços construídos e dos espaços livres que servem aos fins comuns de uma população. Tal plano, nas velhas cidades, resulta de lenta evolução do núcleo urbano, onde cada parte teve as várias funções que a sociedade, sempre em transição, lhe deu. Nas novas aglomerações da América, os povoadores criaram cidades de acordo com as suas necessidades. Os planos urbanos que estabeleceram foram funcionais em relação às suas exigências. (...) Os primeiros arruamentos espontâneos adaptaram-se ao relevo a partir da praça, mas uma vez estabelecidos, os demais se subordinaram a ele sem tomarem em consideração morros nem ravinas.

O plano urbano português era, portanto, como já dito anteriormente primeiro funcional, seguindo assim os povoados uma lógica espontânea, direta, onde se procuravam fontes de água, local onde tivesse vegetação para uso em construção e manutenção dos alojamentos e meios de transporte. Era, portanto, os caminhos, descampados e arruamentos se adaptando ao relevo, na maioria das vezes indo da praça central até o alto do morro ou ligando as chácaras.

1.2 A VIDA RURAL E A RELAÇÃO COMERCIAL NO TEMPO DAS FREGUESIAS

Ouve um intenso comércio entre as baías norte e sul, através dos portos existentes em Santo Antonio de Lisboa que escoava boa parte da produção agrícola da parte norte da Ilha, e o porto de Caiacanga-mirim, que escoava também boa parte da produção do sul da Ilha, principalmente da freguesia do Ribeirão da Ilha. Esta produção abastecia os municípios vizinhos como Palhoça, São José e Biguaçu, como também o centro da cidade e, parte do Litoral brasileiro, alcançando Rio de Janeiro, Salvador e Recife. Esta tendência polinucleada da cidade diminui com a inauguração da ponte Hercílio Luz em 1926, onde acaba centralizando as funções comerciais no centro da capital catarinense.

A freguesia do Ribeirão da Ilha era umas das mais importantes do período colonial, contando com uma população por volta de 3600 pessoas, e as atividades desenvolvidas giravam em torno da pesca e da agricultura, tanto para subsistência como para o mercado. Nas áreas de

encostas se plantava mandioca, feijão, milho, cana, café, entre outros. Sobre a origem da freguesia conclui Ariana Moreira Espíndola

A Freguesia de Nossa Senhora da Lapa do Ribeirão foi fundada no contexto da política de povoamento da Ilha de Santa Catarina, fazendo parte de uma estratégia de ocupação, que visava aumentar a produção de alimentos para garantir o sustento das tropas militares, assim como fornecer homens para o serviço militar (ESPÍNDOLA, 2010, p.74).

Alem da mandioca, a cana, o café, que eram os principais produtos, nos registros conta que ali se plantavam cânhamo, trigo, algodão, amendoim e melancias. Estes produtos ainda passavam pelo processo de transformação através dos engenhos, onde se transformava a mandioca em farinha e a cana em cachaça ou alambiques. Naquele espaço rural, além do engenho também havia o curral, o poço, o depósito, a senzala e as roças. Este pequeno produtor do século XVIII também exercia atividade manufatureira, como confecção de roupas, produção do alambique, produção de moveis, louças de barro, na estrutura dos serviços contabilizavam-se. Caracterizando um artesanato pouco especializado e que de certa forma, contribuiu para a não estruturação de unidades fabris.

Notadamente o comércio do óleo da baleia foi base da economia portuguesa por mais de um século, juntamente com a produção da farinha, era um negocio lucrativo e tinha um mercado mundial, havia a demanda, e deu certo de forma combinada, pois o imigrante português possuía também um vasto conhecimento de comercio e de navegação, isto sem duvidas foi uma combinação geográfica que dinamizou toda a economia local. O óleo da baleia era utilizado amplamente na construção de edificações como também, lubrificante para as maquinas pré-industrial e também para a iluminação pública e doméstica. As armações eram feitas geralmente nas enseadas entre a Ilha e o Continente, não surpreendentemente algumas fortificações eram levantadas nas suas proximidades.

Foi através principalmente do comércio baleeiro que a Ilha ainda Desterro se tornou uma praça tipo exportadora do óleo da baleia, assim como também, mas em segundo plano, produzia e vendia a farinha da mandioca para o mercado nacional e também sul americano, com as cidades localizadas na Colônia de Sacramento, principalmente Buenos Aires e Montevidéo.

Ainda sobre o modo de produção colonial das manufaturas principais, o óleo e a farinha, o recorte do terreno ilhéu bastante arenoso, era dividido em pequenas glebas de serviço familiar, a terra possuía nesse momento um valor totalmente de uso e não de troca, coisa que viria após algumas décadas, com a política rodoviarista que teve seu ensaio já com Vargas, nacionalista e latifundiário, criando as indústrias de base, como a da construção civil, mineração e energias.

2. TRANSIÇÃO COLONIAL PARA INDUSTRIAL E A SEGUNDA IMIGRAÇÃO DE EUROPEUS 1880 - 1930

2.1 A PRESENÇA DO IMIGRANTE ALEMÃO NA ILHA DE SC

Permanecendo na busca pela análise dos fatos na sua totalidade falaremos da influencia dos imigrantes alemães e italianos no estado de Santa Catarina. Os países Itália e Alemanha passavam pelo movimento Absolutista, havia muitos desempregados e a situação era de estagnação. Nos anos que segue muitos imigrantes, varias levas acabam vindo se estabelecer no Brasil, mais precisamente nos Vales do Atlântico, que, pela dificuldade no acesso e a falta do conhecimento pra desenvolver uma industrialização, era ainda pouco povoada. Ali se instalaram os alemães e italianos, distribuídos entre o Sul e o Norte do estado, ocupando também as áreas centrais como Desterro.

O imigrante alemão possuía os meios de produção, os meios de transporte e também o conhecimento comercial, desse modo não foi difícil conquistar espaço sobre a cultura lusitana estacionária. A técnica do alemão transformou a Ilha não somente em uma praça comercial que exportava praticamente bens de uma policultura, fizeram da Ilha uma praça importadora de bens de consumo. Os produtos eram trazidos da Europa e também de outras cidades brasileiras. As embarcações utilizadas nesse comercio era de propriedade dos imigrantes alemães, mais modernas e rápidas, não havia como competir, passando a dominar o comercio de importação e exportação.

A decadência do comércio marítimo veio muita em função da mudança nos meios de transportes e energias, foi desta forma sendo gradualmente substituída pelo capital e técnicas estrangeiras, principalmente dos Estados Unidos. No período de administração do nacionalista Getulio Vargas até se tentou criar uma indústria nacional, mas os bancos naquele momento tinham muito poder. Eram eles que ajudavam aqueles países destruídos pelas Guerras Mundiais. Getúlio foi

sem sombra de dúvidas um importante presidente para o Brasil, nacionalista, trouxe muitos ideais de desenvolvimento para o país, tinha muito carisma e repudiava a imprensa, que na época já ensaiava golpes de Estado, como ocorreu com a eleição de Dutra e levando ao seu suicídio. Porém, antes foi preciso mudar o palco da guerra para longe do povo, então é construída Brasília nos moldes americanos, adotando Oscar Niemeyer como o grande arquiteto. Assim também merece destaque o presidente Juscelino Kubitchek, que quis modernizar o país rapidamente, lançando o plano político dos “cinquenta anos em cinco”.

Voltamos à política de Getúlio Vargas (década de 30) o país passa por grande reforma política e estrutural, a ditadura disfarçada daquele discurso nacionalista, de um chefe de Estado. É criada a indústria de base, entre elas, destacam-se, o setor da construção civil e as usinas metalúrgicas e de energias e transportes. Assim, neste contexto, Santa Catarina em um primeiro instante, recebe investimento federal, isto é, de Vargas, na região do Vale do Itajaí e Joinville, são criados pólos industriais. Em Florianópolis, esse processo chega depois, efetivamente por volta dos anos 50, e vai ser diferente em função da formação sócio espacial e outros fatores políticos.

