

Luiza Helena Ferraro

**Entre terra e mar: aspectos morfológicos e patrimoniais do aterro  
da Baía Sul. Florianópolis (SC).**

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

Florianópolis  
2017

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

Ferraro, Luiza Helena

Entre terra e mar : aspectos morfológicos e  
patrimoniais do aterro da Baía Sul. Florianópolis  
(SC). / Luiza Helena Ferraro ; orientador, Gilberto  
Sarkis Yunes, 2017.

232 p.

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

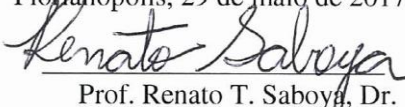
Inclui referências.

1. Arquitetura e Urbanismo. 2. aterro Baía Sul.  
3. patrimônio moderno. 4. Florianópolis. I. Yunes,  
Gilberto Sarkis . II. Universidade Federal de Santa  
Catarina. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e  
Urbanismo. III. Título.

**Entre terra e mar: aspectos morfológicos e patrimoniais do aterro  
da Baía Sul. Florianópolis (SC).**

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

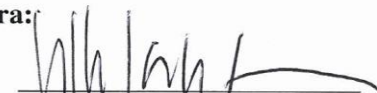
Florianópolis, 29 de maio de 2017.



Prof. Renato T. Saboya, Dr.

Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e  
Urbanismo

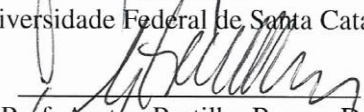
**Banca Examinadora:**



Prof. Gilberto Sarkis Yunes, Dr.

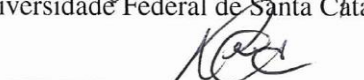
Orientador

Universidade Federal de Santa Catarina



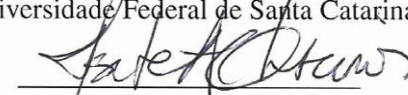
Prof. Ayrton Portilho Bueno, Dr.

Universidade Federal de Santa Catarina



Prof. Luiz Eduardo Fontoura Teixeira, Dr.

Universidade Federal de Santa Catarina



Prof.<sup>a</sup>. Lisete Assen de Oliveira, Dr.<sup>a</sup>.

Universidade do Vale Do Itajaí



Àqueles que me instigaram a paixão pela leitura e pesquisa.

Meus pais, por serem tão completos e inspiração no papel de pais e professores.

Minha tia Cris (*in memoriam*) sempre tão presente. Pelo amor e incentivo nesse percurso acadêmico.



## AGRADECIMENTOS

Tão difícil quanto os desafios acadêmicos é agradecer aqueles que contribuíram neste processo, sem ser traído pela memória e esquecer alguém importante. Assim, primeiramente, agradeço de forma geral a todos aqueles, professores, funcionários, colegas e tantos outros que cruzaram o meu caminho nesta etapa e que de forma direta ou indireta contribuíram para a realização deste trabalho.

Ao meu orientador, professor Gilberto, pelos ensinamentos, pelas ricas trocas, incentivo e apoio desde o início dessa caminhada acadêmica que muito contribuíram para meu crescimento profissional e pessoal. Pelas oportunidades em me envolver nos diversos trabalhos e aulas e principalmente, pelo cuidado, sensibilidade e paciência durante todo o percurso.

Aos professores da banca, Ayrton Portilho Bueno e Lisete Assen de Oliveira, pelas contribuições e disponibilidade no enriquecimento deste trabalho. Ao professor Luiz Eduardo Fontoura Teixeira, o Peixe, que muito além dos ensinamentos formais nos momentos de aula e bancas, esteve presente e incentivou constantemente essa trajetória.

Aos demais professores do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PósArq) e professores do Departamento de Arquitetura da UFSC, por compartilhar conhecimento nas diversas aulas, eventos e palestras durante o curso.

Aos alunos das turmas de P0 (segundo semestre de 2015) e P7 (primeiro semestre de 2016) de Arquitetura da UFSC pelo espaço, pelas trocas, ouvir e serem ouvidos nos meus primeiros momentos em sala de aula como docente.

Aos funcionários do Departamento, pela atenção e presteza. Em especial as secretarias do curso Adriana, Carolina e Mariany, pela boa vontade a qual sempre fui atendida e à Amanda, responsável pelo LDA, pela ajuda nas pesquisas e ainda pela companhia em tardes de estudo.

Aos funcionários da Casa da Memória de Florianópolis e do Centro de Memória da Assembleia Legislativa de Santa Catarina, sempre solícitos e atenciosos nas demandas da pesquisa.

À Capes, pelo apoio financeiro na realização deste sonho e à UFSC, pela oportunidade e estrutura oferecida.

Aos colegas de mestrado por compartilharem descobertas, momentos de dificuldade e conquistas. Em especial, à colega goiana, Carinna, que além de colega tornou-se amiga presente em dividir angústias acadêmicas e também muitas alegrias que essa fase nos proporcionou.

Aos familiares, avós, tios, tias, primos, pelas orações, carinho e apoio constante. Ao primo, Luiz Felipe, por dividir sua experiência, tranquilizar e também enriquecer o trabalho.

À minha tia Cris (*in memoriam*), por dividir comigo o olhar artístico e muito da sua biblioteca, refúgio em muitos momentos da pesquisa, e sem dúvida uma das razões de seguir esta caminhada.

A todos os amigos e aos amigos arquitetos, Andréia, Fernanda, Leonardo, Luize e Thaise, por acreditarem e incentivarem esse caminho.

Ao Léo, amor e amigo, meu equilíbrio nos diversos momentos.

Aos meus irmãos, Otávio Augusto e Caio César pelo amor e fraternidade constante, apesar das distâncias. Pela confiança, apoio e contribuições técnicas sempre quando possível.

Aos meus pais, Marcos Vinícius e Maria Luiza pela acolhida em casa, pelo amor e carinho em todos os gestos. Por dividirem a tão sonhada UFSC comigo nesses dois anos, pelas revisões, críticas e questionamentos inquietantes que me fizeram evoluir.

À Deus, que me guia, orienta e acompanha nos caminhos da vida.



Nem tanto ao mar, nem tanto à terra.

(Provérbio português)



## RESUMO

Esta pesquisa consiste na investigação do aterro da Baía Sul e sua representação como patrimônio moderno na cidade de Florianópolis, a partir dos elementos morfológicos e patrimoniais presentes neste espaço. Tem-se como objetivo compreender a formação territorial desta região da cidade, entender as transformações das relações estabelecidas com a água, analisar a forma física do desenho urbano implementado neste aterro e verificar como são apropriados os espaços destas áreas. O trabalho foi construído a partir de pesquisa bibliográfica, levantamento e estudo de material iconográfico disponível, produção de mapas e esquemas sintetizadores, e a própria observação do lugar. Os dois eixos de investigação que se cruzam no trabalho – morfologia urbana e patrimônio urbano – subsidiaram os ponderamentos quanto ao seu tombamento, por meio de três vertentes possíveis: histórica, morfológica e funcional. O ponto de partida da investigação é a interpretação de que o aterro (construído com as premissas de inovação, desenvolvimento e novas possibilidades urbanas) atualmente representa um espaço complexo e ambíguo, mas que marca um tempo e reflete na sua trama urbana o caráter moderno que a cidade adquiriu naquele momento de inserção. O estudo da forma urbana constatou que os ideais modernos desejados no espaço permanecem presentes na sua malha viária, parcelamento do solo e em algumas das edificações inseridas. Também, os limites que distinguem os territórios adjacentes reforçam essa caracterização e identificação da concepção moderna sob o novo espaço criado, e a interpretação das diferentes gênese revelam os distintos momentos históricos registrados na área central da cidade. A análise dos equipamentos existentes no aterro revela que alguns destes são inerentes à concepção moderna do espaço e possuem um valor patrimonial enquanto outros servem apenas funcionalmente (o que não significa sua permanência definitiva). Verificou-se ainda que o tombamento desta área por meio de decreto estadual – ocorrido pouco tempo após a conclusão do aterro e identificando-o como área verde, de paisagem e de lazer é até hoje pouco reconhecido. Este tombamento significou uma proteção no âmbito político de acordo com determinados interesses, e não sua verdadeira compreensão patrimonial como parte da história e de valor simbólico e funcional para Florianópolis.

**Palavras chaves:** aterro da Baía Sul, patrimônio moderno, Florianópolis.



## ABSTRACT

This research consists in the investigation of the South's Bay landfill and its representation as a modern patrimony in the city of Florianópolis, from the morphological and patrimonial elements present in this space. It aims to know the territorial formation of this city region, understand the transformations of relations established with water, analyze the physical form of urban design implemented in this landfill and check how are appropriate the spaces in those areas. The work was built through bibliographic research, survey and study of available iconographic material, production of maps and synthesizers schemes, and the observation of the place itself. The two axis of investigation that intersect in this work – urban morphology and urban patrimony – sustained the considerations regarding its architectural heritage, by means of three possible aspects: historical, morphological and functional. The starting point of the research is the interpretation that the landfill (built with the initial ideas of innovation, development and new urban possibilities) currently represents a complex and ambiguous space, but that marks a time and reflects in its urban fabric the modern character that the city acquired at that moment of insertion. The study of the urban form found that the modern ideals desired for that space remain present in its road network, subdivision of the soil and some of the buildings inserted. Also, the boundaries that distinguish the adjacent territories reinforce this characterization and identification of the modern conception, and the interpretation of the different geneses reveal the distinct historical moments recorded in the central area of the city. The analysis of the existing equipment in the landfill reveals that some of these are inherent to the modern conception of the space and have a patrimonial value while others serve only functionally (which does not guarantee its definitive permanence). It was also verified that the **architectural heritage character** of this area by means of a state decree – occurred shortly after the conclusion of the landfill and identifying it as a green, landscape and leisure area – is still poorly recognized. This **heritage character** meant a protection in the political scope according to certain interests, not its true patrimonial understanding as part of history and of symbolic and functional value for Florianópolis.

**Keywords:** South's Bay landfill, modern patrimony, Florianópolis.



## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Localização da área em estudo. ....	31
Figura 2: Trama Urbana da Frente Ribeirinha da região de Alfama, em Lisboa (Portugal).....	38
Figura 3: Plantas da cidade de Macau (China) destacando em vermelho os aterros ocorridos em cada período. ....	40
Figura 4: Mapas do Rio de Janeiro mostrando os limites entre terra e mar. ....	43
Figura 5: Praia do Flamengo, antes do aterro em 1950 e durante o aterramento no final da década de 1959.....	46
Figura 6: Vista aérea do aterro do do Flamengo na década de 1960 e anos 2000. ....	46
Figura 7: Perspectivas da visão de Le Corbusier para Paris e as ideias para a cidade moderna.....	52
Figura 8: Projeto de Urbanização para a cidade de Chandigarth. ....	52
Figura 9: Projeto para o Plano Piloto de Brasília de Lúcio Costa. ....	52
Figura 10: Fotos históricas dos processos de construção dos aterros na Baía Sul de Florianópolis. ....	58
Figura 11: Mapas históricos da cidade de Florianópolis utilizados para interpretações da formação territorial.....	59
Figura 12: Processo de construção na área central. Intepretação do mapa do século XVII. ....	61
Figura 13: Processo de construção na área central. Intepretação do mapa do século XIX. ....	63
Figura 14: Processo de construção na área central. Intepretação do mapa do século XX.....	65
Figura 15: Processo de construção na área central. Intepretação do mapa do século XXI. ....	66
Figura 16: Pinturas da Baía Sul a partir da visão de três artistas catarinenses .....	68
Figura 17: Marcos visuais na paisagem da área central de Florianópolis.	70
Figura 18: Imagem atual da área central de Florianópolis, compreendendo a área do aterro da Baía Sul, vista do Hospital de Caridade. 71	71
Figura 19: Imagem atual da área central de Florianópolis, compreendendo a área do aterro da Baía Sul, vista da Ponte Hercílio Luz. ....	74
Figura 20: Chegada dos barcos na Praça da Alfandega e Mercado.....	77

Figura 21: Relações de lazer e sport com a água: Prática do Remo na Baía Sul, Cais Rita Maria década de 1920.....	77
Figura 22: Registros das corridas de carro ocorridos no aterro da Baía Sul. ....	84
Figura 23: a) Circo Tihanny em 1975, instalado no atual Parque da Luz e b) Gran Circus Norte-Americano na região do Estaleiro Arataca em 1987. ....	86
Figura 24: a) Missa realizada pelo Papa João Paulo II, em visita à cidade em 1991 e b) Festival de Pandorgas realizado no aterro em agosto de 1986, ao fundo o tribunal de justiça e o Hospital de Caridade.....	86
Figura 25: Registro de manifestações populares em 2013 e 2015 nas imediações do TICEN e do Mercado Público.....	86
Figura 26: Localização dos equipamentos na área do aterro e representação da proporção de pessoas utilizando os espaços do aterro e nas áreas limítrofes do território original. Mapa sem escala.....	88
Figura 27: Meninos jogando futebol em área no interstício do sistema viário. ....	93
Figura 28: Esquema da análise da função portuária da cidade no primeiro plano diretor da cidade. ....	95
Figura 29: Imagens da proposta para o Plano Diretor de 1952.....	95
Figura 30: Imagens da proposta para o Plano Diretor de 1971.....	97
Figura 31: Recorte do Mapa de Microzoneamento do Plano Diretor de 2014, sede insular.....	100
Figura 32: Forte de Santa Bárbara, Forte de Sant`Anna e Ponte Hercílio, em 2017. ....	102
Figura 33: Elementos do espaço urbano protegidos pela esfera estadual .	103
Figura 34: Recorte da área central de Florianópolis, destacando elementos sob proteção patrimonial nas esferas federal, estadual e municipal. Mapa sem escala .....	108
Figura 35: Exemplo da decomposição do tecido urbano em vias, parcelas e edificações. ....	111
Figura 36: Representação das bordas e limites na cidade de Florianópolis no início do século XX. ....	120
Figura 37: Três momentos que mostram as relações estabelecidas na borda d` água antes do aterro: na praça do mercado com a chegada dos barcos de peixes, movimentação no estaleiro Arataca (1932), competição de remo na região da Prainha, próximo ao Forte da Santa Bárbara. ....	122
Figura 38: Imagens panorâmicas na atual linha d`água. A primeira olhando para o território água e a segunda olhando para o aterro.....	125



Figura 39: Planta esquemática demonstrando os três territórios que se configuram na área central de Florianópolis, diferenciados pelo tecido urbano e suas apropriações.....	129
Figura 40: Imagem aérea da área do aterro da Baía Sul e a cidade fundacional.....	135
Figura 41: Mapa esquemático das relações físicas entre os territórios..	136
Figura 42: Eixo da Rua Trajano, no século XIX e em 2017. ....	137
Figura 43: Mapa esquemático com relações visuais entre os territórios.	138
Figura 44: a) Projeto de Urbanização do Aterro da Baía Sul e b) Imagem de Satélite da configuração atual do Aterro da Baía Sul, com destaque para a malha viária. ....	141
Figura 45: Visão serial de trecho da Avenida Gustavo Richard no aterro da Baía Sul. Quatro pontos do trajeto no sentido Ponte > Túnel.....	142
Figura 46: Visão serial de trecho da Avenida Gustavo Richard no aterro da Baía Sul. Quatro pontos do trajeto no sentido Túnel > Ponte.....	143
Figura 47: Mapa da malha viária da área do Aterro da Baía Sul e do centro fundacional adjacente. Mapa sem escala.....	146
Figura 48: Imagem da planta parcial da área do Plano de Desenvolvimento Integrado da Microrregião de Florianópolis.....	149
Figura 49: Imagem de satélite da área do aterro da Baía Sul. ....	149
Figura 50: Mapa do parcelamento do solo da área do Aterro da Baía Sul e do centro fundacional adjacente. Mapa sem escala. ....	152
Figura 51: Vistas do aterro nos no final da década de 1970 demonstrando parte do projeto de paisagismo implantado, desenvolvido por Roberto Burle Marx. ....	153
Figura 52: Vistas do aterro nos no início da década de 1980, demonstrando parte do projeto de paisagismo implantado .....	153
Figura 53: Imagens aéreas localizando os três canais de água que interceptam o aterro da Baía Sul, e se fazem visíveis somente junto à borda d'água atual. ....	155
Figura 54: Comparação dos tecidos urbanos, com destaque para as parcelas, de uma área medindo 500 x 350m do território original da cidade de Florianópolis e do aterro da Baía Sul. ....	156
Figura 55: Planta de análise de edificações no contexto urbano à la nollí, mais detalhada e outra, mais geral sem mostrar o interior das edificações.....	158
Figura 56: Mapa com as edificações na área do aterro da Baía Sul e no centro fundacional adjacente.....	159

Figura 57: Mapa com edificações na área do aterro da Baía Sul, destacando o aterro da Prainha.....	161
Figura 58: Proposta para o Parque Metropolitana Francisco Dias Velho, 1977. ....	163
Figura 59: a) Inserção urbana da edificação. b) Imagem de Satélite do Terminal Rodoviária Rita Maria. c) e d) Imagens da edificação. ....	165
Figura 60: a) Inserção urbana da edificação. b) Imagem de Satélite da Assembleia Legislativa de Santa Catarina. c) Imagem da edificação 2015 d) Imagem da edificação na época de inserção. ....	167
Figura 61: a) Inserção urbana da edificação. b) Imagem de Satélite do Tribunal de Justiça de Santa Catarina. c) e d) Imagens da edificação em 2015. ....	169
Figura 62: a) Inserção urbana da edificação. b) Imagem de Satélite do Palácio Santa Catarina. c) e d) Imagens da edificação do Fórum. ....	171
Figura 63: a) Inserção urbana da edificação. b) Imagem de Satélite do Tribunal de Contas. c) e d) Imagens da edificação do Tribunal de Contas. ....	173
Figura 64: a) Inserção urbana da edificação. b) Imagem de Satélite do Parque Náutico Walter Lang. c) Imagem das edificações das escolas de remo antes mesmo da conclusão do aterro da Baía Sul. d) Imagem do Parque Náutico em 2017. ....	176
Figura 65: a) Inserção urbana da edificação. b) Imagem de Satélite da Estação de tratamento de esgoto da Casan c) Imagem da ETE em 1997. d) Imagem da ETE a partir do passeio e ciclovias existentes próximos a cabeceira das pontes. ....	178
Figura 66: a) Inserção urbana da edificação. b) Imagem de Satélite do Terminal de Integração do Centro c) Vista aérea da região do TICEN. d) Imagem em frente à edificação do TICEN. ....	180
Figura 67: a) Inserção urbana da edificação. b) Imagem de Satélite do Centro de Convenções de Florianópolis c) Vista aérea da região do Centrosul. Na imagem, o edifício do Direto do Campo antes de ser demolido em 2016. d) Vista do edifício do Centrosul a partir da área próxima ao limite d'água. ....	182
Figura 68: a) Inserção urbana da edificação. b) Imagem de Satélite da Passarela do Samba c) Local da antiga Passarela do Samba, na Avenida Paulo Fontes. d) Vista aérea da passarela. ....	184
Figura 69: a) Inserção urbana da edificação. b) Imagem de Satélite da Passarela do Samba c) e d) Imagens das edificações dos pescadores no aterro da Baía Sul. ....	186

Figura 70: a) Inserção urbana da edificação. b) Imagem de Satélite da Passarela do Samba c) e d) Imagens das edificações dos pescadores no aterro da Baía Sul. ....	188
Figura 71: Edificações inseridas no território tradicional da cidade. a) Vistas dos sobrados na Praça XV de Novembro; b) Rua Francisco Tolentino e c) Largo da Alfândega e Rua Jerônimo Coelho. ....	190



## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACI	Área Comunitária Institucional
APC	Área de Preservação Cultural
AVL	Área Verde de Lazer
CASAN	Companhia Catarinense de Águas e Saneamento
CIAM	Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
DER-SC	Departamento de Estradas e Rodagens de Santa Catarina
DO.CO,MO.MO	Comitê Internacional para a Documentação e preservação de edifícios, sítios e unidades de vizinhanças do Movimento Moderno <sup>1</sup>
ESPLAN	Escritório Catarinense de Planejamento Integrado
FCC	Fundação Catarinense de Cultura
MASC	Museu de arte de Santa Catarina
OUC	Operação Urbana Consorciada
SPU-SC	Superintendência do Patrimônio da União do Estado
TICEN	Terminal de Integração do Centro
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a educação, a ciência e a cultura

---

<sup>1</sup> International Working Party for Documentation and Conservation of Buildings, Sites and Neighbourhoods of the Modern Movement



## SUMÁRIO

<b>Introdução.....</b>	<b>25</b>
OBJETIVOS .....	26
PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS .....	27
ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO .....	28
CONTEXTUALIZAÇÃO.....	30
<b>Florianópolis, o aterro e a área em estudo. ....</b>	<b>30</b>
<b>Os aterros como forma de expansão urbana. ....</b>	<b>35</b>
<b>Os princípios do urbanismo modernista da Carta de Atenas e o Caráter Moderno dos aterros.....</b>	<b>46</b>
<b>1 Florianópolis: processo de construção da cidade .....</b>	<b>53</b>
1.1 OS ATERROS EM FLORIANÓPOLIS .....	55
1.2 FLORIANÓPOLIS E A BAÍA SUL. ....	67
1.3 A MARITIMIDADE NA BAÍA SUL.....	75
1.4 ESPAÇO E LUGAR: A REPRESENTAÇÃO DO ATERRO .....	78
1.5 OS PLANOS DIRETORES PARA A CIDADE.....	93
1.6 PATRIMÔNIO URBANO EM FLORIANÓPOLIS.....	101
<b>2 A forma, a representação e a interpretação do aterro da Baía Sul. 109</b>	
2.1 ASPECTOS MORFOLÓGICOS E FUNCIONAIS DO ATERRO 111	
<b>2.1.1 Morfologia, Paisagem e Análise Urbana. ....</b>	<b>112</b>
<b>2.1.2 Limites e territórios na área central de Florianópolis.....</b>	<b>117</b>
<b>2.1.3 Relações físicas e visuais no aterro da baía sul .....</b>	<b>130</b>
<b>2.1.4 Análise Urbana do aterro da Baía Sul: Características da malha, parcelamento do solo e edificações.....</b>	<b>139</b>
2.2 A INTERPRETAÇÃO DO ATERRO COMO REALIDADE PERMANENTE: UM PATRIMÔNIO MODERNO .....	192
<b>2.2.1 A prática e a legitimação do patrimônio moderno urbano... 193</b>	
<b>2.2.2 O aterro da Baía Sul como patrimônio: o processo de tombamento .....</b>	<b>199</b>
<b>2.2.3 Outro olhar: o aterro da Baía Sul como patrimônio moderno e desenvolvimento local .....</b>	<b>203</b>
<b>3 Considerações Finais.....</b>	<b>211</b>





## Introdução

A área objeto de pesquisa é ainda hoje uma área da cidade bastante indefinida: foco de disputas políticas, alvo de concursos de arquitetura e reflexo de desigualdades sociais e por isso questiona-se os porquês de tantas incertezas num espaço tão significativo da cidade.

O aterro da Baía Sul representa as transformações sofridas na cidade. A área onde está inserido e suas adjacências revelam parte da cidade tradicional do tempo fundacional e a cidade moderna fruto de aterros marítimos e consequência de um projeto de expansão territorial, político e econômico, o aterro da Baía Sul. Com isso, serão exploradas as características físicas, as funções e usos de cada um desses momentos, e como esses com lógicas de expansão bastante distintas, se articulam dentro de uma mesma região da cidade.

Assim, parte-se do pressuposto do novo aterro de caráter moderno como área consolidada na cidade e que deve ser melhor compreendida. Independente do tempo de inserção e da ideologia de concepção toda a área é uma realidade permanente na cidade hoje.

Esse entendimento propõe um olhar da **unidade** deste espaço, aonde estas realidades distintas são divididas pelos tempos que apresentam. Nesse sentido, o espaço é considerado **documento** desses tempos. A cidade tradicional reflete ainda vestígios da sua fundação e do seu crescimento e, a cidade aterrada espelha o desenvolvimento moderno. Nestes momentos distintos, as ruas, as edificações, as praças, os limites e quadras registram diferentes períodos da cidade.

Interpretar a cidade a partir do seu processo de construção no tempo permite construir dela uma imagem de conjunto e mais completa que a apreensão direta da paisagem. Dessa maneira aborda-se a percepção de cidade como **acervo de seus tempos** e da consequente necessidade de compreensão de seus elementos de composição como forma de permitir ao usuário realizar uma leitura efetiva e completa da paisagem urbana.

Atualmente os termos território e patrimônio são utilizados como **ferramentas de desenvolvimento**, entendendo que este contempla aspectos econômicos, sociais e culturais. Extrai-se, portanto, desses termos as intenções de explorá-los como instrumentos de leitura do espaço urbano. Dessa forma, o território, e o recurso do patrimônio são considerados como meios de comunicação dos espaços e dos tempos urbanos, onde a informação incorpora-se à exposição e uso do lugar identificado.

Logo, este pensamento parte de uma leitura do espaço urbano interpretado como lugar de experimentações e construções sociais que se consolidam no tempo. Definindo assim, os territórios e acervos documentais da cidade, e estes, ficando sujeitos a investigações e revelações da história, da memória e do patrimônio da cidade. Nesse sentido, reafirma-se, que nesse trabalho serão trabalhadas com as variáveis dos tempos contidos no espaço urbano, ou seja, o **espaço-tempo na área central de Florianópolis**.

Ao fim, percebe-se que é possível contribuir com uma nova visão sobre este lugar, por meio da pesquisa, que insere um olhar histórico-morfológico-paisagístico para a área. Este, de relevância social, contribui com a construção da cidade e da identidade da população que transforma este território, refletindo neste, sua história e memória.

## OBJETIVOS

O trabalho **Entre terra e mar: aspectos morfológicos e patrimoniais do aterro da Baía Sul. Florianópolis (SC)** trata de um estudo histórico-analítico que tem como objetivos:

### **Objetivo geral:**

Verificar o processo de construção do aterro da Baía Sul, na área central de Florianópolis, revelando-o como elemento moderno introduzido no acervo documental da cidade.

### **Objetivos específicos:**

Compreender como ocorreu historicamente a formação da cidade e a criação dos aterros na Baía Sul na área central da cidade de Florianópolis e sua relação com a borda d'água;

Analisar a forma física do desenho urbano do aterro e do entorno e as funções nele compreendidas;

Verificar como são utilizados os espaços e lugares do aterro;

Constatar que o aterro é representativo do patrimônio moderno da cidade.

## PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O trabalho apresenta como procedimentos metodológicos essencialmente a pesquisa bibliográfica. Explora-se a bibliografia acerca da área em estudo bem como a literatura dos dois eixos de investigação que envolve os objetivos da pesquisa: a morfologia urbana e o patrimônio urbano. Ainda, é realizada uma revisão sobre temas e conceitos relevantes para a compreensão da área, como espaço, lugar, território e limites. Nesta etapa ocorre também o levantamento e estudo do material iconográfico disponível em acervos digitais, da Universidade Federal de Santa Catarina e da Casa da Memória de Florianópolis.

Na sequência são elaborados mapas e esquemas sintetizadores resultados de análises desses materiais e também da vivência do local. Com este material gráfico ocorre o entendimento e a interpretação dos dados levantados. Essas etapas são acrescidas por pesquisas em arquivo histórico específico, como da Casa da Memória e da Assembleia Legislativa de Santa Catarina onde são analisados documentos oficiais de técnicos, interpretando-os assim com base nos conceitos e referenciais adotados.

Dessa forma, as discussões sobre o trabalho são feitas a partir dos materiais diversos levantados. Para melhor entendimento do processo, os procedimentos metodológicos estão descritos nesta seção e divididos em 06 etapas:

1. Revisão bibliográfica da área em estudo e conceitos pertinentes.
2. Revisão bibliográfica do eixo da morfologia urbana.
3. Intepretação dos dados e elaboração de mapas e esquemas sintetizadores acerca da forma do aterro da Baía Sul.
4. Revisão bibliográfica do eixo do patrimônio urbano.
5. Levantamento de outros documentos técnicos sobre a área do aterro da Baía Sul
6. Discussão e considerações sobre as pesquisas.

## ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

Ainda que o objetivo do trabalho seja o entendimento da importância e representação do aterro da Baía Sul para a cidade de Florianópolis a as modificações decorrentes deste é inevitável que não se explore suas adjacências no decorrer da pesquisa. Primeiro, pois antes de qualquer ideia de aterro a cidade possuía uma estrutura urbana fruto da sua fundação e do seu desenvolvimento, e ainda, no caso de Florianópolis, este espaço continua atualmente de extrema importância na cidade. E, em segundo, pelo mar, e por essa baía especificamente ser protagonista no desenvolvimento dessa cidade, fato esse que não pode ser ignorado ainda que as situações atuais não o concedam a devida importância.

Posto isso, o fato da pesquisa surgir a partir da observação da cidade em dois pontos específicos do território, o Imperial Hospital de Caridade a Ponte Hercílio Luz, as delimitações físicas do entorno não podem ser precisamente definidas. O objeto de estudo, portanto, envolve a área do aterro da Baía Sul, compreendido entre estes dois marcos descritos e suas adjacências. Assim, o espaço que se analisa é representado pelo território original da cidade, até os limites aonde são visíveis a partir desses dois marcos, e o território água, este representado pela pequena porção que banha a área do aterro, mas que significa um contexto muito mais amplo dos significados da água. Ou seja, estes territórios que fazem fronteira com o território do aterro da Baía Sul são considerados o suficiente para permitirem a interpretação e representação desses com o objeto de estudo.

Assim, o **primeiro capítulo** investiga o **processo de construção da área central de Florianópolis**. Neste, explora-se historicamente o objeto de estudo, a área compreendida entre os dois marcos visuais dessa região central. Esta etapa é construída a partir das transformações ocorridas nessa área. Reconstrói-se sinteticamente a formação histórica territorial, desde a Vila de Nossa Senhora do Desterro, até os dias atuais a partir das transformações percebidas dos dois pontos mais elevados. A particularidade da cidade em se expandir por meio dos aterros marítimos faz necessária uma breve abordagem dessa prática na cidade. A discussão das alterações transmitidas pela representação da água e dos limites nessa área são feitas com a intenção de investigar os significados desses elementos no decorrer desse processo. Também a revisão sobre os conceitos de espaço e lugar e a significação destes no aterro da Baía Sul no decorrer dos anos e assim explora as realidades desse lugar e maneiras como esse pode ser lido a partir do uso que as pessoas fazem

(ou fizerem) deste. Ainda, neste capítulo, são descritos os Planos Diretores da cidade, entendidos como ordenadores do espaço urbano e estudados a fim de explorar as influências destes na formação e situação territorial atual.

O **segundo capítulo** alcança com maior ênfase o objeto da pesquisa, aonde é **explorado a forma, a interpretação e a representação do aterro da Baía Sul**. Nesta etapa são percorridos dois caminhos distintos que se complementam, a fim de refletir de diferentes formas a área em estudo.

**A forma do aterro é entendida como a sua morfologia**, sendo objetivamente tratado pelos aspectos físicos do espaço. Enquanto no segundo momento de interpretação, investiga a área do aterro como realidade permanente e esta como **a representação de um patrimônio**, símbolo de um momento da cidade e justificados pela sua relação e importância para a cidade e seu desenvolvimento. Este olhar é aguçado também, pois se acredita que este atributo patrimonial, constitui, hoje, um importante fator de qualificação da cidade.

A estrutura da pesquisa que concilia dois campos de estudo, morfológico e patrimonial, acabou por determinar também a estrutura do trabalho, apresentando em cada item desenvolvido os fundamentos teóricos e as reflexões acerca da área em estudo. Da mesma forma que a estrutura é resultado da hierarquia das variáveis presentes nesse espaço, sendo o primeiro a história, que alimenta as duas discussões posteriores: a morfologia e o patrimônio urbano.

É importante esclarecer que o fato do objeto de estudo ser uma área da cidade que representa muitas contradições e interesses diversos vindos dos diferentes agentes que atuam sobre este, não se pretende assumir uma postura a favor ou contra determinadas ações sobre o espaço do aterro da Baía Sul. Com um olhar isento de questões políticas e jurídicas se tem a intenção de refletir esse espaço pelo o que é, pelas transformações que passou e por suas possibilidades. Este olhar está pautado na leitura de um pesquisador sobre este lugar, em que além das questões espaciais fisicamente visíveis adiciona-se um olhar de valor simbólico patrimonial.

## CONTEXTUALIZAÇÃO

### **Florianópolis, o aterro e a área em estudo.**

Os aterros nas cidades evidenciam as modificações sócio territoriais e de como alguns sinais e elementos do homem e do meio se ajustam, ou não, nesta relação homem-espaco. Essas práticas de expansão marítimas que ocorrem em muitos contextos urbanos, em Florianópolis tiveram um impacto significativo. O principal aterro ocorrido na área central da cidade é o objeto de estudo deste trabalho, mais precisamente o setor que é definido entre dois marcos históricos e visuais: o Imperial Hospital de Caridade e a cabeceira insular da Ponte Hercílio Luz, onde está situado o Parque da Luz. Analisar este aterro se justifica pela sua grande extensão e pouca apropriação social, sendo utilizado predominante para circulação que para outras possibilidades.

Este trabalho é resultado do desdobramento de estudos iniciados ainda na graduação aonde se enxergava nesse mesmo objeto de estudo potencialidades para um percurso de equipamentos culturais. O ingresso no mestrado e o contato com interpretações contemporâneas sobre o patrimônio e a cidade fizeram com que esse olhar se ampliasse. Esse novo entendimento considera a cidade como um documento e de caráter informacional, no sentido em que o patrimônio, as memórias e as histórias da cidade estão presentes no seu espaço urbano e é preciso uma abordagem diversa para saber revelá-los. Nasce de uma inquietação pessoal e que sem dúvida é compartilhada por muitos que vivem e conhecem este lugar. É uma retribuição (sem muitas pretensões) para a cidade que foi, e ainda é, objeto das primeiras reflexões e experiências como arquiteta e urbanista. E, dessa forma a pesquisa torna-se uma responsabilidade em devolver para a cidade interpretações sobre as potencialidades e incertezas de um dos espaços mais significativos da cidade: o aterro da Baía Sul.

A pesquisa, portanto, se apoia na ideia de que o espaço ideal e desejável do presente é aquele que promove o presente, ao mesmo tempo em que estabelece **conexões com o passado e o futuro**. O primeiro construído por uma diversidade de experiências que nos são expostos por fatos, documentos e pelo entorno material visível, enquanto o futuro é alimentado por materiais não consistentes, parecendo assim um ideal incerto. Ainda assim, ambos constroem o presente que se analisa.

Figura 1: Localização da área em estudo. Mapa sem escala.



Fonte: Elaborado pela autora (2017) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC).

Assim, as interpretações deste espaço percorrem desde as **formas e os sinais temporais das modificações urbanas até a o entendimento patrimonial**. Nesse sentido, transita-se constantemente entre passado, presente e perspectivas futuras. Essa ideia acaba por criar **dois eixos de investigação que se cruzam no trabalho: o primeiro da morfologia urbana e um segundo do patrimônio urbano**. Para tanto, utilizo autores fundamentais nos quais me apoio nas reflexões da pesquisa. No campo da morfologia, as ideias de **Aldo Rossi**, transmitidas no clássico livro **Arquitetura da Cidade de 1966** são utilizadas principalmente pela compreensão da cidade como arquitetura e da construção dessa ao longo do tempo. A partir dessa abordagem nascem outras ideias que nos aproximamos, como a **interpretação da cidade como um artefato** sendo esta entendida como a concepção dos fatos, ou elementos,

urbanos, como obras de arte, ou seja, uma criação humana por excelência, pelo e para o homem.

Ainda neste eixo, e também bastante atual nas maneiras de abordar o estudo da forma da cidade, **Philippe Panerai** contribui com o seu livro **Análise Urbana escrito em 1999** pela maneira simples e direta de se apreender e extrair informações essenciais da forma e do crescimento das cidades, no qual determina que os primeiros sinais para o entendimento da morfologia, partem da decomposição básica dos três principais elementos: traçado, parcela e edificações. E, a partir desses a história da cidade começa a se revelar. O autor acredita ainda, e compartilho do mesmo pensamento, que para entender as cidades é necessária a conjunção da abordagem histórica, da geografia, do trabalho cartográfico, da análise arquitetônica, da observação dos sistemas construtivos e dos modos de vida.

Por outro lado, no campo patrimonial buscamos contribuição de dois autores ainda bastante atuantes no meio para construir o pensamento que norteia a pesquisa. No contexto do patrimônio mundial encontramos na figura do francês **Hugues de Varine**, arqueólogo, historiador e museólogo respaldo nas abordagens mais contemporâneas sobre o patrimônio urbano. Varine em seu livro **Raízes do Futuro (2002)** expõe o patrimônio como uma estratégia de desenvolver e valorizar os territórios e as comunidades em que se encontram, independentes do seu tempo de formação e características. O autor, assim como este trabalho, acredita que todo território construído tem um valor e um potencial compreendido nele. Estes valores podem ser econômicos, culturais, afetivos ou potenciais.

No âmbito nacional a pesquisadora **Márcia Sant`Anna em Da cidade-monumento à cidade-documento (2014)**, auxilia na construção do pensamento que conecta os dois eixos, morfologia urbana e patrimônio, ao apresentar a evolução do entendimento patrimonial, destacando a ideia de que os espaços urbanos podem ser interpretados como documentos dos tempos que representam. Ou seja, a cidade comunica ideias, significados e representações sociais.

Esses quatro autores, foram essenciais para pautar muitos das ponderações iniciais do trabalho. No entanto, conforme o desenvolvimento da pesquisa outros teóricos surgiram e ampliaram as perspectivas e discussões do estudo. Ao constatar muitas das ocorrências e as formas de apropriação do aterro da Baía Sul percebemos outros conceitos que permeavam aquela área, como o **espaço, lugar e tempo**. Para isso, buscou-se na abordagem de Christian Norberg-Schulz, Yi-Fu Tuan, e Michel de Certeau apoio para a



investigação. Norberg-Schulz, enquanto arquiteto, conceitua lugar a partir de um entendimento simbólico, enquanto Certeau e Tuan por meio da perspectiva da experiência do espaço.

Nesse mesmo raciocínio, explorar este espaço nos mostrou outros elementos urbanos que deveriam ser esclarecidos no contexto em estudo, como o caso das interpretações de limites e bordas que são interpretadas por pesquisadores ora como barreiras limitantes, ora como elementos que devem ser transpostos. Dessa forma, no percurso da pesquisa surgiram geógrafos, antropólogos, historiadores e outros que pautaram também os conceitos de territórios e centros, como Kevin Lynch, Júlio Arroyo, Milton Santos, Stael Costa entre outros.

São outros diversos autores que contribuem com as reflexões do trabalho, no entanto, estes apresentados são os que mais nos aproximamos para conduzir essa linha guia do pensamento que **objetiva aproximar as compreensões morfológicas e patrimoniais**. Entendendo também a ampla dimensão que os dois campos possibilitam, adota-se a ideia de abordar alguns aspectos de ambas a temáticas, razão pela qual se optou na escolha do termo “aspectos”, por não atingir a totalidade dos dois temas, e sim selecionar aqueles pertinentes à pesquisa e a área de estudo.

Essa interpretação do território que concilia dois campos dos estudos urbanos permite uma colaboração de relevância social no sentido em que essas demonstram a construção da história e a memória da cidade, auxilia no entendimento da área do aterro da Baía Sul **não como território fragmentado na cidade e conseqüentemente, possibilita a reflexão do futuro desse lugar**.

O aterro da Baía Sul, ainda que portador de muitas particularidades se assemelha a outros cenários urbanos. A prática de aterros marítimos utilizada há séculos, começou a ser explorada por pesquisadores de todo o mundo como forma de compreender as transformações ocorridas nos ambientes urbanos que se relacionam com as águas. Não exclusivo de mares ou baías, a estratégia de ampliação sobre o território água vem sendo investigada também em situações de importantes rios ou áreas inundáveis.

Em Portugal, por exemplo, as intensas modificações que a margem do rio Tejo sofreu nos últimos séculos foram interpretadas pelo arquiteto e pesquisador português Vitor Durão, por meio dos aspectos históricos e morfológicos. A mesma cidade mais recentemente foi intensamente estudada por Ana Rita Martins Ochoa de Castro, investigando os aspectos simbólicos presentes no espaço urbano e que permitiam associar esses diferentes territórios: o território original, a

expansão do aterro e a água. Em outras situações, pesquisadores como Ana Rodrigues, também da escola portuguesa de morfologia, tratou de compreender as transformações e impactos dessa prática em cidades que tem mais da metade do seu território representantes dessa forma de expansão, no caso a cidade de Macau na China. Assim como esses, nos deparamos com outros tantos estudos pontuais iniciados a partir da década de 1990 e anos 2000, que procuram compreender e analisar estes territórios construídos. Por outro lado, geógrafos, engenheiros e também ambientalista acabam por investigar os aterros por conta de seus impactos naturais, sociais e também aspectos técnicos.

Em Florianópolis, a prática dos aterros, ocorrida na cidade desde o século XIX, já foi explorada por alguns pesquisadores. Historiadores como Oswaldo Cabral, ao comentar das mudanças urbanas na província de Nossa Senhora do Desterro acabaram por comentar as modificações na orla. No entanto, a pesquisadora Eliane Veras da Veiga ao construir por meio de registros históricos, o seu livro *Memória Urbana*, documentou de forma mais precisa a região e razão dos primeiros aterros construídos na orla da cidade. Também a pesquisadora Liliane Zunino Duarte, em sua dissertação de mestrado, ao investigar os aterros continentais na cidade, construiu uma retrospectiva de todas as áreas da cidade que utilizaram desse recurso para se expandir.

O aterro da Baía Sul, um desses aterros e um território relativamente recente, com quase 50 anos, também já foi objeto de muitos pesquisadores. A pesquisadora Maria Inês Sugai, por exemplo, em seus trabalhos de mestrado e doutorado, investigou as dinâmicas sócio espaciais ocorridas na região metropolitana da cidade, e por consequência as transformações que a construção do aterro ocasionaram na dinâmica de Florianópolis. Enquanto o pesquisador Almir Francisco Reis na sua dissertação de mestrado, analisou esta área central da cidade do ponto de vista morfológico da sintaxe espacial. Reis interpretou que o aterro da Baía Sul é constituído por amplos vazio e que estes por conta ainda dos usos esporádicos inseridos contribuem com a não apropriação social dessa área.

Outros estudos relataram os ideais de concepção desse espaço, relatados por meio dos Planos Diretores, ou mesmo as situações políticas e históricas na época dessa inserção. Além disso, a área em questão é frequentemente abordada em projetos de conclusão de curso de graduação, em pesquisas de mestrado e doutorado e por vezes em propostas idealizadas pelas equipes dos órgãos competentes. Entretanto, do ponto de vista específico da morfologia desse novo traçado e mesmo

introduzindo as questões patrimoniais presentes no espaço são poucos os registros.

Da mesma forma que se observou uma deficiência na discussão de alguns aspectos desse espaço, outras situações evidenciaram a importância desse trabalho que se iniciava. Os muitos concursos de projeto ocorridos nessa área enfatizam a demanda por soluções e a demanda por esse espaço para a cidade. Uma simples espacialização das áreas objeto de concursos mais recentes (Apêndice I) para a cidade revela que estes ocorrem de forma bastante pontual. As próprias intenções de criação de concursos específicos mostram que ainda não tem se uma visão desta região como homogênea no sentido do registro do processo de construção da cidade, considerando a área do aterro como uma efetiva expansão da cidade. Este ainda, com seu caráter moderno acaba por ser um anexo, e não como uma área de crescimento e desenvolvimento da cidade de Florianópolis. Posto isso, a área bastante particular, ao mesmo tempo em que se aproxima de outras cidades do mundo por seu ideal de desenvolvimento, acaba por se afastar ao não conseguir explorar este próprio território criado. Dessa forma, estudos semelhantes auxiliam na construção do pensamento e possibilitam reflexões sobre este espaço.

### **Os aterros como forma de expansão urbana.**

O procedimento de expansão territorial das cidades por meio do aterramento de corpos d'água é uma técnica muito antiga, na Roma Imperial e na Grécia Antiga já existia esta prática. A técnica de moldar os terrenos conforme a necessidade humana desafiou desde muito tempo a engenharia a modificar a natureza. Esta prática de preenchimento de terra sobre o mar e rios intensificou-se a partir do século XVII, aproximadamente. O Palácio de Versalhes na França foi construído sobre uma área pantanosa a qual foi aterrada para abrigar todo o complexo do poder Real francês. Na América do Norte, quase contemporaneamente, registros mostram que em Boston, nos EUA, no ano de 1640, começou a ser comum a expansão das áreas de docas portuárias para ampliar a área da cidade que crescia muito devido ao intenso comércio e industrialização. (Prochnow, et al., 2009). No Brasil, em Salvador e posteriormente no Rio de Janeiro, pequenos aterros começam a surgir no mesmo período. Assim como na cidade americana, o objetivo era a adequação dos espaços para áreas de atracadouro das embarcações.

Estes aterros, ou aterros marítimos, são acúmulos de terra removidos para nivelar ou altear um terreno. Por meio destes é possível transpor terra ou outros sedimentos para uma área a fim de modificar a configuração original. No caso dos aterros em cidades litorâneas são construídos com o objetivo de tornar seco um local alagadiço e com isso expandir área do território. Inicialmente, grande parte dos aterros eram executados de forma mecânica, ou seja, quando estes montantes de terra são retirados de um local e transportados e adensados na área que se pretende expandir. Atualmente, com processos mais avançados, os aterros são executados com técnica de sucção, e estas contemplam três etapas distintas “dragagem do material a partir de um local de empréstimo, transporte do material dragado até ao local de construção e descarga do material para a construção do aterro hidráulico.” (FARIA, 2014).

Á partir do século XIX muitas outras cidades começam a utilizar esta técnica no limite de seus territórios, tanto em áreas de baías ou rios e, a maior justificativa neste período, era a prática sanitarista vigente na época. As regiões de beira de rio eram zonas propícias para o desenvolvimento de doenças, onde se encontravam ruas mais estreitas e habitações mais precárias. Nesse período a água ainda não era bem vista nas cidades, servindo então de local de despejo de dejetos. Com isso, diversas cidades iniciam este período de modificações das áreas costeiras, que geralmente, além de construção de áreas de aterro, previam um conjunto de medidas e modificações na estrutura urbana.

Com o crescimento intenso e não planejado das cidades litorâneas, a estratégia de ações de planejamento de expansão dessas cidades em direção ao mar, por meio dos aterros marítimos, tornou-se uma prática recorrente em muitos países. Alguns aterros ocorridos servem como reflexão para essa prática em diferentes contextos urbanos. Em Lisboa, há registro dessa atividade desde o século XIV. O território português às margens do rio Tejo, sofreu com modificações naturais, causadas pelo assoreamento do próprio rio, mas foram as transformações realizadas pelo homem que tiveram uma grande influência na identidade de Lisboa, que já nos séculos XIV e XV, se consolidou como assentamento portuário e de comércio marítimo. Os diversos espaços planos criados pelos aterros, com o objetivo de propiciar a chegada dos barcos, na orla do rio, transformaram a forma urbana desde a sua margem até os impactos que estas ações tinham sobre o território interior.

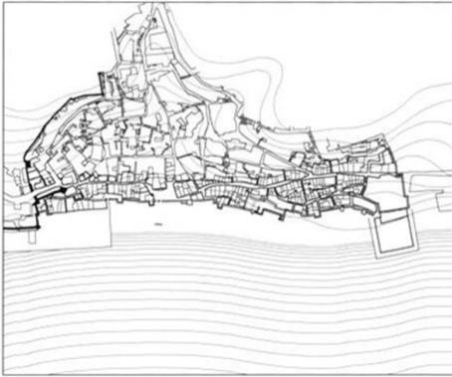
Segundo Vitor Durão (2012), pesquisador português que realizou detalhadas pesquisas sobre o histórico desses aterros, na cidade de

Lisboa estes se dividem em três grandes períodos: aqueles inseridos há cerca de dois milênios, “resultado da sobreposição de construções das diferentes culturas que dominaram a cidade” (DURÃO, 2012 p. 20) (Figura 2a); os aterros para as adequações das funções portuárias, iniciados no século XIV, que nos séculos seguintes foram justificados também para a realização de um Palácio Real e posteriormente ainda para reordenação territorial após um grande terremoto (Figura 2b); e por último, os aterros mais recentes dos séculos XIX e XX, de maior dimensão e complexidade, que definiram a frente ribeirinha como se conhece hoje (Figura 2c).

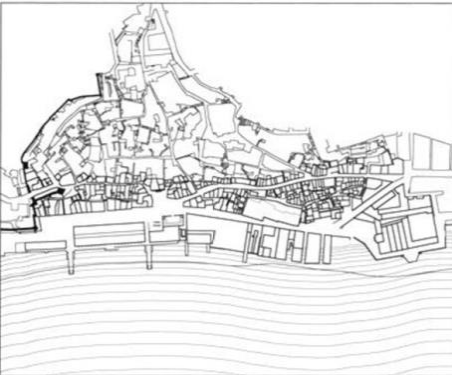
Basicamente, este novo território, fruto dos diversos aterros ocorridos, é bastante plano, contrastando com a cidade anterior a estes, bastante acentuada, dificultando inclusive, economicamente as construções. Observa-se, no entanto, que a cidade com o tempo incorporou efetivamente na sua malha estes novos terrenos planos, “criando os principais trajetos matrizes, que ainda hoje são eixos estruturantes da cidade, quer na penetração para o interior do território, a norte, [...] para oriente [...] para ocidente.” (DURÃO, 2012 p. 20).

Outras visões sobre este mesmo território português revelam que apesar da barreira portuária que se criou na cidade, esta pouco a pouco se adaptou as novas necessidades da população e do espaço urbano. Por ser possível em muitos pontos o contato com a água, favorecido também pela topografia que permite essa integração visual desde o interior do território, todo esse avanço sobre o mar, ocorrido por meio dos aterros, não resultou somente como uma barreira. Além destes fatores, ocorre ainda identificação da cidade e a manutenção deste caráter portuário ao longo dos séculos.

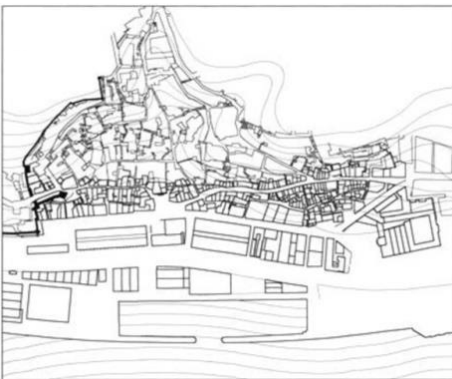
Figura 2: Trama Urbana da Frente Ribeirinha da região de Alfama, em Lisboa (Portugal).



a) Trama Urbana da Frente Ribeirinha da região de Alfama, em Lisboa (Portugal) no início do século XVI.



b) Trama Urbana da Frente Ribeirinha da região de Alfama, em Lisboa (Portugal) entre 1856-58.



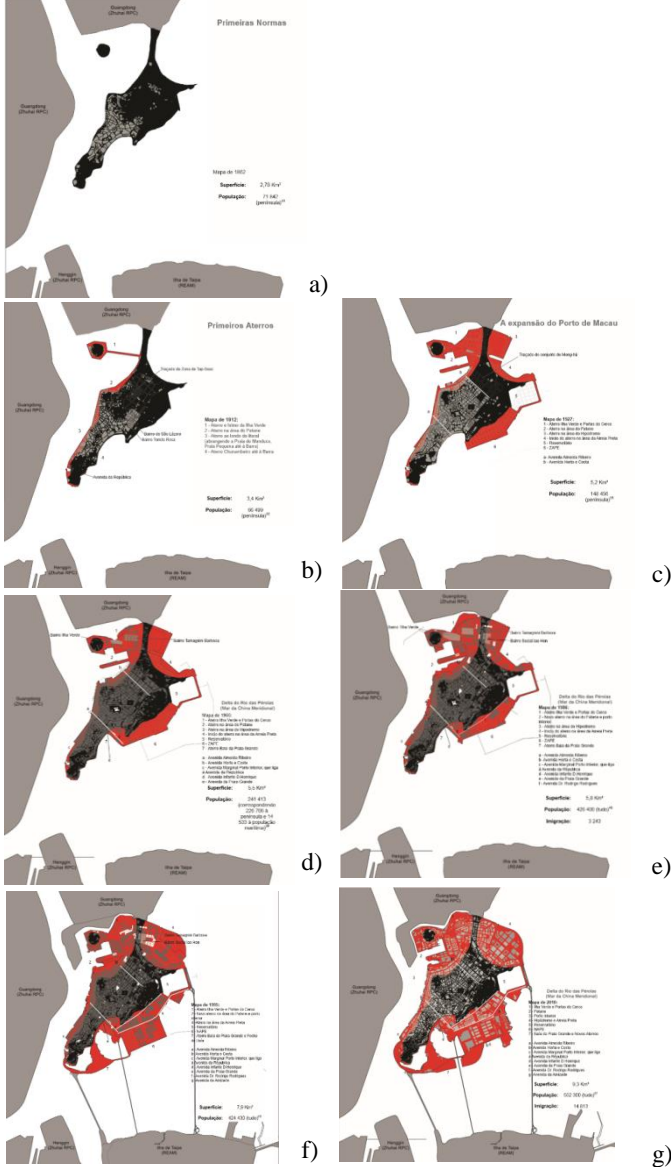
c) Trama Urbana da Frente Ribeirinha da região de Alfama, em Lisboa (Portugal) no início do século XX.

Fonte: Durão (2012).

Diversamente de Lisboa, Macau na China, uma colônia portuguesa, administrada por Portugal até 1999, tem no território muitas histórias de expansão sobre o mar também. Estes, no entanto, posteriores àqueles de Lisboa. A cidade que foi fundada no século XVI, tem o registro dos primeiros aterros em 1783, também como pequenas regularizações e melhorias nas margens para oferecer melhores condições ao porto da cidade. As modificações que começaram por transformar este território ocorrem nas primeiras décadas do século XX, “com o traçado das avenidas novas, em processo semelhante ao de Lisboa, com a extensão da cidade para interior, no sentido NE.” (LIMA, 2010). Após um período de intensa prática de expansão territorial, em que nestes além da inserção do porto, deu-se continuidade ao traçado da cidade e todas as atividades inerentes ao restante da cidade, houve um tempo de menores avanços, por conta da Segunda Guerra Mundial. A partir de 1957, novos pequenos aterros são registrado na ilha chinesa, que novamente tem um período de interrupção até a década de 1990. Desde então, com diversas mudanças políticas e econômicas nas relações da China com Portugal, há novamente a predominância da atividade de execução dos aterros marítimos.

Numa comparação por meio da sequência de desenhos (Figura 3) que mostra a planta da cidade em sete momentos diferentes no período de 150 anos, pode-se observar o expressivo aumento do território. A área do território antes do primeiro aterro representava 2,78km<sup>2</sup> e a população na península atingia aproximadamente 66.500 habitantes. Em 2010, a área da ilha após os sucessivos aterros alcançou 9,3 km<sup>2</sup> e, a população composta por cerca de 552.300 habitantes. As imagens e dados mostram também, que Macau, que teve como primeira justificativa as melhorias portuárias, com o tempo, utilizou-se dessas áreas conquistadas sob o mar para expandir toda a sua trama urbana. Nas áreas sobre os aterros, hoje, observa-se a expansão do sistema viário, mas também certa homogeneidade com a cidade antecedente e inclusive a criação de parques e lagos nestas novas regiões.

Figura 3: Na sequência, as plantas da cidade de Macau (China) em 1862 (a), 1912 (b), registro do primeiro aterro; 1927 (c); 1966 (d), 1986 (e); 1995 (f) e 2010 (g), destacando em vermelho os aterros ocorridos em cada período.



Fonte: Rodrigues (2009).



Outras situações pelo mundo são expressivas quanto as possibilidades e diversidades que essa expansão sobre as águas podem proporcionar. Em Dubai, nos Emirados Árabes, ilha inteiras são construídas sobre novas áreas; enquanto no Japão e na China são construídas áreas exclusivas para abrigar novos aeroportos e assim não sobrecarregar ainda mais as cidades já bastantes adensadas.

Todos esses exemplos, no entanto, servem para refletirmos que **os aterros nos seus diversos contextos surgem nos espaços urbanos, ora como continuidade de tramas urbanas já existentes, ora como tábulas rasas, um vazio para se iniciar uma nova concepção dos espaços urbanos.** A construção destes surge, portanto, nas cidades como novas perspectivas, lugar para se reconstruir ou repensar a partir de um novo início, seguindo as necessidades e preocupações daquele momento de inserção, mas que deve principalmente se renovar conforme as necessidades de cada tempo. Dessa forma, os aterros podem representar novos começos assim, talvez, minimizar fragilidades inerentes às cidades nos dias atuais, tais como densidade populacional, sistema viário e áreas de lazer.

No Brasil, esta atividade se intensificou em meados do século XX. Os aterros são construídos, na maior parte dos casos, por conta de uma estratégia para a ampliação do sistema viário, predominando uma ideologia moderna. Este período conhecido como a prática de “Melhoramentos” marcou a transformação de cidades como Rio de Janeiro, Salvador, Porto Alegre, São Luís e Vitória, entre tantas outras. Essas expansões modernas são, portanto, novos espaços nas cidades, articulando-se com coexistências da cidade antecedente a esses. A ocorrência de aterros em cidades modifica não só funções específicas de circulação, sanitárias e de lazer, como também modifica estrutura urbana e a paisagem desses lugares.

Na cidade do Rio de Janeiro, a paisagem urbana atual foi construída à custa de diversas alterações na topografia da cidade. Desde a fundação, no século XVI, a geografia teve papel importante e determinante na construção da cidade, que às margens do mar, era permeada por charcos e lagoas. A evolução e o desenvolvimento do espaço urbano estão relacionados com a conquista das planícies, construção de aterro, desmonte de morros e obras de drenagem. No século XVIII, a área central da cidade já apresentava superfícies de aterro e, com o crescimento da cidade estas não só aumentaram como ocorreram em diversas áreas que começavam a se desenvolver. A transferência da capital da colônia de Salvador para Rio de Janeiro proporcionou maior importância para a cidade e conseqüentemente,

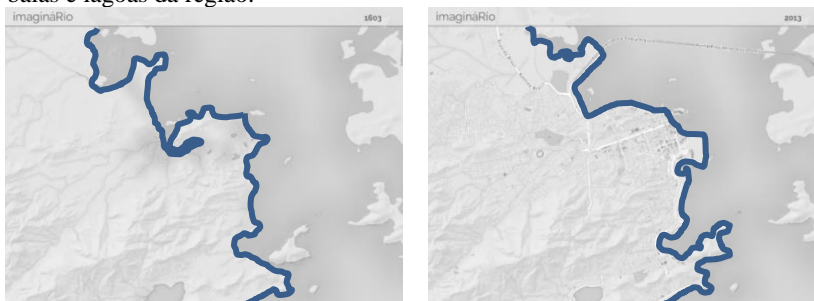
maior crescimento que fez com que muitos limites, tanto de mar quanto de terra fossem rompidos.

É então a partir do século XX, no governo de Pereira Passos, que a cidade do Rio de Janeiro começa a expandir intensamente sua área para a Baía de Guanabara. Em toda a área central, depois do Centro ao Botafogo, até alcançar a Zona Sul. A capital da Nova República cresceu com as grandes obras idealizadas pela equipe do prefeito Passos, as quais envolviam desde os princípios de saneamento até a abertura e ampliação de canais de circulação e criação de áreas de lazer para cidade fluminense, inspirados no modelo urbanístico de Hausmann, em Paris. Nas décadas seguintes pouco a pouco a morfologia urbana se altera. Em todas essas áreas, aterros, túneis e avenidas foram construídos para alcançar cada vez mais o território carioca.

Todo este plano urbanístico de melhoramento e embelezamento serviu de inspiração para outras cidades brasileiras que também adotaram os princípios modernos implantados. Interessa à pesquisa, um dos principais aterros construídos: o aterro da Glória, que ficou conhecido como o aterro do Flamengo. Este a partir da década de 60 modificou o conceito de aterro marítimo e parque urbano devido a sua grandiosa dimensão e sua diversidade de usos propostas. Projetado por uma equipe multiprofissional, incluindo os arquitetos Affonso Eduardo Reidy, Jorge Moreira e o botânico Luiz Emygídio de Mello Filho foi concebido para proporcionar uma diversidade de equipamento para a cidade.

O intuito primordial da construção deste aterro, assim como os demais na cidade, foi a circulação de veículos. A cidade que até a década de 1960 foi capital da República crescia e precisava comportar todo o seu desenvolvimento econômico e populacional. O aterro do Flamengo surge como um instrumento específico do planejamento urbano, que juntamente com outras estratégias aplicadas na cidade, pretendia melhorar a conexão viária entre o Centro e a zona sul do Rio. (OLIVEIRA, 2006)

Figura 4: Mapas do Rio de Janeiro mostrando os limites entre terra e mar. O primeiro em 1603 e o segundo, em 2013, após os avanços sobre as águas das baías e lagoas da região.



Fonte: [www.imaginerio.org](http://www.imaginerio.org) (2017).

A área onde hoje se encontra o aterro do Flamengo teve uma ocupação mais tardia em relação ao primeiro núcleo urbano da cidade. Esta ocupação foi fruto dos planos de melhoramentos urbanísticos que intensificam a ocupação desta porção do território. O Parque do Flamengo, construído sobre o aterro da praia do Flamengo, é resultado da contribuição de diversos profissionais. Os projetos urbanístico e arquitetônico que definiram a ocupação do aterro foram feitos por Affonso Eduardo Reidy, então Funcionário do Departamento de Urbanismo da Prefeitura do Rio de Janeiro, enquanto o desenho do paisagismo é atribuído a Roberto Burle Marx. A arquiteta Maria Carlota de Macedo Soares era quem comandava os grupos de trabalho e profissionais de outras áreas como, arquitetos, urbanistas, engenheiros, técnicos municipais, botânicos, desenhistas, especialistas em recreação, iluminação e hidráulica entre outros. (OLIVEIRA, 2006)

A iniciativa de criar um parque na área do Aterro do Flamengo surgiu no governo de Carlos Lacerda quem nomeou, em janeiro de 1961, Maria Carlota de Macedo Soares (Lota), para assessoria do Departamento de Parques da Secretaria Geral de Viação e Obras e a Superintendência de Urbanização e Saneamento (SURSAN), mais especificamente para coordenar o projeto do parque.

Um mês após sua nomeação, Lota comunicaria ao governador que o Aterro do Flamengo era “a última grande área no centro da cidade que possibilitava ao seu governo realizar uma obra

que reunisse grande utilidade pública e beleza”. Além disso, segundo ela, “a área do aterro, [pedia] um cuidado especial no sentido de preservar sua paisagem privilegiada e a brisa marítima”. E, visionariamente, previa: “Um simples corredor para carros poderá se transformar numa imensa área arborizada e acabará se convertendo num símbolo para a cidade”. Para Lota não se tratava de criar um parque convencional, com fontes, bancos, bustos de celebridades e playgrounds. Em sua ideia de Parque estava implícita a tarefa de contribuir para melhoria da qualidade de vida, conter a ofensiva da especulação imobiliária e possibilitar a reconciliação dos cidadãos com sua cidade. (OLIVEIRA, 2006).

O desenho do parque precisou conciliar equipamentos de infraestrutura, como o Aeroporto Santos Dumont e uma marina; equipamentos funcionais e monumentos culturais, como o Museu de Arte Moderna e o Monumento aos pracinhas além das áreas de lazer, e nelas incluindo campo de futebol, pistas de kart e aeromodelismo, playgrounds além de outras áreas sem atividades pré-definidas pelo projeto. Basicamente, o esquema do parque foi definido funcionalmente por meio de três grandes faixas:

a primeira situada entre os limites edificados da cidade e as vias rápidas, onde se situaram os estacionamentos, as quadras e os playgrounds. Os estacionamentos foram colocados nesta faixa, entre outros motivos, para estimular os usuários a caminhar. A segunda faixa é constituída pelas vias rápidas e jardins centrais projetados com uma perspectiva profunda para serem vistos a partir dos carros e a grande velocidade.

A terceira faixa que margeia a baía dá suporte aos equipamentos de lazer, à praia, e as atividades associadas. Para comunicar as faixas entre si, criaram-se passarelas e passagens subterrâneas. No interior do parque estruturaram-se diferentes sistemas de circulação que enlaçam as áreas do parque e a cidade, sem conflitos entre estas. Estes trajetos levam em conta os passeios em bicicleta ou a pé. (OLIVEIRA, 2006).

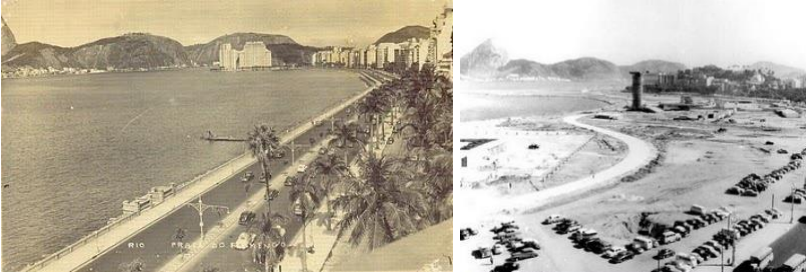
Entre as edificações construídas sobre a área do aterro algumas delas se destacam por representarem a linguagem arquitetônica e os princípios do urbanismo que nortearam essa ocupação, do Movimento Moderno.

Observa-se que um dos fatores que tornou positiva essa inserção do aterro do Flamengo foi a grande densidade habitacional próxima que possibilita a apropriação intensa dessas áreas. Além disso, a implantação inicial de todos os equipamentos e monumentos proporcionou a unidade e não a fragmentação do espaço. Outro fator assertivo é a ampla equipe multiprofissional envolvida no projeto, que procurou conciliar no desenho urbano, as necessidades e os desejos para aquele espaço. Ainda que com os anos problemas específicos inerentes aos traços do urbanismo moderno tenham surgido, a essência do aterro com o objetivo de circulação e lazer para a cidade é fortalecida por conta da identidade que se criou no espaço.

Ao observar o espaço entre a encosta do morro e a baía de Guanabara, a área do parque é predominantemente e o contraste intenso enfatizam os tempos da cidade, como se apresenta hoje. Na primeira cota dos morros, encontram-se alguns vestígios de uma arquitetura colonial que ao caminhar em direção ao mar se perde e dá lugar a edifícios de grande gabarito. As ruas estreitas e que se conformam irregularmente, tornam-se mais largas até se transformaram nas grandes vias expressas que interceptam e justificam a construção dos aterros. Este marcado por largas avenidas, extensas áreas verdes e uma grande área com diversos equipamentos de lazer que tornam evidente o caráter moderno de expansão. Esta nova área sobre o mar não representa da mesma forma a cidade irregular que crescia sobre e nas encostas dos morros da cidade. Estas características marcantes do aterro construído para circulação e implantação de áreas de lazer retrata as mudanças que acompanharam o crescimento da cidade fizeram com esta construísse sua particular morfologia.

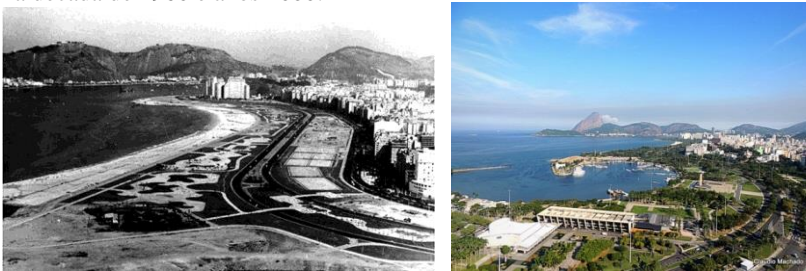
Posto isso é possível refletir também que a intervenção de características modernas que interage com a morfologia da cidade tradicional de modo a suprir, complementar em área e funções a cidade precedente pode ser positiva.

Figura 5: Praia do Flamengo, antes do aterro em 1950 e durante o aterramento no final da década de 1959.



Fonte: Rio de Janeiro Antigo.

Figura 6: vista aérea do aterro do do Flamengo. Início da implantação do parque na década de 1960 e anos 2000.



Fonte: [parquedoflamengo.com.br](http://parquedoflamengo.com.br) (Extraído em março de 2017).

### **Os princípios do urbanismo modernista da Carta de Atenas e o Caráter Moderno dos aterros.**

Tanto o aterro do Flamengo quanto o aterro da Baía Sul em estudo são reflexos de um momento de grandes mudanças no pensamento urbanístico ocorridos no início do século XX.

A necessidade de organizar as cidades industriais e o rápido crescimento dessas a partir do século XIX fez surgir uma nova forma de pensar os espaços urbanos. A presença da indústria, a necessidade de novos equipamentos, as insuficiências higiênicas, a criação de parques, jardins e áreas de lazer (para uma sociedade que começava a ter tempo para o lazer), as novas imposições de circulações, habitações e os novos meios de transporte que todas as mudanças exigiam não podiam mais se adaptar às estruturas urbanas existentes. Foi necessária uma nova forma de pensar o espaço para abrigar todas as deficiências e vontades da sociedade que rapidamente se modificava.

Esse anseio de mudanças culminou (entre tantos outros desfechos que ocorreram) na Carta de Atenas de 1933. O documento, que se torna um “compromisso”, sintetiza a visão de quase um século de pensamento, desde o socialismo utópico até a Bauhaus e tornou-se conhecido como o Urbanismo Racionalista ou Funcionalista. Surge, portanto, como uma reflexão dos arquitetos do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), aonde se enaltecia a renovação da arquitetura e se afastava do historicismo dominante até aquele momento.

Estamos na presença de um estado de espírito novo que anula costumes e tradições e que tende a ser universal. A arquitetura contemporânea deve estar de acordo com estes caracteres. Adotar um sistema histórico é falsear o sistema e negar a época. (CAPEL, 2002 pp. 394, tradução nossa)<sup>2</sup>

O trecho destaca o pensamento em relação à arquitetura dos edifícios, mas a mesma lógica seguia para discutir as cidades: “A cidade moderna deve ser, como ente dotado de vida, um conjunto de órgãos ordenados segundo sua função” (G.A.T.E.P.A.C, 1932 pp. 16, tradução nossa).

Essa ideia funcional é baseada no princípio de que se estava vivendo na época das máquinas, as cidades também deveriam se converter em máquinas, conforme destacou Le Corbusier, aonde as casas e vias de circulação se convertem nos elementos básicos organizadores. (CAPEL, 2002). Entre as diversas constatações estava que “toda cidade forma parte de um conjunto econômico, social e político.” e que seu desenvolvimento depende da topografia do terreno, da organização econômica e da organização política. (G.A.T.E.P.A.C, 1933). E ainda, “a urgência de reorganizar o terreno urbano de maneira que as necessidades de ordem coletiva, assim como as individuais, dentro do organismo da cidade possam satisfazer-se plenamente. Os interesses privados devem sempre submeter-se aos de ordem coletiva.” (G.A.T.E.P.A.C, 1933).

Basicamente, e de forma geral, este paradigma firmado por meio da Carta, debatia a necessidade de planejamento regional e infra urbano, a implantação do zoneamento por meio da separação de usos em zonas

---

<sup>2</sup> Trecho do Manifesto desenvolvido pelos arquitetos do Grupo de Arquitetos e Técnicos Espanhóis para a revista *AC. Documentos de Actividad Contemporánea*. A íntegra das publicações está disponível na plataforma digital *ISSUU* ([www.issuu.com](http://www.issuu.com))

distintas, de modo a evitar o conflito de usos incompatíveis, a submissão da propriedade privada do solo urbano aos interesses coletivos, a verticalização dos edifícios situados em amplas áreas verdes, a industrialização dos componentes e a padronização das construções. (ALMEIDA, 2010)

Esses princípios e os demais pontos foram redigidos no CIAM IV, evento que reuniu diversos arquitetos aonde estes previamente levantaram e sistematizaram material sobre as zonas, a circulação e as influências de 33 cidades, para então poder realizar um “estudo comparativo da evolução histórica e do estado atual das principais cidades do mundo.” (CAPEL, 2002 p. 391).

A primeira parte da Carta de Atenas, que trata das “generalidades”, mostra as ideias centrais que seriam refletidas em todas as questões posteriores, pontuadas na segunda parte da Carta sobre o Estado Atual crítico das cidades. Nas generalidades, oito pontos são destacados (CARTA DE ATENAS, 1933):

- a) A cidade é só uma parte de um conjunto econômico, social e político que constitui a região. [...]
- b) Justapostos ao econômico, ao social e ao político, os valores de ordem psicológica e fisiológica próprios ao ser humano introduzem no debate preocupações de ordem individual e de ordem coletiva. A vida só se desenvolve na medida em que são conciliados os dois princípios contraditórios que regem a personalidade humana: o individual e o coletivo. [...]
- c) Essas constantes psicológicas e biológicas sofrerão a influência do meio: situação geográfica e topográfica, situação econômica e política. Primeiramente, da situação geográfica e topográfica, o caráter dos elementos água e terra da natureza, do solo e do clima. [...]
- d) Em segundo lugar, da situação econômica. Os recursos da região, contatos naturais ou artificiais com o exterior... [...]
- e) Em terceiro lugar da situação política, do sistema administrativo. [...]



- f) No decorrer da história, circunstâncias particulares determinaram as características da cidade: defesa militar, descobertas científicas, administrações sucessivas, desenvolvimento progressivo das comunicações e dos meios de transporte (rotas terrestres, fluviais e marítimas, ferroviárias e aéreas). [...]
- g) As razões que presidem o desenvolvimento das cidades estão, portanto, submetidas às mudanças contínuas. [...]
- h) O advento da era da máquina provocou imensas perturbações no comportamento dos homens, em sua distribuição sobre a terra, em seus empreendimentos movimento desenfreado de concentração nas cidades a favor das velocidades mecânicas, evolução brutal e sem precedente na história. O caos entrou nas cidades.

De forma geral a Carta reconhecia que as cidades vinham sofrendo transformações por conta do acelerado crescimento, e dessa forma se preocupava com os aspectos de organização da cidade e a qualidade do espaço urbano daqueles que a ocupavam. As cidades que foram analisadas pelo CIAM demonstravam que a intensa industrialização acarretava num aumento expressivo da população, gerando inclusive os subúrbios nesses aglomerados urbanos, e estas não possuíam condições de infraestrutura básica nesses espaços urbanos. Com isso a ideia proposta pelo CIAM, previa o estudo e a organização de toda a região desses núcleos urbanos, concebendo assim a cidade como uma unidade funcional, em que todas as partes estariam interligadas proporcionando um equilíbrio entre essas. Dessa forma, esses princípios urbanísticos estavam pautados basicamente na ideia que:

O urbanismo tem quatro funções principais, que são: primeiramente, assegurar aos homens moradias saudáveis, isto é, locais onde o espaço, o ar puro e o sol, essas três, condições essenciais da natureza, lhe sejam largamente asseguradas; em segundo lugar, organizar os locais de trabalho, de tal modo que, ao invés de serem uma sujeição penosa, eles retomem seu caráter de atividade

humana natural; em terceiro lugar, prever as instalações necessárias à boa utilização das horas livres, tornando-as benéficas e fecundas; em quarto lugar, estabelecer o contato entre as diversas organizações mediante uma rede circulatória que assegure as trocas, respeitando as prerrogativas de cada uma. Essas quatro funções, que são as quatro chaves do urbanismo, cobrem um domínio imenso, sendo o urbanismo a consequência de uma maneira de pensar levada à vida pública por uma técnica de ação. (CARTA DE ATENAS, 1933).

Esses pontos demonstram o entendimento que surgiu a partir da Carta de Atenas, **das interações entre o pensamento do espaço físico territorial e as ações da sociedade sobre este**, ou seja, começou a se entender claramente que a sociedade é responsável pela produção do espaço urbano. Reflexões estas, que auxiliaram no entendimento mais interdisciplinar sobre o espaço e consequentemente a morfologia urbana.

Como primeiras influências dessa Carta tem-se a inserção de projetos que concentravam todos esses ideais, tanto no âmbito da arquitetura quanto do urbanismo. No planejamento urbano, algumas referências explicam os pressupostos modernos.

O *Plan Voisin*, de Le Corbusier em Paris, 1925 permaneceu no plano das ideias, conceitual. O precursor do movimento moderno propôs a destruição do centro medieval de Paris e a construção da sua cidade moderna e funcional para três milhões de habitantes, criando um novo traçado urbano.

Entre esses e outros planos de cidade que não se efetivaram, o arquiteto teve a oportunidade de realizar sua cidade funcional em 1951, em Chandigarh na Índia. Esta foi planejada para 150 mil habitantes podendo adaptar-se até 500 mil habitantes. Constitui uma malha ortogonal, com 60 retângulos entre 800 e 1200 metros e conectados por largas avenidas. Além da grande trama urbana, as principais edificações isoladas que seriam construídas, foram também projetadas pelo escritório de Le Corbusier.

No Brasil, como idealização também do Movimento Moderno a cidade de Brasília alcançou no seu plano os pressupostos redigidos na Carta de Atenas. O Plano Piloto de Brasília saiu do papel e representa os ideais que se teve para esta e outras cidades brasileiras que a sucederam. Projetada por Lúcio Costa, Brasília tem no seu traçado e na criação das quatro escalas: monumental, gregária bucólica e residencial a

identificação clara dos pressupostos modernos. O desenho das superquadras racionalistas, a ordenação das grandes vias de circulação, o zoneamento e separação de usos e a prioridade dos interesses coletivos reforçam os ideais desse novo planejamento para uma cidade.

Entre todas as novas contribuições trazidas nas ideias de Brasília, destaca-se a ideia das superquadras, talvez a maior das inovações do planejamento urbanístico moderno implantadas. Nestas, Lucio Costa, rompe com a estrutura do quarteirão tradicional e propõe uma área quadrada, de aproximadamente 280x280m que comporta edifícios residenciais sobre pilotis. Com isso a ideia central é liberar o chão dessa grande parcela para uso público, proporcionando também uma nova maneira de morar, a escala residencial ou cotidiana. Esta escala permite as relações dos habitantes desses edifícios com o espaço da cidade, com os espaços circundantes e com a própria vizinhança. Essas superquadras residências são intercaladas pelas entrequadras, de comércio local, serviços e equipamentos comuns, proporcionando certa proximidade das atividades essenciais do cotidiano dos habitantes.

Ainda que estes exemplos de cidades demonstrem os pressupostos modernos planejados de forma total, compreendendo o plano de urbanização nas suas quatro funções principais: habitar, trabalhar, lazer e circulação cabe esclarecer que em muitas cidades o ideal moderno do planejamento urbano ocorreu de forma pontual. Em algumas situações ou foram implantadas parte das funções principais da cidade, como a função de circulação e de habitação, ou implantados em partes das cidades.

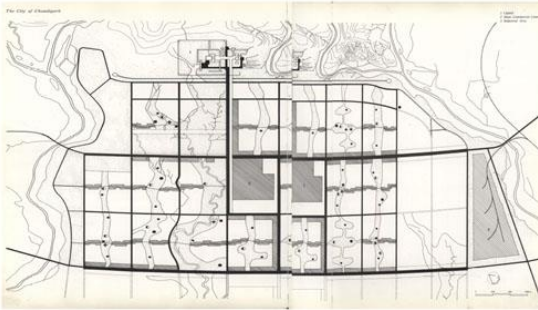
Nesse sentido os aterros são um exemplo que, pela dimensão e importância para as cidades, merecem essa abordagem e reflexão em relação aos pressupostos modernos implantados. No caso dos aterros brasileiros, da Praia do Flamengo e da Baía Sul em Florianópolis, percebe-se que os ideais que conceberam estes espaços seguem os preceitos modernos. No entanto nestes aterros não foram implantadas as quatro funções previstas no planejamento moderno. Ambos tiveram como principal justificativa a função de circulação e nestes incluíram nas suas propostas também a função de lazer. As funções de trabalho e de habitação em nenhum dos casos foram inseridas. Fato este que pode, talvez, ser justificado pela proximidade com áreas precedentes que possuíam densidade habitacional e de atividades de comércio e serviço. Dessa forma as reflexões sobre os aterros, novos territórios introduzidos, ocorrem por estes espaços apresentarem características modernas, ainda que não na totalidade das funções.