Nesse período são abertos concursos públicos para cargos especializados em diversas áreas e setores, com a criação da Universidade Federal de Santa Catarina, Celesc, Eletrosul, Besc, isto vai gerar um impacto urbano imobiliário enorme na região da Trindade, Pantanal, Carvoeira, Córrego Grande, Itacurubi, Saco dos Limões, e, mais tarde, em Costeira do Pirajubaé, Carianos, Rio Tavares, Campeche, Tapera, Ribeirão da Ilha, Armação, Morro das Pedras, Pântano do Sul, Açores, e também para o norte da ilha, Canasvieiras, Saco Grande e etc.

Na terceira década do século XX, no campo político administrativo surge Aderbal Ramos da Silva, que tinha uma boa relação com Getúlio Vargas. Naquele momento existia a estância do gado em Lages, onde era gerido por Getúlio, dali fornecera carne para o mercado nacional. Junto à economia pecuarista vinham a indústria do café e têxtil. Foi, portanto, no governo de Aderbal em Santa Catarina, que Florianópolis experimenta a modernização acelerada, em função de um pacto entre governantes, os latifundiários voltados ao mercado interno, e os industriais. Ocorrem além da inauguração da rede de energia elétrica e de água, importantes serviços públicos para a cidade. Com muita influência política, atuando em vários setores, como, setor financeiro, setor comercial, o de comunicação entre outros, Aderbal também tinha boa relação com empresários e políticos da região do Vale

do Itajaí, do Sul e do Oeste catarinense, o que de certa forma favoreceu para que a Ilha aparecesse no cenário de Santa Catarina e Brasil.

E, no movimento contínuo da sociedade podemos entender que as mudanças na estrutura econômica mundial implicam diretamente no espaço urbano local, gerando assim momentos importantes onde o velho se mistura ao novo, conforme Santos (1997).

A história é uma totalidade em movimento, um processo dinâmico cujas partes colidem continuamente para produzir cada novo momento. O movimento da sociedade é sempre compreensivo, global, totalizando, mas a mudança ocorre a diferentes níveis e em diferentes tempos: a economia, a política, as relações sociais, a paisagem e a cultura mudam constantemente, cada qual segundo uma velocidade e direção próprias – sempre, porém, inexoravelmente vinculadas umas as outras.

O que podemos perceber em Florianópolis na parte da ilha e continente próximo, é uma combinação de elementos que ao longo do tempo foram deterministas, em torno da geografia natural e social, o fato do conhecimento português em navegação ter se associado à função administrativa e comercial da cidade, junto com parcerias de interesses mútuos, favoreceu muito, alguns poucos. O comércio por embarcação, era descentralizador, através de um sistema sofisticado de portos e entrepostos comerciais, distribuídos ao longo das baías norte e sul, isto, ainda quando havia poucas estradas ou caminhos, onde a logística era demorada a depender das condições meteorológicas, assim, ajudou também a descentralizar o centro urbano, formando vilarejos autônomos, depois transformados em bairros e em municípios que fariam parte da Região Metropolitana de Florianópolis, décadas depois.

Os municípios de São Jose, Palhoça e Biguaçu, que tiveram sua formação semelhante ao de Desterro, de origem açoriana, cresceram independentes um do outro, cada qual com sua agricultura e comércio, mas com uma característica em comum que era o de povoar para ocupar, sendo assim, Palhoça fornecia produtos à Desterro e também era importante entreposto comercial para os comerciantes que vinham da serra catarinense. As relações de comércio entre ilha-continente eram feitas de barco, as baías norte e sul eram o principal meio de conexão, e isso se manteve até por volta da década de 40-50. Quando foi inaugurada a Ponte Hercílio Luz, ligando por terra a Ilha ao continente, a partir daí, os municípios fronteiriços passam por um acréscimo

considerável de população, além de intercâmbio de trabalhadores e comerciantes.

2.2 CONSTRUÇÃO DA PONTE HERCÍLIO LUZ

A construção da ponte para Florianópolis foi um marco importante porque centralizou as funções do fluxo comercial que antes advinha das freguesias e era feito pelas embarcações. Eram comercializados produtos de Florianópolis, manufaturas entre outras, com os municípios vizinhos do outro lado das baías. E, mesmo após a inauguração da ponte em 1926, o porto central da cidade, continuou funcionando por mais algumas décadas. Foi perdendo a sua serventia apenas na década de 50, quando o país já vivia um alto grau de urbanização, a população que vivia no espaço rural, vai para a cidade como exército de mão de obra, principalmente para o setor de construção civil. Em Florianópolis naquele contexto, irá surgir inúmeros edifícios de repartições públicas como também, residenciais e comerciais além da construção de estradas. As antigas ruas de paralelepípedo granítico foram sendo sobrepostas pelo asfalto. Os antigos caminhos ou trilhas como aponta Augusto César Zaferino em *Velhos Caminhos Novos*, que ligavam as freguesias e eram digamos espontâneos ao relevo, conectavam as chácaras ou fontes de água, nascentes, alguns continuam caminhos e vão sendo sobrepostos pelo asfalto, em função do movimento da sociedade, por uma nova demanda. Vemos claramente a sobreposição técnica científica tecnológica exposta na paisagem. Portanto, a combinação geográfica acaba colocando coordenadas e gerando um acúmulo de riqueza para o capitalismo imobiliário especulativo em ascensão, merecendo destaque a criação das construtoras e empreiteiras auxiliadas pelos bancos. Também irão surgir inúmeros acordos de políticos e comerciantes das mais diversas regiões do estado e até mesmo do país favorecendo as populações de maior poder aquisitivo e promovendo uma grande segregação entre a população residente da Ilha de Santa Catarina. Vale destacar que o capital comercial dos imigrantes alemães a partir de 1880 vai substituindo a atividade econômica tradicional açoriana em função do avanço tecnológico nos meios de transporte e comercial de uma formação social em relação à outra, que entra em declínio, conforme trata do assunto Edson Tele Campos no livro: *A expansão urbana na Região Metropolitana de Florianópolis e a dinâmica da indústria da*

construção civil. A Ilha passou a ser praça importadora e exportadora de bens de consumo variados.

Ponte Hercílio Luz na década de 30/40.

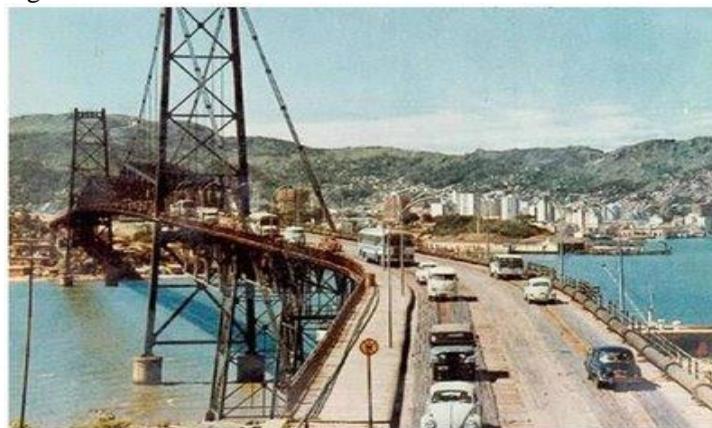
Figura 01



Fonte: <http://oartigo.com/a-historia-dos-ultimos-200-anos-de-florianopolis/>

Ponte Hercílio Luz na década de 70/80.

Figura 02



Fonte: <http://portalarquitetonico.com.br/wp-content/uploads/Velho-Bruxo-1970.jpg>

O processo vai criando formas e mutações na paisagem, misturando os elementos antigos da estrutura rural com os elementos urbanos de uma cidade, se tem uma mudança, a substituição do carro de boi e a carroça pelo automóvel foi algo que não aconteceu da noite para o dia, mas em decorrência de uma dinâmica nacional, oriundo da industrialização e da urbanização das cidades, a criação de pontes e estradas foi aos poucos substituindo o transporte marítimo pelo transporte rodoviário, isso ocorre nos grandes centros e depois nas cidades menores, como é o caso de Florianópolis.