Figura 7: Perspectivas da visão de Le Corbusier para Paris, aonde é possível ver algumas de suas ideias sobre como deveria ser a cidade moderna: separação entre usos, altas densidades, grandes áreas livres – representadas na liberação do solo, unidades de vizinhança, separação entre veículos e pedestres, etc.



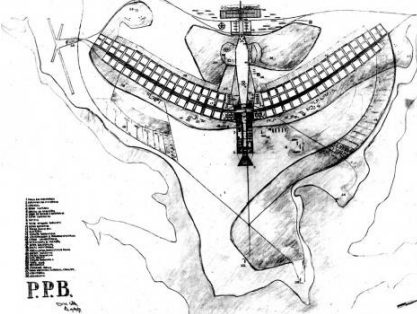
Fonte: Foundation Le Corbusier, disponível em <http://www.fondationlecorbusier.fr/>.

Figura 8: Projeto de Urbanização para a cidade de Chandigarh.



Fonte: Foundation Le Corbusier, disponível em <http://www.fondationlecorbusier.fr/>.

Figura 9: Projeto para o Plano Piloto de Brasília de Lúcio Costa.



Fonte: Museu Virtual Brasília, disponível em <http://www.museuvirtualbrasil.org.br>

## **1 Florianópolis: processo de construção da cidade**



## 1.1 OS ATERROS EM FLORIANÓPOLIS

Em Florianópolis, a prática de aterros também não é recente. Assim como em outros contextos brasileiros, desde o século XIX a cidade exercia essa prática. Inicialmente eram pequenas adequações nas margens, e o acesso e permanência à borda d'água por meio dos cais e trapiches não alterava as ações culturais e econômicas diárias ocorridas nessa orla.

Alguns relatos e informações sobre essas primeiras intervenções na orla são estudados por Veiga (2008), como o primeiro aterro no Cais da Praia do Menino Deus, hoje conhecida como a região da Prainha. Iniciado na década de 1840 e que sofreu continuas melhorias e intervenções até a década de 1880.

Em agosto de 1843, o engenheiro Everard apresentou ao presidente de Província, Antero José Ferreira Brito, a “planta do terreno a conceder para ser aterrado”, o que possibilitou a concessão do mesmo àqueles que já o haviam requerido e a demarcação. Assim, a Praia da Boa Vista, como também era chamada a região que estendia ao Forte de Santa Bárbara até a ladeira do Menino Deus, junto ao muro do atual Instituto Estadual de Educação, foi sendo paulatinamente aterrada. Após alguns anos, se concretizou a intenção de sanear totalmente aquela marinha. Deu-se continuidade às antigas ruas Augusta (atual João Pinto) e da Constituição (Tiradentes), até a subida do Hospital de Caridade. (VEIGA, 2008 pp. 205,206).

Numa segunda fase desse aterro, entre os anos de 1887 e 1889, ficou conhecida e registrada como o Aterro da Capitania dos Portos.

Em 1887, foram iniciadas as obras de aterro e do cais ao lado da Capitania do Porto, que se estenderiam pelo ano seguinte [...] poderia ser dividida em três secções: a primeira, “junto da Capitania, medindo 36,3 metros de largura com 46,75 metros comprimento médio e 2 metros de altura, cubando-se em 3394,050m<sup>3</sup>”. A segunda, “até a esquina de rua, entre o cais e um galpão de madeira, medindo 20,5 m de largura com 29m de

comprimento e 1,7m de altura cubando-se 1010,650m<sup>3</sup>". E a terceira, "entre a rua e a ponte com 37,5m de comprimento, 21,25m de largura média e 1,7 de altura, cubando-se 270,939m<sup>3</sup>m sendo o volume total de 4.675,638m<sup>3</sup>". O material de aterro "deveria sair da rua do senado (atual Rua Felipe Schmidt), ou de outro ponto que a isto se preste em distância. (VEIGA, 2008 p. 210)

A título de comparação e entendimento, este aterro do final do século XIX, conforme a descrição dos engenheiros que a executaram, somou aproximadamente 3.200m<sup>2</sup> de área construída e como veremos na sequência área bastante inferior aos aterros que o sucederam, como o aterro da Baía Sul com aproximadamente 600.000m<sup>2</sup> aterrados.

Com o passar do tempo as proporções e as intenções dos aterros também se modificaram, sendo este basicamente para cumprir funções rodoviaristas<sup>3</sup>. Esses novos ideais dos aterros transformam as relações físicas, visuais e simbólicas nestes espaços de frentes de água.

No *Quadro 1* apresenta-se um resumo da cronologia de construção desses aterros, nos quais são destacados aqueles ocorridos na Baía Sul, o trecho que coincide com a área da pesquisa e com aqueles executados na Baía Norte. No entanto, essa prática de expansão territorial foi utilizada em outras partes da cidade, tanto na parte insular quanto continental.

Atualmente, a área territorial da Ilha de Santa Catarina fruto de expansões marítimas corresponde a 9km<sup>2</sup> dos 420km<sup>2</sup> totais. Dentre todos, cada um alcançou um significado e expressividade diferente na cidade. Um destes aterros, o principal e objeto da pesquisa está adjacente ao núcleo fundador. Desta forma, na área estudada, encontramos distintos cenários caracterizados pela cidade tradicional,

---

<sup>3</sup> Inicialmente esclareço que dois termos que serão recorrentes no trabalho, rodoviarismo e rodoviarista, ainda não são reconhecidos oficialmente na gramática da Língua Portuguesa. Entretanto, faz-se uso desses conceitos por serem usuais e identificados no âmbito do espaço urbano e na conceituação do movimento moderno em arquitetura e urbanismo. A partir do termo de origem "rodoviário" utiliza-se a expressão rodoviarismo para expressar uma ideologia ou um sistema a ser seguido, transmitido assim pelo sufixo -ismo. E, a palavra rodoviarista exprime a ideia de adeptos de uma determina doutrina ou ideologia, expresso no sufixo -ista.



antes dos aterros mais expressivos, e a cidade aterrada, consequência de uma concepção de ideal moderno.

Quadro 1: Resumo da cronologia dos aterros em Florianópolis.

RESUMO - CRONOLOGIA DOS ATERROS EM FLORIANÓPOLIS		
ATERRO DA BAIÁ SUL	1847	Plano de aformoseamento
	1962/68	Aterro para construção do cais da Rua do Príncipe <sup>1</sup>
	1863/90	Aterro Cais da Alfandega
	1847/88	Aterro Cais da Menino Deus <sup>2</sup>
	1889	Aterro Capitania dos Portos (prolongamento cais Menino Deus) <sup>3</sup>
	1938	Aterro da Prainha / Largo Treze de Maio
	1950	Aterro - Praia e Trapiche Rita Maria
	1972-75	Aterro da Baía Sul
ATERRO DA BAIÁ NORTE	1840	Trincheira do Mendes e Leça (entre o Shopping Beiramar e a Ponta do Coral)
	1839	Abertura do travessa da Rua da Praia de Fora
	1965	Aterro - Praia de Fora e Praia do Muller - Av. Beira Mar Norte
	1975	Início da duplicação da Av. Beira Mar Norte
		<p><sup>1</sup> As muradas são anteriores a 1862 e posteriores a 1850, serviram para alargamento e continuidade da Rua Conselheiro Mafra (Rua do Príncipe). Aterro para construção do cais é concluído em 1868. A construção de murada para construção de trapiches, seguida de ampliação na orla, que ligaria o trapiche do Rita Maria à Prainha, conectando assim, todos os trapiches existentes na Baía Sul: Trapiche Arataca, Cais do Rita Maria, da Hoepcke (Fábrica de Pregos), do Frederico Rola, da Figueira, da Alfândega, Praça Bararó e trapiches Miramar, Capitania dos Portos, Largo Treze de Maio.</p> <p><sup>2</sup> O cais no baixio da Rua Augusta (atual João Pinto) é projetado de forma a permitir o trânsito público para o mar, valorizar os imóveis à beira mar e garantir o alinhamento e continuidade das Ruas Augusta e da Constituição (atual Tiradentes) até o Hospital de Caridade, da Praia da Boa Vista - entre o Forte de Santa Bárbara (Capitania dos Portos) até a ladeira Menino Deus junto ao muro do Campo do Manejo. Somente com o aterro da Praia Menino Deus para a construção do Cais de mesmo nome é que o aterro foi complementado.</p> <p><sup>3</sup> Com o objetivo de dar alinhamento as faces dos edifícios pelo lado do mar.</p>

Fonte: extraído de (DUARTE, 2010)

Figura 10: Fotos históricas dos processos de construção dos aterros na Baía Sul de Florianópolis. a) Primeira parte do aterro da prainha, Capitania dos Portos, foto tirada dos altos do Hospital de Caridade. b) Construção do aterro da Prainha. c) Vista do aterro da Prainha construído entre as décadas de 1940 e 1960, antes da construção dos prédios. d) Processo de construção do Aterro Baía Sul na década de 1970.

a)



b)



c)



d)

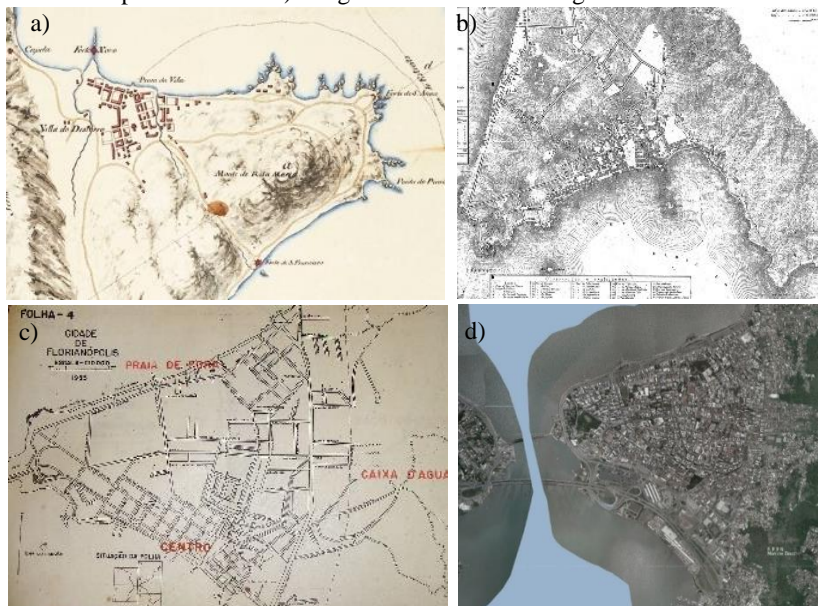


Fonte: Acervo Casa da Memória de Florianópolis.

## Interpretações do processo de construção da cidade.

Este processo de construção da área central de Florianópolis é interpretado por meio dos mapas de quatro momentos distintos da formação da cidade. (Figura 11) e representados como o processo de construção da cidade, destacando os elementos significativos de transformação. O primeiro mapa (Figura 11a) denominado Planta da Vila Capital de Santa Catarina, de 1774, foi elaborado na época para localizar os fortes existentes na época. Já num segundo momento (Figura 11b) retratando a Planta da cidade do Desterro em 1876, além dos fortes existentes, são destacados também alguns dos edifícios militares existentes na época. Mais recentemente, no mapa da de Florianópolis de 1955, (Figura 11c) é representado apenas a trama urbana da cidade. Enquanto o último mapa, uma imagem de satélite corresponde a cidade e todos os seus elementos urbanos no ano de 2002.

Figura 11: Mapas históricos da cidade de Florianópolis utilizados para interpretações da formação territorial. a) Mapa espanhol da Vila de Santa Catarina em 1774. b) Mapa da cidade do Desterro em 1876 c) Mapa da cidade de Florianópolis em 1955 d) Imagem de satélite de Google Earth em 2002.



Fonte: a) e b) Fortalezas.org c) Instituto Histórico Geográfico De Santa Catarina; d) Geoprocessamento Prefeitura Municipal de Florianópolis.

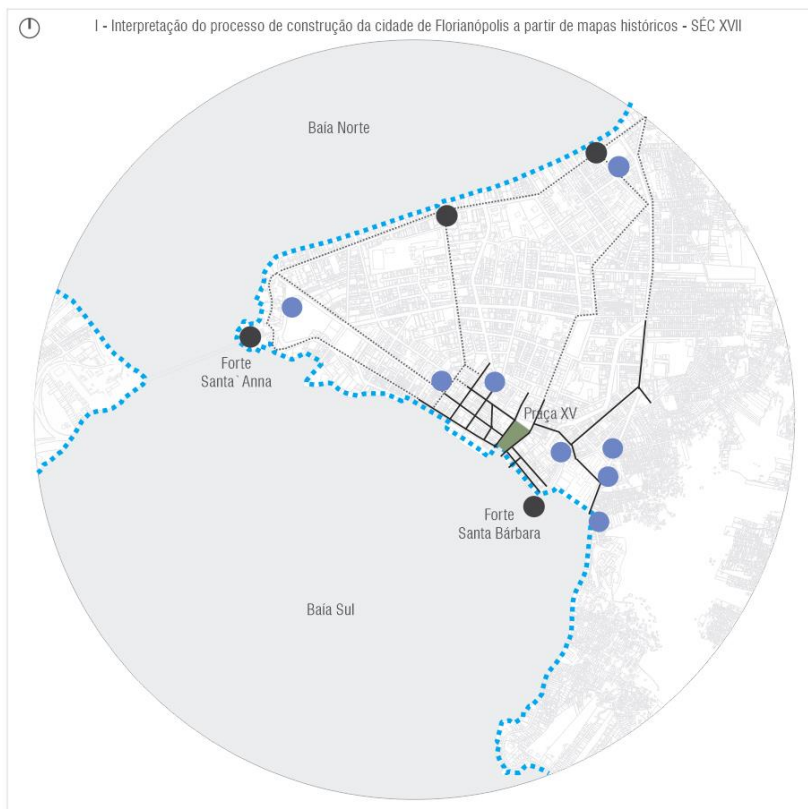
Esses quatro mapas de períodos diferentes da cidade permitem extrair informações importantes sobre a evolução urbana dessa área central da cidade. A partir da leitura do mapa de cada período da construção da cidade e ainda com outras informações documentais, iconográficas e bibliográficas são elaborados os quatro mapas denominados de **processo de construção da cidade**. Nestes são destacados elementos importantes na interpretação da construção e nas reflexões da pesquisa.

O primeiro mapa de 1774 (Figura 11a) de autoria do engenheiro militar Jacques Funck tem seu original manuscrito conservado na Biblioteca Municipal Mário de Andrade em São Paulo. A partir desse e do mapa de 1876 (Figura 11b) é possível extrair alguns elementos primários da fundação da Vila de Nossa Senhora do Desterro e representados na Figura 12.

O principal deles, e razão da confecção de mapa na época é relativo ao posicionamento dos fortes nessa área central e distribuídos nas duas baías, norte e sul. Conectando todos esses fortes é possível perceber também os caminhos que começavam a ser traçados para alcançar essas edificações de defesas da Ilha. Ainda que não completamente consolidados, estes caminhos irão configurar o arruamento estabelecido no decorrer dos anos. As fontes de água são também destacadas como elementos urbanos importantes na consolidação desse núcleo. A topografia da região central favorecia a existência dessas fontes na área central e foram determinantes para a ocupação dessa área.

Neste momento ainda o traçado urbano estava limitado a pequena porção da área do núcleo fundacional, nos arredores da Praça XV de novembro. As edificações existentes também eram poucas, alguns edifícios de uso militar como o Hospital da Marinha, o Hospital militar, o Quartel Militar, a casa para guarda de pólvora, e outras edificações do governo e também residenciais. Todas estavam situadas na região da Vila, próximo ao ponto da Baía Sul mais protegido.

Figura 12: Processo de construção na área central. Intepretação do mapa do século XVII.



LEGENDA

- |   |  |   |   |
|---|--|---|---|
|  | Fontes de água                                   |  | Caminhos para os fortes                 |
|  | Fortes   |  | Arruamentos                             |
|  | Trapiches  |  | Hospital de Caridade                    |
|  | Aleros   |  | Cabeceira Insular da Ponte Hercílio Luz |
|  | Praça XV de Novembro, núcleo fundacional da Vila |   |   |

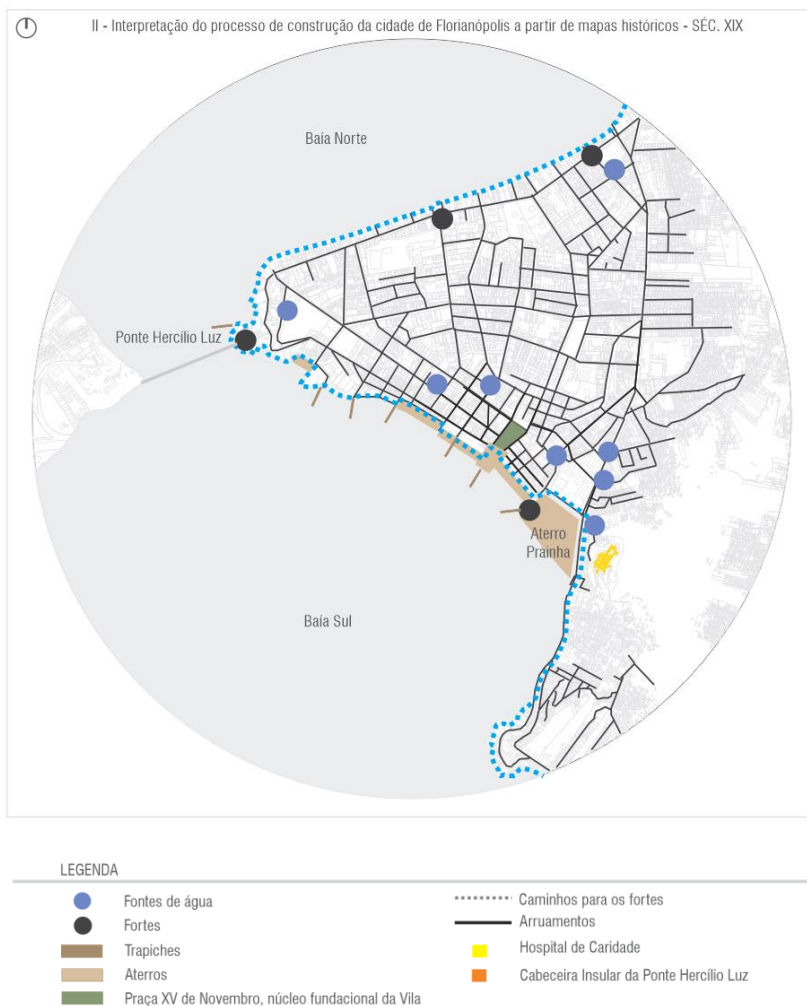
Fonte: Elaborado pela autora (2016) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC).

No segundo mapa (Figura 13), representando o século XIX, percebe-se os caminhos que conectavam o núcleo fundacional aos fortes já estão consolidados no tecido urbano. Os fortes e as fontes de água, além do crescimento populacional proporcionaram o crescimento da trama urbana em direção à Baía Norte. Além disso, os trapiches, muito utilizados e necessários na cidade que até 1926 não possuía conexões com o continente proporcionando a continuidade da trama urbana, estabelecendo as relações com o mar.

Neste período é possível interpretar também os aterros pontuais que ocorreram na orla da cidade, a maioria deles representando adequações nos cais da orla. Próximo a região do Cais Rita Maria, na região do Mercado e da Alfândega, paralelo à Rua Francisco Tolentino e o prolongamento da Rua Menino Deus. Estes, ocorridos a partir da década de 1840 são de menor porte. No século XIX ocorre o aterro de área mais significativa na região da Prainha, antes denominada de Campo do Manejo, entre o Forte de Santa Bárbara e o Hospital de Caridade. Este é decorrente de medidas sanitárias que foram necessárias no canal do Rio da Bulha na porção leste da praça.

Neste momento a cidade na sua trama já havia se expandido de forma significativa, e além das expansões na região entre as Baías Norte e Sul começa também a ocupar os morros dessa área central. Este processo é resultado de um crescimento não planejado da cidade, medidas higienistas que se tomou na área central e acabaram por expulsar parte da população mais carente para as áreas próximas nas encostas.

Figura 13: Processo de construção na área central. Interpretação do mapa do século XIX.



Fonte: Elaborado pela autora (2016) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC).

Já no século XX (Figura 14), o destaque na transformação do território ocorre pela inserção do grande aterro planejado na década de 1970. Este de proporção bem maior que aqueles ocorridos até meados do século XIX redefine os limites entre o território terra e a Baía Sul. Neste momento a trama urbana ainda mais consolidada faz desaparecer as fontes de água existentes no território. Os fortes que já não atuam mais como sistema defensivo para a cidade existem, alguns ainda próximos às baías, outros incorporados pelos aterros construídos, não se relacionando mais com as águas. Os trapiches foram também suprimidos, dando espaço ao território introduzido do aterro

A situação da Figura 15, permite a leitura do traçado atual dessa área. O sistema viário no território original completamente consolidado, a expansão deste para a área do aterro e a densificação da cidade dessa área central em todas as direções. Este mapa permite interpretar também as modificações ocorridas com este acréscimo territorial, como as relações com as águas, antes ocorridas na continuidade da trama por meio dos trapiches e hoje inexistentes.



Figura 14: Processo de construção na área central. Intepretação do mapa do século XX.



Fonte: Elaborado pela autora (2016) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC).

Figura 15: Processo de construção na área central. Interpretação do mapa do século XXI.



Fonte: Elaborado pela autora (2016) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC).

## 1.2 FLORIANÓPOLIS E A BAÍA SUL.

A cidade acompanha os contornos das margens. Defronte, fica-lhe o canal que parece formar uma baía. Por todos os lados elevam-se collinas e morros de fôrmas varias e que dispostos em diversos planos, oferecem aos nossos olhos um agradável conjunto de cores brilhantes e vaporosas. A ponta que limita o porto pelo lado do sul é revestida de florestas verde-escuras; mais distante, divisam-se morros e cujas encostas foram cultivadas e cujas sumidades permanecem coroadas de arvores e recebem a luz suave do sol poente; do lado oposto, ao norte, a ponta de S. João, pouco elevada e em parte revestida de grama, empresta a sua graça á paisagem; ao longe, defronte da cidade e ainda mais além, para o lado do sul, ficam situados diversos morros que se avistam através da nevoa. (SAINT-HILAIRE, 1936 p. 151)

A caracterização da Baía Sul feita pelo botânico e viajante Saint Hilaire no início do século XIX, descreve uma paisagem ainda similar aquele que o navegador espanhol Juan Diaz de Solís encontrou quando aqui chegou em 1515, pelo mar. Quando Saint Hilaire chegou à Ilha encontrou um território já povoado na pequena Vila de Nossa Senhora do Desterro, mas que ainda possuía na paisagem muitas qualidades originais daquele lugar.

As águas calmas, consideradas desde sempre pelos navegadores como um bom lugar de parada no intenso trajeto entre Rio de Janeiro e Buenos Aires, na Argentina, motivaram sua ocupação que ainda era agraciada pelas altas montanhas de vegetação rica, clima agradável e receptividade dos índios carijós que habitavam a região. Assim, em 1650, Francisco Dias Velho, chegou com a sua e outras famílias e mais alguma centena de índios para então fundar o povoado, a Vila de Nossa Senhora do Desterro. Uma das primeiras providências para estabelecer o povoado foi a construção de uma pequena igreja em homenagem a Santa Catarina.

A paisagem vista por Saint Hilaire, Solís, Dias Velho e outros tantos navegadores foi também registrada na tela de muitos artistas no decorrer dos anos. Esses, por outro lado, criam imagens de cidades que além de uma visão pessoal, fornecem uma síntese do que se guarda na

memória de certos períodos históricos. (MAKOWIECHY, 2012) “A Nova York de Hooper, a Paris de Vlamincq, a São Paulo de Tarsila do Amaral, a Lisboa de Eça de Queiróz [...]” e, a Florianópolis de Victor Meirelles, Eduardo Dias, Martinho de Haro e outros tantos. Ainda assim, todos esses retratam seus lugares evocando as melhores qualidades, e por muitas vezes deformando positivamente “muitas paisagens por demais conhecidas, refaz ângulos de ruas à imagem e semelhança de sua circunstância emocional sobre eles. Queria registrar não o documento histórico, mas o documento sensível.” (MAKOWIECHY, 2012 p. 176).

Figura 16: Pinturas da Baía Sul a partir da visão de três artistas catarinenses



a) Eduardo Dias. Florianópolis, 1785. s/d. Pintura sobre madeira. Coleção particular de Geraldo Gama Salles.



b) Victor Meirelles. Vista do Desterro, 1846. Aquarela, guache, grafite sobre papel colado em cartão. Acervo do Museu Victor Meirelles.



c) Martinho de Haro. Panorama de Florianópolis, 1975. Óleo sobre eucatex. Acervo do MASC.

Fonte: Extraído de Makowiecky (2012).

Todas essas visões, escritas e pintadas, daqueles que aqui chegaram e aqui viveram não representam mais a paisagem que encontramos hoje. No entanto, o ponto de observação desses personagens não ocorre por acaso.

Os muitos artistas que registraram suas sensibilidades a partir da vista do alto do Imperial Hospital de Caridade, da região próxima à cabeceira da ponte Hercílio Luz e, a partir da Baía Sul, enfatizam o quanto esses são pontos marcantes visualmente na cidade. Justamente **a composição da paisagem vista desses pontos sintetiza e demonstra a história da cidade**. Não por acaso, a partir desses pontos é possível observar-se a totalidade da área fundacional da cidade e atualmente também a área do aterro da Baía Sul. Dessa forma, optou-se por olhar essa mesma paisagem, hoje, utilizando além da própria observação e sensibilidade, recursos de imagens fotográficas atuais que nos permitem extrair uma quantidade de informações desse lugar.

A área em estudo, que contempla o aterro da Baía Sul e seu entorno imediato, pode ser melhor percebida desses pontos específicos da região central. Apropriamo-nos de dois deles: o Imperial Hospital de Caridade, que teve o início da sua construção em 1760, e a Ponte Hercílio Luz, inaugurada em 1926. Além de ser dois marcos visuais nessa paisagem central, por estarem localizadas em dois pontos mais altos da topografia, são dois fatos urbanos importantes no processo de construção da cidade. Ambos representam a permanência e as transformações nesta área central da cidade.

O primeiro é parte da história religiosa e assistencial da cidade. Sua edificação marcada pelo conjunto que contempla a Igreja do Menino Deus e o Imperial Hospital de Caridade (Figura 17a) sofreu diversos acréscimos desde sua construção. Acompanhou do alto do Morro todas as transformações ocorridas na Baía Sul, desde quando Desterro, e é, ainda hoje, um marco significativo na construção da paisagem da área central.

O segundo marco da paisagem, a Ponte Hercílio Luz (Figura 17b), situada numa pequena colina no extremo oposto ao hospital traduz toda a modernidade pretendida na capital. É um marco histórico nesse espaço urbano, pois caracteriza a primeira conexão direta entre a Ilha e o continente, a qual possibilitou a chegada de outros elementos símbolos desta, como os automóveis, e na sua estrutura, materializa os avanços da forma e dos materiais. As consequências desta inserção resultaram em diversas outras modificações nessa área que acrescentaram ainda mais o estado de desenvolvimento desejado com aquele novo elemento urbano.

Atualmente, quando vista do alto destes símbolos da cidade<sup>4</sup>, o cenário da Baía Sul revela muito mais que a paisagem natural e primitiva encontrada pelos navegadores e colonizadores da terra. Os diversos momentos e transformações dessa região estão registrados nos elementos urbanos que são vistos, como o traçado, os edifícios e outros elementos urbanos, como a água, agora distante. Essas informações nos permitem assim descobrir e refletir sobre o processo de formação da cidade.

Figura 17: Marcos visuais na paisagem da área central de Florianópolis.



a) Ponte Hercílio Luz (2017) Fonte: Acervo pessoal.



b) Imperial Hospital de Caridade. Fonte: Allan Weber, Jornal Imagem da Ilha

---

<sup>4</sup> Claramente, muitas das informações que descreveremos sobre esses fatos urbanos, não são apreendidas detalhadamente a partir desses pontos visuais por conta de edificações, vegetação e outros elementos urbanos, e são observações feitas pelos tantos percursos e movimentos realizados na cidade. É importante esclarecer também, que ainda que estes marcos na paisagem permitam observar e assim extrair muitas considerações sobre essa área, as imagens utilizadas para ilustrar não representam a vista do observador. Estas, imagens de satélite de qualidade elevada extraída do Google Earth, permitem que a representação dos fatos descritos seja melhor visualizada e por isso optou-se pela utilização destas imagens que aquelas registradas pela pesquisadora.

Figura 18: Imagem atual da área central de Florianópolis, compreendendo a área do aterro da Baía Sul, vista do Hospital de Caridade.



Fonte: Google Earth. Capturado em março de 2017.

A paisagem vista do Hospital de Caridade (Figura 18) retrata diversos momentos da construção da cidade. Espaços mais densos e edificadas, outros, livres e passíveis de se explorar. Um representa o centro fundacional enquanto o outro o aterro moderno. Da mesma forma, a paisagem vista da região da cabeceira da Ponte Hercílio Luz (Figura 19), que demonstra por meio das construções a antiga sinuosidade da Baía e agora, os limites **entre terra e mar** quase retilíneo fruto do novo desenho para a trama urbana. A apreensão desses elementos da cidade, concentrados em um espaço ou outro, permite compreender que o palimpsesto urbano da cidade não ocorre somente pela sobreposição dos tempos no mesmo lugar, mas sim pelo acréscimo desses em novas áreas do território, onde cada tempo da cidade está predominante num espaço.

A **densidade das edificações** pode nos sugerir como ocorreu a expansão da cidade. Um pequeno espaço aberto entre os altos edifícios, e com uma quantidade significativa de vegetação revela onde ocorreu o início do traçado da cidade: situado no ponto mais alto de uma pequena colina, formando uma praça de dimensão quase retangular onde foi implantada a primeira capela da Vila do Desterro e que hoje é a Catedral Metropolitana da Cidade, e deu origem a cidade. Esta descrição da Praça XV, feita por Saint-Hilaire, na sua primeira visita em 1820.

A cidade é dividida em duas partes desiguais por uma grande praça que ocupa quase toda a sua largura e se estende, em suave declive, até a praia. Essa praça tem a forma de um quadrilongo, é gramada e mede cerca de noventa passos de largura por trezentos de comprimento, da praia à igreja parochial, onde termina. A igreja, dedicada à Nossa Senhora do Desterro, prejudica a regularidade da praça, pois não tiveram o cuidado de localizá-la a igual distância das duas fileiras de casas situadas em ambos os lados e deram-lhe uma posição oblíqua em relação à praia. (SAINT-HILAIRE, 1936)

Esse trecho evidencia o traçado tradicional de vila portuguesa, “onde, na praça central, a melhor localização foi concedida à Igreja, estando, nas laterais da mesma praça, o Palácio do Governo e a Prefeitura (Casa do Governo e Casa da Câmara e Cadeira anteriormente a República)” (SOUZA, 1981 p. 10). Nas ruas paralelas e perpendiculares à praça além dos edifícios institucionais estão também outras edificações dos primeiros momentos da cidade, como os diversos sobrados que atenderam os serviços, comércio e habitação da cidade desde sua construção.

Essa região revela também um pouco da informalidade nos traçados e assentamentos portugueses, que organizavam o território conforme os interesses, as necessidades, as atividades econômicas e o próprio meio físico. No caso de Florianópolis, os principais fatores físicos que determinaram sua caracterização foi o mar, as fontes de água, e a topografia dessa região, determinando assim, as ocupações e expansões da Vila do Desterro. Hoje, percebe-se, no limite com uma grande avenida, um conjunto de edificações de pequeno porte e uma praça com dois elementos importantes, a Casa da Alfândega e o Mercado Público, os quais demonstram esses fatores físicos da primeira ocupação da cidade, a relação com o mar.

Essas edificações de certa forma nos demonstram também o desenvolvimento arquitetônico que passou a cidade, transformando e configurando assim a nova paisagem. À leste e a oeste da Praça XV de Novembro, edificações mais altas e de períodos mais recentes escondem aquelas de características ainda coloniais, e nos mostram também as direções de crescimento da cidade. Esses caminhos, configurados como ruas, “eram entendidas quase exclusivamente como linhas de percurso entre os domicílios e os pontos de interesse coletivo. Na maior parte dos



casos, não tinham significado como local de permanência.” (VEIGA, 2008 p. 94). A partir da segunda metade do século XVIII, os espaços públicos, das ruas e também das praças passaram a ser elementos de admiração e uso pelos transeuntes, muito por conta de “identificar o centro urbano como a vida comercial, valorizando-a tanto pelo uso das ruas como das praças, respondendo claramente à nova intensidade da cidadina.” (VEIGA, 2008 p. 94), adquirindo o caráter que conhecemos hoje e percebido nessas ruas centrais de Florianópolis.

Nessa área central os caminhos e ruas se justificaram pela localização dos fortes e das fontes de água da cidade, estas, não mais visíveis no espaço urbano. Enquanto por um lado à expansão se deu a leste a partir do largo da Matriz, a Praça XV de novembro, por conta da existência do rio da Bulha, do forte, do antigo Quartel, da igreja e do Hospital, ocorreu também à oeste da praça, aonde estava a maioria dos trapiches, a alfândega, o estaleiro, o mercado, muitos depósitos e o Porto do Desterro.

**Os fortes instalados** ainda no século XVI reforçam o cuidado que se teve com a proteção da Baía e indicam as orientações de expansão posteriores do crescimento urbano. O forte de Santa Bárbara antes situado numa pequena ilha quase junto ao território, hoje é envolto por vias de trânsito entre os limites dos aterros mais significantes, o aterro da Prainha e o aterro da Baía Sul. Na outra extremidade, o forte de Sant`Anna localizado no ponto mais estreito do canal entre a ilha e o continente atualmente é pouco percebido pela velocidade que se atinge na via construída adjacente a este.

O rio da Bulha hoje representa o eixo da Avenida Hercílio Luz, foi canalizado e hoje está coberto configurando como uma extensa alameda que intercepta boa parte da área central. O Forte de Santa Bárbara visível e situado no aterro próximo ao território original. O antigo Quartel do Campo do Manejo, construído em 1781 e existente até o final do século XX, quando deu lugar ao aterro da Prainha e a edificação do Instituto Catarinense.

**As funções** de certos espaços da cidade no território desde a sua fundação são também apreendidas pelos elementos urbanos ainda hoje percebidos. Na pequena enseada formada logo abaixo do Parque da Luz (antigo cemitério da cidade), junto a cabeceira da ponte Hercílio Luz, percebe-se outro conjunto de edificações que mantinham relações entre si e também com o mar. Na descida da Rua Hoepcke, uma pequena vila habitada por operários que serviam a região fabril e portuária da cidade, e logo abaixo, os antigos armazéns que serviam ao estaleiro, ao porto e as fábricas da região.

Figura 19: Imagem atual da área central de Florianópolis, compreendendo a área do aterro da Baía Sul, vista da Ponte Hercílio Luz.



Fonte: Google Earth. Capturado em março de 2017.

O **arruamento** passa quase despercebido na porção do território original, de pequeno porte e escondido entre as edificações, enquanto na área do aterro predomina na paisagem as grandes vias existentes. Contrastando com essas avenidas, predomina o verde da grama e alguma vegetação de porte mais significativo existente. De um lado percebe-se uma certa ordem, transmitida por um certo padrão encontrado nas relações, enquanto de outro uma flexibilidade, em que a cada poucos metros de extensão se compõem de uma forma.

Enquanto numa região da cidade observa-se uma quantidade significativa de informações representadas por edificações de diferentes períodos, e uma trama urbana quase oculta entre a significativa densidade, no aterro, as informações nos permitem mais espaço e tempo para compreendê-las devido as distâncias e a malha viária que as comporta, demonstrando assim que representam fatos urbanos diferenciados.

Entre todas as observações feitas a partir desses dois pontos elevados da área central, percebe-se que a região da Baía Sul é palco dos acontecimentos e **o mar é testemunha de todas essas transformações** e o que delimita essas duas regiões, ou esses distintos territórios é a linha invisível do antigo limite do mar.

### 1.3 A MARITIMIDADE NA BAÍA SUL.

Maritimidade se refere à qualidade daquilo que é relacionado ao mar. Na Baía Sul em Florianópolis, até o início do século XX tudo era o mar: “Era por ele que tudo de bom e tudo de mau chegava na ilha. A cidade tinha no porto o seu portal. O mar era a superfície de circulação.” (SANTOS, 1997). O mar representava contradições, era dele que se tinha repulsa, por conta dos “mitos de monstruosidades marinhas, dos perigos da navegação, das forças da natureza incontrolável do mar” (TEIXEIRA, 2002), e era nele também que se despejavam os lixos e resíduos desagradáveis da cidade, emitindo odores desagradáveis.

Mas era desse imenso território de superfície líquida por onde chegavam àqueles que ocupariam as terras e as mercadorias e gêneros essenciais ao desenvolvimento da cidade e também saíam produtos como a madeira, frutas e animais (Figura 20). Os portos representavam o trabalho, o sustento, os desencontros e reencontros. Em Florianópolis, o porto teve extrema importância na cidade até aproximadamente a década de 1940. Nesse ponto é importante ressaltar ainda, que na Ilha a importância do mar não se dava somente para o seu exterior além-mar: os deslocamentos entre os pontos mais extremos da Ilha e o núcleo central da Vila de Nossa Senhora do Desterro também ocorria por mar, visto que o território bastante acidentado e a precariedade dos meios de transporte, não propiciava o rápido deslocamento por terra.

Aqui se impõe uma rápida digressão no texto. Segundo Alain Corbin (1989), desde os tempos bíblicos, nas primeiras literaturas, relatos de viajantes, registros pictóricos e mesmo no imaginário da mitologia, o mar é o caos. Abrigo de “criaturas malditas”, onde se proliferam as doenças como a cólera relatada pelos navegadores, em que “a violência imprevisível de suas tempestades hibernais atesta sua demência.” (CORBIN, 1989 p. 17) e local onde se encontram todas as visões negativas, obscuras e desconhecidas da vida.

Somente no século XVII “entre 1660 e 1675, os mistérios do oceano dissipam-se graças aos progressos realizados na Inglaterra, pela oceanografia.” (CORBIN, 1989 p. 26). Ainda segundo o autor, três situações começaram a possibilitar a mudança do olhar em relação ao mar: “os cantos idílicos dos profetas da teologia natural, a exaltação das praias fecundas da Holanda, abençoada por Deus, e a moda da viagem

clássica às margens luminosas da baía de Nápoles.”<sup>5</sup> (CORBIN, 1989 p. 29).

Se inicialmente a água era significado de fontes de perigo e negatividades, somente como elemento de suporte às necessidades da vida nos centros urbanos, com o tempo houve o reconhecimento do oceano como majestoso, elemento natural, invulnerável à urbanização, e passa a não se constituir mais como elemento de insegurança e sim de admiração. (Espaço público e frente de água [repensar o limite], 2007).

Aos poucos esses hábitos de negação que tornavam os mares mal vistos e insalubres foram modificados. No início do século XX, ocorria um movimento em todo o mundo, em que as relações com o tempo e o trabalho começaram a se modificar, e por isso o tempo livre e de lazer e as possíveis atividades para se realizar neste começaram a surgir. E não só isso, as modificações em relação aos comportamentos sociais, e a ideia de um País moderno, saudável e civilizado propiciaram também essas mudanças.

No ano de 1861 já sem tem registros de regatas ocorridas nas águas das baías, no entanto essa prática começa a se evidenciar, a partir da criação dos primeiros clubes de natação e regatas, na década de 1910. (Figura 21).