A Ilha de Santa Catarina possuía características de cidade polinucleada, isto é, com centros descentralizados. Fato é que até 1926 a Ilha de Santa Catarina era ligada ao continente fronteiro por transporte marítimo principalmente, através de um sistema descentralizado de fortificação, portos e freguesias. Havia caminhos que ligavam as freguesias à área da lavoura, como também conectava freguesias por terra, geralmente de difícil acesso, ficava muito a mercê das condições meteorológicas, onde uma chuva qualquer atrasava em dias a viagem, tornando quase inviável para o transporte de cargas. O grande fluxo comercial era de embarcações.

Com o surgimento de empresas com monopólio de tecnologia no setor de navegação, o comércio de manufatura açoriano começou a ser substituído pela técnica e inovação dos comerciantes alemães, como é o caso da família Hoepcke. A cidade passou a ser considerada uma praça importadora de produtos, estes, advindos da Europa como também de outras partes do Brasil. E, mesmo após a construção da ponte Hercílio Luz (1926), o comércio marítimo ainda demora uns anos para desaparecer, ou se adequar, recombina-se, investindo parte do capital em outros setores da economia, como o setor imobiliário, construção civil, entre outros serviços.

2.3 A “REVOLUÇÃO DE 30”

Trata-se de um período de grandes mudanças no âmbito mundial, momento entre guerras onde ira surgir inovações tecnológicas na indústria de base, com a criação de diversas empresas estatais, um Estado forte e protecionista. Getúlio Vargas ira incentivar o mercado nacional no sentido de criação da indústria de base até então desconhecida no Brasil. Nesse contexto o espaço urbano se reorganiza de tal forma e é uma temática riquíssima para o estudo da Geografia Humana. Surgem diversas construtoras e empreiteiras na Grande

Florianópolis em função deste incentivo governamental que serão citadas posteriormente com mais detalhes, e no âmbito nacional surgem empresas de mineração como a Vale do Rio Doce, e de energia, como a Petrobras, e de construção civil, a Votorantim, o período também é marcado pela criação dos bancos de crédito. Mais tarde, décadas depois boa parte destas empresas estatais seriam privatizadas ou vendidas a preço de banana para o capital estrangeiro.

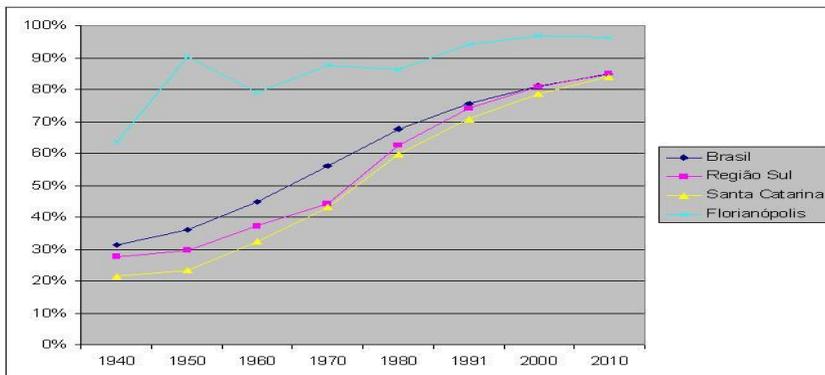
A urbanização do Brasil acontece de forma acelerada, mas, nem tanto planejada e também desigual, enquanto algumas cidades desenvolvem uma indústria forte, em função da sua formação social, outras andam lentamente neste sentido, como é o caso de Florianópolis. Ocorre forte migração do campo para as cidades industriais e comerciais. Essa migração é o exército de mão de obra necessário para a indústria se sobressair e atender a demanda do consumo. Faltava ainda uma “industrialização nos transportes”, no setor de energias, comunicações, construção civil e setor financeiro. O Estado assume a tarefa de modernizar esses setores da economia brasileira também, a iniciativa parte, portanto, do governo federal. Nos anos que seguem então se opta pelo modelo americano com arranha céus e free-ways. Constitui-se, então, de um sistema radial concêntrico onde as principais rodovias partiam do centro do sistema econômico brasileiro, que em suma iriam ligar futuramente as grandes regiões do Brasil. Além disso surge o setor financeiro como solução para dar crédito ao modelo desenvolvimentista como um todo. Os bancos surgem para ajudar no financiamento dos imóveis, obras do Estado, serviços urbanos entre outros. Aquele modelo português onde a estrada seguia a função de caminho, sendo espontânea ao relevo, adquirindo a característica funcional da mesma. No estado de Santa Catarina semelhante a que ocorre no Brasil, os grandes centros urbanos e indústrias, concentrados no litoral, recebem infraestruturas rodoviárias que ligam o interior dos estados e região portuária, para escoamento da produção, como é o caso do Oeste de Santa Catarina ligado por ferrovia com São Paulo passando pelo planalto com o advento do ciclo da madeira. A região Oeste se tornaria uma referência nacional mais tarde em frigoríficos e produção de carnes.

E, outro elemento indispensável de se analisar é o surgimento de inúmeros aeroportos pelo Brasil, no período de regime militar e de uma conjuntura de Guerra Mundial, surgem ainda no primeiro quarto do século XX inúmeras escolas de formação de pilotos para a aviação civil, onde acarreta em várias melhorias aparecimento de empresas de

aviação, bem como de aeronaves, um exemplo disso é a Embraer. Surge o serviço do Correio Aéreo e também serviços e oficinas especializadas com tecnologias voltadas para o controle do tráfego aéreo, entre outros. Serviços que vão dar o suporte necessário para que se estabeleça um padrão para a aviação brasileira em ascensão e que representa o maior desenvolvimento e conexão das regiões pelo transporte aéreo. Merece destaque a figura de Assis Chateaubriand empresário e político que tinha uma excelente relação com o presidente Getúlio, incentivou muito a aviação no Brasil através da Campanha designada “Dar asas a juventude brasileira”.

Representação do índice de urbanização da região Sul, Santa Catarina e Florianópolis e Brasil no período de 1940-2010.

Gráfico 01



Fonte: Dados do IBGE e o Gráfico elaborado pelo autor.

A Ilha de Santa Catarina foi escolhida para ser um dos centros do Sistema de Defesa Aérea do Litoral de SC em 1922, através de um decreto, onde previa bases navais, um porto militar e outras edificações. Foi construída uma Base Aeronaval na região da Ressacada, nela possuía o prédio de administração, alojamentos, paiol, enfermaria, hangar para hidroplanos, além de oficinas, estação meteorológica e outras obras de infraestrutura. Até então a aviação era feita somente por hidroaviões. Em 1924 aterrissou no campo da Ressacada um aeroplano da Companhia Latécoerè, ali marcava o início das atividades comerciais com avião em Florianópolis, uma das grandes obras da aviação comercial foi a criação do Correio Aéreo Nacional em 1934. Já em 1941 é criado o Ministério da Aeronáutica, com interesse de incentivar o

crescimento da aviação civil e militar, e não demorou muito para que, quatro anos depois, já tivessem no Brasil 580 aeroportos, além da escola formadora de pilotos também em ascensão.

A criação do Ministério da Aeronáutica surge num momento histórico mundial, período da Segunda Guerra Mundial (1939 – 1945), onde a aviação era algo novo, que a princípio foi utilizada para fins bélicos, mas logo se viu que poderia ser usada para o transporte civil. E não demorou muito para que se estabelecesse uma indústria da aviação civil, em alguns países, surgem empresas fabricantes de aeronaves e o aparato técnico, no Brasil também chega só que um pouco mais tarde.