Devendo assumir uma função regeneradora e promotora de melhoria nas condições da saúde e no caráter da mocidade, um sport marcaria a visualidade da cidade de Florianópolis. Escolhido como uma tendência da modernidade, um ordenamento do corpo e uma prática de regulação, os Clubes de Remo obtiveram um importante espaço entre a sociedade e a cidade. (SARTORI, 2012 p. 12).

O mar como lazer para o banho de mar também se inicia oficialmente no século XX, ainda que anteriormente eles ocorressem, mas tratados como “abuso ao código de posturas”. A partir da década de 1930 o banho de mar começa a se tornar hábito de lazer e de saúde, e não mais infrações.

Desde então, as relações com o mar para o esporte e para o lazer se intensificaram. Com o passar dos anos, os balneários começaram a ser ocupados e o desenvolvimento da cidade proporcionou que todos os

---

<sup>5</sup> Para mais relatos desses momentos que desencadearam o início da mudança, ler: As figuras iniciais de admiração (Território do Vazio, de Alain Corbin).

mares no entorno da Ilha de Santa Catarina, começassem a ser desfrutados. No entanto, em relação ao aproveitamento destes como espaços de circulação foram aos poucos diminuindo.

Atualmente, o território água como espaço para o meio de transporte é usufruído em situações específicas em alguns poucos pontos da Ilha e com o objetivo de lazer por pequena parcela da população. Nessa área central da Baía Sul, a qualidade e potencialidades da baía é usufruída por uma pequena parcela da população. Na área onde estão situadas as escolas de remo, entre as pontes de acesso à cidade, os remadores ocupam diariamente para os treinos. Dependendo do vento se lançam às águas mais ao sul da baía. Assim como os remadores, nesta região, alguns pescadores e navegadores eventualmente são vistos, estes últimos justificados pelas edificações destinadas a este numa extremidade da área aterrada.

Figura 20: Chegada dos barcos na Praça da Alfandega e Mercado.



Fonte: Acervo da Casa da Memória de Florianópolis.

Figura 21: Relações de lazer e sport com a água: Prática do Remo na Baía Sul, Cais Rita Maria década de 1920.



Fonte: Arquivo do Clube Náutico Francisco Martinelli, disponível em: <http://www.remomartinelli.com.br/>

## 1.4 ESPAÇO E LUGAR: A REPRESENTAÇÃO DO ATERRO

Atualmente, ao pensarmos sobre o aterro da Baía Sul é imediata a ideia de um não-lugar, conforme definido por Augé (1994): espaços públicos de rápida circulação e destinados para certos fins. A predominância das vias, os usos específicos isolados, as situações de abandono e degradação em diversas áreas do aterro contribuem para esta ideia. No entanto reflete-se neste momento sobre as reais intenções da construção do aterro e suas possibilidades como espaço e lugar.

Este aterro, conforme já colocado, foi construído com a ideia de abrigar além das conexões necessárias rodoviárias, diversas atividades administrativas, de serviço e comércio, além de áreas públicas de lazer. Essas últimas deveriam representar na época, e ainda hoje espaços públicos de vivência para as pessoas, ou seja, lugares públicos praticados. Intervenções políticas neste espaço alteraram para que esta grande área à margem da baía fosse transformada numa extensa área pública de lazer, assim como destaca o memorial descritivo do projeto de paisagismo realizado:

Pelas características do aterro da Baía Sul, nas vizinhanças do centro da cidade de Florianópolis, e separando a parte ocupada com construções da baía que lhe dá o nome, é inequívoca a vocação da área para utilização com equipamentos de lazer, tanto ativo (quadras de esporte, aeromodelismo, playgrounds, escolinha de trânsito, etc.) quanto passivo (bosques, áreas de estar, etc.). (BURLE MARX & CIA, 1977)

Entre as intenções de projeto, e a realidade atual ficou também as distinções entre os espaços e lugares ou, os lugares e não-lugares. **Os espaços atuais no aterro representam a ideia moderna concebida para o espaço e que de certa forma parcialmente são o caráter deste, e que se contrapõem fortemente ao centro tradicional adjacente.**

Deve-se assinalar, primeiramente, que qualquer lugar deveria ter a capacidade de receber diferentes conteúdos, naturalmente dentro de certos limites. **Um lugar que só é próprio para certos fins logo se torna inútil.** Segundo, é óbvio, que se pode “interpretar” um lugar de diferentes maneiras. Na verdade, proteger e

conservar o *genius loci* <sup>6</sup> implica concretizar sua essência em contextos históricos sempre novos. (NORBERG-SCHULZ, 1976 pp. 454, in Nesbitt, 2008) Sem grifo no original.

Lugar, na etimologia da palavra, designa um espaço onde habitualmente se realizam determinadas atividades. Enquanto espaço é definido por uma “distância entre dois pontos ou a área ou o volume entre limites determinados.”. Assim, segundo a origem dos termos, o que distingue espaço e lugar é a ocorrência ou não de atividades. Segundo os diversos autores que discutem esses conceitos, essas atividades são na verdade, a **presença do homem**.

Para Michel de Certeau (1994), a cidade estaria estruturada como uma linguagem.

O espaço estaria para o lugar como a palavra, isto é, quando é percebida na ambiguidade de uma efetuação, mudada em um termo que depende de múltiplas convenções, colocada como o ato de um presente (ou de um tempo), e modificado pelas transformações devidas a proximidades sucessivas. Diversamente do lugar, não tem, portanto, nem a univocidade nem a estabilidade de um “próprio”. (CERTEAU, 1994 p. 201)

Nesta analogia, a cidade está para o caminhar, assim como a língua está para a fala. E, a noção de “próprio” a que se refere o autor é a de que elementos têm um lugar próprio e distinto que o definem. Dessa forma, ao distinguir espaço e lugar, Certeau (1994) define que espaço é um lugar praticado, ou seja, **as experiências únicas que ocorrem em lugares e o transformam em espaços**. Estes são também para o autor, espaços praticados, ou áreas na cidade aonde ocorrem o caminhar de seus habitantes.

Diferente de Certeau (1994) que estabelece o conceito do espaço a partir das suas observações cotidianas dos pedestres de Manhattan realizadas a partir do alto do escritório no World Trade Center e que foram apoiadas ainda por suas relações e discussões com diversos urbanistas, entres eles Françoise Choay, Milton Santos (2006) apresenta uma visão sociopolítica, fruto dos estudos das relações sociais no espaço urbano.

---

<sup>6</sup> O termo *genius loci* será tratado na sequência do trabalho.

De maneira geral, Santos (2006) diz que o espaço é condição e reflexo dos processos sociais, definindo desta maneira que este é o conjunto de formas que exprimem e representam as sucessivas relações entre homem e natureza.

O espaço são essas formas mais a vida que as anima. [...] O espaço é sempre um presente, uma construção horizontal, uma situação única. [...]. o espaço resulta da intrusão da sociedade nessas formas-objetos. (SANTOS, 2006)

Ao falar amplamente em processos sociais, o autor inclui uma variedade de outros elementos não explícitos, mas que compõe essa definição como: os processos econômicos, culturais e políticos. Assim, o espaço é tanto formado pelo resultado material acumulado das ações humanas através do tempo, quanto animado pelas ações atuais que lhe atribuem dinamismo e uma funcionalidade, conforme expõe ao compará-lo com o conceito de paisagem.

Na verdade, paisagem e espaço são sempre uma espécie de palimpsesto onde, mediante acumulações e substituições, a ação das diferentes gerações se superpõe. O espaço constitui a matriz sobre a qual as novas ações substituem as ações passadas. É ele, portanto, presente, porque passado e futuro. (SANTOS, 2006 p. 67)

Enquanto para geógrafos, de forma geral o espaço é a soma das formas mais a vida neste, definição semelhante é utilizada por antropólogos para definir os lugares.

Para Marc Augé (1994), os lugares são “identitários, relacionais e históricos”. Identitários pois diz respeito a identificação de quem o frequenta, ou seja, criar vínculos e hábitos com aquele espaço; a questão relacional é a possibilidade de compartilhamento daquele espaço, ocasionando encontro de diferentes pessoas e grupos proporcionando vitalidade a este. E por último o aspecto histórico, está em encontrar nesse lugar a possibilidade de aqueles que nele vivem se identificarem de significados “conjugando identidade e relação, ele se define por estabilidade mínima.”. (AUGÉ, 1994 p. 53). Esta última característica determinada por Augé, encontra uma das ideias norteadoras do trabalho, sobre os aspectos identitários serem interpretados como históricos, e estes como documentos dos tempos da cidade, não referentes somente



ao passado antigo, mas inclusive os momentos de construção mais recentes, aspecto que será tratado no item 3.3 do trabalho.

Posto dessa forma, o próprio autor reconhece que Certeau (1994) não opõe os lugares aos espaços, enquanto ele o faz diretamente ao conceituar os lugares e os não-lugares. Com isso, vale esclarecer que definir e investigar os termos nessa pesquisa não tem o intuito de qualificar positivamente ou negativamente os conceitos em si. Se faz pela necessidade de caracterizar essa área e ao compreendê-la historicamente buscou esse conceito para uma reflexão.

O lugar, como o definimos aqui, não é absolutamente o lugar que Certeau opõe ao espaço, como figura geométrica ao movimento, a palavra falada à palavra falada ou o estado ao percurso: **é o lugar do sentido inscrito e simbolizado, o lugar antropológico.** Naturalmente, é preciso que esse sentido seja posto em ação, que o lugar se anime e que os percursos se efetuem, e nada proíbe falar de espaço para descrever esse movimento. Porém, esse não é nosso propósito: incluímos na noção de lugar antropológico a possibilidade dos percursos que nele se efetuem, dos discursos que nele se pronunciam e da linguagem que o caracteriza. (AUGÉ, 1994 pp. 76,77) Sem grifo no original.

Em oposição, o autor define os *não lugares*, sendo estes uma qualidade negativa dos lugares pois não são identitários, relacionais e históricos. De forma geral são os espaços constituídos a certos fins, frutos da supermodernidade, representados por espaços públicos de rápida circulação, como aeroportos, rodoviárias, estações de metrô e meios de transporte, e são espaços não personalizados. (AUGÉ, 1994)

De forma próxima a Norberg-Schulz (1976), mas relacionando mais claramente à experiência humana, Yi-Fu Tuan (1983) define que os espaços indiferenciados se transformam em lugares à medida que o dotamos de significado. “Quando o espaço nos é inteiramente familiar, torna-se lugar.”. (TUAN, 1983 p. 83) Essa visão do autor que procura distinguir os termos em diversas situações de vivência humana sugere ainda que **o lugar é a segurança enquanto o espaço é liberdade.**

O espaço é um símbolo comum de liberdade no mundo ocidental. O espaço permanece aberto;

sugere futuro e convida à ação [...]. Ser aberto e ser livre é estar exposto e vulnerável. O espaço aberto não tem caminhos trilhados nem sinalização. Não tem padrões estabelecidos que revelem algo, é como uma folha em branco na qual se pode imprimir qualquer significado. O espaço fechado e humanizado é lugar. Comparado com o espaço, o lugar é um centro calmo de valores estabelecidos. Os seus humanos necessitam de espaço e lugar. (TUAN, 1983 p. 61)

Enquanto para Certeau (1994) é a distinção entre lugar e espaço praticado, para Augé (1994) é o lugar e o não lugar, para outros autores, como Jean Françoise Augoyard é o espaço concebido versus o espaço vivido. Todos no entanto, adicionam o atributo humano para diferenciar os conceitos.

Nos aproximamos então das reflexões de Norberg-Schulz (1976) aonde o arquiteto destaca essas diferenças adicionado o termo caráter à reflexão.

A estrutura do lugar deveria ser classificada como “paisagem” e “assentamento” e analisada por categorias como “espaço” e “caráter”. Enquanto espaço indica a organização tridimensional dos elementos que formam um lugar, caráter denota a atmosfera geral que é a propriedade mais abrangente de um lugar. (NORBERG-SCHULZ, 1976 pp. 449, in Nesbitt, 2008)

Assim, Norberg-Schulz (1976) evidencia que o **caráter** é como uma correspondência entre o mundo externo e o mundo interno, entre o corpo e a alma e que todos os lugares possuem um caráter.

Ainda relacionando à arquitetura, mais precisamente no campo da percepção e formação da imagem das cidades, Kevin Lynch (1997), ao descrever o ambiente urbano ressalta que este se for “visivelmente organizado e nitidamente identificado, o cidadão poderá impregná-lo de seus próprios significados e relações. Então se tornará um verdadeiro *lugar*, notável e inconfundível.” (LYNCH, 1997 p. 102) Dessa forma o autor contribui de forma mais sensível com a ideia dos lugares como espaços em que o usuário poderá construir seus próprios significados e relações, ou seja, práticas humanas, estas que contribuem para a definição do lugar. Ao interpretar os elementos que compõe a imagem

(caminhos, limites, bairros, pontos nodais e marcos), Lynch (1997) articula os elementos físicos e simbólicos que existem no espaço e atribui a ação humana a definição daquele como espaço ou lugar.

Assim, saindo um pouco da visão holística dos termos e nos aproximando da visão da arquitetura e do urbanismo sobre o espaço urbano, **diferenciar espaço e lugar contribui para a identificação e qualificação desses territórios na cidade.** E assim, adotamos a visão de Norberg-Schulz (1976) e Tuan (1983), aonde o lugar é mais que uma localização geográfica, é também as práticas sociais que ocorrem nestes.

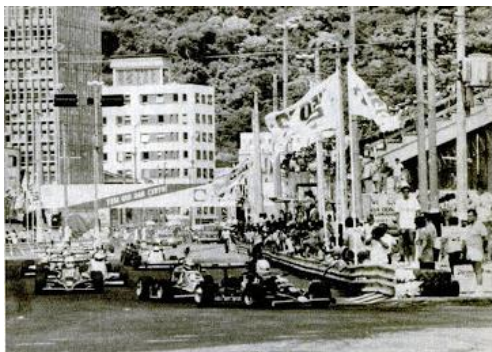
Dessa forma para a leitura urbana, o espaço possui elementos físicos que o caracterizam, como os elementos naturais e os próprios elementos planejados e edificados pelo homem. E, o lugar é este espaço com a presença do homem, assim qualificando-o. Portanto, a estrutura do lugar é “a intersecção de três mundos, ou atributos: es espaciais, os ambientais e os humanos. Transitando nas esferas bioclimáticas e humana está o elemento tempo.” (Reis-Alves, 2007). O tempo, que por sua vez é também necessário para definir precisamente a cidade, e compreender os fatos urbanos que estamos tratando. (ROSSI, 2001)

### **O aterro como possibilidade de lugar.**

Enquanto no centro tradicional, os reflexos da contemporaneidade (vulnerabilidade social e escassez de investimentos públicos) são observados com maior intensidade aos finais de semana e a noite no centro tradicional, no aterro são observados diariamente à luz do dia. As atividades esporádicas, a falta de equipamentos de interesse por uma parcela maior da população, e a dificuldade de percorrer a pé a área do aterro acentua essas negatividades.

Embora atualmente, as atividades e a presença do homem não sejam constantes, eventos ocorridos no aterro nos permitem interpretá-lo, em alguns momentos, como um lugar. Desde a sua implantação, este espaço já vivenciou diversas atividades dentro dos seus limites. Eventos que tiraram partido da sua forma e estrutura, como corridas de carro, e mesmo atividades que poderiam ocorrer em outros lugares, mas que se utilizaram do aterro como pano de fundo seja por sua dimensão ou acessibilidade, como no caso de circos e visitas de representantes religiosos.

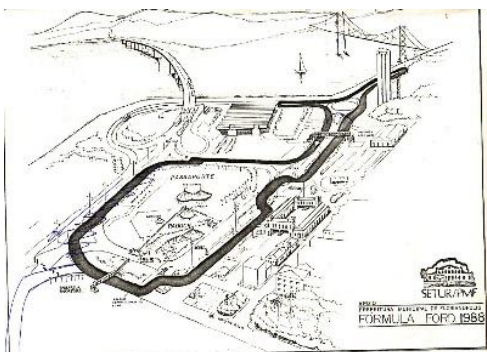
Figura 22: Registros das corridas de carro ocorridos no aterro da Baía Sul.



a) Registro da Corrida no ano de 1986 na Avenida Paulo Fontes, no aterro da Baía Sul. Fonte: Revista Placar 1986.<sup>7</sup>



b) Registro da Corrida no ano de 1986 na Avenida Paulo Fontes, no aterro da Baía Sul. Fonte: Revista Placar 1986.



c) Imagem com circuito da corrida ocorrida no ano de 1988. Fonte: não identificada.

<sup>7</sup> Fonte, Revista Placar de 14 de abril de 1986. Editora Abril.

No caso das corridas de carro, a Fórmula 2 e a Fórmula Ford, ocorridas em março de 1986 (Figura 22), a utilização de quase 3.000m do traçado viário do aterro, para o circuito estabelecido, apontavam que aquele evento seria o primeiro de muitos, segundo a imprensa da época. Visto que, a cidade e o ambiente urbano tinham as condições ideais para aquele evento. As ocupações nas arquibancadas (as mesmas utilizadas pelo Carnaval até 1989, na Avenida Paulo Fonte, próximo aonde é hoje o Terminal Cidade de Florianópolis), as sacadas e coberturas dos edifícios, os canteiros com as pessoas assistindo, demonstravam que o aterro e todo o entorno do circuito se tornaram lugares naqueles dias que envolveram a corrida de rua. Os registros da época, indicam que cerca de 80 mil pessoas assistiram o evento, naquele primeiro ano, e que se repetiu-se anualmente até 1989.

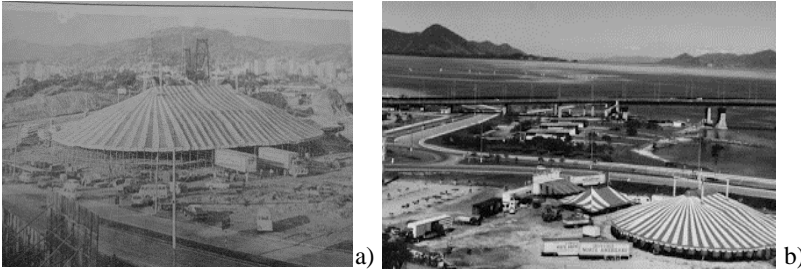
Os **circos** também bastante frequentes na cidade desde a década de 1980 instalavam-se frequentemente na região do aterro ou áreas próximas. O tradicional local de inserção era a região do atual Parque da Luz, e com o tempo, estas instalações começaram a ocupar a área mais abaixo, no aterro. Até hoje, regularmente circos e parques se instalam na cidade, e logicamente necessitam de espaço para sua instalação, que por muitas vezes ocorrem na área do aterro da Baía Sul. De caráter temporário, essas construções efêmeras costumam permanecer no local um período de algumas semanas na cidade.

No ano de 1991, outra atividade atraiu milhares de pessoas para este território. A **visita do Papa João Paulo II** à cidade, e a realização da missa de beatificação de Madre Paulina reuniu aproximadamente 60 mil pessoas no aterro.

Outra atividade que se tem registros nos primeiros anos após a construção do aterro são os festivais de pandorga, que ocorria aos finais de semana nas extensas áreas livres e desobstruídas.

Após um grande período sem atividades representativas neste espaço, nos anos mais recentes a partir de 2013, frequentemente, parte da área do aterro, entre o terminal e o centro antigo é palco de manifestações políticas. Estas que por sua vez comumente ocorrem nas praças cívicas das cidades. Em Florianópolis, antes era representada pela Praça XV de novembro, com a construção do aterro da Prainha e direcionamento de parte das instâncias políticas e administrativas como fórum, assembleia e tribunal para esta área, a praça cívica oficialmente tornou-se a Praça Tancredo Neves. Atualmente nota-se que as manifestações de grande impacto ocorrem nas áreas dos aterros, pois além de terem um maior impacto no cotidiano são capazes de absorver o número significativo de pessoas que se reúnem.

Figura 23: a) Circo Tihanny em 1975, instalado no atual Parque da Luz e b) Gran Circus Norte-Americano na região do Estaleiro Arataka em 1987.



Fonte: Circo Floripa. Acervo Amigos do Parque da Luz.

Figura 24: a) Missa realizada pelo Papa João Paulo II, em visita à cidade em 1991 e b) Festival de Pandorgas realizado no aterro em agosto de 1986, ao fundo o tribunal de justiça e o Hospital de Caridade.



Fonte: a) Arquidiocese de Florianópolis, b) Youtube.

Figura 25: Registro de manifestações populares em 2013 e 2015 nas imediações do TICEN e do Mercado Público.



Fonte: Não identificada.

## **O aterro como espaço e lugar: algumas contradições presentes.**

No entanto, todas essas atividades são esporádicas, algumas delas únicas, e não representam práticas cotidianas. Autores como Philippe Panerai (2014) e Michel de Certeau (1994) em seus trabalhos valorizam o caminhar urbano e reconhecem a importância dessa prática para a cidade.

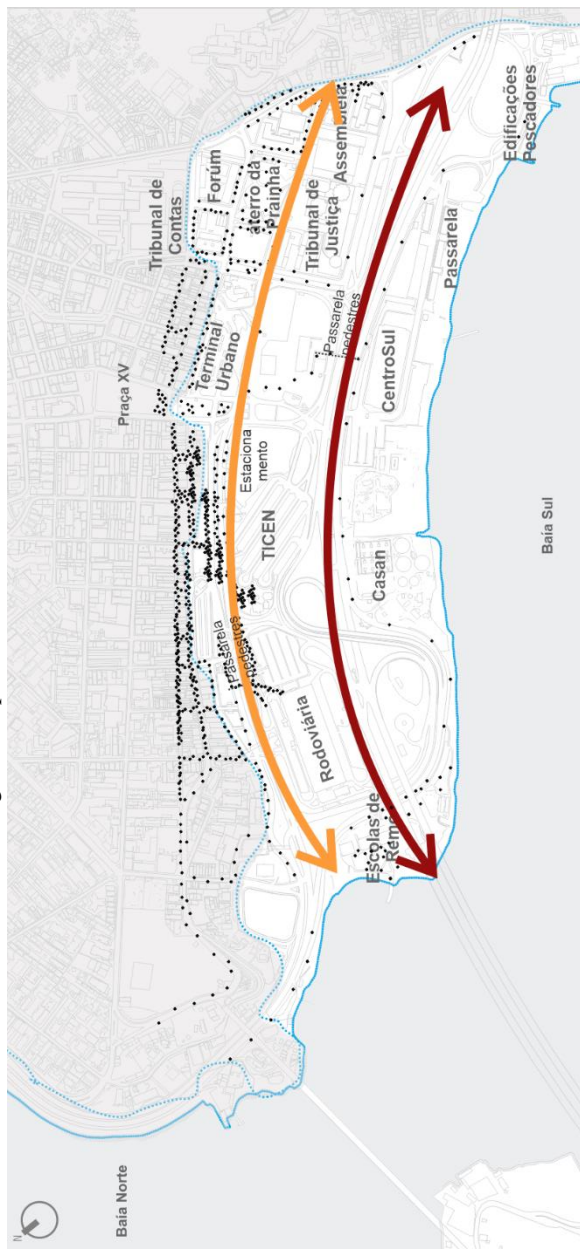
O caminhar tem uma tripla função enunciativa: é um processo de apropriação do sistema topográfico por parte do pedestre [...] e uma atuação espacial do lugar [...]. e implica em relações entre posições diferenciadas, ou seja, entre contratos pragmáticos na forma do movimento. (CERTEAU, 1994 p. 177)

Nessa prática de deslocamentos diários, os habitantes constroem suas fronteiras e limites, estabelecem relações e formam grupos sociais tornando a cidade vivida e estabelecendo assim os espaços e lugares urbanos. Atualmente, ao percorrer o aterro da Baía Sul nos surpreende as extensas áreas ociosas ou inacessíveis, não permitindo nem mesmo o caminhar em alguns pontos. Numa visão geral, toda a área se comporta apenas como espaço, com exceção dos equipamentos pontuais de funções específicas.

Destes, aqueles ligados às funções de mobilidade, como o TICEN e a Rodoviária, tem uso contínuo e regular, atendendo uma parcela significativa da população, seja por deslocamentos intra ou interurbanos. Estes, como já analisados, são os equipamentos que estão mais próximos ao centro fundacional da cidade, ou ao território antigo.

Esse tipo de atividade antes ocorrida no centro tradicional transferiu-se para a área aterrada, mas ainda próximo ao território original, e desta forma hoje permite que se interprete que o limite da área do centro alcance justamente as imediações dessas edificações, pois são os lugares até onde se tem ocupação e constante passagem no aterro. As demais edificações, conforme já exposto, não possuem um uso regular contínuo e servem a funções bastante específicas. Por estarem em áreas ainda de difícil acesso de pedestres, junto à orla, o uso dessas edificações e as pessoas que deles usufruem não se relacionam com o centro tradicional diretamente.

Figura 26: Localização dos equipamentos na área do aterro e representação da proporção de pessoas utilizando os espaços do aterro e nas áreas limitrofes do território original. Mapa sem escala.



Fonte: Elaborado pela autora (2017) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC).



A Figura 26 representa esses fluxos na área do aterro e no limite com o território original. Essa representação foi realizada por meio da observação em diversos momentos nessa área em estudo e as manchas pretas descrevem a proporção das pessoas percebidas nesses espaços. Esta figura equivale a situação mais comum percebida nestes espaços, que corresponde ao fluxo das pessoas durante a semana e em horário comercial. O cenário desses fluxos aos finais de semana ou mesmo em períodos noturnos é bastante reduzido.<sup>8</sup>

Nessa situação percebe-se que além da área do território tradicional que possui uma grande circulação de pessoas por conta das atividades existentes, as regiões que concentram fluxos mais intensos de pedestres são próximo ao TICEN e próximo ao aterro da Prainha. O TICEN concentra grande parte dessa movimentação por conta do seu uso, de equipamento de mobilidade, o mais importante de toda a região metropolitana de Florianópolis. Enquanto o aterro da Prainha concentra edifícios institucionais que durante a semana possuem uma demanda de uso também significativa. Até próximo a edificação da Rodoviária nota-se também um fluxo mais intenso de pedestres. Quanto mais afastado desse limite com a área próximo ao território tradicional, mais escasso se apresenta o movimento das pessoas. As pessoas representadas circulando na área do aterro ocorrem de maneira muito pontual em determinadas situações e em poucas horas do dia.

As duas grandes vias que interceptam toda a extensão do aterro acabam por significar grandes barreiras que filtram esse fluxo das pessoas a pé. A primeira barreira é vencida por alguns cruzamentos em nível e uma passarela de pedestres. Logo após essa avenida existem os equipamentos de interesse e necessários no cotidiano dos usuários, TICEN, Rodoviária e estacionamento que serve a área central. A segunda barreira (Av. Gov. Gustavo Richard) é pouco ultrapassada por conta das poucas possibilidades de transpô-la e também ao uso dos equipamentos existentes depois dessa, os quais não representam edifícios de uso diário da população que transitam pela área central da cidade.

---

<sup>8</sup> Como o objetivo dessa etapa do trabalho é representar o uso que se faz dos espaços no aterro da Baía Sul e o período diurno simbolizado na Figura 26 já descrever a situação predominante do aterro, optou-se por reproduzir apenas esta situação, visto que já é possível com ela demonstrar as observações constatadas. As observações entre os diferentes períodos do dia e mesmo em diferentes dias da semana, pode resultar em um trabalho futuro ainda possível de investigação mais detalhada.

O conceito de lugar associado às atividades humanas está também associado ao conceito de território. Estes podem ser permanentes ou esporádicos, é a ocupação das pessoas conforme suas necessidades que podem defini-lo em determinado período de tempo. Enquanto Arantes (1994), eventualmente utiliza lugar e territórios como sinônimo, Teixeira (2002) define: “O conceito de lugar está ligado à territorialidade humana no sentido de expressar um espaço identificado com grupos sociais definidos, contextualizando as atividades urbanas e dando significado territorial a elas.”. (TEIXEIRA, 2002 p. 57)

Com isso a ideia de que lugares e territórios não necessariamente precisam ser projetados e impostos, e na verdade o espaço precisa permitir que eles aconteçam. No aterro da Baía Sul, algumas atividades observadas remetem a esta ideia de lugares, ou territórios, eventuais, que são utilizados e vivenciados por determinadas atividades em determinados período. São pequenos lugares espalhados que comportam usos diversos e complementares às vizinhanças.

Frequentemente na área do aterro da Baía Sul, em um espaço gramado que é resultante do intervalo entre duas vias, ocorre o encontro de crianças para a prática do futebol. A atividade que atualmente ocorre semanalmente aos sábados pela manhã para as crianças das comunidades próximas, com orientação inclusive de voluntários, encontrou nesse espaço a oportunidade da atividade, expressando assim sua identidade e adicionando significado a este lugar.

Nessas pequenas situações, aonde ocorre a apropriação destes espaços, dotando-as de valor e significado, ainda que por um momento, os espaços transformam-se em lugares. (TUAN, 1983)

Na continuidade das reflexões sobre espaços e lugares, Norberg-Schulz (1976) adiciona ainda outro termo que faz referência a um espírito guardião, que dá vida às pessoas e aos lugares e determina seu caráter: o *genius loci*. Na arquitetura e no ambiente urbano podem ser interpretados como as características de linguagem arquitetônica e de **linguagem sócio cultural** que caracterizam o lugar, ou seja, algo que o torna único e o identifica e talvez até o difere dos demais.

As mudanças naturais da sociedade refletem em transformações na paisagem urbana, no entanto, o *genius loci*, que é um elemento particular, não se altera devido a qualquer mudança. Em consequência dessa questão, surge o conceito de *stabilitas loci*, que é a capacidade de um lugar manter o seu caráter por determinado período de tempo, ou mesmo a sua identidade e a impossibilidade deste lugar ser outra coisa. (Reis-Alves, 2007)

Se pensarmos na estrutura de uma cidade tradicional<sup>9</sup> essas modificações ocorrem conforme as alterações naturais da sociedade, ou ao menos parte dela, os modos de viver que se refletem no espaço. O *genius loci* dessa cidade se mantêm ou se altera gradualmente com essas pequenas mudanças. Quando essas alterações ocorrem de maneira rápida, o espaço urbano deverá acompanhar essas modificações e nem sempre acontece de maneira imediata. Neste ponto, podemos pensar nas cidades industriais, que com uma mudança dos modos de produção alterou-se todo um sistema urbano de relações sociais, comerciais e de habitação. Nesse caso o *genius loci*, o caráter desse lugar se alterou mais rapidamente pois o caráter social também se alterou. E assim, podemos pensar também que as estruturas dos lugares podem mudar antes das alterações da sociedade acontecerem de fato neste lugar. Nesse ponto, destacamos as situações do planejamento moderno de cidades inteiras, ou como no caso estudado de uma parcela da cidade. Nessa situação as modificações da sociedade são definidas pelas modificações do espaço urbano.

No caso da construção dos aterros marítimos urbanos, estes modificam a estrutura física de um lugar, podendo ou não conservar o *genius loci*. Como foi exposto, algumas cidades criam essas extensões territoriais mantendo proporções com o território original e preservando relações que estes tinham com o mar anteriormente. Em Florianópolis, se o *genius loci* da cidade estava pautado nas suas relações com o mar, a construção do aterro, que distanciou o mar e causou a perda da maritimidade alterou o *genius loci* dessa área da cidade, pois, se entende que conservar este *genius loci*, implicaria em concretizar sua essência em contextos históricos sempre novos.

No entanto, se pensarmos isoladamente no aterro, neste, foi imposto um outro *genius loci* que na verdade acabou por extinguir, de certa forma, o primeiro. O caráter do aterro pode ser entendido como a essência moderna imbricada na concepção deste: espaços rodoviários de rápida circulação, mas também espaços públicos de vivência proporcionado pelos espaços flexíveis que este possui. Estes dois momentos do território colocam em dualidades o caráter distinto: aquele dos carros, atuais, e aqueles desconsiderados, das embarcações.

---

<sup>9</sup> Entende-se como cidade tradicional a cidade fruto de ocupação ou colonização primária que cresceu, desenvolveu e se adensou de forma espontânea e natural e não de fruto de um planejamento idealizado, como é o caso da ideologia que originou as cidades, ou parte delas, de desenho modernista.

Partindo da ideia que os lugares são aqueles vivenciados e ocupados pelas pessoas, é possível entender que em situações específicas e num período que não hoje, o aterro já se configurou como um lugar. Atividades de diversas categorias, culturais, esportivas, de lazer, religiosas ocorreram no aterro e podem continuar acontecendo. As imensas áreas livres permitem além da diversificação de usos, uma quantidade significativa de pessoas.

Dessa forma, vimos que outro fator que pode caracterizar espaços e lugares é a **permanência ou não de atividades nestes espaços**. As relações humanas proporcionam atividades que podem requerer espaços específicos para as suas práticas, ou ocupações temporárias. O caso de eventos específicos, feiras, circos e encontros que não requer uma estrutura fixa e possui um caráter itinerante, podem ocorrer em espaços flexíveis, como no aterro. Assim, também a ideia de Tuan (1983) de que os espaços proporcionam liberdade pode ser verificada nestes casos, pois não há extrema rigidez de usos, e os grandes espaços presentes no aterro, proporcionam autonomia de atividades.

No caso do aterro da Baía Sul, as situações já ocorridas no aterro da Baía Sul demonstram a flexibilidade que esta grande área da cidade possui, e que as deficiências tão evidentes hoje não estão no espaço, mas muito na forma como estes espaços são geridos e não se transformam em lugares para a cidade, ainda que temporários. **A ideia negativa sobre este espaço, não está, portanto, somente no seu papel, a forma como foi planejado, pois determinadas atividades requerem maior espaço e o aterro torna-se lugar possível para que isso ocorra.** O grande peso desse espaço está atualmente na ociosidade de determinadas áreas que mais próximas ao centro tradicional poderiam comportar atividades frequentes.

Essas situações demonstram também como a representação dos espaços podem mudar dependendo da sua qualificação. Espaços podem se transformar em lugares e lugares em espaço dependendo das práticas e do uso que se impõe neste. Enquanto os espaços são definidos por suas dimensões e extensões, o lugar (antropológico) necessita ser percorrido e animado, simbolizando assim estes espaços. Os valores que simbolizam estes espaços, não são somente valores impostos e determinados pelo significado temporal, a simbolização se constrói a partir do momento que aquele espaço é alvo de ação humana, assim como os gramados no meio do aterro ocupados por meninos como campo de futebol (Figura 27), estes reconhecem marcos neste espaço que não necessariamente são objetos de conhecimento, mas o tornam pelo uso que fazem dele semanalmente. O caráter moderno do aterro

representa a modernidade e a rápida circulação de veículos, mas também representa as pessoas e as vivências destas nos espaços públicos.

Figura 27: Meninos jogando futebol em área no interstício do sistema viário. A inexistência de lugares específicos para a prática, não impede que os garotos utilizem o espaço e o transformem em lugares em momentos do cotidiano.



Fonte: Acervo da autora. (2017).

## 1.5 OS PLANOS DIRETORES PARA A CIDADE

A cidade que estava em transformação, ainda tinha feição e aspectos de cidade pequena, provinciana, e para fazer jus ao status de capital precisava acompanhar ainda mais as modernidades da época. Nas proximidades com o centro a existência de grandes chácaras era vista como um impedimento para o crescimento da península, o fraco potencial econômico e financeiro e a ausência de indústrias eram vistas como algumas das causas para esse atraso no progresso da cidade. Com isso, em 1954 é proposto o primeiro Plano Diretor da cidade. Este almejava compensar os atrasos urbanos e econômicos da cidade e para isso, os autores do projeto, os arquitetos Edvaldo Paiva, Demétrio Ribeiro e Edgar Graeff elencam as diretrizes e as propostas para a cara da capital.

O grande ideal do Plano que mantinha o caráter de cidade portuária era justamente a transferência desse porto para a área continental, aonde nesse local poderia estabelecer melhores conexões como restante do

Estado, além desta região da Baía, um pouco mais ao Norte da Baía, ser mais propícia para os barcos mais modernos e de maior altura. Dessa forma, os diversos pequenos trapiches existentes na orla da Baía Sul seriam transformados em um grande porto na área do continente, na região do estreito. Esta área receberia ainda uma zona industrial e comercial, além de parte da zona residencial. Enquanto, na cidade tradicional, seriam preservadas as funções já existentes de serviço, comércio, residencial e administrativa da Capital. (Figura 28)

Entre as demais propostas estavam: a criação de uma via tronco, conectando a parte continental à parte sul, costeando a orla e o centro histórico até o local aonde estavam previstos dois grandes equipamentos para a cidade: o centro cívico e a cidade universitária. (Figura 29). Nesta via ainda eram previstos outros equipamentos como estações rodoviárias e estádio de Futebol. Como ação desse plano estavam previstas ainda algumas modificações no traçado aonde se localizavam as antigas chácaras e a ampliação da Avenida Beira-Mar Norte, onde estava planejada uma via de 35m de largura.

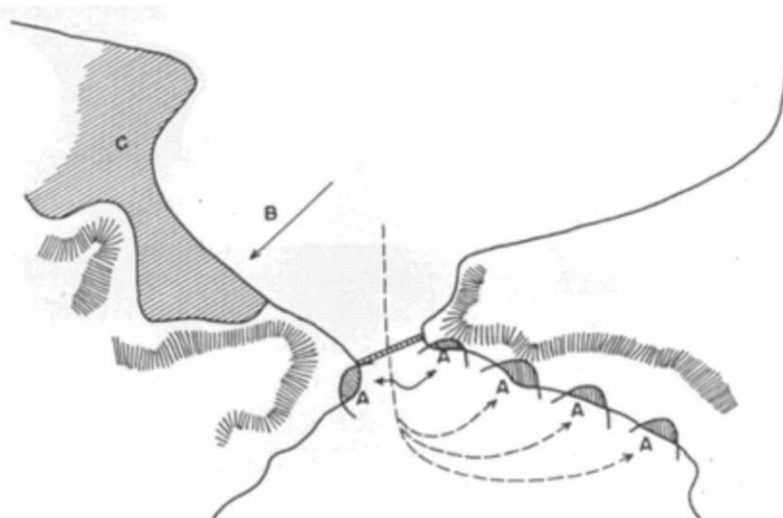
Frente a essas condições, a principal proposta do Plano consistiu na continuidade e/ou ampliação das vias existentes, no melhoramento das conexões entre a porção norte e a porção sul da península central, o que geraria consequentemente o desmembramento das grandes glebas ocupadas pelas chácaras, no alargamento progressivo de algumas vias da área central e na hierarquização viária. (SOUZA, 2010).

Este plano evidencia algumas características de influência moderna, inspiradas na Carta de Atenas, como o zoneamento funcional da cidade em zonas residenciais, de comércio e de indústria. Além disso, conforme destaca Pereira, esta “cidade projetada pela equipe de urbanistas coordenada por Edvaldo Paiva mostra [...] a negação da cidade tradicional.” (PEREIRA, 2000 p. 5)

No entanto, as propostas implantadas deste plano foram poucas. Efetivamente a Avenida Beira-Mar Norte foi implantada com 22m de largura, ao invés dos 35m originais, e partes do traçado nas áreas de chácaras foram executados. Ainda assim a concepção do plano foi determinante para a organização espacial da área central. Algumas das

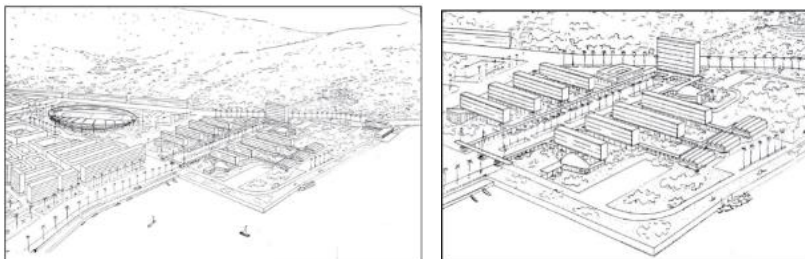
ideias, mesmo sem sua implantação na época, foram posteriormente absorvidas pelo Plano Diretor de 1976.

Figura 28: Esquema da análise da função portuária da cidade, em que os autores do plano constatam que a função portuária era exercida na época em pequenos trapiches esparsos, indicados com a letra “A”, e concluíram que se fazia necessário a unificação dessas atividades em um único porto “B” localizado próximo a uma área destinada às atividades industriais “C”.