Enquanto isso na região da fazenda da ressacada próximo ao Aeroporto Hercílio Luz em Florianópolis, se produzia leite, a partir de vacas trazidas do Rio Grande do Sul, já que até então parte do leite era trazido de Blumenau, e pela distância e acesso precário parte do leite estragava, este fato ocorre durante o governo de Celso Ramos em 1961.

A região da base aérea e ressacada fora ocupada e povoada a partir do incentivo de políticos locais como a família Ramos em acordos com Getúlio Vargas e Assis Chateaubriand entre outros empresários e políticos, que tinham como âncora o objetivo de conectar o país regionalmente por via aeroplano, tal conjuntura incentivou a criação de escolas de formação de pilotos, aeródromos para a prática de vôo, além de doações de aeronaves por empresários em troca de favores políticos. O local determinado pra construir o aeroporto é ideal por ser uma planície, protegida pelo Morro do Ribeirão da Ilha, protegida dos ventos fortes. Não vai demorar muito para surgir um setor fortíssimo e consolidado de Aviação Civil ou Transporte aéreo de passageiros no Brasil. O papel do Estado é fundamental, ele permite através do livre mercado a vinda de capital estrangeiro para o funcionamento da aviação, aparelhos de gerenciamento dos dados, radares entre outros. Surgem inúmeras empresas de aviação que concorrem entre si, e que desde então o setor aéreo passa por um intensivo processo de concentração, fusões e aquisições e falências.

O Brasil vive um período de urbanização, o país deixa de ser majoritariamente rural para tornar-se urbano e industrial. Nesse contexto, Florianópolis já sofre precocemente o processo de ruptura do velho com o novo, mudanças na estrutura da cidade, muda a fisionomia da paisagem da Ilha através de outras edificações e novas rotas comerciais, bem como, alianças com os alemães e italianos dos Vales ao Norte e Sul do estado de Santa Catarina.

A função portuária ganha força e chega ao seu ápice, sendo Florianópolis a principal praça abastecedora de importados advindos das mais diversas regiões do país, como também da Europa. A praça importadora conta com a experiência de comerciantes de origem alemã, que já tinham obtido sucesso em cidades na Alemanha, merecendo destaque, a Hoepcke, Wendhauser, Mayer, Born, Muller, entre outras. Promovem uma especialização e modernização do comércio e do porto de Desterro. A chegada dos alemães merece destaque, visto que, a filha de Carl Hoepcke se casa com Aderbal Ramos da Silva.

Na imagem abaixo podemos ver do lado direito um descampado, onde aparece a Ressacada, nessa época já não existia mais o entreposto comercial e nem a atividade portuária, a área já vinha sendo especulada para outra finalidade e, como se observa na imagem, a política de posse era ainda forte na cidade. Assim, terras adjacentes ao desenho do aeroporto, foram loteadas e apropriadas. Mais tarde seriam aceitas e regulamentadas pela prefeitura de Florianópolis.

Região da Ressacada e Bairro Carianos em 1938.

Imagem 01



Fonte: Geoprocessamento Corporativo – Prefeitura de Florianópolis

O Alto Ribeirão em 1938 mostrando as glebas de terra e a colônia em declínio.

Imagem 02



Fonte: Geoprocessamento Corporativo – Prefeitura de Florianópolis.

Na imagem acima podemos observar a pequena propriedade recortada em glebas de plantio, ali se destacavam a mandioca, a cana e o café, esses eram os três produtos principais exportados de Florianópolis por embarcações aos grandes centros urbanos do litoral do país. O Ribeirão foi grande fornecedor de produtos diversos para os mercados catarinenses da Vila de Desterro, Laguna, Imbituba e Terra Firme, como também para Santos e Rio de Janeiro através do comércio marítimo de cabotagem. Essas mercadorias podiam desembarcar por um dos três portos existentes na Ilha. Esse porto do Ribeirão da Ilha somava a função de entreposto de pescados, embarque de lenha, comércio de café, comércio de produtos vindos da Armação da Lagoinha, e ainda outros produtos como farinha, cachaça, frutas, galinhas, ovos, produzidos nos quarteirões da Freguesia. Internamente, por sua vez, o comércio era encabeçado pelas vendas de ‘secos e molhados’ que comercializavam “tudo que fosse de uso cotidiano pela população”.

Aeroporto em 1957 já indicando a ocupação atual.

Imagem 03



Legenda: ⬡ Aeroporto Hercílio Luz - Fpolis

⬡ Bairro Carianos e Região da Ressacada

Fonte: Geoprocessamento Corporativo – Prefeitura de Florianópolis.

3. O DESENVOLVIMENTO REGIONAL NO BRASIL E EM SANTA CATARINA 1930 – 1970

3.1 A ATIVIDADE PORTUÁRIA VAI SENDO SUBSTITUÍDA PELO TRANSPORTE RODOVIÁRIO

A estrutura da cidade não se alterou significativamente no início do século XX, até por volta dos anos 30 a base econômica continuava sendo o comércio e a administração pública. Eram os dois setores responsáveis pela entrada de recursos financeiros que mantinham o núcleo urbano. Em 1914 Florianópolis contava com 606 casas comerciais, sua indústria era de bens de consumo como móveis, chapéus de sol, torrefação de café, telhas de cimento, olarias, vinagre, bebidas, sabão, caramelos, fogos de artifício, cigarros, massas alimentícias, refinação de açúcar, gelo. Além disso, exportava produtos para o mercado interno dentro do estado e outras regiões.

Nos anos 30 do século XX a Ilha de Santa Catarina é ainda predominantemente comercial, administrativa e militar, sem muito

crescimento econômico e nem populacional, comparada aos demais centros urbanos do Brasil. Apenas se via um crescimento imobiliário, vários edifícios comerciais e casas são construídos neste período, além da melhoria de estradas já existentes na cidade. A produção tinha suas raízes mercantis e a logística em suma era pelo mar, havia poucas estradas ainda, porém se praticava uma agricultura de subsistência com excedentes que eram jogados para o mercado regional e nacional.

É nesse momento que surgem não somente em Florianópolis, mas, também em outras cidades do Brasil, inúmeros serviços urbanos e repartições públicas à população, como, serviço de telefonia, serviço de água encanada, luz elétrica, esgoto sanitário, linhas de bonde, além de novas opções de moradia e de lazer.

Neste contexto da cidade, a Freguesia do Ribeirão da Ilha ainda estava relativamente isolada do centro da capital, por terra o caminho era via Tapera, Carianos, Costeira do Pirajubaé, sua conexão é mais viável pelo porto de Caiacanga-mirim, que era voltado para a Baía Sul.

Na imagem de 1977 aparecem as localidades de Caiacanga-mirim e Base Aérea; Aeroporto; Loteamento Santos Dumont.

Imagem 04



Fonte: Geoprocessamento corporativo – Prefeitura de Florianópolis

3.2. O AEROPORTO HERCILIO LUZ E O BAIRRO CARIANOS.

O Brasil vive o regime militar a partir de 1964, logo, em 1977 não é nenhuma surpresa vermos a Base aérea, bem como o aeroporto, recebendo as infraestruturas aeronáuticas e aeroportuárias, e atraindo um efetivo populacional, tanto de militares quanto de civis, nas adjacências destes objetos geográficos. O que acaba impulsionando a formação do atual bairro Carianos. No canto direito superior já se percebe também um zoneamento residencial, o Recreativo Santos Dumont.

Planície do Campeche em 1977.

Imagem 05



Fonte: Geoprocessamento Corporativo – Prefeitura de Florianópolis.

Na planície do Campeche se percebe um terreno ainda pouco urbanizado, predominantemente de uso rural, sendo possível visualizar pequenas glebas de terra, na comunidade que resistiu até os anos 80 para aceitar o modelo desenvolvimentista proposto pelo governo. E isso em uma fase de forte expansão da economia capitalista brasileira. Tal processo incorporava novas áreas não deixando de provocar significativa elitização do local. A resistência para com o plano diretor

de 1957 fez com que a região permanecesse em segundo plano, levando a urbanização de outras localidades, como a região do Carianos (Aeroporto), Sambaqui, Trindade (UFSC), Santa Mônica, Lagoa da Conceição, Canasvieiras, Jurere, além dos municípios do continente, que passaram a ser fornecedores de serviços diversos e mão de obra para a capital, como é o caso das diversas construtoras e empreiteiras e dos inúmeros bairros dormitórios.