Fonte: Souza (2010).

Figura 29: Imagens da proposta para o Plano Diretor. Vista geral da área correspondente à via tronco (atual Aterro da Baía Sul) e perspectiva do Centro Cívico.



Fonte: Souza (2010).

Este plano, o segundo da cidade, foi desenvolvido entre os anos de 1969-71, e tornou-se lei apenas em 1976. Ao contrário do Plano de 1952 que se limitava a área central, parte insular e continental, do município, este abrangia toda a área conurbada da região de Florianópolis. Fazia parte, inclusive de um Plano maior denominado Plano de Desenvolvimento Integrado, que contemplava o Estado inteiro, e fazia-se refletir na cidade-capital todos os ideais de desenvolvimento. O contexto político e socioeconômico da cidade encontrado pelos técnicos do Escritório Catarinense de Planejamento Integrado (ESPLAN), o qual seria responsável pelo novo plano, já era bastante diferente da década 1950. A ideologia desenvolvimentista e de modernização assumidos pelo governo tecnocrata, fruto da ditadura militar, instalada no País desde 1964 (PEREIRA, 2000), caracterizava a cidade como bastante defasada justamente por representar a capital do Estado, e não apresentar no seu espaço urbano o caráter desse desenvolvimento desejado. Com isso, o planejamento da cidade é pautado nos pressupostos do Movimento Moderno, aonde se entendia que as transformações sociais poderiam ocorrer por meio das ações na cidade funcional, "ou seja, que a arquitetura e o urbanismo moderno são os meios para a criação de novas formas de associação coletiva, de hábitos pessoais e de vida cotidiana" (PEREIRA, 2000 p. 7).

O resultado desse processo de planejamento em Florianópolis foi a elaboração de dois planos: o PDAMF (Plano de Desenvolvimento da Área Metropolitana de Florianópolis) e o Plano Urbano para a capital catarinense. Ambos apresentavam várias características que os aproximavam dos princípios modernistas da Carta de Atenas e de outras ideias de Le Corbusier (PEREIRA, 2000 p. 7).

Como marcas desse Plano Diretor e que se refletiram direta ou indiretamente na área em estudo tem-se:

- A expansão urbana ao longo da BR-101 no trecho dos municípios de São José, Palhoça e Biguaçu, a qual indiretamente relacionava-se com outra via importante de acesso à Ilha, a BR-282;
- Desenvolvimento do Setor Oceânico Turístico da Ilha, na área do Campeche, proposta com a intenção de receber áreas residências e de lazer da cidade;

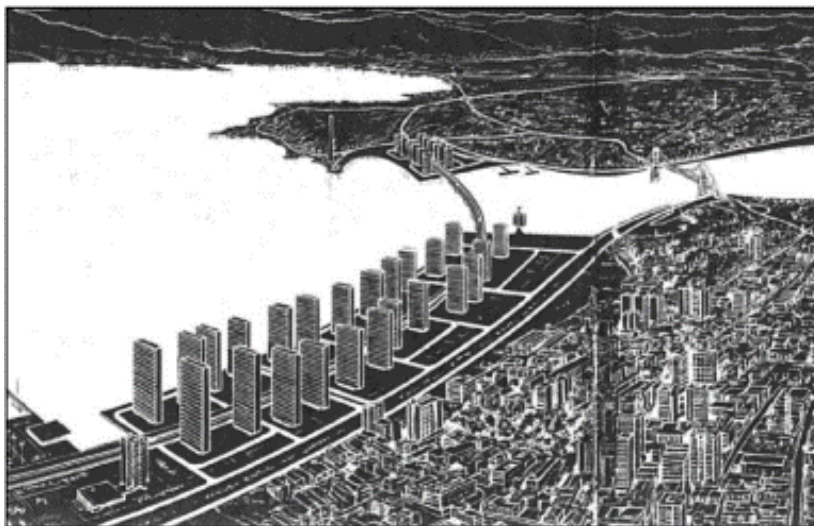


- Criação de um Centro Metropolitano, na área central da Ilha, o atual aterro da Baía Sul. Neste Centro Metropolitano seria localizado um setor administrativo-institucional-financeiro da cidade, além de equipamentos para as conexões viárias (terminais rodoviários, intra e interurbanos), edifícios dos Poderes Legislativo, Executivo, e Judiciário, um túnel no Morro do Penhasco e uma nova ponte para essa integração (SUGAI, 2015).

O Plano Diretor de 1976 (

Figura 30), mais que o anterior evidencia as influências da Carta de Atenas no planejamento da cidade. Características formais como as vias expressas, a repetição e o zoneamento dos edifícios, e a descontinuidade do espaço urbano precedente revelam essa proximidade dos ideais para esta área da cidade.

Figura 30: Imagens da proposta para o Plano Diretor. Na sequência, perspectiva geral da área e planta parcial da área do Plano de Desenvolvimento Integrado da Microrregião de Florianópolis.



Fonte: ESPLAN.

Neste período de quase seis anos para a aprovação do Plano, algumas medidas foram tomadas por iniciativa do governo Estadual, considerando as propostas do Plano Diretor para a cidade. Entre elas destaca-se a execução da Ponte Colombo Salles (concluída em 1975) e o próprio aterro da Baía Sul,

Com 611.000m<sup>2</sup>, executado por processo hidráulico entre 1972-1974; foi previsto como acesso e apoio da extremidade da Ponte Colombo Salles na ilha, para as conexões viárias, para abrigar os diversos equipamentos urbanos, as edificações de uso institucional – dos poderes, legislativo, judiciário e executivo – e o novo Terminal Rodoviário Interestadual, todos previsto no Plano Integrado. (SUGAI, 2015 p. 103).

Algumas outras propostas do Plano foram efetivadas posteriormente, outras não chegaram a ser implantadas, como a criação do Centro Metropolitano, previsto justamente na área do aterro implantado.

Quase quarenta anos depois, em 2014, um novo Plano Diretor (Lei 482/2014) entra em vigor em Florianópolis. Agora a área do aterro que até o último plano em vigor, ainda estava em construção hoje já está estabelecida e consolidada na área central. Os encaminhamentos que a área do aterro da Baía Sul teve nos últimos anos fez com que na Lei atual tratasse estes aterros urbanos, todos como parques urbanos. Além de serem considerados parques urbanos, são também Áreas Prioritárias para Operação Urbana Consorciada (OUC), ou seja, este instrumento urbanístico possibilita e prevê a cooperação entre governos, a iniciativa privada e demais setores no processo de urbanização da cidade. Nos mapas do Plano Diretor da cidade atual (Figura 31), na área em estudo, são determinados dois tipos de zoneamento: Área Verde de Lazer (AVL) e Área Comunitária Institucional (ACI)<sup>10</sup>. Isso significa

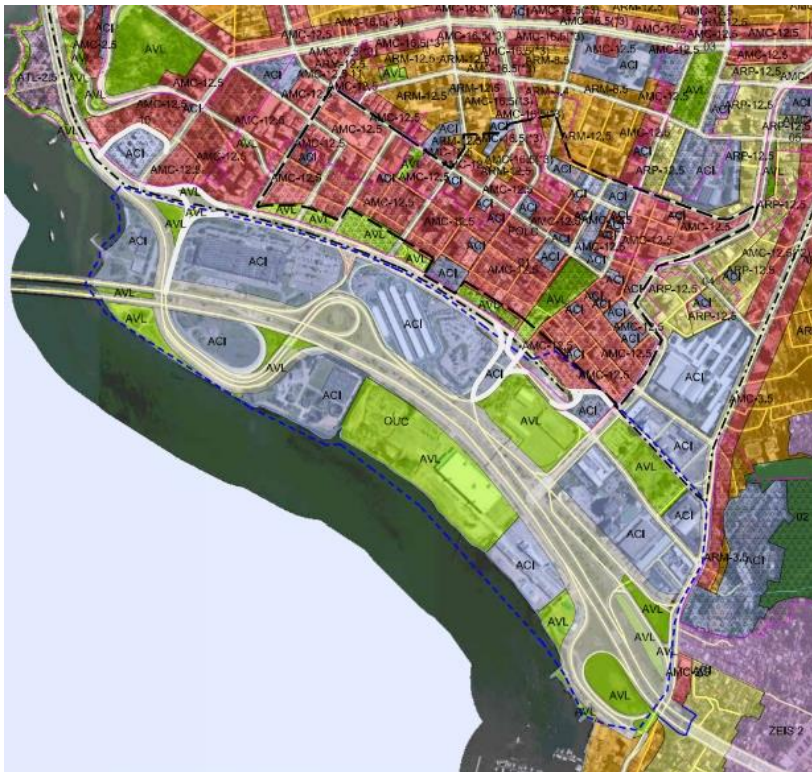
---

<sup>10</sup> Área Verde de Lazer: espaços urbanos ao ar livre de uso e domínio público que se destinam à prática de atividades de lazer e recreação, privilegiando quando seja possível a criação ou a preservação da cobertura vegetal; Área Comunitária Institucional: aquelas destinadas a todos os equipamentos comunitários ou aos usos institucionais, necessários à garantia do funcionamento satisfatório dos demais usos urbanos e ao bem estar da população.

dizer que nas AVL, conforme determina a Lei é permitida apenas a construção de equipamentos de apoio ao lazer ao ar livre, como playgrounds, sanitários, vestiários, quiosques e dependências necessárias aos serviços de segurança e conservação da área. Enquanto nas ACI são aquelas destinadas a todos os equipamentos comunitários ou aos usos institucionais, necessários à garantia do funcionamento dos demais serviços urbanos e, devem cumprir sua função comunitário, caso o motivo que determinou o estabelecimento da Área Comunitária Institucional, pelo menos um terço de sua área será doada ao município para uso público, destinada como Área Comunitária Institucional, definida pelo órgão municipal de planejamento urbano conforme a demanda urbana de maior carência.

Nesse ponto, antes de prosseguir com as discussões do trabalho, fazemos uma pequena observação quanto a representação dos Planos Diretores em cada um dos seus momentos. Enquanto, nos primeiros as equipes responsáveis além do próprio zoneamento anexo a Lei elaboravam também perspectivas ilustrativas que representavam os ideais para aquele espaço, hoje, mesmo com tantas alternativas e tecnologias que facilitam esse processo, o Plano Diretor é representado somente de maneira técnica, por meio das plantas de macro e microzoneamento, dificultando inclusive para aqueles que não são do meio, compreenderem as idealizações para os lugares.

Figura 31: Recorte do Mapa de Microzoneamento do Plano Diretor de 2014, sede insular.



Fonte: Prefeitura Municipal de Florianópolis (anexo da Lei Complementar 482/2014).

## 1.6 PATRIMÔNIO URBANO EM FLORIANÓPOLIS.

Relacionado ao Plano Diretor e ainda à visão do trabalho em relação ao patrimônio urbano na cidade, é importante entender como, em Florianópolis, são entendidos e praticados os instrumentos de proteção patrimonial. Estes, atualmente, podem estar submetidos a três esferas administrativas: municipal, estadual e federal.

Na *esfera federal* quem os regulamenta é o IPHAN que por meios de instrumentos de proteção como o tombamento<sup>11</sup>, e a chancela de paisagem cultural, garantem legalmente a preservação de bens de interesse cultural para o País. A cidade de Florianópolis foi precursora no Brasil, ao iniciar a aplicação destes instrumentos com a salvaguarda das fortalezas da Ilha. Entre elas destaca-se o **Forte de Sant`Anna** (Figura 32a), tombado em 1938, atualmente sob a cabeceira da parte insular da **Ponte Hercílio Luz** (Figura 32b). Posteriormente, na área em estudo, destaca-se o tombamento do Forte de Santa Bárbara, da Casa Vitor Meirelles, da Casa da Alfândega e da Ponte Hercílio Luz.

---

<sup>11</sup> “O tombamento é o ato mediante o qual os bens selecionados são inscritos nos Livros do Tombo do SPHAN. Constitui ato administrativo porque pressupõe um processo que se desenvolve no âmbito da administração federal, sem envolver instancias do Poder Judiciário, as quais podem, entretanto, ser acionadas pelos particulares em caso de questionamento da lisura do processo ou do mérito da ação, após a conclusão.”. (SANT`ANNA, 2014). Juridicamente, "O tombamento é forma de intervenção do Estado na propriedade privada, que tem por objetivo a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional, assim considerado, pela legislação ordinária, 'o conjunto de bens móveis e imóveis existentes no país cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por ser excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico' (art. 1º do Decreto-Lei nº 25, de 30-11-37, que organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional).

Figura 32: Forte de Santa Bárbara. Abaixo, Forte de Sant`Anna e Ponte Hercílio, em 2017.



Fonte: Acervo da autora

No mesmo sentido, ocorrem os instrumentos de proteção na *esfera estadual*, estes administrados pelo Conselho Estadual de Cultura e representados pela Fundação Catarinense de Cultura (FCC). Na área em estudo, destaca-se a prática do tombamento em edificações de importância histórica, como o **Palácio Cruz e Sousa**, hoje sede do Museu Histórico de Santa Catarina; a **Estação de Elevação Mecânica** próxima à Praça XV de Novembro, como remanescente do sistema de saneamento presente na cidade durante muitas décadas; Teatro Álvaro de Carvalho; **Igreja de Nossa Senhora do Rosário e São Benedito**; antiga Escola Normal Catarinense; Academia do Comércio, antigo Instituto Politécnico; **Capela do Menino Deus**, situada junto ao Hospital de Caridade; **Igreja de Nossa Senhora do Desterro - Catedral Metropolitana**; Igreja da Ordem Terceira de São Francisco da Penitência e por fim, a Ponte Hercílio Luz.

No âmbito municipal, os processos de preservação na cidade datam seu início em 1974, conforme relata Betina Adams **Fonte bibliográfica inválida especificada**. Nas primeiras décadas desse instrumento aparentemente não houve uma eficácia muito expressiva, por conta de um grande crescimento da cidade refletido na intensa especulação imobiliário e reforçadas pelo Plano Diretor vigente de 1976, que tinham índices bastante permissivos para o porte da cidade.

Figura 33: Elementos do espaço urbano protegidos pela esfera estadual



a) Igreja do Rosário, março de 2017. Acervo da autora.



b) Estação de elevação mecânica, próximo à Praça XV, março de 2017. Acervo da autora.



c) Palácio Cruz e Sousa, março de 2017. Acervo da autora.



d) Catedral Metropolitana, março de 2017. Acervo da autora.

Aos poucos e com o trabalho de diversas instâncias foram vinculados aos planos de planejamento da cidade, aspectos de preservação ao patrimônio cultural, consolidando a identidade da cidade. Atualmente, no Plano Diretor vigente desde 2014, são facilmente reconhecidos na Lei do Plano (Lei Complementar nº 482/14) estes aspectos, existindo um capítulo específico que aborda “Paisagem e o Patrimônio Cultural”.

Nesta entende-se que os bens protegidos são aqueles tombados por decreto de tombamento ou inseridos em Áreas de Preservação Cultural (APC). Estas são definidas *como aquelas destinadas à preservação de sítios de interesse cultural, objetivando a preservação, valorização e promoção delas (Art 126, Seção I, Cap. IX)*, e são entendidas como:

I - APC1 - Áreas de Interesse Histórico-Cultural destinam-se à preservação do patrimônio cultural, abrangendo o arquitetônico, artístico, paisagístico, tecnológico, urbanístico dentre outros, incluindo assentamentos, conjuntos, espaços, edificações, monumentos e objetos;

II – APC2 - Áreas de Interesse Paisagístico destinam-se à preservação de sítios naturais de excepcional beleza e paisagens culturais, representativas de processos de interação do homem com a natureza, às quais se imprimiram marcas ou atribuíram valores;

III – APC3 - Áreas arqueológicas, terrestres e subaquáticas, destinam-se à preservação dos sítios pré-históricos e históricos incluindo seus bens móveis e imóveis;

IV - APC4 - Locais de Memória e Áreas de Interesse Cidadão que destinam-se à preservação dos lugares onde ocorreram fatos de valor histórico ou legendário, que se mantêm presentes na memória coletiva ou onde acontecem atividades que incorporem valores intangíveis materializados no espaço.

Ainda que nesta região da cidade as intenções de proteção recaiam sobre edifícios isolados, ao olhar para toda a cidade, na esfera federal percebe-se também o entendimento e o interesse quanto aos conjuntos urbanos. Enquanto de forma oposta, no âmbito estadual, as proteções patrimoniais efetivadas ocorrem mais no sentido das edificações pontuais que possuem um interesse histórico para a cidade.



Esses elementos históricos, no entanto, retratam edifícios de períodos históricos mais distantes, em geral dos séculos XVII, XVIII e XIX.

Em todas essas esferas administrativas os tombamentos de proteção vêm acompanhados do elemento denominado poligonal de tombamento. Estas, no município de Florianópolis, são determinadas pela Lei 1202/74 que considera esta como "vizinhança a área abrangida por um raio de 100,00m (cem metros), medido a partir do imóvel em questão. (Redação dada pela Lei nº 6486/2004)". No atual Plano Diretor, essas poligonais de tombamentos dos elementos isolados são refletidas em Áreas de Preservação Cultural, e são demarcadas pelo mapeamento de regiões na cidade onde se tem o interesse de proteção e dessa forma existem diferenças na legislação para a construção nessas áreas. Em geral, nessas áreas, ou "manchas" determinadas no esquema gráfico se sobrepõem os interesses federais, estaduais e municipais, conforme demonstrado na .

As áreas destacadas, em sua maioria, representam áreas que coincidem com as primeiras ocupações e caminhos da cidade. Edificações e regiões que representam o processo de construção da cidade, mas que pertencem a tempos mais recentes, não são interpretadas como elemento documentais oficiais dessa história.

Atualmente acrescenta-se ao entendimento patrimonial o reconhecimento da arquitetura moderna na cidade. Fruto da pesquisa<sup>12</sup> realizada pelos professores e pesquisadores Luiz Eduardo Fontoura Teixeira e Gilberto Sarkis Yunes, a identificação dos elementos pertencentes a este período mais recente da história insere este novo olhar sobre o patrimônio e também (e porque não?!) sobre o aterro. Visto que algumas das edificações reconhecidas estão localizadas neste novo território, dialogando com o ideal moderno impresso na sua área.

A pesquisa referente ao patrimônio moderno surge para cobrir essa lacuna até então na história do processo de construção da cidade. Nem sempre compreendido pela população, a arquitetura e o urbanismo modernos revelam também parte da história e possibilitam a construção do pensamento futuro.

---

<sup>12</sup> Parte do resultado dessa pesquisa foi publicado por meio de um livreto produzido intitulado "Itinerários da Arquitetura Moderna de Florianópolis" produzido em parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Santa Catarina. (Ver bibliografia).

Esta espacialização do patrimônio na região revela que o espaço central ainda não é interpretado como unidade, distinguindo claramente o território fundacional e o território expandido. Com isso, reflete-se sobre o verdadeiro entendimento na prática dessas intenções de proteção: **Este pode ser também um dos fatores das incertezas e indefinições desse espaço? Essa estratégia de definições pontuais de APC's não acentuaram as distinções morfológicas presentes nos territórios?**

Assim, a exposição do patrimônio neste trabalho se aproxima das ideias deste, enquanto recurso e que,

[...] deve servir concretamente a todos e ao **conjunto das dimensões do desenvolvimento**, isto é, não apenas à cultura e ao turismo, mas também à sociedade em seu todo, à economia, à educação, à identidade e à imagem, ao emprego ou à inserção social, etc. (VARINE, 2013 p. 83). Sem grifo no original.

Varine (2013) ao expor sua compreensão patrimonial insiste e afirma na tríade: **Patrimônio-Desenvolvimento-Território**, entendendo que o patrimônio é o recurso para o desenvolvimento local, e estes fortalecem a economia e identidade do território, sendo também valorizados pelo patrimônio.

Posto tudo isso acerca do patrimônio e relacionando à área em estudo que abordaremos mais detalhadamente na sequência, cabe ressaltar a **natureza patrimonial dos aterros**.

Entendidos como terreno de marinha, estas são de poder da união. Todos os acréscimos territoriais de marinha, após a determinação da Linha de Preamar Média (LPM)<sup>13</sup> de 1831 são bens da união. Com isso, o governo federal representado pela Secretaria do Patrimônio da União (SPU) tem a posse e responsabilidade dessas áreas. No entanto, esta, pode ceder aos Estados e Municípios por meio de cessão de uso a administração dessas áreas e assim, além de transferir a gestão dessas

---

<sup>13</sup> De acordo com o Decreto-Lei n° 9.7660, de 1946 a LPM considerada para determinação dos terrenos de marinha é aquela registrada pelas marés máximas do ano de 1831. Esse ano foi tomado como referência para dar garantia jurídica às demarcações, pois caso contrário, o terreno de marinha poderia avançar cada vez mais para dentro do continente ou das ilhas costeiras com sede d e município, tendo em vista o avanço das marés ao longo dos anos. Fonte: [www.planejamento.gov.br](http://www.planejamento.gov.br)

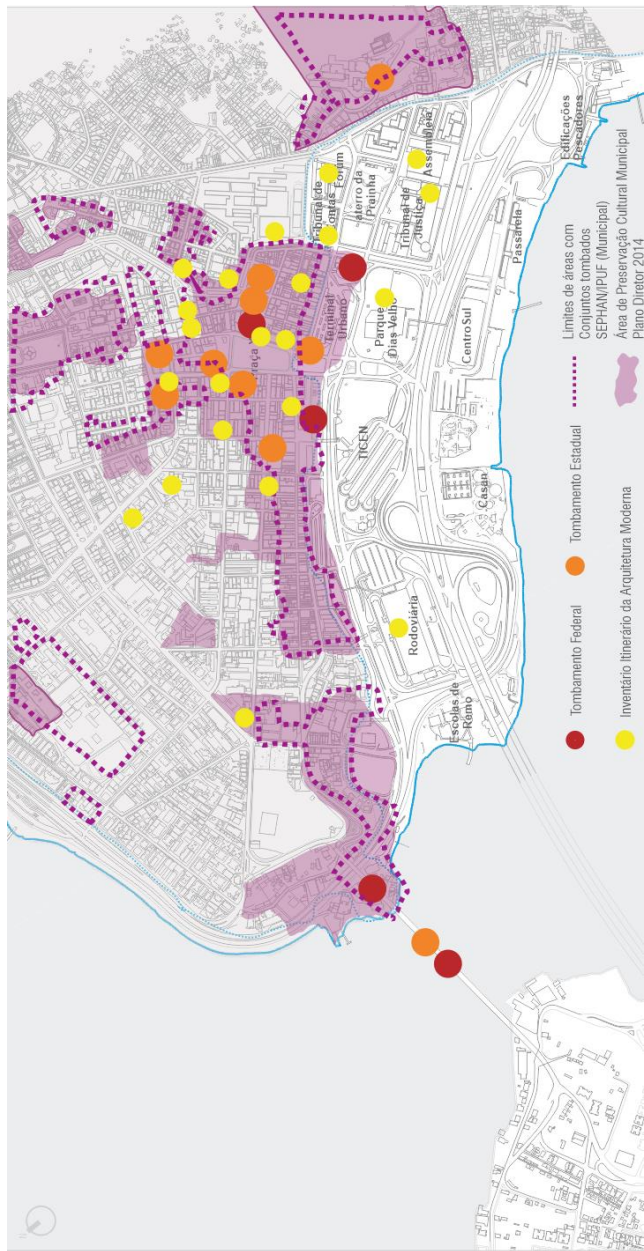
áreas arrecada por meio de taxas anuais cobradas a quem for cedido. Ainda que essas áreas da união possam ser entendidas para destinação pública, devido suas razões de construção e situações que proporcionaram de fato esse entendimento, como a construção de parques e equipamentos de uso coletivo, na prática sua classificação não é de um bem de uso comum do povo<sup>14</sup>, mas sim de um bem dominial (ou dominical). O aterro como um bem dominial<sup>15</sup> é pertencente ao poder público, mas não afetados a destinação pública específica. Portanto, podem ser usados para diversas finalidades (art. 99 do Código Civil, Lei nº 10.406 de 2002).

---

<sup>14</sup> Bens de uso comum do povo: São bens destinados ao uso geral, inalienáveis enquanto conservarem sua qualificação, permitem a utilização concorrente de toda a comunidade, tais como praças e ruas. Não devem ser submetidos à fruição privativa de ninguém. Essa categoria abrange também rios, lagos e lagoas de domínio público, vias públicas, praias, mar territorial, os potenciais de energia elétrica (art. 20 da Constituição federal e art. 99 do Código Civil. Extraído de planejamento.org.br.

<sup>15</sup> Historicamente, os bens públicos dominiais tiveram uma função patrimonial ou financeira para o Estado, por meio da possibilidade de serem vendidos, alugados, cedidos de forma onerosa para uma atividade econômica como, por exemplo, um parque industrial. O poder público para definir o melhor uso destas propriedades públicas, como os proprietários em geral, desde que respeite os preceitos constitucionais norteadores da administração pública, em especial o da função social da propriedade. Embora os bens incluídos nesta categoria (terrenos marginais, terrenos de marinha e acrescidos entre outros) estejam submetidos ao regime do direito público, algumas normas típicas do direito privado também podem ser aplicadas. Esse tipo de bem pode ser alienado (vendido, doado) ao particular mediante licitação.

Figura 34: Recorte da área central de Florianópolis, destacando elementos sob proteção patrimonial nas esferas federal, estadual e municipal. Mapa sem escala



Fonte: Elaborado pela autora (2017) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC) e Informações extraídas dos órgãos públicos oficiais: IPHAN, Fundação Catarinense de Cultura, IPUF, e Prefeitura Municipal de Florianópolis.

## **2 A forma, a representação e a interpretação do aterro da Baía Sul.**



## 2.1 ASPECTOS MORFOLÓGICOS E FUNCIONAIS DO ATERRO



Figura 35: Exemplo da decomposição do tecido urbano em vias, parcelas e edificações. Centro antigo da Cidade do Cairo. Extraído de Panerai (2014).

A morfologia urbana como um produto físico das ações da sociedade sobre o território possui aspectos de análise **formal**, relacionados às formas visíveis que configuram a paisagem urbana e outros, referentes aos aspectos dinâmicos da sociedade, ou seja, questões **temporais** que se refletem no meio físico. Desta forma investigar este território como espaço construído, e em constante modificações, requer conciliar a leitura da **forma no tempo**. Para isso, buscou-se a análise urbana como forma de compreender a formação deste território

Buscou-se em Panerai (2014) o apoio para a leitura deste espaço urbano. O autor determina que “**o tecido urbano é constituído pela superposição ou imbricação de três conjuntos: as redes de vias, os parcelamentos fundiários e as edificações**” (PANERAI, 2014 pp. 78, grifo nosso), e é considerando as articulações entre esses que se pode compreender as lógicas que atuam na constituição dos tecidos e das suas modificações. Essa forma de sistematizar a leitura do espaço é denominada por Panerai (2014) de análise urbana. Esta, conforme destaca o autor abre outras vertentes de trabalho, como a compreensão dos crescimentos e as hierarquias dos espaços da cidade. Entretanto, de forma prática, e por conta do objeto de estudo se restringir a apenas uma porção da cidade, o crescimento quando mencionado estará vinculado ao tecido urbano, assim como a hierarquia dos espaços das cidades aparecerá na leitura dos elementos do tecido, da paisagem e das tipologias.

O primeiro fato da análise urbana é, portanto, o tecido urbano. Este na metáfora biológica é entendido como o esqueleto da cidade, composto pelas ruas, lotes e quadras que constituem o traçado urbano, o

qual se mostra também como a **estrutura mais permanente das cidades**. A leitura desses revela outros elementos pertinentes ao tecido urbano como os limites dos espaços, as esquinas, os fundos, os espaços vazios e outros espaços públicos. É próprio do traçado também nos declarar os espaços interiores e exteriores, proporcionando o entendimento dos espaços de domínio público e privado. (PANERAI, 2014)

Logo, essa decomposição das camadas que formam esse território em **malha viária, quadras e lotes e edificações** nos proporciona o suporte para entender historicamente a construção deste espaço. Essa análise, tem como objetivo o entendimento desse espaço da cidade hoje, e sendo uma forma de leitura da morfologia, apresenta-se como um instrumento de pesquisa no trabalho.

Essa interpretação que utiliza alguns dos aspectos morfológicos sendo estes **aspectos físicos** visíveis no espaço permite abordar objetivamente esta área, entendendo **sua função na cidade** e possíveis relações no decorrer do tempo.

### **2.1.1 Morfologia, Paisagem e Análise Urbana.**

No início do século XX o termo morfologia urbana teve origem nos estudos da geografia na Alemanha e na França. Define-se o seu surgimento a partir do questionamento das atitudes modernistas em relação às cidades históricas e as relações sociais que as regem. (RIO, 1990). Na passagem do livro, Alegoria do Patrimônio, descrevendo o método de trabalho de Camillo Sitte, a autora, Françoise Choay (2006) o menciona como o criador da abordagem morfológica do espaço urbano. Antes mesmo que houvesse a real compreensão do que envolvia este estudo, a partir dos seus desenhos e observações das cidades o arquiteto austríaco iniciou um novo olhar sobre estas.

A partir do paradigma do lugar público, e valendo-se de diversas plantas feitas por ele mesmo em dezenas de sítios e de centros antigos, descreve e explica como, desde a cidade antiga até a barroca, diferentes configurações do espaço não cessaram de irradiar uma beleza que os lugares contemporâneos nunca logram oferecer. (CHOAY, 2006 p. 184)



Conforme descreveu Choay, Camillo Sitte soube expressar a ideia de apreender momentos e espaços da cidade por sua beleza, no entanto, como observa Aldo Rossi, ao fazer isso o autor reduz a concepção da cidade como obra de arte a um episódio artístico e não considerou sua experiência concreta.

Acreditamos ao contrário, que o todo é mais importante do que as partes e que somente o fato urbano em sua totalidade, portanto, também o sistema viário e a topografia urbana até as coisas que se podem apreender passeando por uma rua constituem a sua totalidade. (ROSSI, 2001 p. 24).

Com isso, Rossi expõe que os fatos urbanos, podendo ser estes um edifício, uma rua ou um bairro, são semelhantes às obras de arte por estes serem “uma construção na matéria e, não obstante a matéria, de algo diferente; são condicionados, mas condicionantes.” (ROSSI, 2001 p. 18).

Estes fatos urbanos são caracterizados, entre outras questões por sua individualidade, seu *locus*<sup>16</sup>, seu desenho e sua memória, estes que por sua vez, segundo o autor, podem ser estudados por meio de sua forma “pois esta parece resumir o caráter total dos fatos urbanos, inclusive a origem deles.” (ROSSI, 2001 p. 17). Sobre a forma, e o estudo da forma urbana, a morfologia urbana, Rossi acrescenta:

Por outro lado, a descrição da forma constitui o conjunto dos dados empíricos do nosso estudo e pode ser realizada mediante termos de observação. Em parte, é isso que entendemos por morfologia urbana – **a descrição das formas de um fato urbano** – mas ela não é mais que um momento, um instrumento. (ROSSI, 2001 p. 17)  
Sem grifo no original.

Posto dessa forma, partimos da recente definição exposta por Costa & Netto (2015), baseada nas ideias do pesquisador italiano, e que

---

<sup>16</sup> Rossi (2001), usa o termo *locus* para tratar “aquela relação singular mais universal que existe entre certa situação local e as construções que se encontram naquele lugar.” (Rossi, 2001, p. 147) e, sobre estes ainda afirma que sempre estiverem presentes nos tratados clássicos das cidades.

atinge a essência do termo ao relacionar a forma, a ação humana e o tempo:

A morfologia urbana é o estudo da forma urbana considerando-a um produto físico das ações da sociedade sobre o meio, que vão edificando-o ao longo do tempo. (COSTA, et al., 2015 p. 34)

Nessa afirmação observa-se, portanto, que a morfologia do contexto urbano não trata somente de uma configuração da aparência da forma. Existem as transformações e os processos sociais que contribuem nesse resultado. Ou seja, o traçado, a apropriação do solo, as edificações e etc. são regidas e regulamentadas pelas necessidades sociais da época e estas refletem os recursos disponíveis e as demandas da sociedade e são materializadas no traçado urbano, por meio de normas estabelecidas pelos órgãos públicos e às vezes, pelos incorporadores privados.

Um exemplo bastante claro de como essas “necessidades”<sup>17</sup> se refletem na morfologia da cidade é a ocupação colonial, aonde a semelhança entre os terrenos estabelecidos pelas Cartas Régias ou posturas Municipais se refletiam na uniformidade da arquitetura. Lotes estreitos e profundos, residências do tipo sobrado com dois ou três pavimentos, alinhamento com edificações vizinhas e alinhadas com a rua. Essa última característica reflete também a ideia da via pública que se estabelecia, aonde não havia passeio em muitos casos e a união do conjunto das edificações que determinava o traçado e os limites das ruas. Nesse contexto a escala do lote e da edificação define um tipo de relação edifício-rua.

Numa situação oposta de reflexo das regulamentações e ideal da sociedade em outro momento histórico são as áreas de concepção modernas. Nessas predomina o entendimento funcional da cidade, aonde o princípio do rodoviarismo, ordena grandes eixos de circulação que resultam no parcelamento dos lotes e disposição das edificações. Esses não seguem mais uma lógica de adensamento homogêneo na cidade, e sim uma lógica funcionalista e setorizada. O reflexo disso são lotes que possuem grandes proporções, pois se projeta para uma outra escala e

---

<sup>17</sup> As “necessidades” estão sendo entendidas aqui como a predominância de determinada ideia naquele momento da sociedade, sabendo que em alguns casos essas demandas podem se tratar de ideologias dominantes por determinados grupos da sociedade.

para uma outra velocidade. Nesse sentido, as edificações de caráter monumental irão refletir as lógicas do pensamento vigente.

Dessa forma, percebe-se que a forma urbana é também um registro da história das ações que se consolidam em camadas no meio urbano e que dessas ações civis e públicas “pode-se apreender qual ideologia norteou a ocupação do solo ao longo do tempo” (COSTA, et al., 2015).

Sobre essas camadas morfológicas do tecido urbano muitos autores desenvolverem a ideia da cidade como um palimpsesto<sup>18</sup>. Entre eles M.R.G. Conzen, em 1962 e conforme expõe Costa & Netto.

Quanto maior for o número das camadas envolvidas maior será a quantidade de períodos sucessivos que inscreveram suas formas na paisagem urbana, como um palimpsesto. (COSTA, et al., 2015 p. 65)

Com isso, o palimpsesto refere-se a dinâmica da transformação. Três décadas depois Harvey ao entender a cidade como um receptáculo de história volta a conceituar e explicar a ideia de palimpsesto.

A cidade contemporânea tem muitas camadas. Forma o que poderíamos chamar de palimpsesto, uma paisagem composta de várias formas construídas sobrepostas umas às outras ao longo do tempo. Em alguns casos, as camadas anteriores são de origem realmente antiga, enraizadas nas civilizações mais velhas, cujas marcas ainda podem ser percebidas por trás do tecido urbano de hoje. (HARVEY, 1996 p. 171)

Mais recentemente, Pesavento (2004) retoma a ideia da cidade enquanto palimpsesto, “a cidade, enquanto materialidade é palimpsesto de formas, que remetem à imagem arcaica do tecido ou trama na qual se superpõem várias camadas, mais ou menos aparentes, se são invisíveis de todo.” (PESAVENTO, 2004 p. 27). Posto dessa forma, e para as interpretações dessas camadas e tempos da cidade, na pesquisa a

---

<sup>18</sup> Palimpsesto: pergaminho do qual se apagou a primeira escrita para reaproveitamento por outro texto – uma escrita que se oculta sobre a outra, mas que deixa traços. (Pesavento, 2004)

morfologia urbana é entendida como instrumento para a leitura da cidade, a qual se consolida como ferramenta por meio da análise urbana.

A paisagem urbana é o elemento da análise urbana, mas visto também pelos olhares dos geógrafos e antropólogos como um conjunto de formas que representam as sucessivas relações entre o homem e a natureza. É um elemento mais facilmente lido e abordado em outras áreas do conhecimento, justamente pela sua capacidade de reunir as informações de diferentes tempos, conforme coloca Santos (2006):

A paisagem se dá como um conjunto de objetos reais-concretos. Nesse sentido **a paisagem é transtemporal, juntando objetos passados e presentes, uma construção transversal.** [...]. Cada paisagem se caracteriza por uma dada distribuição de formas-objetos, providas de um conteúdo técnico específico. [...] **A paisagem existe através de suas formas, criadas em momentos históricos diferentes, porém coexistindo no momento atual.** (SANTOS, 2006 p. 65) Sem grifo no original.

Por meio do olhar histórico, Sandra Pesavento (2004) transmite o conceito de paisagem.

O que chamamos de paisagem urbana, é sempre uma paisagem social, fruto da ação da cultura sobre a natureza, obra do homem a transformar o meio ambiente. Neste espaço construído, a passagem do tempo altera as formas, seja destruição das mais antigas [...] seja pela adaptação e composição com novas formas, [...]. Em termos gerais, **uma cidade abriga todos estes tipos de espaço construídos, em múltiplas combinações possíveis, por superposição, substituição ou composição.** (PESAVENTO, 2004, p. 27). Sem grifo no original.

Estas diferentes visões sobre a paisagem se complementam e dão suporte à necessidade de incluir a conceituação desta.

Para Panerai (2014), a paisagem urbana atualmente é apreendida pelo deslocamento e não mais de um ponto fixo como nos ideais renascentistas. Logicamente todas as possíveis formas de deslocamento para a percepção dessa paisagem possibilitam diferentes olhares. A

forma de analisar este elemento, segundo o autor é a combinação da análise visual e sequencial proposta por Kevin Lynch em 1960, em *The image of the city*.

Essa análise visual, conforme a ideia já exposta de Lynch identifica os elementos marcantes da paisagem como: os percursos, os pontos nodais, os setores, os limites e os marcos. Enquanto a análise sequencial é a aplicação da análise visual por meio de uma sucessão de deslocamentos e esta permite estudar as modificações do campo visual de um percurso. Esta, portanto, permite reconhecer uma sequência de quadros da paisagem urbana e assim revelar continuidades, sobreposições ou rupturas do espaço urbano.

As tipologias, o conjunto dos tipos e suas variações, como forma de análise urbana são na primeira percepção o elemento que melhor pode dizer sobre um espaço ou um tempo urbano. A análise tipológica pode alcançar diversos níveis de entendimento. O instrumento de leitura proposto por Panerai alcança desde a essência da classificação dos tipos<sup>19</sup> até aproximações mais superficiais. O autor deixa claro que para a eficácia desse meio de análise deve ser estabelecido a escolha dos níveis e a determinação da área em estudo.

A escolha dos níveis “classifica os objetos que pertencem a um mesmo nível de leitura do tecido urbano” (PANERAI, 2014 p. 128). Enquanto a delimitação da zona de estudo depende da problemática e dos meios disponíveis, podendo ser uma análise exaustiva ou representativa. “Caso a aglomeração seja significativa, a análise de um bairro, ainda que restrito, pressupõe a segunda solução. Um bom conhecimento da cidade em questão e dos ‘fenômenos urbanos’ mais gerais permite com um pouco de intuição determinar as amostras pertinentes.” (PANERAI, 2014 p. 130).

### **2.1.2 Limites e territórios na área central de Florianópolis.**

No aterro da Baía Sul a contraposição com o território fundacional, marcadas pela ausência de unidade que os diferentes tempos de inserção impuseram na trama urbana, revela também esse outro elemento urbano. As relações **entre terra e mar** existentes nas cidades acabam por revelar os limites, as bordas e as fronteiras do território. No caso dessa área central esses limites são representados pelas linhas da borda d’água, existentes ou modificadas.

---

<sup>19</sup> Visto a abrangência do assunto que distingue e classifica os tipos em arquitetura estes não serão aprofundados no trabalho.

O limite é o verdadeiro protagonista do espaço; como o presente, outro limite, é o verdadeiro protagonista do tempo. (BARAÑANO, 1999 apud OCHOA, 2007).