A imagem 05 mostra claramente o desenho geométrico de glebas, onde há o desenvolvimento da atividade rural, porém, isto é apenas aparente, a cidade de Florianópolis já seguia neste período, uma tendência forte a urbanização. Muito bem aproveitado por construtoras e empreiteiras (tanto em Florianópolis quanto em São Jose e Palhoça), o mercado imobiliário também era fortemente especulado e promovido, tanto pelo poder público municipal quanto federal, passando pelo estadual que também não escondia seu interesse pelo negócio.

Registro fotográfico de 1971, durante a construção do prédio da Reitoria no campus da UFSC no bairro Trindade.

Figura 03



Fonte: <http://cotidiano.sites.ufsc.br/viaje-pela-memoria-da-ufsc/>: Acesso em 25 de Novembro de 2015 às 17h49min.

A implantação da Cidade Universitária na década de 60 foi importante para Florianópolis, pois atraiu muito investimento e fez emergir o setor tecnológico. Permitiu a formação de profissionais especializados em vários campos do conhecimento, teve significativo impacto nos bairros Trindade, Pantanal, Santa Mônica, entre outros, impulsionou a indústria imobiliária, no sentido de moradia para estes novos profissionais de formação superior e com maior poder aquisitivo.

Nesse período também foram criados outros órgãos importantes como a Eletrosul, Celesc, e também melhoria da BR 101 na década de 70 e 80. Esta última consolidou de fato o acesso por terra de Florianópolis aos demais centros urbanos do país, este foi um marco para os transportes, tanto quanto foi a Ponte Hercílio Luz, atraiu muitos serviços para as margens da rodovia nas últimas décadas, e que atravessa os municípios de Palhoça, São José e Biguaçu (eixo estruturante da Região Metropolitana de Florianópolis).

3.3 CONSOLIDAÇÃO DO MODELO RODOVIÁRIO EM NÍVEL NACIONAL

É durante o governo de Juscelino Kubitschek que o modelo rodoviário se consolida de verdade, um exemplo disso é a criação da nova capital Brasília, com largas estradas, túneis, elevados, e onde surgem também as diversas multinacionais montadoras de automóveis no Brasil. Com a política dos “50 anos em cinco” de Juscelino, dívida externa atinge níveis elevados, o país entra numa crise financeira e muito dependente da política norte americana, são feitos inúmeros empréstimos para financiar o tal desenvolvimento acelerado, são os fatores que antecedem o golpe de 1964. Criando na juventude de esquerda a idéia de “beco sem saída” e que a única alternativa para o Brasil era a Revolução Agrária sob o comando do Partido Comunista para criar um amplo mercado consumidor para os produtos das indústrias recém instaladas. Na verdade não faziam idéia que a crise vivida era resultado mais dos acertos do que dos erros cometidos pelo governo JK. Ora, o esforço de implantar a indústria de bens de consumo durável que trabalhava com grande capacidade ociosa necessitava a partir de então de um aparelho financeiro para vender automóveis e eletrodomésticos, casas, apartamentos, financiados alongo prazo. A correção monetária estava na ordem natural das coisas. A institucionalização fez o país explodir em termos de crescimento econômico. Pois, transformou os trabalhadores urbanos em potenciais

consumidores daqueles artigos recém produzidos pelas indústrias instaladas.

3.4 SETOR DE CONSTRUÇÃO CIVIL, EMPREITEIRAS E CONSTRUTORAS.

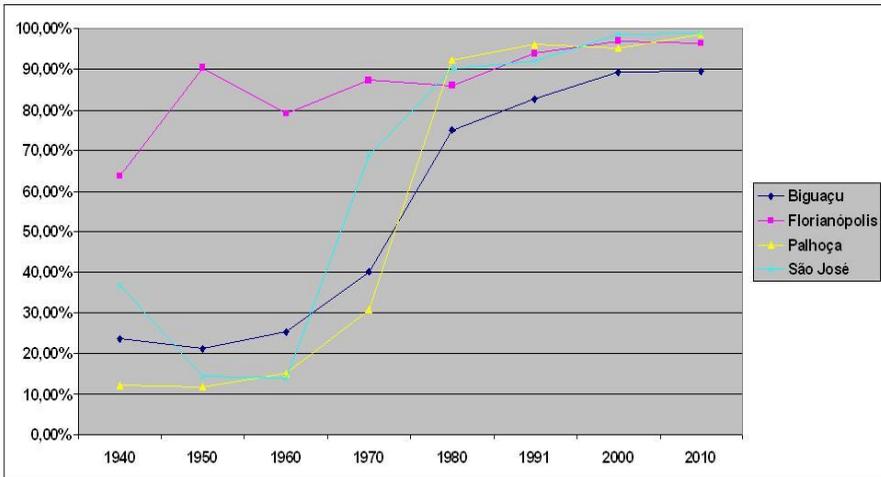
Na região metropolitana de Florianópolis, ilha e continente próximo, ainda nos anos 30, surgem as primeiras construtoras e empreiteiras. Porém, em relação ao Brasil e as demais regiões do estado, permanecia ainda isolada em termos de ligação, que só melhora 30 anos depois, com a construção e inauguração da BR 101 no ano de 1971. E que também, termina por atrair o olhar das empreiteiras e construtoras. Diversos serviços ligados ao transporte de carga rodoviária, o setor automobilístico de carro pequeno ou de passeio, o setor hoteleiro, o alimentício, entre outros, desenvolveram-se juntamente.

A consolidação da indústria da construção civil associada ao aparelho do Estado transforma radicalmente o espaço urbano da capital catarinense Florianópolis. Com a urbanização e industrialização das cidades a população se adensa, muitos problemas de saneamento e de mobilidade, neste contexto as construtoras brotam a todo vigor, tanto em Florianópolis, quanto nos municípios de São Jose, Biguaçu e Palhoça.

No gráfico 02 a seguir podemos observar um acréscimo populacional em Florianópolis, pelo desmembramento do Estreito, que mudou completamente a dinâmica e vetor de crescimento urbano e fluxo populacional, tornando o centro histórico um local com alto grau de especulação imobiliária e valor da terra. Inúmeros edifícios são construídos, com o monopólio sempre das empresas construtoras que concorrem entre si, onde compartilham do lucro pelo serviço feito.

Índice de urbanização dos quatro principais municípios que compõe a Grande Florianópolis no período de 1940-2010.

Gráfico 02



Fonte: Dados do IBGE e o Gráfico elaborado pelo autor.

4. O BAIRRO CARIANOS EM FLORIANÓPOLIS E SUA RELAÇÃO COM O AEROPORTO HERCÍLIO LUZ 1970-2015

4.1 O BAIRRO CARIANOS, O AEROPORTO E A AVENIDA DIOMISIO FREITAS.

O impacto desse processo de urbanização de Florianópolis e de seus municípios próximos promove como não poderia deixar de ser, diversos conflitos pelo espaço. Na avenida que dá acesso ao aeroporto de Florianópolis, existe um conflito estrutural e possível de analisar nas diversas escalas. Em nosso estudo buscou-se apontar elementos que mostram como ocorrem atualmente os conflitos e onde eles se localizam aproximadamente.

A Avenida Diomísio Freitas que é a atual via de acesso ao aeroporto da cidade passa a receber um fluxo de veículos muito acima do suportado, urbanizando sem muito planejamento, conta com a mudança rápida na paisagem urbana, na medida em que vão se instalando vários serviços no perímetro de influência direta do Aeroporto Hercílio Luz. Assim, o problema da mobilidade é

intensificado por ocasião das partidas de futebol do Avai que tem seu estádio instalado na Ressacada.

A partir da década de 70 e 80, com os diversos investimentos em setores da construção civil, mas principalmente no setor de transportes. No caso o setor do transporte aéreo, sobretudo a aviação civil, acaba se sobressaindo. E é isso que ocorre após a instalação do Aeroporto Hercílio Luz, a geração de uma demanda por serviços que irão dinamizar o espaço local e regional, em uma clara disputa especulativa e jogo de interesses públicos e privados.

O transporte aéreo facilitou muito o acesso e a conexão de cidades importantes, pessoas com padrão de consumo mais elevado, classe média, média alta, alta. Por facilitar e integrar o espaço, o transporte aéreo diminuiu muito a distância entre pessoas e negócios.

Na década de 80 que a atividade turística ganha forma, começa uma grande especulação em torno do potencial do turismo em Florianópolis, as vendas da marca pela cidade turística, com melhor qualidade de vida, Ilha da magia, cartões postais oferecendo para o Brasil e o mundo, eram as manchetes em noticiários de televisão e revistas semanais e mensais mais importantes.

O setor turístico, o da aviação civil, o automobilístico, hoje, cooperam e se relacionam de forma inseparável, isto é, competem pelo espaço, ao mesmo tempo em que se completam. As descontinuidades e continuidades das formas geográficas e paisagens aparecem aos olhos do observador, de forma muito clara, isto pôde ser registrado através das fotografias tiradas no local de análise, especificidades aparentes na Avenida Diomísio Freitas.

Entre os conflitos da estrutura nacional para com o espaço local, nosso recorte é a Avenida Diomísio Freitas, apontando de forma objetiva, quais os agentes, dominantes desde sempre no Brasil, e na cidade. São eles, empreiteiras e construtoras, terceirizadas pelo governo do estado, são os agentes imobiliários, agências de viagens ligadas ao turismo de veraneio, agências bancárias, setor de táxis, que pela ineficiência do transporte urbano coletivo, é a opção mais rápida por terra para se chegar ao local de destino. Florianópolis é um destino turístico, de temporada e de negócio.

A informação com o dizer, foto 01 “Venha conhecer a serra catarinense” em um outdoor, como também aquela que faz menção ao “Resort Costão do Santinho” foto 08, é uma clara amostra de como o turismo enquanto atividade econômica em ascensão apropria-se de certo modo, de um espaço local, aqui destacando o espaço da mobilidade,

com placas voltadas as pessoas que embarcam ou desembarcam no Aeroporto Internacional Hercílio Luz.

A população do bairro Carianos é uma das que mais cresce na ilha, e através dos atores sociais, vai direcionando os vetores da mancha urbana bem como da malha rodoviária. O valor dos imóveis cresceu. Após a criação do Ministério da Aeronáutica e a Base Aérea em Florianópolis no ano de 1940, a localidade ganha mais valor imobiliário especulativo, e o grande salto nesse dessa valoração do imóvel se dá no decorrer dos anos 2000.

São inúmeros serviços que o transporte aéreo movimenta em seu entorno, e que são conseqüentemente, agentes indutores de um processo de urbanização. Há toda uma indústria por traz das publicidades trazidas em outdoors, ao longo desta avenida, muitas locadoras de automóvel, estacionamentos, lavadoras, oficina mecânica, posto de gasolina, cartórios, e o comercio em geral.

Historicamente a Avenida (Diomísio Freitas e SC-405), era só um caminho precário, uma ligação entre, o entreposto comercial que era a região da Ressacada por terra, com as demais freguesias, agora bairros. Esse caminho permaneceu com a função de espaço da mobilidade, comprometendo e subdividindo moradores antigos com os novos do bairro Carianos, e que hoje, a situação se agrava pela inoperância do Estado. Aeroporto é negócio que gera muito impacto urbano, conflito urbano, especulação imobiliária, zonas centrais, porém, periféricas, luta de classes, disputa por espaço, e, também gera muito lucro, sim, os aeroportos mais modernos, e o de Florianópolis já segue esta lógica, portanto o plano do novo terminal não foge disto, são praticamente centros comerciais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS.

Durante as etapas do trabalho de conclusão de curso surgiram inúmeros desafios que se apresentavam. Entre eles o desafio principal foi de mesclar o histórico da cidade com a experiência vivida dos moradores do bairro Carianos em Florianópolis.

Buscou-se adaptar os conceitos de combinação geográfica com função e estrutura, com o intuito de descrever o processo de ocupação portuguesa para com a Ilha de Santa Catarina, levando em consideração fatores naturais e sociais, combinados no tempo e no espaço. A Ilha foi um importantíssimo local de defesa do litoral sul do país, devido à proximidade com a Colônia do Sacramento, e para manter a supremacia comercial portuguesa no período colonial. A ilha possuía naturalmente as formas necessárias para se tornar um local estratégico para o governo, havia duas baías muito bem protegidas por canais estreitos, onde foram construídas algumas fortificações nos limites e também em algumas ilhotas na proximidade.

Com o passar do tempo e devido às mudanças na sociedade mundial fica evidente a força que a economia exerce num determinado local. A Ilha então, neste contexto, acaba se modernizando ainda que de forma tardia, aos costumes de fora, isto é, após o regime português advindo com os imigrantes, principalmente o alemão, e mais recentemente com a abertura do mercado interno para o capital estrangeiro, notadamente para os EUA.

Aquela característica da cidade poli-nucleada, isto é, com vários centros, no período colonial representada pelas freguesias, que eram vilas quase autônomas, possuíam uma igreja, população residente, áreas de cultivo, como também um porto para desenvolver o comércio bruto ou de manufaturas, eram as principais freguesias a do Ribeirão da Ilha, a de Santo Antonio de Lisboa, Lagoa da Conceição. No início do século XX aquela forma antiga de cultivo, basicamente manual, com vários engenhos, mas ainda de tração animal.

Desta forma também os portos vão deixando de funcionar para dar lugar as estradas e aos motores a combustão, é, pois um período de grandes inovações tecnológicas a nível mundial, tanto na cidade quanto no campo. Essa característica de cidade poli-nucleada é notada somente após alguns anos, com construção da Ponte Hercílio Luz em 1927, onde centraliza o fluxo da mobilidade civil e comercial, transformando completamente o cenário do centro da capital e os municípios vizinhos,

surtem inúmeras construtoras e empreiteiras para atender a essa nova demanda da sociedade.

Os anos que vieram após a construção da ponte, são para concretizar de fato a nova modernidade, dali surtem os vários serviços urbanos, acompanhando também o índice crescente de urbanização em relação a população total, ou seja, o país passa por um momento de forte urbanização do espaço, podemos citar aqui o serviço de bonde, saneamento e água encanada, mais tarde na década de 60 a chegada da energia elétrica, a implantação da BR-101, da Universidade Federal de Santa Catarina, a Eletrobrás, a Celesc, entre outros apontamentos de modernidade para a cidade.

Vale ressaltar aqui, que evitar a fuga do recorte espacial proposto no trabalho não foi simples, uma vez que o desafio era justamente este, o de nivelar um espaço local para com uma conjuntura da sociedade. Ou seja, em todo momento buscou-se a abstração com a finalidade de entender o local recortado no espaço e no tempo, como parte do todo e a serviço dele. Penso que os objetivos propostos no trabalho foram alcançados de forma satisfatória.