Kevin Lynch (1997) define que as cidades, qualquer uma delas, possuem uma imagem pública, e que esta é a sobreposição de muitas imagens individuais. O conteúdo destas imagens comuns podem ser decompostos em cinco elementos essenciais: vias, **limites**, bairros, pontos nodais e marcos. Sobre os limites, o autor destaca que são fronteiras entre dois tipos de áreas, elementos lineares e “parecem mais fortes os limites que não só predominam visualmente, mas têm uma forma contínua e não podem ser atravessados.”. (LYNCH, 1997 p. 69)

Estes limites podem marcar uma **ruptura** natural quando diz respeito à própria geografia do território: um rio, o mar, uma falha geológica, o cume de uma montanha, ou uma falésia, por exemplo. Podem ser *sociais*, quando ocorrem por conta da ação humana: as segregações de classes refletidas em bairros distintos no território, a construção de um muro que separa um condomínio do restante da cidade; uma via marginal que delimita a ocupação e o zoneamento urbano, indicando aonde serão os espaços passíveis de ocupação e os espaços destinados somente à circulação de veículos. Estes limites podem ocorrer por elementos da *paisagem* também, decorrendo da própria morfologia da cidade: zoneamento mais ou menos permissivo em relação ao gabarito e uso do solo em áreas adjacentes; ou a **tensão** entre áreas antigas e históricas e novas áreas planejadas na cidade. Essa ruptura que se refere o autor é uma interrupção de certa **continuidade**, ou seja, não se trata de um elemento que não pertença aquele conjunto, mas que de alguma forma esse limite rompe (ou rompeu) com a **unidade** daquele espaço.

Os limites na arquitetura são tratados também como fronteiras e entendidas não só por aquilo que encerra uma coisa, mas também como aquilo aonde algo começa a se fazer presente (HEIDEGGER apud NESBITT, 2008 (org)). O autor compara ainda as fronteiras de um espaço construído às fronteiras de uma paisagem:

As fronteiras de um espaço construído são o chão, a parede e o teto. As fronteiras de uma paisagem são estruturalmente semelhantes e consistem no solo, no horizonte e no céu. Essa similaridade

estrutural simples tem importância fundamental para as relações entre os lugares naturais e os lugares feitos pelo homem. [...] Geralmente a fronteira, especialmente a parede, expõe a estrutura espacial como extensão, direção e ritmo contínuos ou descontínuos. (NORBERG-SCHULZ, 1976 pp. 451, in Nesbitt, 2008)

Conforme expõe NORBERG-SCHULZ (2008), esses limites nem sempre têm um caráter negativo. Estes são também parte da construção do espaço, e podem proporcionar suturas e articulações de um lugar, ideia também compartilhada por Lynch: “Enquanto a continuidade e a visibilidade são cruciais, os limites fortes não são necessariamente impenetráveis. Muitos limites são uma costura, muito mais que barreiras que isolam.” (LYNCH, 1997 p. 71).

Nesse mesmo sentido, ao conceituar os limites dentro das lógicas do crescimento urbano, Panerai (2014) destaca que estes **podem atuar por muito tempo como impedimento à expansão, e quando ultrapassados aparecem como ponto de partida de um crescimento oposto, materializando a diferença entre o tecido urbano anterior e aquele posterior**. Ao interpretar esses limites no território, o autor ainda destaca que “Como nenhuma situação é estável, a ser por um período determinado, um elemento pode fundar por desempenhar papéis sucessivos, transformando-se ao longo de um processo completo de crescimento.” (PANERAI, 2014 p. 67).

No aterro da Baía Sul, a própria Baía Sul por muito tempo se caracterizou como um limite para a expansão da cidade. Quando houve a necessidade e a possibilidade técnica essa fronteira foi superada, surgindo assim um crescimento oposto àquela da lógica existente na cidade. Com essa expansão por meio da construção do aterro, configurou-se outros dois limites, como podemos observar nessa área hoje. O primeiro limite que contrapõe esses espaços é a antiga linha da borda d'água, que não existe mais fisicamente, e se revela apenas na memória e nas oposições entre a forma urbana do território original e território introduzido. E o segundo limite, a linha da borda d'água atual, torna-se invisível por sua dificuldade de acesso e visualização no cotidiano da cidade. Essas linhas que configuram bordas d'água são espaços diferenciados que separam e distinguem diferentes áreas e assim, encerram ou iniciam um novo espaço.

Vistas a partir dos lugares que ficam encerrados ou separados pelas bordas, estas se percebem de

um modo diferente: é o limite que **marca a abertura ou fechamento para outro lugar distinto, dando lugar à experiência do atravessamento.** (ARROYO, 2007).

Essa colocação de Arroyo (2007) permite distinguir as bordas dos limites e fronteiras no sentido em que a primeira possui a qualidade da experiência dessa transição, não podendo ser exatamente precisa. Enquanto o limite e a fronteira podem ser tratados fisicamente por possuírem elementos físicos ou naturais que permitem precisa-los no espaço.

As bordas no espaço urbano registram uma fenomenologia que é de **ordem física e simbólica** (ARROYO, 2007). A borda entre terra e mar, por exemplo, revela um encontro com a natureza, mas também carregam as histórias sociais e econômicas de formação de uma cidade. Podem significar dessa forma uma articulação entre dois espaços ou territórios, revelando assim um papel mediador entre as dualidades expostas de um lado e outro do limite, pertencendo a um ou a outro, ou a ambos, ocorrendo continuamente ou descontinuamente, criando assim **espaços de transição e de intermediação.**

Este território de intermediação é consequência não somente de situações e transformações físicas, mas também de situações socioeconômicas. Portanto, estes limites, fronteiras e bordas são problematizados, pois incomodam na cidade e são, em alguns casos, ainda não resolvidos ora por se tratarem de continuidade ora de ruptura.

Figura 36: Representação das bordas e limites na cidade de Florianópolis no início do século XX. Nas duas imagens as relações das bordas entre terra e mar, na atual Av. Beira Mar Norte.



Fonte: DAEX- UFSC.



A primeira borda d'água é a linha original que demarcava os limites entre terra e mar, antes do grande aterro introduzido, que na memória urbana representa a cidade portuária, dependente direta do mar. Nessa borda, as chegadas e saídas de barcos eram eventos que reuniam a população. Barcos trazendo mercadorias que descarregavam na praça do mercado; barcos trazendo aqueles que vinham para ficar e levando aqueles que partiam; barcos e navios que atracavam para fazer manutenções no estaleiro insular; e barcos, na verdade remos que com o tempo passaram a fazer parte do cotidiano desta borda com o lazer da prática do remo. A cidade até início do século XX não tinha nenhuma outra ligação com o continente e por isso todas as atividades estavam diretamente ligadas ao mar.

Efetivamente, naquele tempo, existia uma borda que se relacionava com as águas. As áreas nos limites da água se configuravam como ruas, praças ou mesmo trapiches, elementos físicos de articulação, aonde acontecia essa reunião de pessoas, como se observa em algumas imagens da época. Essa relação não se limitava a uma linha precisa de limite entre terra e mar, mas sim a uma área de influência dessa baía e das atividades que se relacionam a esta.

Atualmente esta borda d'água, não mais visível, é exatamente uma linha, que nos aspectos morfológicos se revela como oposição de dois tempos da cidade que se configuram no espaço. Não existem elementos que indiquem esse antigo limite, apenas a memória e alguns poucos vestígios, como a alfândega, a praça do miramar e a região do cais da Hoepcke, que permitem relacionar a esta antiga **maritimidade**.

Essas transformações ocorridas deixam na memória urbana uma lembrança e uma nostalgia que frequentemente remetem às relações que ocorriam no espaço naquele tempo. De certa forma, o voltar naquele tempo proporcionaria diversas relações que existiam na cidade, mas que as mudanças na sociedade como um todo, já apontavam que não seriam permanentes. Dessa forma, devemos ponderar o espaço hoje, nas necessidades e relações atuais presentes no espaço urbano.

Figura 37: Três momentos que mostram as relações estabelecidas na borda d' água antes do aterro: na praça do mercado com a chegada dos barcos de peixes, movimentação no estaleiro Arataka (1932), competição de remo na região da Prainha, próximo ao Forte da Santa Bárbara.



Fonte: Acervo Casa da Memória.

Assim, uma das formas de refletir também sobre essa borda d'água é em relação aos equipamentos e elementos que dela dependiam. As funções portuárias nessa área da cidade, mesmo antes da construção do aterro já apontavam enfraquecimento. Desde o início do século XX, as funções portuárias na Baía Sul já não apresentavam condições técnicas favoráveis aos calados mais profundos das novas embarcações (PELUSO JÚNIOR, 1991) e a construção da Ponte Hercílio Luz, em 1926 contribuiu para a reversão da prioridade no transporte marítimo. O próprio Plano Diretor da cidade de 1952 evidenciava este fato, ao prever ao invés de diversos pequenos trapiches na região insular, um grande porto na região continental. O plano destacava outras potencialidades que surgiam na cidade, como a cidade universitária<sup>20</sup>, que ainda que não tenha sido implantada no local previsto pelo Plano Diretor, e ainda apontava para outros eixos de crescimento da cidade. Dessa forma as modificações de ordem social e econômica começam e ordenar as transformações da forma física da cidade, muitas das quais refletiram nessa borda.

Antes mesmo disso, no final do século XIX, com a implantação da República em 1888 esse enfraquecimento da atividade portuária começou a ocorrer, conforme desta Ferreira.

A implantação da República coincidiu com uma crise econômica bastante grande na Ilha de Santa Catarina. A economia, baseada na exportação de produtos agrícolas, sobretudo farinha de mandioca, encontrava-se enfraquecida. Outros pólos produtores surgiram do Estado em decorrência da colonização estrangeira. O porto tivera seu movimento drasticamente reduzido. Eram estas atividades que representavam as possibilidades de acumulação de riqueza e status, bem como a ocupação de cargos na Província do Império. (FERREIRA, 1998 p. 47)

---

<sup>20</sup> Como visto na discussão sobre o Plano Diretor de 1952, a Cidade Universitária inicialmente prevista no final da Avenida Tronco nas proximidades com o Hospital de Caridade, foi implantada no bairro da Trindade, bairro que na época era periférico e apresentava características semi-rurais. Por questões políticas que envolviam também essa decisão esta foi a opção adotada.

Mesmo as funções fabris da cidade que se relacionam e dependiam do porto, aos poucos se deslocavam para a área continental. O crescimento populacional e os investimentos na cidade começaram a induzir que as camadas de alta renda permanecessem na região insular e aquelas de baixa renda bem como as atividades não tão nobres se deslocassem da área central. Dessa forma, atividades industriais optaram por se dirigir as regiões continentais aonde o custo da terra era mais baixo<sup>21</sup>, como é o caso da Fábrica de Rendas e Bordados Hoepcke. (SUGAI, 2015)

Dessa forma, as mudanças ocasionadas pelo aterro e que transferiram a linha da borda d'água nesta área central, salientam as dinâmicas ocorridas nos centros urbanos, e as transformações naturais nas cidades. Assim como coloca Teixeira ao descrevê-la como lugar de valor no centro histórico “a orla marítima se reveste dessa especificidade: ela desenha um duplo papel, o de chegada ao território colonizado e o de saída, rumo à metrópole.” (TEIXEIRA, 2002 p. 57).

Essa linha invisível temporal, portanto, assim como outras tantas linhas históricas demarcam momentos, situações e tempos das cidades, e nesse caso específico refletem ainda as distinções na forma urbana. No entanto, resgatá-la não significa retomar todas as qualidades e atividades existentes quando esta era ainda visível.

A segunda borda d'água, o atual limite entre terra e mar, representa hoje exatamente este limite que determina o território terra e o território água, uma linha física e precisa que não proporciona relações. Por não possuir atividades frequentes que qualifiquem ou mesmo uma relação visual direta que de certa forma poderia representar uma articulação entre as diferentes polaridades, terra e mar, essa borda não exerce uma influência de borda de água e das características decorrentes desta.

Esses limites e bordas do espaço acabam por definir muito mais que barreiras que devem ser superadas ou mantidas, estas representam também momentos que a cidade definiu na sua história e se materializam no traçado urbano. Nesse sentido, na área do aterro da Baía Sul, estas revelam diferentes formas e diferentes territórios numa mesma região da cidade.

---

<sup>21</sup> Estas dinâmicas sócio espaciais na grande Florianópolis são explicadas pela autora Maria Inês Sugai no livro “Segregação silenciosa: investimentos públicos e dinâmica socioespacial na área conurbada de Florianópolis (1970-2000)”.

Figura 38: Imagens panorâmicas na atual linha d'água. A primeira olhando para o território água e a segunda olhando para o aterro.



Fonte: Acervo da autora.

Um território é o produto de toda uma história natural e humana, e as condições do desenvolvimento, em particular os conflitos que o agitarão, decorrerão dessa história. [...]. Esse quadro patrimonial compreende a paisagem, os fatores favoráveis ou desfavoráveis à vida dos homens e às suas atividades sociais e econômicas. Compreende também a linguagem, as crenças, os ritmos da vida cotidiana, a relação tradicional com os territórios vizinhos e as entidades de nível inferior e de nível superior, hierárquica e administrativamente. (VARINE, 2013 p. 19)

No entendimento de Varine (2013), o território definido por componentes patrimoniais, está relacionado às ações naturais e sociais e são geradores de raízes e identidade. Ou seja, a identidade sociocultural está ligada aos atributos do espaço concreto do território: a natureza, o patrimônio natural e cultural. Dessa forma, os grupos sociais não podem ser compreendidos sem o seu território. Nesse sentimento, a essência do termo ocorre pelo seu significado de **permanências** físicas e sociais. Varine (2013) ao expor exaustivamente o termo território em suas pesquisas acerca dos patrimônios nos territórios, afirma que este conceito é “essencialmente intelectual, ou mesmo tecnocrática e político” (VARINE, 2013 p. 186). Não deixa de ser verdade, pois o conceito amplo, mesmo na sua disciplina de origem, a geografia, tem uma abordagem bastante racional.

É recorrente o entendimento de território como a noção de Estado-Nação, no sentido em que o território era associado aos limites

físicos do poder de ação de determinado Estado. Nessa concepção, o território enquanto campo de forças é entendido como um espaço delimitado por e a partir das relações de poder, sendo essencialmente um exercício de poder (SANTOS, 2006). Nesse sentido, Santos (2006), deixa claro que essa era uma visão herdada da Modernidade e a Pós Modernidade já entende o território na sua forma mais transnacional. Sendo assim, a ideia contemporânea de território não se restringe aos limites de Estado concebidos, esses podem ocorrer em diversas escalas e com limites flutuantes: podem ser construídos e desconstruídos, representados dentro de distintas escalas temporais e ainda podem apresentar caráter permanente ou temporário.

Abriendo essa perspectiva na concepção espaço-temporal do território, a geografia crítica contemporânea propõe uma classificação de quatro concepções diferentes para o termo: a primeira delas política ou jurídico político, aonde se refere às ações de espaço-poder (a visão moderna apresentada); a segunda, **cultural ou simbólico-cultural “em que o território é entendido como produto da apropriação/valorização simbólica e subjetiva de um grupo em relação ao seu espaço vivido”** (HAESBAERT, 2012 apud FILHO, 2013); econômica: sendo esta a concepção do território como relação capital-trabalho; e a última delas naturalista: fundada na relação natural do homem com seu meio físico.

Dentre essas concepções, a ideia comum entre elas é a relação do homem com o espaço natural. Ou seja, o território é, em qualquer uma de suas escalas, entendido como **resultado de ação social que, de forma concreta e abstrata se apropria de um espaço físico e simbólico**. Segundo essa visão, o território aparece como resultado de relações sociais, e estas não necessariamente são definidas pelas fronteiras claras dos territórios político-administrativos. Por serem frutos das ações humanas, estas podem criar suas próprias fronteiras com base em suas identidades e relações histórico-culturais.

A visão do território como meio natural, é a aproximação clássica da geografia aonde o território e a paisagem são compreendidos como resultado de uma relação entre os processos passados e os atuais. Nesse sentido Ab'Saber (2003), compreende, as conformações naturais do território, como as compartimentações da superfície: os relevos e mares. E a este processo, adiciona as dinâmicas atuais que o ocupam e o transformam nas paisagens que apreendemos.

A paisagem é uma herança em todo o sentido da palavra: herança de processos fisiográficos e biológicos, e patrimônio coletivo dos povos que historicamente as herdaram como território de atuação de suas comunidades. (AB`SÁBER, 2003 p. 9)

Seguindo a lógica simbólico-cultural do território, Varine (2013) determina que um dos dados necessários para delimitar um território é o patrimônio, pois este “constitui, com a geografia e com a história, um critério de coerência e de existência de uma comunidade humana.”. (VARINE, 2013 p. 230). Essa relação **território-patrimônio-população** é essencial, pois fundamenta as legitimidades de possíveis estratégias de desenvolvimento. Nesse sentido, o autor, identifica na conexão desses fatores as alternativas para suporte de um bom desdobramento das ações no espaço urbano, ideia esta na qual acreditamos e nos aproximamos no trabalho.

A cidade como um “território que organiza territórios”, segundo Roncayolo (1993) (apud MEYER, 2006) nos permite “analisar e apreender os aspectos espaciais e funcionais do território” e assim, elaborar critérios para perímetros homogêneos. Segundo Meyer (2006), as novas questões estabelecidas pelo urbanismo pós Movimento Moderno, por volta da década de 1960, exigiram uma revisão dos métodos de análise e de projeto. Entre essas questões, a conceituação dos territórios. A autora destaca que para o urbanismo contemporâneo tratar dos territórios hoje, frente aos tantos conceitos do termo que surgiram desde os anos 80, nos permite entendê-lo como a chave a reorganização da própria cidade. Ou seja, todos os conceitos que surgiram antes “apontam para novas dinâmicas que coincidem com o enfraquecimento da cidade compacta” (MEYER, 2006 p. 40), traduzindo os diversos processos que devem ser estudados, como os fenômenos econômicos, sociais, políticos administrativos e etc. Dessa forma o território para a autora, a qual se apoia também na ideia de Habermas, parte da necessidade de trabalhar em novas escalas, e por nova escala entende-se:

A busca de parâmetros que definam os limites físicos, as fronteiras funcionais, as barreiras de todo tipo, o sentido transitório de um espaço, enfim tudo aquilo que demarca ao tempo as

“peças urbanas”<sup>22</sup> e as articula entre si e ao território que as contém. (MEYER, 2006 p. 40)

Essa breve conceituação do termo, enfatiza o que a análise urbana nos demonstra em relação ao aterro da Baía Sul e seu entorno imediato, em que as distinções da malha urbana organizam diferentes territórios nesse mesmo território que é a área central da cidade. A leitura dessa nossa “peça urbana” compreendida entre a cabeceira insular da Ponte Hercílio Luz e o Hospital de Caridade, por meio das redes de vias, dos parcelamentos fundiários e das edificações nos revela a formação de distintos territórios: território novo, território antigo e território água. (

Figura 39)

O território principal em estudo, o aterro da Baía Sul, revela o **território novo, introduzido**. Um perímetro demarcado pela **antiga linha da borda d'água** do mar e a **atual linha d'água**, onde a sua homogeneidade é identificada pelos ideais modernos refletidos neste espaço: vias expressas que interceptam toda a extensão deste território, parcelamento viário expressivo e edificações isoladas que não se relacionam entre si.

O **território original** é evidenciado também pela forma urbana da cidade colonial. Este reflete o tempo de fundação e expansão da cidade dentro dos seus limites naturais. Possui sistema viário que atende à veículos e pedestres, lotes predominantemente regulares e definidos e edificações que se relacionam tanto com as edificações vizinhas quanto com a própria rua. O limite entre esses territórios representado pela antiga linha da borda d'água não é mais visível no meio urbano. São vestígios na arquitetura das edificações, e em pequenos elementos urbanos, que indicam que houve uma mudança no território, no entanto, não deixam explícito essa modificação. A maior evidencia desse limite está na memória urbana, daqueles que vivenciaram o tempo do avanço e surgimento desse novo território, e no crescimento oposto que foi materializado neste espaço.

O último território que se revela nessa peça urbana é o **território água**, o qual mesmo se moldando à novas formas impostas, sofreu com todas as modificações ocorridas nos demais. Com sua alteração, o limite entre a terra e o mar não significou somente a alteração da forma física dos espaços que o antecedem, mas também mudanças na forma como este se relaciona atualmente com a cidade. As edificações próximas não

---

<sup>22</sup> Meyer (2006) utiliza o termo “peça urbana” para descrever um “trecho de cidade no qual se estabelece um perímetro que será objeto de análise e projeto urbano.”.



se relacionam mais diretamente com este território, pois possuem outras funções que não relacionadas às águas. Com isso e com a forma como estas foram implantadas, a população não se utiliza mais desta borda d'água, revelando essa como um limite invisível.

Dessa forma, esses territórios são identificados e se distinguem por apresentar uma ruptura no espaço. Ou seja, existe uma descontinuidade da unidade do espaço, e nessa área, são refletidas por meio da forma urbana. Esses distintos territórios são separados por limites invisíveis, mas que **se revelam nas diferenças imbricadas na forma física dos territórios**. Estes não devem ser interpretados com um caráter negativo, pois evidenciam justamente as mudanças dos diferentes tempos. E, conforme coloca Panerai, estes limites podem atuar por muito tempo como impedimento à expansão, e quando ultrapassados aparecer como ponto de partida para um crescimento oposto, aspecto que se verifica na expansão do aterro em Florianópolis.

Figura 39: Planta esquemática demonstrando os três territórios que se configuram na área central de Florianópolis, diferenciados pelo tecido urbano e suas apropriações. Mapa sem escala.



Fonte: Elaborado pela autora (2017) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC).

### 2.1.3 Relações físicas e visuais no aterro da baía sul

Essas constatações sobre os diferentes territórios que se configuram com a construção do aterro, juntamente com o entendimento do processo de construção dessa área da cidade, faz refletir sobre as modificações referentes à maritimidade dessa área central. É evidente que a expansão do território não preservou as mesmas qualidades anteriores, no entanto, possibilitou outras. No caso do aterro da Baía Sul, ainda que já nas primeiras constatações observa-se que a água já não cumpra o mesmo papel que antes da construção do aterro, cabe-nos investigar essa relação, possibilitando inclusive outras formas de interpretar a área do aterro.

Os territórios introduzidos nas cidades, fruto da atividade de aterramento marítimo podem representar uma nova lógica para o crescimento e expansão do espaço urbano. Durante a pesquisa nos aproximamos constantemente de trabalhos que exploram justamente as articulações desses territórios.

Atualmente, alguns estudos em cidades de água que sofreram com as expansões territoriais por meio dessa prática de aterros, como Lisboa e Barcelona, nos revelam que para a valorização das frentes de água, ou as bordas d'água, deve existir uma articulação territorial desde o interior da cidade. Ana Rita Martins Ochoa de Castro, em sua tese de doutorado, ao desenvolver seus estudos em relação às duas cidades, Castro (2011), aprofunda a importância e a valorização das frentes de água dessas cidades. Tanto na cidade portuguesa quanto na cidade espanhola, os aterros construídos (anteriores ao aterro da Baía Sul) modificaram também a lógica de suas estruturas urbanas, proporcionando pouco contato com o mar e direcionando a malha urbana para o seu interior. A autora reforça ainda que “o usufruto da frente de água não implica necessariamente um acesso físico e pode também passar pela visualização da frente de água” (CASTRO, 2011 p. 274).

Com isso, fica claro que para o real entendimento do território do aterro e da frente de água pertencente a este, deve-se **interpretar as suas adjacências**, que neste caso são reveladas como o território antigo, do centro fundacional e o território água, a Baía Sul, protagonista e coadjuvante das transformações ocorridas.

Pensar a articulação significará que, para além de uma frente de água requalificada há que integrá-la física e visualmente no interior da cidade, tirando

partido deste território mesmo em áreas mais distantes. (CASTRO, 2011 p. 280)

Essas articulações, que denominamos de **relações**, são algumas formas como os três territórios, território original, território introduzido (aterro) e território água, podem se relacionar entre si, segundo algumas categorias de análise, e destacamos as relações físicas e visuais. As **relações físicas** são os aspectos de conformação do território, aonde são consideradas as possibilidades de se transpor fisicamente de um território ao outro, considerando desde o seu interior. Enquanto as **relações visuais** consideram a possibilidade de visualização de todos os territórios. Ou seja, desde o seu interior, no território original, até onde é possível perceber o território seguinte, seja este o aterro ou a água.

Sobre essas relações com a água no contexto urbano, Castro (2011) determina alguns elementos e fatores dessa articulação. No *sentido físico*, a autora busca entender como ocorre no traçado da cidade essa interação à frente de água buscando a lógica dos subsistemas de estruturas urbanas que se articulam com a frente de água, ou seja, as características do tecido urbano em relação à orla marítima. E no que diz respeito à *articulação visual*, procura compreender de que forma o elemento água é visualizado e de quais fatores dependem essa visualização. Do ponto de vista morfológico, é possível identificar dois tipos de estrutura de conexões visuais: em *linha reta* e *sinuosa*. A primeira propicia uma visualização constante na frente de água e a segunda proporciona uma descoberta progressiva e fracionada da frente de água. (OCHOA, 2014)

A forma dessas estruturas, mas também a sua extensão e continuidade definem um determinado tipo de prolongamento da frente de água para o interior do território. Por sua vez, o conjunto dessas mesmas estruturas assume, em cada cidade, um determinado grau de prolongamento da água para o interior do território. Porém, no seguimento dos anteriores raciocínios, este prolongamento da frente de água para o interior do território terá também que considerar a perspectiva visual, para além da física. (OCHOA, 2014 p. 49).

**A análise da junção dos dois fatores, físico e visual possibilita a compreensão de como a frente de água é exportada para o interior da cidade (CASTRO, 2011) e nesse caso nos auxilia**

**na compreensão das relações de maritimidade que permanecem ou que se perderam nos territórios de Florianópolis e resulta como uma forma de interpretação da continuidade entre os limites territoriais revelados.**

As relações físicas entre os territórios são interpretadas pelas relações que estes mantem uns com os outros e são apreendidas pelos espaços públicos que permitem a transposição entre esses. No caso entre os territórios construídos, território antigo e território novo (aterro) essas conexões podem ocorrer pela presença de **eixos** entre um e o outro, indicando uma forma de relação e continuidade entre eles. Segundo Capel (2002), os eixos na forma urbana tendem a atuar como **marcos morfológicos que condicionam as gêneses** e o crescimento das formas subsequentes, e sobre estes ainda acrescenta:

As investigações de geógrafos e arquitetos tem mostram que as formas fundamentais do plano que tem maior significado funcional são as ruas, e especialmente aqueles eixos básicos que unem polaridades destacadas no tecido urbano. (CAPEL, 2002 pp. 70, tradução nossa)

Segundo o *Dictionnaire d'urbanisme et de l'aménagement*, de 1988, o conceito de eixo está associado ao desenvolvimento urbano (*axe de développement*), e estes como uma forma de crescimento das cidades e que possibilita a heterogeneidade do traçado urbano. (MERLIN, et al., 1988). Enquanto Gordon Cullen (2009) trata esses eixos como linhas de forças do território.

A função essencial de uma cidade deve tornar-se evidente, após uma simples vista de olhos pela planta. Isto resulta obviamente porque a organização dos seus elementos reflete certas linhas de força que representam igualmente uma combinação de circunstâncias que estiverem na origem da cidade. Inversamente, quando uma cidade se revela incharacterísticas e amorfas, este fracasso pode, em geral, ser localizado em qualquer falha na relação entre forma e função, em que as linhas as linhas de força de força se tornaram confusas, ou desapareceram. Isto explica o caráter amorfo de tantas cidades recentes, mas indica a oportunidade oferecida ao urbanista. [...]

Esta oportunidade surge mais facilmente em relação à cidade, por exemplo, uma cidade tipicamente marítima, em que as linhas de força têm uma relação óbvia e imediata com as linhas de demarcação no sentido geográfico. A verdadeira *raison d'être* (*razão de ser*) da cidade costeira é a linha ao longo da qual se encontram terra e água, e isso explicará talvez que nas cidades costeiras a personalidade resista melhor do que em quaisquer outras. (CULLEN, 2009 p. 113)

Em Florianópolis, o crescimento sobre o mar, seguindo uma nova ideologia de expansão, não significou a continuidade dos eixos existentes sobre o aterro. (Figura 40). Pelo contrário, esse seguimento no novo território, é percebido de forma sutil e pontual apenas no eixo da Avenida Hercílio Luz e não se apresenta como uma clara intenção no desenho urbano. Contrariando a colocação de Cullen (2009) que diz que as cidades marítimas teriam essa facilidade em explorar suas linhas de força observa-se que quando ocorrido o aterro da Baía Sul, esses eixos potenciais, como o a linha de força da Praça XV ou da Rua Trajano, não foram mantidas. Mais que isso, não existe a manutenção da sua razão de ser litorânea.

No caso da relação entre o território introduzido e o território água, essas conexões podem ocorrer também pela existência de eixos, que integram desde o interior do território até a água, ou pela presença de espaços livres públicos ao longo desse limite, que permitam esse acesso e relação efetiva entre os territórios. No entanto, no aterro da Baía Sul não ocorre nenhuma forma de conexão física direta desde o interior do território fundacional até a água. Na figura 41, a representação destes eixos e a dimensão física que alcança essa integração, ou seja, a partir de determinado ponto no território original, até onde é possível percorrer a pé aquele eixo. Todos os eixos viários desde o interior do território original representam relações com o território aterrado. No entanto, estes se articulam em diferentes graus, alguns avançam mais ou menos em extensão o território aterrado, mas nenhuma o intercepta por completo.

No aterro da Baía Sul e suas adjacências, a maioria dos eixos, se integram diretamente até no máximo a primeira avenida, Av. Paulo Fontes, que intercepta o aterro. E, esta integração direciona até os equipamentos urbanos localizados na primeira zona de parcelamento. Apenas um eixo, da Avenida Hercílio Luz, prolonga-se um pouco mais,

interrompendo-se na Avenida Gustavo Richard, aproximadamente no ponto médio do aterro, e um pouco mais próximo ao limite da água. Este esquema reforça que no traçado do aterro não se considerou, desde a sua idealização e mesmo com as pequenas alterações sofridas, uma continuidade nas estruturas urbanas existentes e naquelas projetadas na nova área.

Posto dessa forma, o desenho imbricado no aterro mostra também que as linhas de força presentes no território anterior, não tiveram continuidade no traçado do aterro, perdendo assim sua forma na transposição entre os territórios. Além disso, a grande linha de força que se revela neste projeto são as duas novas avenidas criadas, Av. Gustavo Richard e Av. Paulo Fontes. Fisicamente também, as relações com o território água não ocorrem. Os espaços que permitem o acesso às frentes de água são públicos, mas difíceis de acesso por conta de barreiras pontuais e falta de integração com a malha como um todo. Nenhum dos eixos relaciona fisicamente os três territórios, ou seja, não se tem uma relação contínua entre o centro fundacional, o aterro e o mar. Esta conexão é possível parcialmente pelas passarelas de pedestre.

Interpreta-se também, a partir dessa análise que o posicionamento das edificações influencia nessas possibilidades de continuidade dos percursos. Assim como observa Castro (2011)

Um posicionamento paralelo ao eixo agregador confere uma dinâmica diferente de um posicionamento perpendicular. Por outro lado, um posicionamento regular da edificação configura uma determinada cadencia ao espaço urbano, ao contrário das situações em que a edificação aparece sem uma regra definida.”. (CASTRO, 2011 p. 196)

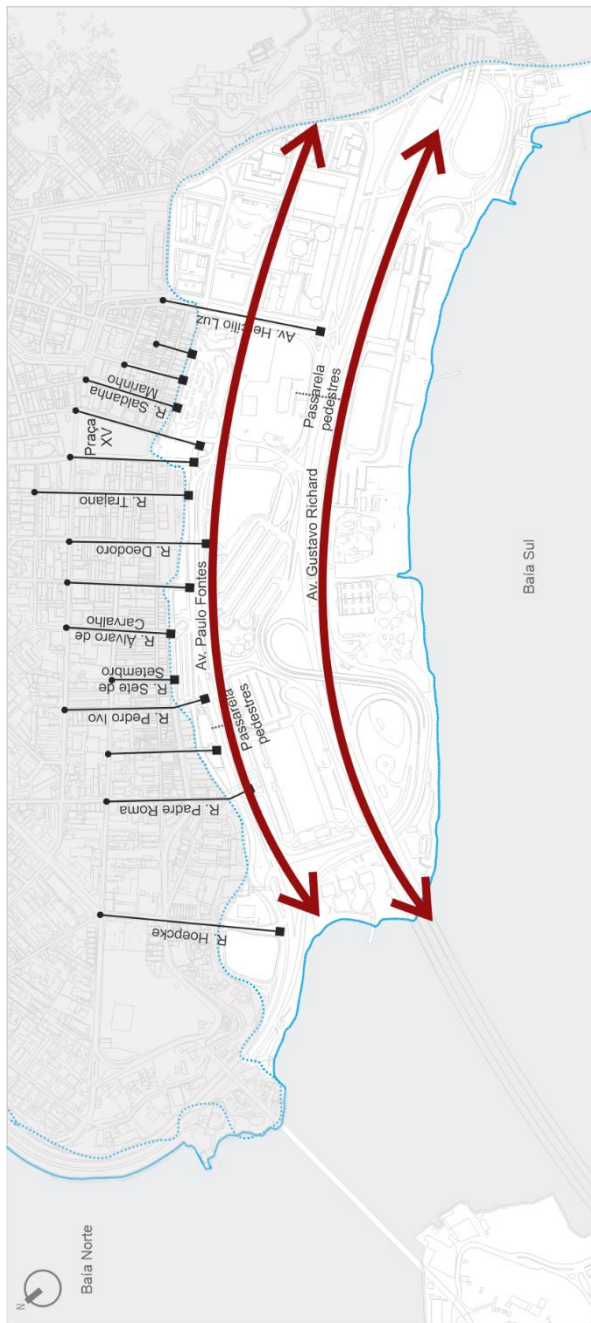
Essa análise das relações físicas entre os territórios evidencia como a trama urbana da cidade tradicional e do aterro não são homogêneas, dificultando assim as conexões e continuidades entre os distintos momentos históricos. Da mesma maneira que revela como as grandes avenidas construídas sobre o aterro tornam-se barreiras físicas, dificultando a transposição delas e conseqüentemente impactando nas relações de continuidade que poderiam ocorrer entre o aterro e a água e o território original e esta.

Figura 40: Imagem aérea da área do aterro da Baía Sul e a cidade fundacional. Não se observa a continuidade das linhas de força do território tradicional no território do aterro



Fonte: Google Earth. Capturado em março de 2017 e adaptado pela autora.

Figura 41: Mapa esquemático com relações físicas entre os territórios. Mapa sem escala.



Fonte: Elaborado pela autora (2017) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC).



Conforme já exposto, os diversos trabalhos acerca das relações entre os territórios urbanos (sejam eles aterrados ou não) e a água revelam que não é preciso ter acesso físico a esta para usufruir de suas qualidades no meio urbano. Com isso, a visualização desta é de extrema importante no espaço urbano, pois além das qualidades diretas que acrescenta, esta como se pode comprovar ao longo dos tempos, “desempenha um papel fundamental na imagem das cidades”. (CASTRO, 2011 p. 281)

Os eixos que não se desenvolvem em pontos onde a topografia favorece um visual mais distante, o ponto máximo de visualização concentra-se no aterro. Ou seja, o ponto focal no trajeto, concentra-se em algum elemento específico instalado no território novo ou é possível apreender parte do conjunto sobre este. Outros eixos específicos, como ao Eixo da Rua Hoepcke, da Rua Padre Roma, da Rua Trajano e da Praça XV, permitem uma apreensão, em determinados pontos do trajeto, do território do aterro e do território água. Essas situações visuais pontuais ocorrem não intencionalmente. Ainda que os eixos direcionem para uma valorização de determinados elementos, como é o caso do eixo da rua Padre Roma e da rua que possuem em seu ponto focal o edifício da Rodoviária, estes não são marcados ou melhor revelados na cidade por inúmeros outros elementos envolvidos que acabam por não fortalecer esse visual.

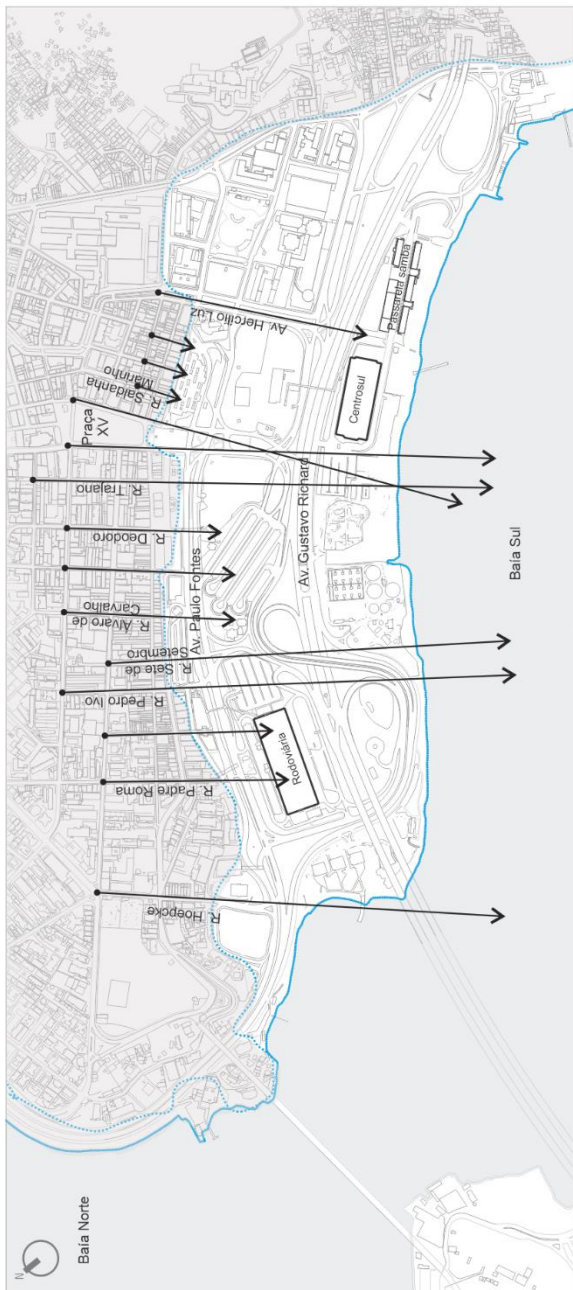
Com isso, percebe-se que por mais que as relações físicas não sejam diretamente possíveis, em situações pontuais tanto o território novo do aterro, quanto o território água podem ser valorizados. O Eixo da Rua Trajano, por exemplo, sintetiza muitas das modificações ocorridas com a inserção do aterro. Visto do mesmo ponto no século XIX e hoje, conforme a figura 42, tanto a configuração da paisagem, quanto as relações que se estabelecia por meio desse eixo se transformaram consideravelmente.

Figura 42: Eixo da Rua Trajano, no século XIX e em 2017.



Fonte: Acervo da Casa da Memória e Acervo pessoal.

Figura 43: Mapa esquemático com relações visuais entre os territórios. Mapa sem escala



Fonte: Elaborado pela autora (2017) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC).

### 2.1.4 Análise Urbana do aterro da Baía Sul: Características da malha, parcelamento do solo e edificações.

Compreender a cidade a partir do seu crescimento, como um organismo que se desenvolveu ao longo do tempo, permite construir dela uma imagem de conjunto, mais ponderada e menos incompleta que aquela oferecida pela apreensão direta da paisagem. Essa imagem global, na qual se associam o estudo de mapas e a pesquisa de campo, é constituída aos poucos. Ela relaciona **as linhas de força do território geográfico com os grandes traçados que organizam a aglomeração**. Ela identifica os pontos fixos (limites, barreiras) em torno do quais se efetuam as transformações e **interpreta as diferenças**. Assim fazendo, aborda em maior ou menor grau a questão do tecido urbano, reunindo elementos que permitam sua análise. (PANERAI, 2014 p. 77) Sem grifo no original.