E para finalizar, foi recortado e de certa forma este foi o local que desencadeou o desejo pela pesquisa, a forma e função da Avenida Diomísio Freitas, colocando-adentro de uma conjuntura maior, isto é, quando havia as freguesias e ela era a ligação ainda que precária, por terra, com o mundo. Essa avenida ganha outras formas com o passar dos anos, após o declínio da atividade mercantil e com a era do rodoviarismo, aí ela recebe uma característica que foge da coordenada de onde ela esta, ou seja, adquire a função mais clara e definida de apenas um caminho, algo que não esta fisicamente aonde esta. Pegamos como exemplo o Aeroporto Internacional Hercílio Luz e os impactos que ele, junto com o Turismo, exerce sobre o espaço da mobilidade no bairro Carianos. É muito clara a influência do aeroporto nesta via muito movimentada, com apenas algumas fotografias é possível visualizar tamanho contraste, e, a idéia de trabalhar o recorte espacial de uma rodovia foi justamente por esta apresentar na sua paisagem elementos específicos ao transporte aéreo, como também um espaço de bairro residencial que fora especulada em função do valor de uso da terra. Ora, então nos coube a tarefa de perceber tais contrastes, manifestados através de locadoras de automóveis, mercados, posto de gasolina, lanchonetes, farmácia, escola de formação de pilotos, creche, igreja, e alguns vários outdoors fazendo publicidade ao turista que por ali atravessa.

As especificidades da Avenida Diomísio Freitas são apontadas nas fotografias feitas pelo autor, direcionando o foco para chamar a atenção em um determinado ponto, tiradas nas margens da via, foi possível ver a mão forte do capital privado associado ao facilitador governamental, com seus planos de zoneamento e ajudas para financiamento de imóveis, é, pois bem verdade que o turismo de negócio ou turismo de veraneio vieram para ficar. E sendo uma atividade em ascensão já a partir da década de 70, impulsionando a indústria imobiliária e da construção civil.

Sobre o turismo regional com destino à Serra Catarinense e Vale Europeu, destacamos o que diz Ruschmann (2001)

O desenvolvimento do turismo em massa se deu a partir da década de 1950, tendo seu apogeu no transcorrer dos anos de 1970 e 1980. Essa situação foi permitida graças aos avanços observados nos sistemas de comunicação e transportes que permitiram uma universalização maior da atividade turística, permitindo o acesso a um número maior de pessoas.

O turismo em Florianópolis surge com a atividade econômica alternativa, devido primeiro as belezas naturais, suas praias principalmente, com a melhoria das infraestruturas, barateamento das tarifas aéreas pela concorrência das empresas de aviação, entre outros.

Tanto o aeroporto quanto a via que liga ele à cidade, e também a atividade turística, são objetos da geografia, como bem coloca Milton Santos (A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção; De 2006; p. 46).

Os objetos que interessam à Geografia não são apenas objetos moveis, mas também imóveis, tal uma cidade, uma barragem, uma estrada de rodagem, um porto, uma floresta, uma plantação, um lago, uma montanha. Tudo isso são objetos geográficos. Esses objetos geográficos são o domínio tanto do que se chama a Geografia Física como do domínio do que se chama a Geografia Humana e através da história desses objetos, isto é, da forma como foram produzidos e mudam, essa Geografia Física e essa Geografia Humana se encontram.

É preciso salientar que o turismo é relativamente recente no Brasil, e muito se deve ao público estressado das cidades, que busca em seu período de férias, local para descanso, ou até mesmo morar. Em

Florianópolis podemos ver um salto imobiliário devido aos turistas que ao passar pela cidade ficam tão satisfeitos que acabam vindo morar aqui, impulsionando um crescimento imobiliário de determinadas regiões da cidade, principalmente nas proximidades de praias.

Até a Revolução Industrial as cidades eram vistas como natureza, sagrada e profana. Depois da revolução o que ocorre é o inverso, surgem inúmeros problemas urbanos, o ambiente urbano vai se tornando acelerado, poluído, violento, com isso gerou-se uma necessidade de criar o que podemos chamar de “fuga” para descanso, eis que surge então, o turismo. Com o intuito de proporcionar ao consumidor, o descanso, fugir do stress e da vida agitada do cotidiano, muitas pessoas buscam fazer viagens em busca de conforto, ar puro, entre outros. Neste contexto também, começa a despontar o conceito de Ecoturismo, que nada mais são do que, lugares ecologicamente preservados.

A promoção do “ecoturismo” fica visível no outdoor da Pedra Furada, um dos cartões postais da serra catarinense, aparece na avenida do bairro, a publicidade é o elemento intermediário que coloca Florianópolis, como rota do turismo regional e internacional, aparecendo de maneira intrínseca na paisagem urbana.

Ao passar pela Avenida Diomísio Freitas, talvez o passante nem perceba o banner publicitário, mas ele está ali, pontualmente localizado para o turista de veraneio, no caso, Urubici torna-se melhor atrativo para o inverno do que Florianópolis, que aposta tudo na exploração do turista durante o verão. É através do Programa: Acolhida na Colônia, que o turista alienado da cidade, busca a fuga para descansar, na serra, ele pode contar com uma ótima infra-estrutura ali no destino final, isto é, ele pode escolher entre os inúmeros hotéis, cabanas ou chalés da região da serra, a gastronomia colonial a um preço justo, e claro, as belezas naturais, com destaque para cachoeiras, as inúmeras araucárias, vinhos produzidos ali em Urubici e São Joaquim. Fica evidente que há um atrativo para a Serra Catarinense, com bastante incentivo por parte do Setur junto ao governo do estado e federal. E, além das belíssimas paisagens naturais da Serra, ele, o turista pode contar com a gastronomia colonial da região serrana, que só encontra lá e também diversas opções de pousadas e hotéis, cabanas e etc; Grande parte dos hotéis é de origem familiar que já se adaptaram as exigências do turismo. Com relação ao assunto foi feito o registro fotográfico de tal banner, abaixo.

**Fotografias obtidas a partir das margens da Avenida Diomísio
Freitas.
Foto 01**



Fonte: fotos obtidas pelo autor na data: 28/04/2015.

Foto 02



Fonte: fotos obtidas pelo autor na data: 28/04/2015.

Nesta avenida encontramos um pacote de elementos que mostra a intrínseca relação do turismo para com o bairro. Aparecem alguns exemplos de objetos geográficos que são destinados ao público do bairro

Carianos, já outros objetos que são utilizados pelos dois públicos, como é o caso dos postos de gasolina, supermercados e restaurantes, e claro, a própria avenida sendo o objeto que permite a escala de análise.

Locadoras de automóveis e estacionamentos

Foto 03



Foto 04



Fonte: fotos obtidas pelo autor na data: 28/04/2015.

Locadoras e estacionamentos.

Foto 05



Foto 06



Fonte: fotos obtidas pelo autor na data: 28/04/2015.

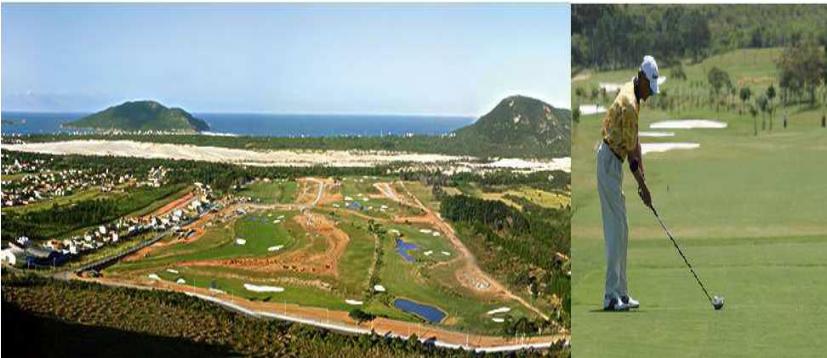
O setor das locadoras e serviços relacionados, isto é, lavação, estacionamentos, oficinas mecânicas entre outros, desponta não só pela autonomia que o automóvel representa, mas também pelo péssimo serviço de transporte público (o transporte coletivo urbano), a lotação, sendo esta, a última opção para o viajante, que prefere alugar um carro ou encarar um táxi. Em função disso também desponta o corporativismo por parte dos taxistas, que se organizam formando um setor muito forte também, junto com o setor hoteleiro.