Ao tratar do crescimento das cidades, Panerai (2014) e outros tantos autores que tratam dos estudos da morfologia urbana, fazem referência às cidades que cresceram dentro de territórios já existentes. Ou seja, quando a transposição dessas barreiras (naturais ou construídas), eram possíveis de forma natural e quando estas ocorriam pela aglomeração e saturação do tecido primário. Esses pesquisadores estudaram cidades como Paris, Milão, Amsterdam, ou outras tantas cidades europeias e mesmo americanas, que avançaram sobre barreiras de antigas muralhas, ou antigos limites viários, ou mesmo limites naturais geográficos (como rios e canais). Em relação a estas cidades, por exemplo, Panerai ainda afirma que “a ausência de limites fortes, pelo contrário, favorece uma extensão horizontal com densidades mais baixas e sem estruturação do núcleo.” (PANERAI, 2014 p. 76).

Florianópolis e outras cidades pelo mundo utilizaram de um recurso que de certa forma **transpõem limites bastante fortes, física e simbolicamente: o mar**. Nem sempre com o intuito de adensamento populacional, como no caso do aterro da Baía Sul, mas os avanços sobre estas barreiras transformam e salientam diferenças morfológicas e afetam a constituição do centro e a prática urbanística na cidade. No caso deste aterro **a transposição significa também a superação de tempos e pensamentos distintos na cidade, e ainda representa o**

**modo de tratar o mar na modernidade tardia.** Esse grande avanço sobre o mar não significou somente os pequenos acréscimos na orla que fez durante os séculos anteriores para melhor adequar as chagadas e saídas dos barcos. Representou a mudança da forma física da cidade e também diversas maneiras de se relacionar com os limites **entre terra e mar.**

### **A trama urbana no aterro da Baía Sul.**

A análise e interpretação da forma urbana inicia-se pela leitura do traçado urbano, por este ter como principal característica a permanência.

Originado a partir da necessidade de um grande eixo de articulação que deveria conectar o continente e por consequência todo o Estado ao Setor Oceânico Hoteleiro na região leste da Ilha, o aterro construído possui aproximadamente 600.000m<sup>2</sup>, uma extensão de 1.800m, e um avanço sobre o mar que ultrapassa os 500m em alguns pontos.

Na imagem do Projeto de Urbanização (Figura 44a), disponível no Departamento de Estradas e Rodagens de Santa Catarina (DER-SC) toda essa estrutura inicialmente projetada fica bastante clara. Neste projeto original, do início da década de 1970, a intenção era de apenas uma ponte nova (além da Ponte Hercílio Luz), como assim permaneceu até 1991. As alterações ocorridas surgem em consequência da implantação da terceira ponte, a Ponte Pedro Ivo Campos. Na comparação entre o Projeto de Urbanização e uma imagem de satélite (Figura 44b) destacando a área do aterro atual, notam-se poucas alterações no plano original.

A via resultante dessa necessidade de conexão apresenta-se como a Av. Gustavo Richard, denominada no Projeto de Urbanização de Avenida Semi expressa, e percorre toda a extensão do aterro desde a cabeceira insular das pontes Gov. Colombo Salles e Gov. Pedro Ivo Campos até o túnel que foi criado no Morro da Cruz. Esta avenida, que permite o trânsito nos dois sentidos (chegada à Ilha e saída da Ilha pelas respectivas pontes) apresenta grande largura, de três a quatro pistas de rolamento (dependendo do ponto em questão), nenhum redutor de velocidade ou semáforo, e nenhum cruzamento em nível para pedestres em toda a sua extensão.

Figura 44: a) Projeto de Urbanização do Aterro da Baía Sul e b) Imagem de Satélite da configuração atual do Aterro da Baía Sul, com destaque para a malha viária.



Fonte: a) Extraído de Oleias (1994), b) Google Earth. Capturado em março de 2017 e editado pela autora.

Figura 45: Visão serial de trecho da Avenida Gustavo Richard no aterro da Baía Sul. Quatro pontos do trajeto no sentido Ponte > Túnel.



Fonte: Google Earth. Capturado em março de 2017.

Figura 46: Visão serial de trecho da Avenida Gustavo Richard no aterro da Baía Sul. Quatro pontos do trajeto no sentido Túnel > Ponte.



Fonte: Google Earth. Capturado em março de 2017.

Esta avenida insere-se quase no ponto médio da largura do aterro, criando duas grandes zonas de ocupação: uma à margem do centro tradicional, outra às margens da baía. Dessa forma, a Avenida Gustavo Richard apresenta-se como uma **dupla barreira rodoviária no território**. A inserção desta via proporcionou a conexão entre pontos distantes, intra e interurbanos, no entanto, distanciou pontos mais próximos fisicamente, como a zona do centro fundacional da cidade e as águas da baía sul.

Assim, esta via expressa construída sobre o aterro apresenta as características comuns às demais vias expressas no mundo que caracterizam as expansões contemporâneas: é um recurso que permite ganho de velocidade e conexão eficaz de diferentes polos e ao mesmo tempo proporciona o efeito de seccionar o território: “Paradoxalmente, ao mesmo tempo em que conecta, a via expressa também isola.” (PANERAI, 2014 p. 153).

Decorrente desta via principal, as quais representam vias rápidas urbanas<sup>23</sup> e possuem conexões mais diretas entre os pontos de interesses, são criadas alças viárias para se adaptar e alcançar o restante do sistema. Uma outra avenida é criada paralela ao limite entre o território original e o aterro, denominada Avenida Paulo Fontes<sup>24</sup>, e esta acaba por ter a função de complementar o anel viário criado pela Avenida Mauro Ramos e Avenida Beira Mar Norte, na região do polígono central de Florianópolis. Essas duas grandes vias sobre o aterro (Av. Gustavo Richard, Av. Paulo Fontes) e os demais complementos viários de menor extensão configuram a malha viária presente no aterro atualmente.

Além das vias diferenciadas de acordo com a sua destinação, outra característica inerente ao pensamento moderno e bastante presente no aterro da Baía sul são as circulações em desníveis para os veículos, “os cruzamentos de tráfego intenso serão organizados em circulação contínua por meio de mudanças de níveis.” (Ponto 60 da Carta de

---

<sup>23</sup> As vias rápidas urbanas, de caráter infra estrutural são definidas por Castro (2011) a partir de Seabra et al (2001) como aquelas normalmente constituídas por faixas de rodagem separadas (segregadas) para cada sentido do tráfego; esta separação é geralmente materializada através de separador central físico; usualmente com mais de uma via de tráfego, em cada faixa de rodagem. Não devem ter articulação pedonal adjacente e os atravessamentos pedonais são desnivelados (subterrâneos ou em viadutos). Pretende-se a maximização da sua capacidade e velocidade de tráfego elevadas. (Castro, 2001. Pág. 189).

<sup>24</sup> A avenida Paulo Fontes, conforme apresentado no Plano Diretor de 1952, era a chamada Via tronco. Não executada nos primeiros anos da vigência daquele plano, foi implantada no contexto do grande aterro na década de 1970.



Atenas), marcado pelos viadutos e elevados presentes nessa área. Alguns destes, ainda que pressupostos da Carta de Atenas foram inseridos posteriormente conforme as adequações viárias ocorridas nessa área.

Esse traçado característico dos aterros modernos em Florianópolis, com vias para alta velocidade, sem a presença do pedestre, se contrapõe ao traçado do território antigo da cidade. Este se apresenta de forma mais regular e homogênea, demonstrando a origem da cidade e seus primeiros crescimentos no entorno do núcleo original, na Praça XV de Novembro. Em relação à homogeneidade do tecido da cidade fundacional, entende-se que este não é um conjunto completamente homogêneo. Na verdade, os tecidos antigos geralmente são irregulares geometricamente, diferente de novas áreas planejadas na cidade, aonde a unidade geométrica é melhor identificada. No entanto, esta homogeneidade não é definida somente pela unidade geométrica, e sim por outros requisitos que o conjunto dos elementos urbanos releva: como a relação entre as edificações e o lote, as edificações e as ruas e mesmo entre as edificações. Em relação às características modernas encontradas no aterro da Baía Sul, aquele apresenta-se de forma mais homogênea por possuir justamente uma **coesão<sup>25</sup> entre as partes (sistema viário, parcelamento e edificações)**.

---

<sup>25</sup> O termo coesão é utilizado com sentido de dependência que os elementos mantêm entre si. No caso do tecido da cidade tradicional, mais homogênea, se uma alteração for necessária na trama urbana, isso imediatamente afeta o parcelamento e a regularidade das edificações. Enquanto no aterro, conforme já foi citado, a alteração ou necessidade de uma via, não compromete diretamente o restante do parcelamento ou mesmo determinada edificação por possuir certa flexibilidade de implantação.

Figura 47: Mapa da malha viária da área do Aterro da Baía Sul e do centro fundacional adjacente. Mapa sem escala.



Fonte: Elaborado pela autora (2017) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC).

Claramente as tramas urbanas de opõem pelas razões aos quais surgiram. Enquanto a trama do território original é fruto do crescimento da cidade dentro dos seus limites naturais e de forma gradativa, o traçado do terreno é originado de um plano de desenvolvimento implantado de forma mais imediata. A malha viária da cidade tradicional possui ruas de menor porte, que as caracterizam como de menor rapidez na circulação e se configuram como vias de acesso local<sup>26</sup>, (algumas conservam inclusive piso de pedra original), e calçadas para os pedestres. No aterro, as grandes avenidas asfaltadas e as conexões viárias de viadutos sequer possuem espaço para o trânsito de pedestres no seu espaço. Assim, essa malha urbana revela os ideais que ordenam os espaços: o primeiro que concilia no crescimento os veículos em menor escala junto aos pedestres, e o segundo, que no seu desenho já indica o espaço somente para o automóvel. Essas contradições, lado a lado, demonstram, conforme Panerai (2014),

[...] nossa incapacidade de “inventar” um verdadeiro status para a via expressa urbana, de aceitar sua coexistência com tecidos anteriores e de construir cercanias a partir de algumas ideias simples, como a redistribuição do parcelamento ou a constituição de uma malha de vias locais. (PANERAI, 2014 p. 153)

Fato este, que resulta numa dualidade dos traçados e dos territórios. Identifica-se, portanto, como principal razão da diferença entre o traçado original e o traçado moderno implantado no aterro da Baía Sul a mudança da escala do espaço urbano nestes dois momentos distintos. Enquanto um em todo o seu crescimento e desenvolvimento representa a escala do pedestre na cidade, o segundo, no aterro representa a escala do automóvel.

---

<sup>26</sup> As vias de acesso local, definidas por Castro (2011) a partir de Seabra (2011) et al e Seco et al (2008), são as vias urbanas com apenas uma faixa de rodagem, podendo ter uma ou duas vias e um ou dois sentidos de circulação; vias com menor largura, podendo ser formais através de faixas de pedestres ou informais, em situações de menor importância. Pretende-se favorecer o tráfego não rodoviário, e a velocidade de circulação deve ser reduzida e adequada à divisão do espaço com os pedestres. (Castro, 2011. Pg. 190).

## O parcelamento do solo no aterro da Baía Sul: quadras e lotes.

A representação negativa da rede de vias faz aparecer o domínio construído. Este último não está limitado aos edifícios, compreendendo também jardins, pátios e quintais, edificações temporárias, terrenos baldios e canteiros de obra. Acima de tudo, esse domínio é constituído por unidades homogêneas, por quarteirões preestabelecidos, mas por uma soma de propriedades fundiárias sequenciais, cujos limites – materializados por muros ou cercas – estão registrados nas plantas cadastrais. (PANERAI, 2014 p. 86)

Ao definir os recortes fundiários e parcelares, Panerai (2014) dá seqüência a análise urbana. Estes aparecem como elementos fundamentais para se entender a forma da cidade. Segundo o autor, “a parcela não como um terreno a ser ocupado de qualquer maneira, mas uma unidade de solo urbano organizada a partir da rua.” (PANERAI, 2014 p. 87), evidenciando assim, que a relação rua/parcela é o fundamento para a existência do tecido urbano.

Além destas observações, Rossi acrescenta sobre as relações históricas de classe que se podem extrair dessa análise do parcelamento:

A forma dos lotes de uma cidade, sua formação, sua evolução, representa a longa história da propriedade urbana e a história das classes profundamente ligadas à cidade. Disse Tricart, muito lucidamente, que a análise do contraste no desenho dos lotes confirma a existência da luta de classes. (ROSSI, 2001 p. 36)

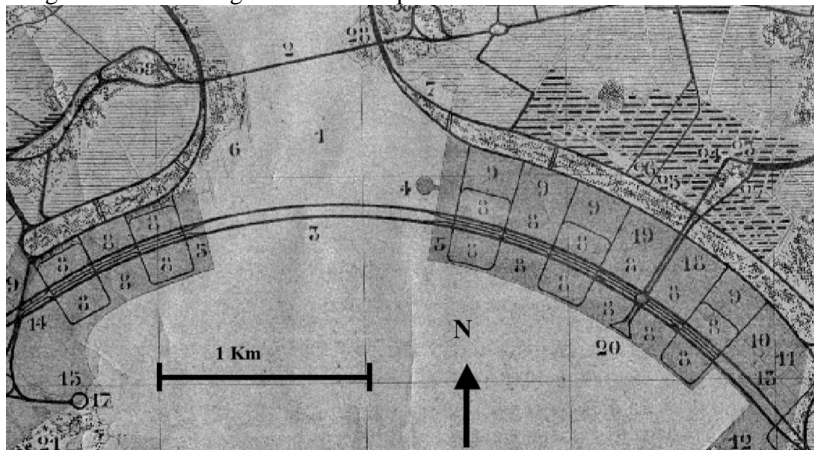
No aterro da Baía Sul pode-se atribuir muitas das suas características morfológicas não só a uma disputa de classes, mas ao *establishment*<sup>27</sup> determinado por determinadas classes. O que se percebe é que essa ordem política e econômica acabou acentuando as

---

<sup>27</sup> Establishment é um termo em inglês utilizado para definir a ordem ideológica e política de determinado grupo sociopolítico que exerce sua autoridade, controle ou influência, defendendo seus privilégios ou sistema.

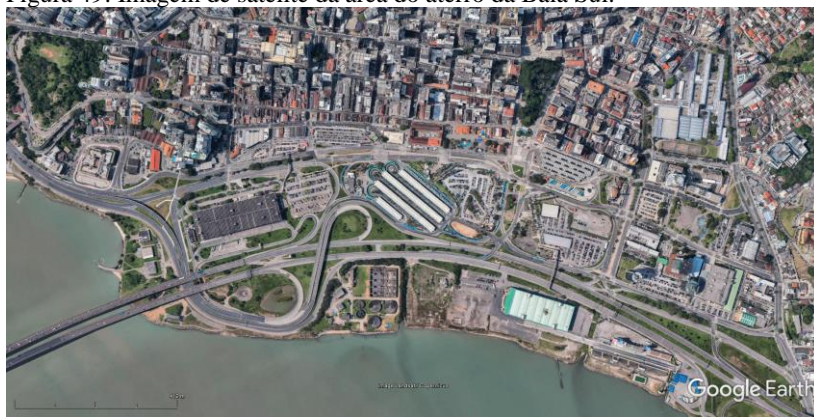
disputas de classe nessa região da cidade, fato este evidenciado pelas ocupações das encostas do morro próximo á área do aterro.

Figura 48: Imagem da planta parcial da área do Plano de Desenvolvimento Integrado da Microrregião de Florianópolis.



Fonte: ESPLAN.

Figura 49: Imagem de satélite da área do aterro da Baía Sul.



Fonte: Google Earth. Capturado em março de 2017.

A Carta de Atenas estabeleceu que as chaves do urbanismo se pautassem a partir das quatro funções: habitar, trabalhar, recrear e circular. Os princípios determinados na carta dirigiam-se aos planos de urbanização de toda uma cidade aonde se pensou nessas quatro funções essenciais vinculadas. Em Florianópolis, esse ideal também foi

planejado, embora apenas parte se reflita na área do aterro da Baía Sul, objeto de estudo<sup>28</sup>. Dessa forma, as quadras foram projetadas dentro do aterro da Baía Sul para que seguissem o ideal de zoneamento de pressupostos modernos. Conforme pode ser visto na figura do Escritório Catarinense de Planejamento Integrado (ESPLAN), Figura 48, as quadras aonde se fez a previsão do Centro Metropolitano abrigaria as **funções de trabalhar, recrear e circular**, ficando nítida a influência do pensamento moderno.

No entanto, o que se efetivou foi diferente. A função “trabalhar” prevista com a criação dos edifícios padronizados na sequência de quadras previstas, recorrentes nos planos de caráter moderno deu lugar a equipamentos rodoviários. Os poucos edifícios relacionados a funções institucionais que proporcionam uma utilização diária e contínua das pessoas ficaram restritos ao aterro da Prainha, próximo ao setor de edificações já consolidadas.

O lazer na área, conforme já mencionado anteriormente e que será exposto adiante na pesquisa, passou por uma série de interferências políticas e administrativas o que resultou em áreas hoje ainda indefinidas para a função de recreação. E, a circulação, foi o único ponto implantado conforme o Projeto de Urbanização da área que sofreu transformações conforme as necessidades que o crescimento e o sistema viário da cidade apresentaram.

Conforme as alterações e acréscimos necessários no sistema viário o parcelamento do solo na área do aterro se alterou. Enquanto no projeto original a intenção é que este parcelamento fosse regular e proporcional, seguindo os pressupostos modernos e semelhantes a outros projetos de cidades planejadas, como Chandigarh e Brasília, na prática se efetivou um pouco desforme.

Dessa forma, as parcelas visíveis neste espaço seguem dimensões muito maiores que as previstas, e não segue uma equivalência com as restantes, o que **evidencia que estas foram definidas conforme as modificações na malha viária implantadas**. Com isso, e com a forma de implantação das poucas edificações hoje, pode-se inferir, que ainda que siga os pressupostos modernos, **a área do aterro da Baía Sul não**

---

<sup>28</sup> Conforme descreve Pereira (2000), “O plano base da PDAMV (Plano de Desenvolvimento da Área Metropolitana de Florianópolis) concretiza esse projeto teórico sobre o espaço real da região de Florianópolis. Ele distribui as áreas industriais ao longo das estradas principais, dissemina as áreas agrícolas no espaço regional e concebe Florianópolis como uma grande metrópole de trocas.”.

**possui um parcelamento do solo rígido e definitivo.** No caso de alguma alteração viária, existe a possibilidade de mudar as dimensões dessas quadras, assim como já ocorreu nas últimas décadas.

Na zona demarcada entre o centro fundacional da cidade e avenida expressa Gustavo Richard, onde pode se observar quatro grandes recortes que se definem na extensão do aterro. A primeira delas próximo às pontes, uma extensa área delimitada ora por cercas, ora por vias, está inserida a edificação da Rodoviária Interestadual e área de estacionamento para servir esta. Na segunda porção, o Terminal de Integração do Centro (TICEN) e estacionamento para servir toda a área central da cidade, que da mesma forma da primeira é delimitado por cercas pontuais e o próprio sistema viário.

Na sequência uma grande área, que fez parte do projeto de paisagismo de Burle Marx, denominado de Parque Dias Velho está atualmente sem uso.<sup>29</sup>(Figura 51 e Figura 52) Neste espaço, inclusive alguns indícios desse projeto são encontrados, como pequenos trechos com o piso original, e alamedas de palmeiras imperiais, demarcando um eixo entre a Praça XV de Novembro e a passarela que possibilita a única forma de se atravessar a pé e com segurança a Avenida Gustavo Richard. E, por último, a região que apresenta as características mais próximas as intenções originais, aonde além da existência de edificações, o parcelamento do conjunto de quadras na área do aterro da Prainha, se aproxima do zoneamento dos ideais modernos.

---

<sup>29</sup> Esta área até o momento da finalização do trabalho permanecia sem uso. No entanto, existe o planejamento da Prefeitura Municipal da cidade que recebeu esta área do Estado por concessão no ano de 2016, em transformá-la em outra área de estacionamento.

Figura 50: Mapa do parcelamento do solo da área do Aterro da Baía Sul e do centro fundacional adjacente. Mapa sem escala.



Fonte: Elaborado pela autora (2017) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC).



Figura 51: Vistas do aterro nos no final da década de 1970 demonstrando parte do projeto de paisagismo implantado, desenvolvido por Roberto Burle Marx.



Fonte: Acervo Casa da Memória.

Figura 52: Vistas do aterro nos no início da década de 1980, demonstrando parte do projeto de paisagismo implantado, desenvolvido por Roberto Burle Marx.



Fonte: Acervo Casa da Memória.

Na região entre a Avenida Gustavo Richard e a linha d'água outros cinco recortes se caracterizam. Um primeiro na cabeceira das pontes que se constitui do próprio sistema viário e ajardinamento entre esse, referenciado na Figura 50 com o número 1. O segundo trecho que abriga uma estação de tratamento de água, e tem seus limites demarcados por cercas, vegetação e os limites das águas da Baía e do canal que corre até essa, sendo pouco visível por quem transita na região. Num terceiro momento está implantada uma edificação de grande porte, o Centro de Eventos, e possui extensa área de estacionamento no entorno, sendo esta parcela delimitada por dois canais<sup>30</sup> de antigos córregos do centro da cidade. (Figura 53). No quarto recorte está inserida uma edificação extensa, a passarela do samba, nesta os limites são o próprio sistema viário e outro canal, o canal da Prainha quase invisível neste espaço. Por conta do uso dessa edificação, esta se integra com a parcela adjacente do centro de eventos, pois a passarela percorre a lateral dos dois edifícios, permitindo uma conexão entre essas. E, por último, uma grande área gramada que é delimitada pelo próprio sistema viário (identificada com o número 5 na Figura 50). Nesta, ainda que não tenha edificações ou mesmo funções previamente estabelecidas ocorrem atividades esporádicas, como comentado anteriormente.

Por não ter sistema viário que permita o acesso ao mar, e pelos limites, seja por cercas ou vegetação, serem limitados a áreas pontuais toda essa zona se configura quase como um único extenso espaço entre a rodovia e o mar. Esses cinco recortes descritos, se complementam e formam uma grande parcela que se configura entre a barreira rodoviária e a linha da borda d'água.

Dois trechos particulares caracterizam as áreas extremas do limite do aterro. O primeiro parcialmente sob as pontes e compreendido entre o mar e o sistema viário onde estão localizadas as três edificações que abrigam as tradicionais equipes de remo da cidade e, no outro extremo, uma região que não constitui parcelas definidas, mas é formada pelos

---

<sup>30</sup> Sobre estes canais, poucas referências são feitas nos materiais já desenvolvidos sobre o aterro da Baía Sul, tanto nos projetos para a área, quanto em trabalhos acadêmicos posteriores. Na Lei Nº 9825, de 13 de janeiro de 1995, que dispõe sobre a doação de imóveis do aterro, faz-se menção destes canais referenciando-os como: canal proveniente da Avenida Hercílio Luz, canal do Mercado Público e um último não mencionado que denominaremos de canal da Prainha, visto que é decorrente da primeira área de aterro executado na região entre 1940 e 1960.

interstícios do sistema viário e que possui inclusive num destes, quase junto à linha d'água ocupações com pequenos ranchos de pescadores.

Figura 53: Imagens aéreas localizando os três canais de água que interceptam o aterro da Baía Sul, e se fazem visíveis somente junto à borda d'água atual.



Fonte: Google Earth. Capturado em março de 2017.

Nesse ponto, surge um questionamento quanto à afirmação de Panerai de que “a parcela não como um terreno a ser ocupado de qualquer maneira, mas uma unidade de solo urbano organizada a partir da rua.” (PANERAI, 2014 p. 87). No caso do aterro, é evidente que algumas áreas atualmente se comportam como “terrenos” por aparentemente serem ocupados de qualquer maneira. Na verdade, essas parcelas ocorrem na maneira moderna de pensar: extensas áreas livres, edifícios longe das ruas, e relação rua/parcela que seguem o pensamento do automóvel. Dessa forma, essas parcelas no aterro moderno são mais amplas e indefinidas, mas que proporcionam outras formas de ocupação que o loteamento regular colonial não permite.

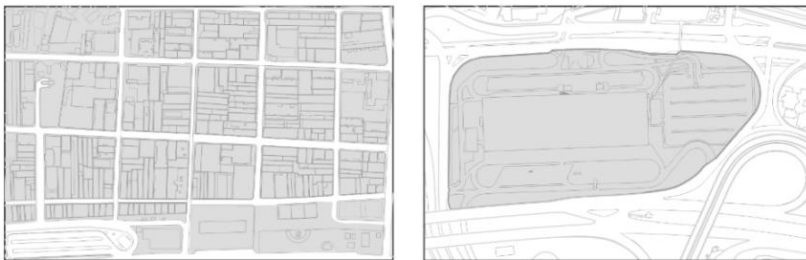
Justamente em oposição ao parcelamento existente hoje no aterro da Baía Sul, a ocupação do centro antigo revela essa relação rua/parcela na sua forma tradicional. Estes são definidos e de menores proporções. O lote, em geral estreito e profundo e a quadra geralmente pouco extensa, evidenciando o caráter caminhável necessário na época de implantação. Esses lotes ainda são razoavelmente perpendiculares às ruas, enquanto os lotes do território moderno, que de certa forma se confundem com as próprias parcelas, pois em muitos casos um lote reflete uma parcela toda, são muitas vezes paralelos entre si, pois esses são todos delimitados por vias.

Ao comparar uma mesma metragem nas distintas áreas do aterro e do centro fundacional (Figura 54), torna-se mais evidente essas características quanto às dimensões e relações. Enquanto no território antigo numa mesma área do solo é possível observar uma quantidade significativa de parcelas e lotes dentro dessas que se relacionam com as diversas ruas imediatas, no território do aterro numa porção de área

equivalente, uma única parcela representa um lote e o restante é representado por sistema viário e o interstício entre esses.

No parcelamento do traçado tradicional, a maneira de se estabelecer a relação entre a parcela e a rua revela que as edificações independentes de estarem no alinhamento do lote ou recuadas, serem isoladas, geminadas, altas ou baixas, possuem sempre a rua como referência. (PANERAI, 2014).

Figura 54: Comparação dos tecidos urbanos, com destaque para as parcelas, de uma área medindo 500 x 350m do território original da cidade de Florianópolis e do aterro da Baía Sul.



Fonte: Elaborado pela autora (2017).

Essa submissão do construído ao espaço público, conforme coloca Panerai (2014), ocasiona duas situações: que haja uma **solidariedade entre os edifícios**, ainda que pertençam a épocas ou tipos diferentes e, que essa submissão proporciona **características diferenciadas** no interior da parcela, que ocorrem em todos os lotes edificados. Essas duas qualidades, conforme exposto pelo autor, “asseguram o funcionamento do tecido, o jogo entre permanência e mudança, sua capacidade de se renovar sem pôr em xeque a unidade de conjunto.” (PANERAI, 2014 p. 88) Qualidades estas que caracterizam também a ideia de palimpsesto ou as camadas morfológicas presentes na cidade.

**Quando analisado isoladamente o parcelamento do aterro pode-se interpretar propriedades positivas nessas características. Esse jogo entre permanência e mudança e a capacidade de renovação é possível pela flexibilidade e amplitude que as parcelas possuem, possibilitando o uso para atividades e edificações efêmeras, por exemplo. E, as características diferenciadas são possíveis justamente pela liberdade e variedade que estas parcelas proporcionam dentro de uma grande extensão. No entanto, na análise que compreende seu contexto, a pouca constituição de**

**conexões para a circulação de pedestres e mesmo o uso que os edifícios possuem, dificultam ou não incentivam as apropriações de muitas dessas parcelas.**

Assim, esta análise do parcelamento revela fortemente a oposição entre dois distintos conjuntos do território: a trama antiga do centro tradicional da cidade e a nova trama projetada sobre a área do aterro. Essa diferença não é consequência apenas por conta da expansão territorial do aterro. Em outras regiões de estudo que poderiam ser consideradas, como nas ocupações próximas às encostas dos morros, a análise das parcelas e dos lotes também revelaria contradições entre a ocupação do território em aclave e na área mais plana próxima ao centro e ao mar.

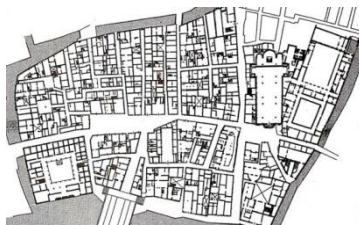
O que se destaca com isso é que a **análise das parcelas e lotes numa extensão que considere um território vasto revela oposições, marcas e limites do território** que não poderiam ser identificados com uma restrita área de análise. Essas oposições revelam, portanto, **etapas da construção de um território, que no caso desta região central em estudo, é representado e acentuado por conta do avanço sobre o mar.**

## As edificações no aterro da Baía Sul.

Seguindo a ideia da análise urbana decomposta em três grandes grupos: vias, parcelamento do solo e edificações, discutiremos agora o último item. Os autores, Aldo Rossi e Philippe Panerai, ao discutirem estas em relação à forma urbana acabam por se envolver também em um assunto mais específico quanto à tipologia arquitetônica. Por não ser o intuito do trabalho aprofundar na conceituação de tipo em arquitetura não trabalharemos com uma classificação de tipologia arquitetônica, e sim uma análise da relação destas edificações com os outros elementos do meio urbano (parcelas e ruas) e trataremos, portanto, de uma possível linguagem de cada edificação, conforme as características do período que representam.

O mapa que se desenvolve destacando as edificações, interpretado também como mapa de “cheios e vazios”, revelam os espaços conforme sua densidade, ocupados ou não por edificações. No estudo que realizamos por considerar uma área bastante extensa e o objetivo ser a análise com o contexto geral e não individual de cada construção, elaboramos um mapa de edificações (cheios e vazios) aonde a área hachurada representa a construção em todo o seu limite, e não como também pode ser representado quando elaborado numa escala mais detalhada, identificando o interior das edificações, planta à *la nolle*<sup>31</sup>. (Figura 56)

Figura 55: Planta de análise de edificações no contexto urbano à *la nolle*, mais detalhada e outra, mais geral sem mostrar o interior das edificações.



Fonte: Extraído de Panerai. (2014)

<sup>31</sup> A planta à *la Nolle*, é uma referência às plantas desenvolvidas por Nolli para a cidade de Roma em 1748, aonde a cidade é representada mostrando o interior dos edifícios importantes, como igrejas, mercados e palácios, em continuidade com o espaço público – revela as estruturas monumentais de uma cidade. (Panerai, 2014)

Figura 56: Mapa com as edificações na área do aterro da Baía Sul e no centro fundacional adjacente. Mapa sem escala.

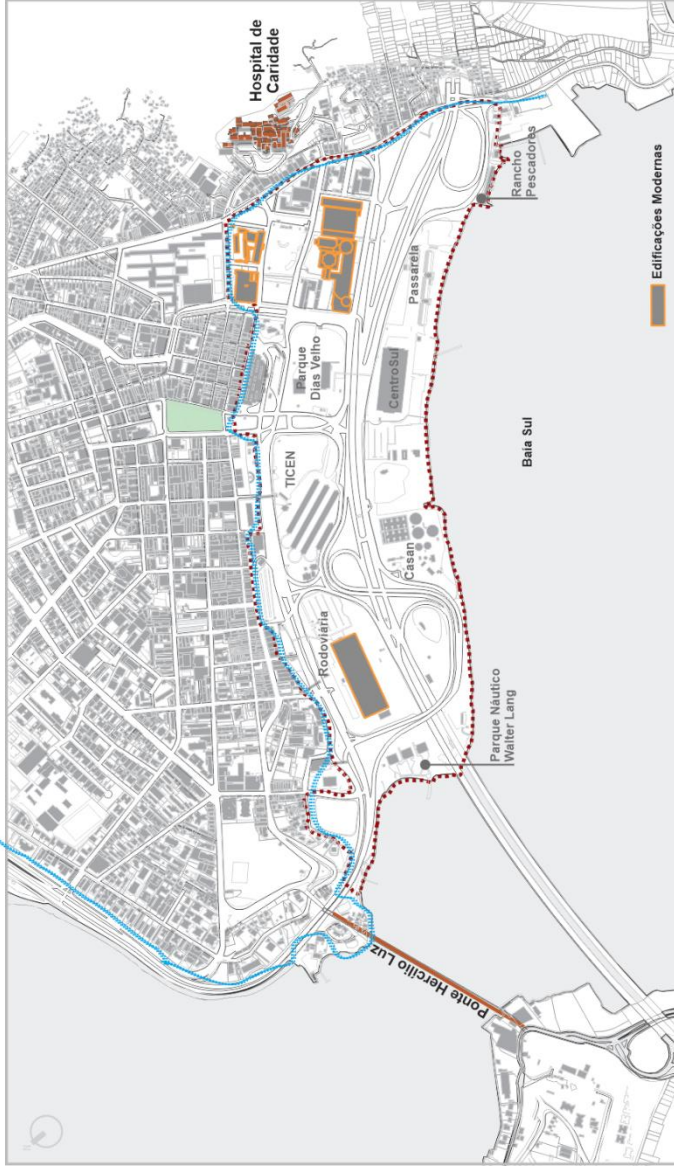


Figura Fonte: Elaborado pela autora (2017) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC).

Posto isso, numa primeira observação da área em estudo, já se evidencia uma rápida distinção entre as diferentes porções que compreendem toda essa região, quanto a densidade e quantidade de edificações em cada uma delas. Na porção do território que representa o aterro da Baía Sul significativas áreas revelam espaços vazios, sem edificações. Refletem na verdade, espaços juntos a estas destinados ao estacionamento de veículos, ou ainda áreas sem destinação definida. Enquanto na outra porção do território, uma densidade considerável é identificada pela concentração de edificações que estão inseridos no território original da cidade.

As edificações compreendidas na área do aterro da Baía Sul, conforme a Figura 56, representam fortemente o período no qual foram construídas. Decorrentes das implantações rodoviárias, essas edificações tem um porte significativo, sendo implantadas e construídas seguindo as proporções do pensamento moderno. Ainda assim, em toda a área do aterro identificam-se diferentes características das edificações.

Num primeiro conjunto analisado podemos identificar as edificações representativas do primeiro período de ocupação, inseridas no aterro da Prainha<sup>32</sup> (Figura 57), de uso institucional dos poderes legislativo, judiciário e executivo. Na área decorrente do segundo aterro (1974), a construção do Terminal Rodoviário Interestadual representa a linguagem dessas primeiras edificações modernas implantadas nos aterros da capital.

Todas essas edificações construídas nas décadas de 1960 e 1970, possuem significativa coerência com o período que foram implantadas, podendo identificar nelas as características decorrentes também da ideologia moderna concebida para o aterro. São edificações de grande porte, não necessariamente de elevado gabarito, mas que são concebidas de forma a representarem os ideais de desenvolvimento para a cidade, transmitidos na sua forma de inserção e utilização de materiais pouco utilizados até então na capital, geralmente o concreto o aço e o vidro: “os modernos recursos técnicos devem ser levados em conta para erguer construções elevadas” (Carta de Atenas, IPHAN). São edificações em que se pode observar alguns dos cinco pontos da Nova Arquitetura estabelecida pelo Movimento Moderno como: planta livre, fachada livre, pilotis, terraço jardim e janelas em fita.

---

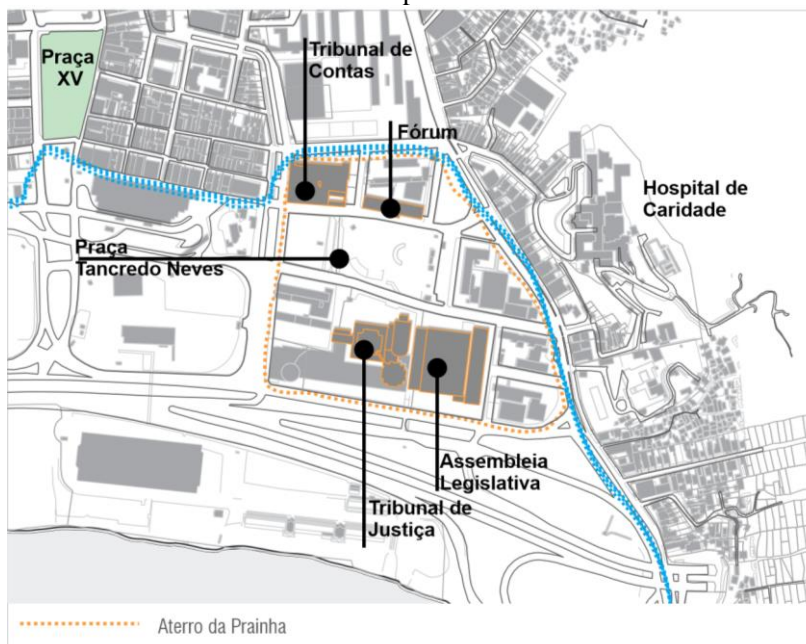
<sup>32</sup> Ainda que atualmente se apresentam homogêneos as áreas de expansão por aterros, ressaltamos que o aterro da Prainha começou a ser construído anteriormente ao aterro da Baía Sul, e suas motivação original eram as obras de saneamento no Rio da Bulha e não a expansão do sistema viário da cidade.



De forma geral as edificações permanecem “isoladas no lote”, e o acesso de veículos às edificações é bastante evidenciado, justificando também grandes áreas nas edificações (ou contíguas a esta) destinadas ao estacionamento de veículos, coerente com a concepção moderna no território ao qual foram inseridas. “as velocidades do pedestre, 4km horários, e as velocidades mecânicas, 50 a 100 km horários, devem ser separadas.” (Carta de Atenas IPHAN).

Em relação à arquitetura essas obras apresentam características condizentes com aquele momento da cidade e do movimento moderno. Essas qualidades, inovadoras para a época, se contrapunham as relações urbanas tradicionais. As estruturas dos edifícios reveladas e expostas, os materiais aparentes, sendo o concreto e o vidro os grandes protagonistas, espaços livres, amplos e integrados com o exterior, física e visualmente, são algumas das marcas inerentes a estes edifícios.

Figura 57: Mapa com edificações na área do aterro da Baía Sul, destacando o aterro da Prainha. Mapa sem escala.



Fonte: Elaborado pela autora (2017) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC).

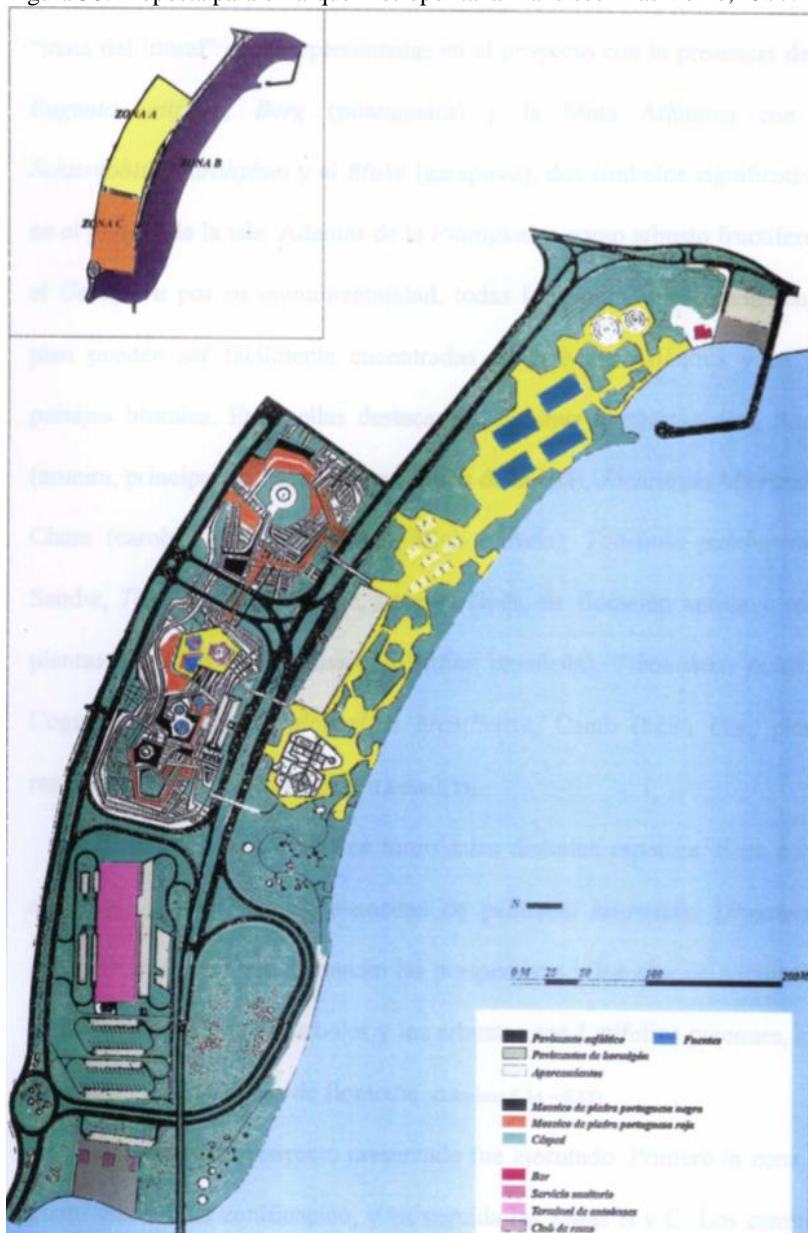
## **Parque Metropolitano Francisco Dias Velho**

O projeto de paisagismo na área do aterro da Baía Sul, foi elaborado pelo paisagista brasileiro Roberto Burle Marx. Esse projeto foi então nomeado como Parque Metropolitano Francisco Dias Velho, em homenagem ao fundador da cidade, e nele foi prevista três grandes zonas: A, B, C. Na primeira zona, a principal do projeto estava situada uma grande praça com atividades múltiplas, heliponto, sanitários e os jogos infantis. Na zona B, configurada como a orla marítima encontrava-se os equipamentos náuticos, bem como outras atividades desportivas como campos de futebol, quadras de tênis e área de bar e estar. Enquanto na zona C, situava-se a Rodoviária Estadual. Conectando essas zonas e para se transpor as vias expressas existentes, foram projetadas três passarelas que permitiriam o pleno funcionamento de todas as áreas.