Através do turismo, podemos também relacionar a questão do local com o nacional, uma apropriação do local por uma atividade gerida

pela estrutura econômica mundial, que é a atividade turística. Nas fotos abaixo vemos o outdoor do Costão do Santinho, empreendimento localizado ao norte da Ilha, apropriando-se das margens da avenida localizada no bairro Carianos, porém, muito direcionada a um público alvo específico, um turista de classe média alta; ao lado direito também podemos ver uma referência relacionada ao turismo de classe média alta, mostrando um Iate luxuoso, para poucos, logo na saída do bairro, local muito valorizado para este tipo de publicidade e onde antes havia a divulgação de outro empreendimento, o Costão Golf, também localizado ao norte da Ilha.

Costão Golf Resort e Hotel.

Foto 07



Fonte: Site do Costão do Santinho no endereço www.costaogolf.com.br.

Outdoor de Resort localizado no lado oposto da Ilha para o Turista estrangeiro ou nacional de classe média a alta.

Foto 08



Foto 09



Fonte: fotos obtidas pelo autor na data: 28/04/2015.

São inúmeros os setores que são favorecidos pelo Turismo em Florianópolis, como o setor imobiliário, o gastronômico, a indústria do surf, e também do turismo de negócios, entre outros.

Essa Avenida de acesso ao aeroporto representa um elemento intermediário entre a chegada do turista à cidade e o seu destino, seja pelo estacionamento próximo ao aeroporto, o outdoor publicitário, ou a

melhoria da infraestrutura, todos esses elementos são representativos para explicar a apropriação do espaço local a partir de uma atividade econômica global, em que as decisões são tomadas sem muita participação da população residente local, que acaba por aderir ao plano urbano imposto pela elite.

Vale ressaltar que no caso deste caminho agora avenida, ocorre uma combinação geografia, com alterações apenas na forma e não na função, desse objeto geográfico que é a Avenida Diomísio Freitas. Ela recebe de cima para baixo as decisões sobre planejamento regional, seguindo uma lógica praticada há décadas, onde se sabe que, o transporte e a logística, são insustentáveis para a tipologia insular. Na fotografia abaixo do lado esquerdo, podemos ver o que o Milton Santos chamaria de “rugosidade”, onde aparecem os paralelepípedos de um caminho antigo que foi sobreposto pela técnica. Já no lado direito aparece o início das obras de duplicação e elevado, local onde passara o novo acesso ao aeroporto de Florianópolis, e que também dará acesso ao Sul da Ilha. É possível observar ali também um outdoor publicitário, com dizeres sobre o automóvel, valor do mesmo, e a palavra em letras maiúsculas, “ACREDITE”.

Rugosidade de paralelepípedo;

Foto 10



Fonte: fotos obtidas pelo autor na data: 28/04/2015.

Obras em andamento e Outdoor publicitário.

Foto 11



Fonte: fotos obtidas pelo autor na data: 28/04/2015.

Tomada fotográfica igual à anterior, rodovia em obras.

Foto 12



Fonte: fotos obtidas pelo autor na data: 28/04/2015.

Foto 13



Fonte: fotos obtidas pelo autor na data: 28/04/2015.

Nesta avenida encontramos clara falta de estrutura para ciclistas e pedestres, fica evidente o interesse por parte dos órgãos públicos e privados para o atendimento primeiro aos turistas. Ali há somente um acostamento e nos dias de chuva fica quase impossível de passar. A atual infraestrutura para os deslocamentos diários é levada a cabo por veículos automotores individuais, portanto, para automóveis.

Na foto 14 a seguir é possível visualizar o contraste atual no uso do espaço urbano da mobilidade e domínio absoluto do modelo rodoviário, portanto, muitos automóveis e fornecedores de serviços ligados ao setor rodoviário e automobilístico. Um descaso absoluto que deixa claro a força do Governo do Estado de Santa Catarina e a Secretaria do Turismo em relação ao acesso para o aeroporto. A localização desta avenida fica na região sudoeste da Ilha, e atualmente é único acesso por terra do Aeroporto Hercílio Luz com as demais localidades de Florianópolis e de Santa Catarina.

**Foto da Avenida Diomísio Freitas (atual acesso ao Aeroporto
Hercílio Luz – Florianópolis)**

Foto 14



Fonte: Fotografia batida pelo autor em agosto de 2016.

REFERÊNCIAS

ALVES, Morgana Celina. **Usos agrários na Ilha de Santa Catarina**. Dissertação, Florianópolis, 2012.

AZEVEDO, Leon M. C. **O rural e o urbano na teoria de Lefebvre**. Congresso XIII Jornada do Trabalho. Presidente Pudente – SP. 2012.

BASTOS, Jose Messias. **O comercio no Sul do Brasil**. In. Geosul; vol. 14, n. 28, Florianópolis, Ed. UFSC, 1999.

BASTOS, José Messias. **Urbanização, Comércio e Pequena Produção Mercantil Pesqueira na Ilha de Santa Catarina**. Ensaio sobre Santa Catarina. Editora Letras Contemporâneas.

Cadernos do Observatório Geográfico da Grande Florianópolis, do PET Geografia da UDESC. Volume 1. Editora Insular. Florianópolis. Ano 2011.

CAMPOS, Edson Telê. **A expansão urbana na Região Metropolitana de Florianópolis e a dinâmica da indústria da construção civil**. Editora Insular. Florianópolis. 2010.

CAMPOS, Nazareno Jose de. **Terras Comunais na Ilha de Santa Catarina**. Florianópolis. Editora da UFSC, 1991.

CARLOS, Ana Fani. **A cidade**. Ed. contexto. 2009.

CASTANHEIRA, Michelle Bartholomei. **Expansão e Valorização dos Imóveis na Dinâmica Imobiliária de Florianópolis entre 2009 e 2012**. Florianópolis, 2013.

COELHO, Andutsa Aline. **Estudo Geográfico do Transporte Aéreo no Brasil**. Florianópolis. 2011.

CORREA, Roberto Lobato. **O espaço urbano. Resumo do livro**. Editora Atica; Série Princípios; 3ª edição, nº 174; Ano 1995.

CRUZ, Olga. **A Ilha de Santa Catarina e o continente próximo: um estudo de geomorfologia costeira.** Editora da UFSC. Florianópolis, 1998.

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

JESUS, Giselli Ventura. **A importância dos açorianos em Santo Antônio de Lisboa e Sambaqui: marcando o processo de urbanização.**

LAZZARIS, Milana Cristina. **As políticas de saúde e as intervenções no espaço urbano: Florianópolis, 1930-1945.** Maio de 2009, Florianópolis. UFSC. Dissertação.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço.** 4ª edição.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** Editor Centauro. Ano 2001. SP.

MAMIGONIAM, Armen. **A Escola Francesa de Geografia e o papel de A. Cholley.** Cadernos Geográficos. Florianópolis. Numero 6 – maio 2003.

MONTEIRO, Rodrigo Rocha; ANDRETTA, Vanessa. **A dimensão simbólica do espaço e do turismo.**

PEREIRA, Elson Manoel. DIAS, Leila Christina Duarte. **As Cidades e a urbanização no Brasil: passado, presente e futuro.** Florianópolis. Editora Insular. 2011.

Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina. 3ª Fase, Nº.3 – 1981.

SANTA CATARINA. **Estudos de geografia econômica e social.** Série Livros Geográficos IV. GCN/CFH/UFSC. 2011.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e espaço, razão e emoção.** Editora USP. 1996.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. 4ª Edição 1997. Nobel.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do Espaço Habitado: fundamentos teórico e metodológico da geografia**. Hucitec. São Paulo. 1998.

SANTOS, Milton. **Técnica Espaço Tempo: Globalização e meio técnico-científico informacional**. Editora Hucitec. 1998.

VEIGA, Eliane Veras. **Florianópolis, Memória Urbana**. Coleção Memória de Florianópolis. Editora da UFSC, Fundação Franklyn Cascaes. 1993.