Este grande projeto foi executado quase em sua totalidade, no entanto, a não inserção de duas das três passarelas previstas acabou por condenar parte das áreas de lazer na orla marítima, bem como a própria praça de atividades diversas, assim como observa Santos (1999). Esta praça é, por suas diversas qualidades implantadas, um dos principais elementos dessa grande urbanização, ainda hoje, presente na memória daqueles que utilizaram e pelos vestígios de alguns poucos elementos que se encontram atualmente. Caracterizada como uma praça seca, bastante recorrente nos projetos de Burle Marx e representativa do paisagismo moderno, possibilitava os usos diversos por meio de uma composição do desenho de piso, diferentes materiais e níveis, e relacionados a alguns elementos vegetais que marcavam determinados áreas de estar e percursos, como as alamedas de palmeiras imperiais, visíveis até hoje no espaço.

Atualmente, são apontadas muitas razões para o fracasso da consolidação do projeto, como a não implantação de todos os elementos previstos o que não permitiu a integração de todos os setores desde o centro antigo até a orla, o abandono de determinadas áreas que acabaram por se deteriorar com o tempo, fatores sociais como a falta de entendimento da apropriação dos espaços públicos e mesmo a irresponsabilidade política na gestão desse espaço da cidade. Hoje, de todo este projeto os poucos elementos existentes, são as palmeiras imperiais que marcam dois caminhos na parcela onde estava situada a grande praça seca.

Figura 58: Proposta para o Parque Metropolitana Francisco Dias Velho, 1977.



Fonte: Extraído de Santos (1999).

## **Terminal Rodoviário Rita Maria**

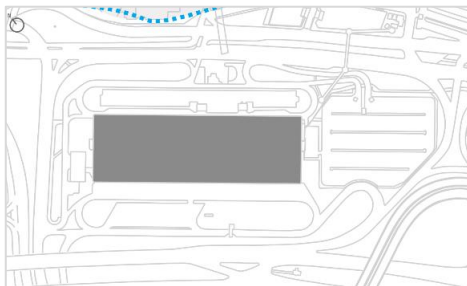
Iniciada em 1976 e inaugurada com um grande evento em 1981, a edificação é um marco do aterro da Baía Sul. A área de aproximadamente 15.000m<sup>2</sup> foi projetada pelos arquitetos Enrique Hugo Brena e Yamandu Carlevaro, fruto de um concurso público promovido pela Secretaria de Transportes e Obras.

Hoje, apresenta-se ilhada no sistema viário, ocupando uma extensa parcela da área do aterro. Está situada imediatamente nas cabeceiras das pontes, Gov. Colombo Salles e Gov. Pedro Ivo Campos. Sua localização, ainda que estratégica quando foi inserida, próximo à complexa trama viária que a circunda, permite uma rápida entrada e saída dos veículos, no entanto, atualmente questiona-se sua localização diante toda a região metropolitana da cidade visto que este equipamento atende muito mais que a zona insular de Florianópolis.

Possui uma grande demanda em relação aos serviços de transporte, no entanto, as áreas dos mezaninos destinadas ao serviços e comércio, atualmente permanecem desocupadas. Os acessos a edificação são diferenciados e separados em cada uma das fachadas do edifício: de um lado destinado aos usuários (pedestres e veículos) e de outro, aos veículos de transporte de passageiros, demonstrando assim, as soluções de separação de usos e fluxos do terminal. A fachada norte está voltada para a cidade e a face sul para o mar, este que só é percebido no mezanino do edifício.

Possui características modernas: pilares robustos aparentes, cobertura em argamassa, planta livre com um zoneamento bastante funcional e claro. Ainda uma área de transição, configurada como um passeio externo entre a área interna e externa, no sentido longitudinal do edifício, retrata a conexão entre o público e o privado, entre o edifício e a cidade. A edificação que evidencia a linguagem do período moderno na cidade simboliza também as grandes edificações e obras que ocorreram na capital nas décadas de 1970 e 1980.

Figura 59: a) Inserção urbana da edificação. b) Imagem de Satélite do Terminal Rodoviária Rita Maria. c) e d) Imagens da edificação.



Fontes: a) Elaborado pela autora (2017) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC). b) Google Earth, extraído em março de 2017. c) e d) Acervo da Casa da Memória.

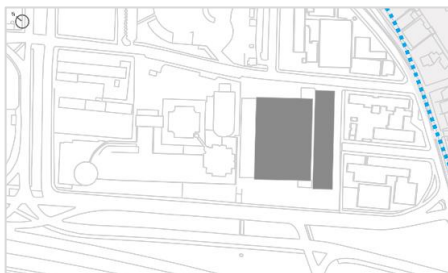
### **Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (Centro administrativo).**

Este primeiro edifício implantado na região da Prainha foi projetado por Pedro Paulo de Melo Saraiva, Paulo Mendes da Rocha e Alfredo Paesani em 1964. Resultado também de um concurso público de 1957, o edifício da Assembleia foi inicialmente projetado para outro local da cidade, que não sendo executado por razões diversas, foi instalado nesta parcela no aterro da Prainha, fortalecendo assim as intenções de configurar nessa região o centro cívico da cidade.

A imagem do edifício hoje já se configura bastante diferente do original, por conta da inserção de um auditório de vidro entre as duas lajes de cobertura. Ainda assim, as marcantes características da primeira etapa do projeto são evidentes e logo identificadas: composição de planos paralelos, um volume prismático e um cone; concreto aparente e lajes nervuradas espessas e marcantes. Um edifício anexo, em bloco de quatro pavimentos também foi construído para complementar atividades técnicas necessárias ao equipamento.

O projeto original que fez a previsão de uma esplanada interligando o edifício da Assembleia e do Tribunal de Justiça que começara a ser construído anos depois, não ocorreu. Dessa forma, os acessos que privilegiavam os pedestres em ambos os projetos também não foram efetuados. Hoje, os dois edifícios ocorrem independentes, com seus limites cercados e atualmente os acessos de veículos são privilegiados em detrimento ao de pedestres. Este fato é percebido também por conta da porta de acesso principal, está voltada para o edifício do tribunal, e não para rua e para a praça em frente, em razão das intenções de integrar os dois equipamentos originalmente.

Figura 60: a) Inserção urbana da edificação. b) Imagem de Satélite da Assembleia Legislativa de Santa Catarina. c) Imagem da edificação 2015 d) Imagem da edificação na época de inserção.



Fontes: a) Elaborado pela autora (2017) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC). b) Google Earth, extraído em março de 2017. c) Livreto produzido pela pesquisa: Itinerários da Arquitetura Moderna em Florianópolis. d) Acervo da Casa da Memória.

### **Palácio da Justiça Ministro Luiz Galotti Tribunal de Justiça do Estado de SC (Centro administrativo).**

O edifício vencedor de um Concurso Público, foi projetado em 1968 pelos arquitetos Pedro Paulo de Melo Saraiva, Francisco Petracco e Samir Bussoli. Inaugurado em 1975, nos seus primeiros anos abrigava também o fórum da capital. Hoje a instituição ocupa além da edificação original, outra edificação que segue a mesma ideia da primeira: forma de prisma retangular, com planta em formato de cruz, no entanto com materiais e intenções mais contemporâneas.

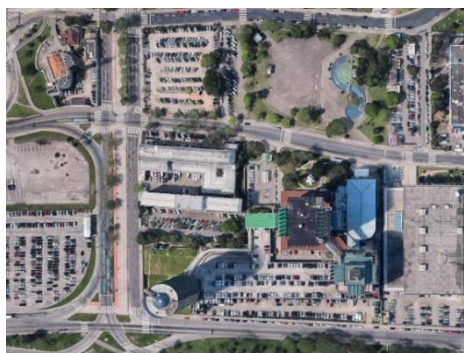
O edifício original, de concreto aparente possui brises verticais que percorrem toda a altura do edifício e todas as suas faces. Próximo ao chão estes brises se interrompem, evidenciando assim o pavimento de acesso, e a estrutura dos pilares recuados que encontram o chão.

Internamente possui uma hierarquia funcional bem determinada com a distribuição de usos além de estratégias de pé direito duplo e vazios que integram os espaços. Entre os edifícios institucionais modernos nessa área foi o primeiro a explorar a verticalização, e é ainda hoje bastante evidente na paisagem.

A implantação segue o modelo moderno, isolado no lote. O edifício que apresenta homogeneidade entre as faces se relaciona visualmente com todo o entorno, marcando assim a monumentalidade da edificação. Hoje, com o edifício anexo do Tribunal construído e ainda o recente edifício circular que abriga o Fórum, todos na mesma parcela do aterro, divide sua verticalidade predominante com estas edificações.



Figura 61: a) Inserção urbana da edificação. b) Imagem de Satélite do Tribunal de Justiça de Santa Catarina. c) e d) Imagens da edificação em 2015.



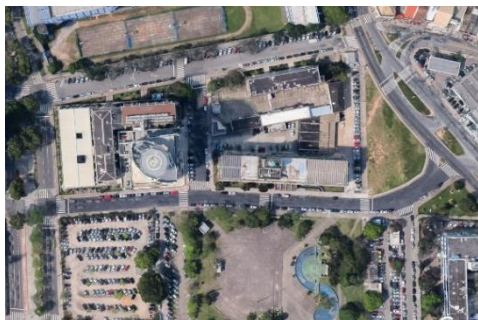
Fontes: a) Elaborado pela autora (2017) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC). b) Google Earth, extraído em março de 2017. c) Acervo da autora. d) Livreto produzido pela pesquisa: Itinerários da Arquitetura Moderna em Florianópolis.

### **Palácio de Santa Catarina Fórum Des. Eduardo Luz (Centro administrativo).**

O edifício do Fórum, projetado pelo arquiteto Hans Broos em 1967 foi inaugurado no ano de 1970. Inserido na área relativa ao aterro da Prainha, está situado paralelo à rua e a Praça Tancredo Neves, que no conjunto com as demais edificações que já estavam inseridas no local (Assembleia Legislativa) ou que foram posteriormente construídas, marca as intenções de configurar um verdadeiro centro cívico naquela região. Este edifício marca o segundo ciclo da modernidade (Teixeira, 2014) na cidade que retrata os anseios de desenvolvimento e as novas possibilidades construtivas que se tornavam acessíveis à cidade.

Inicialmente ocupado como sede da empresa concessionária de energia elétrica do estado de Santa Catarina (CELESC), alguns anos depois serviu como sede do poder executivo, quando em 2003 torna-se sede do Banco do Estado de Santa Catarina. Somente no ano de 2005 assumiu a função que possui hoje, como Fórum, pertencente ao Tribunal de Justiça de Santa Catarina. No decorrer dessas mudanças de funções, sofreu alterações nas suas características originais, no entanto outros elementos que identificam como linguagem do período moderno ainda são presentes e bastante evidentes: planta livre e elementos periféricos em formato de grelha, semelhante a um *brise soleil*, janelas em fita nas faces leste e oeste do edifício, elementos em concreto aparente.

Figura 62: a) Inserção urbana da edificação. b) Imagem de Satélite do Palácio Santa Catarina. c) e d) Imagens da edificação do Fórum.



Fonte: a) Elaborado pela autora (2017) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC). b) Google Earth, extraído em março de 2017. c) Livreto produzido pela pesquisa: Itinerários da Arquitetura Moderna em Florianópolis. d) Mattos (2009).

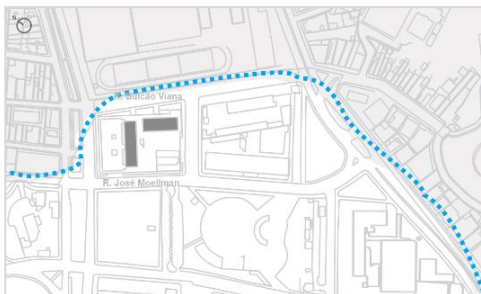
### **Tribunal de Contas (Centro administrativo).**

O último edifício que compõe o centro cívico da cidade é o Tribunal de Contas. Projetado pelos arquitetos Odilon Monteiro e Moysés Lis, na década de 1970. Atualmente suas funções são distribuídas também numa edificação vizinha, contemporânea e de grande altura.

O projeto original seguindo os preceitos modernos implantados utiliza o concreto aparente. Ainda que este, diferente dos demais edifícios institucionais utilize um pouco mais de ornamentação que os primeiros, ainda são visíveis as influências do período moderno: volume prismático, marcação das janelas horizontais em fita, modulação das estruturas e aberturas marcando o ritmo dessa composição.

A implantação dos dois volumes prismáticos originais, ocorrem transversamente, sendo que um relaciona-se diretamente com a fachada da Rua. Bulcão Viana, enquanto o outro tem suas fachadas cegas para esta e para a rua José da Costa Moelmann, relacionando-se assim com o lote e com o contexto. Hoje, a edificação anexa construída na parcela onde está inserido o Tribunal de Contas oculta e não valoriza essa inserção inicial. Em todo o seu entorno um painel de elementos de concreto vazado distancia e proporciona mais privacidade a área térrea do edifício, permitindo uma permeabilidade visual, sem, no entanto, negar a rua.

Figura 63: a) Inserção urbana da edificação. b) Imagem de Satélite do Tribunal de Contas. c) e d) Imagens da edificação do Tribunal de Contas.



Fonte: a) Elaborado pela autora (2017) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC). b) Google Earth, extraído em março de 2017. c) e d) Mattos (2009).

Atualmente, além destas, outras edificações marcam a paisagem do aterro, como o Terminal Cidade de Florianópolis, o Terminal de Integração do Centro (TICEN), a Passarela Nego Querido, o Centro de Convenções de Florianópolis, a Estação de Tratamento de Esgoto (ETE) da Companhia Catarinense de Águas e Saneamento (Casan), as edificações das escolas de remo da cidade, além de um conjunto de edificações de abrigo para barcos, próximo à Marina e Clube Veleiros da Ilha.

Todas estas não representam uma linguagem arquitetônica específica, como as edificações anteriores representativas das diversas fases do período moderno na capital<sup>33</sup>. São edificações construídas entre as décadas de 1990 e 2000, e ainda assim, são importantes no aterro pela função que possuem atualmente. Seguiram as necessidades técnicas e/ou funcionais da cidade. Nenhuma dessas, no entanto, estava prevista no plano original do aterro da Baía Sul, ainda assim, hoje fazem parte deste e não podem ser desconsideradas ou simplesmente relocadas sem o entendimento da sua função e propósito.

O fato que mais chama atenção nessa leitura é a falta de unidade que se seguiu na implantação desses equipamentos, dispostos cada um no seu tempo e atendendo sua necessidade específica. Adequaram-se assim, o espaço e o traçado viário no aterro para comportá-las e dessa forma permanecem até hoje. Isto evidencia que suas inserções foram pensadas individualmente, não considerando o entorno: as demais edificações presentes no aterro, as concepções iniciais para este espaço, a borda d'água ou as relações com o espaço. Dessa forma, o que permanece hoje, é consequência dessas inserções esporádicas e descontextualizadas, negando os valores desse espaço.

---

33 Sobre isso consultar a publicação: *Itinerários da Arquitetura Moderna de Florianópolis* (2016), dos autores TEIXEIRA, Luiz Eduardo Fontoura; YUNES, Gilberto Sarkis. (Ver bibliografia)

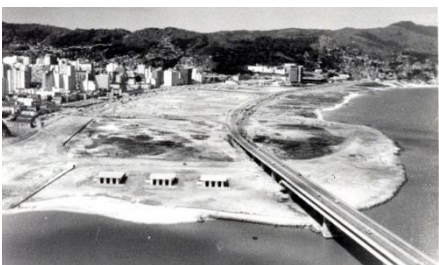
### **Escolas de Remo, Parque Náutico Walter Lang.**

Instaladas concomitantes ao aterro em 1979, as três edificações próximas à cabeceira das pontes, representam cada uma das três grandes escolas tradicionais de remo da cidade, Clube de Regatas Aldo Luz, Clube Náutico Riachuelo, Clube Náutico Francisco Martinelli. A parcela no qual estão inseridas é conhecida como Parque Náutico Walter Lang, e esta compreendida entre uma alça do anel viário do aterro próximo ao Terminal Rodoviário Rita Maria, entre as pontes de acesso à ilha e o mar. Esta área, tem, portanto, seus limites definidos pelos elementos viários e pelo território marítimo, configurando assim como uma parcela não rígida e precisa.

As construções estão inseridas próximas à via que contorna a Baía, criando uma área de transição entre essa via rápida de acesso às pontes, onde está inserido um estacionamento e no lado oposto uma área livre entre as edificações e a baía. Os três grandes galpões onde em cada um são desenvolvidas as atividades administrativas e esportivas das respectivas escolas estão posicionadas de frente para o mar. Ao sul da área que compreende o Parque Náutico encontra-se um quarto volume isolado, construído na década de 1990, e serve como arquibancada para eventos ocorridos nessa região da Baía.

O acesso ao parque é possível por meio de passeio e ciclovias, que ocorrem desde a Baía Norte da cidade e se interrompem pouco depois do final do Parque Náutico. O fato ainda de estar localizado próximo a um viaduto de acesso à cidade e sob as pontes faz com que o acesso a esta área seja predominantemente por veículos, o que restringe e a afasta efetivamente da malha urbana do centro tradicional, visto que essa conexão não ocorre de forma facilitada. Apresenta-se como o ponto menos largo do aterro, ou seja, o ponto mais próximo entre a antiga borda d'água e a atual borda d'água. Ainda assim, esse acesso físico é bastante dificultado.

Figura 64: a) Inserção urbana da edificação. b) Imagem de Satélite do Parque Náutico Walter Lang. c) Imagem das edificações das escolas de remo antes mesmo da conclusão do aterro da Baía Sul. d) Imagem do Parque Náutico em 2017.



Fonte: a) Elaborado pela autora (2017) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC). b) Google Earth, extraído em março de 2017. c) Acervo Casa da Memória e d) Acervo da autora.



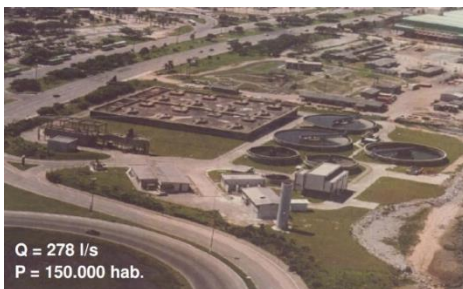
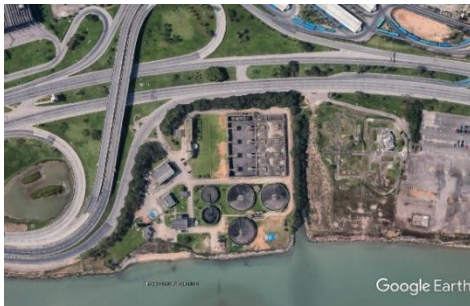
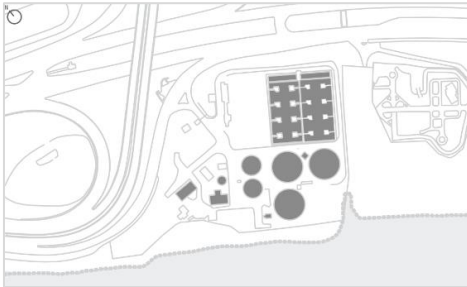
### **Estação de tratamento de esgoto da Casan.**

A Estação de tratamento de esgoto da Casan, denominada ETE Insular, está instalada no aterro da Baía Sul desde 1997. Atualmente atende cerca de 150.000 habitantes, atingindo grande parte da área central insular, segundo a Secretaria Municipal de Habitação e Saneamento. O equipamento necessário ao funcionamento dos serviços de saneamento da cidade ocupa uma área de aproximadamente 40.000m<sup>2</sup> e como ocorre nesse tipo de ETE configura-se como um conjunto de estações para tratamento dos efluentes, além das edificações de serviços complementares a estas.

A parcela onde está inserida faz limites com a Avenida Gustavo Richard e o canal do Mercado Público que só se torna visível muito próximo a Baía. Como é um equipamento de infraestrutura em que a população em geral não tem acesso, todo esse entorno é isolado ora por vegetação e cercas ora pelos próprios limites naturais. A ciclovia e o passeio que percorrem toda a orla insular desde a Baía Norte da cidade, neste ponto é direcionado para dentro da área do aterro interrompendo o contato físico e visual com as águas da baía.

Esse conjunto da ETE possui valor estritamente funcional. Ocupa área significativa do aterro e comporta-se como uma barreira física e visual entre a Avenida Gustavo Richard a área da Baía. Sua implantação, não prevista no projeto original, não condiz com as premissas de áreas verdes e de lazer no aterro e ainda dificulta possíveis relações que poderiam ocorrer nesta área. Dessa forma, questiona-se sobre a necessidade da sua permanência, visto que é um equipamento que não possui características que contribuem com a qualidade do espaço do aterro e também não possui exigências técnicas que devam ocorrer necessariamente neste espaço.

Figura 65: a) Inserção urbana da edificação. b) Imagem de Satélite da Estação de tratamento de esgoto da Casan c) Imagem da ETE em 1997. d) Imagem da ETE a partir do passeio e ciclovia existentes próximos a cabeceira das pontes.



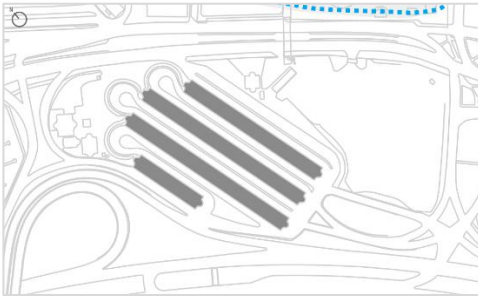
Fonte: a) Elaborado pela autora (2017) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC). b) Google Earth, extraído em março de 2017. c) Prefeitura Municipal de Florianópolis e d) Acervo da autora.

### **Terminal de Integração do Centro.**

O Terminal de Integração do Centro (TICEN) representa um dos nove terminais projetados na cidade para fazer parte de um sistema integrado de mobilidade. Este equipamento, instalado em 2003 atende grande parte da população da cidade, sendo o principal terminal de toda a região metropolitana de Florianópolis. Sua inserção, defronte ao mercado público modificou todo o entorno, desde o sistema viário que precisou de mais vias e alças viárias para permitir a entrada e saída dos veículos, como na infraestrutura das calçadas e entorno, que devido ao grande volume de pessoas que recebe diariamente precisou ser alargada e readequada.

Inserido numa parcela pertencente ao projeto original de Burle Marx para o parque Dias Velho, hoje possui uma função diversa da planejada originalmente. Na parcela onde está inserido, vestígios desse projeto ainda podem ser percebidos nas vegetações de maior porte. Ainda que de dimensão bastante elevada sua implantação transversal à parcela e ainda a pouca verticalidade minimiza a impressão da área de ocupação significativa. Por estar situado exatamente adjacente à zona central de atividades de comércio e serviço, pode-se dizer que, entre as edificações inseridas na área do aterro da Baía Sul, é a que mais se integra e relaciona com a cidade tradicional, muita também por conta da sua função. O acesso e a circulação dos pedestres em nível facilitam também essa relação imediata.

Figura 66: a) Inserção urbana da edificação. b) Imagem de Satélite do Terminal de Integração do Centro c) Vista aérea da região do TICEN. d) Imagem em frente à edificação do TICEN.



Fonte: a) Elaborado pela autora (2017) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC). b) Google Earth, extraído em março de 2017. c) Prefeitura Municipal de Florianópolis e d) Acervo da autora.

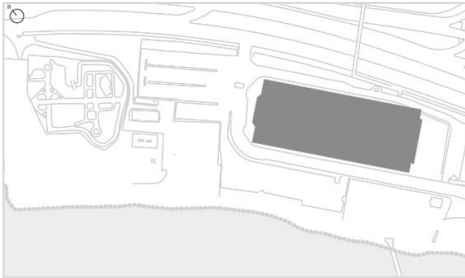
### **Centro de Convenções de Florianópolis.**

O Centro de Convenções de Florianópolis, Centrosul, foi implantado no aterro da Baía Sul em 1998, e o objetivo com a instalação era absorver a demanda de eventos de grande porte específicos na cidade. A edificação de aproximadamente, 12.000m<sup>2</sup> e 175 metros de extensão se configura como um grande volume perpendicular à orla: possui altura significativa (15 metros), fechamento em todas as suas faces e está implantada paralela à Avenida Gustavo Richard. No entorno da edificação, na parcela compreendida entre os dois canais de águas, canal da Prainha e canal da Hercílio Luz, existem grandes áreas de estacionamento, que quando não cumprem esta função, abrigam eventos específicos, como feiras e circos.

O acesso, às margens da via de rápida circulação, é priorizado para os veículos, ainda que exista a difícil possibilidade de ser acessado por pedestres que atravessam a única passarela em toda a extensão do aterro. Ainda assim, o espaço é utilizado com bastante frequência para eventos diversos, técnicos, científicos, culturais, gastronômicos, feiras entre outros. A localização, seu acesso e a proximidade com outros equipamentos centrais fizeram com que durante a primeira década de instalação fosse um espaço bastante aceitado na cidade, visto a ausência de outras edificações deste porte.

Atualmente, apresenta-se como símbolo dessa grande contradição do aterro: espaço necessário pela sua função; de inserção positiva, pois a grande concentração de pessoas que recebe pode ser direcionada pelas vias de rápido acesso do seu entorno; de proximidade com outros equipamentos de mobilidade urbana, o que reflete numa maior possibilidade de meios de transporte que os visitantes podem utilizar; e ao mesmo tempo de implantação questionável, pois afasta e bloqueia a vista da Baía Sul do centro da cidade e ser de arquitetura pouco representativa.

Figura 67: a) Inserção urbana da edificação. b) Imagem de Satélite do Centro de Convenções de Florianópolis c) Vista aérea da região do Centrosul. Na imagem, o edifício do Direto do Campo antes de ser demolido em 2016. d) Vista do edifício do Centrosul a partir da área próxima ao limite d'água..



Fonte: a) Elaborado pela autora (2017) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC). b) Google Earth, extraído em março de 2017. c) e d) Centrosul.

### **Passarela do Samba.**

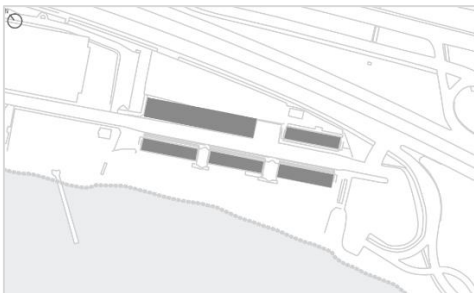
A Passarela Nego Querido, local que recebe os tradicionais desfiles de escola de samba da cidade foi inaugurada no seu local atual em 1989, antes ocupava a área próxima ao largo da Alfândega e o Mercado Municipal da cidade. É uma edificação de grande porte justificada por sua função. Além do carnaval outros eventos que reúnem grande público, são realizados neste espaço, no entanto, não mais do que quatro ou cinco vezes ao ano.

O conjunto que representa a Passarela do Samba é composto por quatro volumes de arquibancadas e um quinto volume com funções administrativas. Além dessas edificações, nos fundos da ala sul de arquibancada, quase junto ao mar existe uma estrutura de piscina semiolímpica em desuso atualmente. O eixo de desfile ocorre desde a lateral do centro de eventos, percorrendo quase 400 metros.

No ano de 2010, a Prefeitura Municipal de Florianópolis reconheceu a necessidade de regulamentação e melhor aproveitamento deste patrimônio municipal e determinou a cessão Onerosa de Uso deste espaço, sendo este administrado pela Secretaria Municipal de Turismo, Cultura e Esporte. Desde então nesse espaço já funcionou funções administrativas e municipais, sociais, representadas pela Casa da Liberdade (Casa) e atividades esportivas comunitárias. Hoje todas estas atividades estão paralisadas.

Este equipamento que representa e abriga valores culturais e tradicionais da cidade, tem importância funcional, ainda que subutilizada. Além disso, a inserção da edificação que não se integra ao contexto, possui difícil acesso e ainda nega o seu entorno, dificultam a compreensão deste equipamento como essencial nesta área da cidade.

Figura 68: a) Inserção urbana da edificação. b) Imagem de Satélite da Passarela do Samba c) Local da antiga Passarela do Samba, na Avenida Paulo Fontes. d) Vista aérea da passarela.



Fonte: a) Elaborado pela autora (2017) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC). b) Google Earth, extraído em março de 2017. c) Acervo Casa da Memória. d) Portal eletrônico ClickRBS, fevereiro 2012. e) Lucas Sampaio, disponível em <https://acaocontexto.wordpress.com/tag/nego-quirido/>.

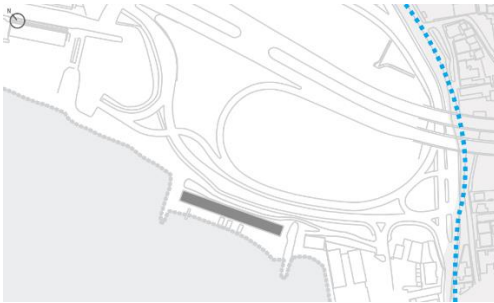


### **Conjunto edificações pescadores.**

Na porção oposta às pontes, um conjunto de 31 edificações que serve de abrigo e depósito de barcos para pescadores passa quase despercebido por quem transita nas vias do aterro. Próximas ao túnel Antonieta de Barros e ao Clube Veleiros da Ilha essas construções estão imediatamente junto à água. Sem relação imediata com a avenida de contorno que passa quase adjacente, por estarem numa cota mais baixa, as construções nos remetem às funções diversas que aquelas existentes hoje na malha viária do aterro.

A linguagem daquelas edificações não transmite a concepção moderna do aterro. Construídas com materiais tradicionais, madeira e telha e a sequência de edificações de características simples, lado a lado forma um conjunto homogêneo. Por sua localização junto ao mar, permitem o acesso direto das embarcações para a água, revivendo as relações originais que os pescadores tinham com a água antes do aterramento da área. Resgatam assim, para os poucos que acessam as relações com a água originais dessa área da Baía Sul.

Figura 69: a) Inserção urbana da edificação. b) Imagem de Satélite da Passarela do Samba c) e d) Imagens das edificações dos pescadores no aterro da Baía Sul.



Fontes: a) Elaborado pela autora (2017) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC). b) Google Earth, extraído em março de 2017. c) e d) Acervo da autora.

### **Terminal urbano cidade de Florianópolis.**

A edificação do Terminal Urbano Cidade de Florianópolis está construída sob o aterro, mas muito próxima à trama urbana do centro tradicional. Situado neste mesmo local desde 1988, antes estava localizado próximo ao Mercado Público. Esta numa área imediatamente ao lado do antigo limite da água no território e numa região aonde o arruamento em parte do seu entorno é destinado aos pedestres.

É uma construção caracterizada por uma grande cobertura e sem fechamentos laterais, pelo uso a que se destina. Em uma de suas faces tem relação direta com o arruamento tradicional, podendo assim os pedestres se relacionar diretamente. Enquanto nas demais, é permeada pelo sistema viário que permite a circulação dos ônibus por essa parcela e a integração com o restante do sistema viário. O terminal atualmente bloqueia a vista da “fachada” do tecido tradicional, a qual apresenta edificações de interesse patrimonial do século XIX e também edificações do período moderno na capital.

Este terminal que já representou o principal equipamento de transporte público da cidade, hoje está subutilizado, servindo de estacionamento e parada para poucas empresas de transporte coletivo intermunicipal. É alvo de muitas especulações dos gestores, como possibilidade de um espaço multiuso para feirantes e comerciantes locais, assim como objeto de estudo de estudantes que criam propostas para a requalificação do equipamento. Ainda assim, há mais de uma década permanece subutilizado.

Por sua estrutura permeável e a proximidade com uma quantidade significativa de serviços e comércios, além de estar imediatamente ao lado do núcleo fundacional da cidade, possui grande possibilidade de uso e integração com o entorno.

Figura 70: a) Inserção urbana da edificação. b) Imagem de Satélite da Passarela do Samba c) e d) Imagens das edificações dos pescadores no aterro da Baía Sul.



Fontes: a) Elaborado pela autora (2017) a partir de mapa em formato .dwg fornecido pelo professor Renato T. Saboya do curso de Arquitetura e Urbanismo (UFSC). b) Google Earth, extraído em março de 2017. c) e d) Acervo da autora.

Diferente das primeiras edificações inseridas no aterro da Prainha, que além de seguirem uma única linguagem, consequência da implantação quase simultânea, resultou numa maior observância do entorno e das edificações adjacentes. A própria intenção de estabelecer naquela área um setor cívico, composto pelos prédios institucionais e uma praça cívica, a Praça Tancredo Neves, já demonstra que o resultado alcançado nesse pequeno pedaço de aterro resulta numa dinâmica diferente que o restante do aterro da Baía Sul. Nesse local, as dinâmicas de uso e fluxo da população ocorrem de maneira diversa à área do grande aterro que hoje está mais próximo ao mar. Este fato pode ser justificado pela conjunção de alguns fatores: a proximidade com a trama urbana original, que resultou numa continuidade, ainda que parcial, das vias; esta proximidade possibilita ainda uma circulação dos pedestres, pois o sistema de ruas e calçadas também permite isso; a coerência entre as edificações em relação ao uso e mesmo serem edificações de uso contínuo e diário faz com que essa dinâmica seja mais intensa.

Posto isso, pode-se diferenciar melhor as características que são próprias do aterro da Baía Sul e aquelas também próprias do pensamento modernista, auxiliando nessa reflexão sobre as qualidades estabelecidas no aterro.

Bastante diferente são as edificações e a lógica de inserção destas no território original da cidade. Estas refletem diversas épocas e são refletidas nos diferentes tipos identificados. Independente do momento em que se inseriram na cidade, no geral, seguem a lógica que a parcela tradicional impõe e as legislações urbanísticas permitem. Essa situação acabou por conformar as quadras e ruas que possibilitaram e criaram uma continuidade na paisagem construída.

De forma geral, esse modo de ocupação edilícia das cidades de origem portuguesa é caracterizado pelo agrupamento dos edifícios, estes, adensados no lote, com pouco ou nenhum recuo frontal e lateral, compartilhando assim em muitos casos, as paredes das edificações. Quanto às alturas, ocorrem bastante variáveis refletindo o tempo de inserção. Com os avanços tecnológicos e as necessidades, surgiu edificações de maior porte nessa área central.

A homogeneidade presente neste tecido confere também uma evidente relação das edificações com a rua, aspecto que se reflete também numa continuidade dos percursos estabelecidos.

Figura 71: Edificações inseridas no território tradicional da cidade. a) Vistas dos sobrados na Praça XV de Novembro; b) Rua Francisco Tolentino e c) Largo da Alfândega e Rua Jerônimo Coelho.



Fonte: Acervo da autora.

Os aspectos físicos do traçado urbano, do parcelamento do solo e das edificações do aterro da Baía Sul evidenciam ainda hoje, muitas das características do pensamento moderno que o projetou. A grande certeza do ideal moderno implantado no aterro, segundo os pontos da Carta de Atenas, está na **função estabelecida de circulação**. Esta, conforme vista, além de ser a precursora e motivadora da criação deste espaço, se transformou e adequou ao crescimento da cidade nas últimas décadas.

Outra característica que condiz com o ideal moderno está nas extensas áreas livres existentes que reforçam o **caráter coletivo e público do espaço**. Ainda que a situação atual não permita interpretá-los como áreas livres de lazer, assim como os pressupostos da Carta de Atenas e as intenções do Projeto Original de Urbanização, este caráter está presente na existência desses espaços com potencial de se tornarem espaços coletivos de lazer para a cidade. A forma como as parcelas foram ocupadas e as características das edificações implantadas dificultam essa interpretação, no entanto, a proporção dessas áreas permite compreender as possibilidades de espaço público que estas áreas comportam.

O tecido urbano moderno da Baía Sul, assim como já colocou Panerai (2014), de certa forma refaz a relação determinada do conceito de tecido urbano aonde este é a relação entre vias/lotês/construído. Ao verificar esse conjunto no aterro da Baía Sul, percebe-se que **o lote é suprimido em alguns casos**, e o tecido pode-se restringir a uma confrontação do sistema viário/edificações. Ou, nas situações ainda não resolvidas, da relação entre o sistema viário e os “terrenos”, aqueles ocupados de qualquer maneira. Reflete-se também se as parcelas criadas, poderiam se aproximar dos conceitos de superquadras, devido sua dimensão mais generosa das parcelas, como no caso de Brasília. No entanto, as parcelas existentes no aterro possuem dimensão ainda maior que aquelas e não estabelecem uma relação entre elas mesmas e entre os serviços estabelecidos em cada uma, qualidade que justifica o conceito das superquadras. Por isso, a grande maioria das parcelas no aterro da Baía Sul ainda são “terrenos” não resolvidos.

Essa leitura que se faz sobre os lotes e quadras evidencia os diferentes modos de pensar a relação rua/parcela nos momentos da cidade. No tempo colonial em que a locomoção ocorria a pé, por tração animal e posteriormente por bondes e carros, as distâncias percorridas, e principalmente, as velocidades, exigiam um sistema viário de menor porte. Claramente toda a relação que se estabelece entre espaço público (rua), parcelas e edificações revela a cidade projetada para as pessoas, enquanto a relação oposta é identificada no aterro: arruamento definido para altas velocidades e grandes distâncias estabelecidas.

De forma geral, **a grande questão que a análise urbana do aterro revela é a contraposição que este faz com a trama urbana da cidade anterior a implantação deste**. De propriedades muito distintas, reflexo das intenções que se tinha (e ainda hoje se tem) para os dois espaços, a trama do aterro se mostra como uma clara expansão moderna da cidade, pois em nenhum aspecto, viário, parcelar ou de edificações, apresenta homogeneidade com o tecido tradicional. Fato este que não determina a negatividade deste espaço, no entanto, atribuem qualidades opostas ao seu território adjacente. Essas **qualidades opostas** são, na verdade, identificações do tempo que representam que no caso do aterro representam o tempo moderno do automóvel, da velocidade e das mudanças.

## 2.2. A INTERPRETAÇÃO DO ATERRO COMO REALIDADE PERMANENTE: UM PATRIMÔNIO MODERNO

A aproximação da área em estudo do aterro da Baía Sul com o patrimônio se justifica pelas visões mais contemporâneas acerca dos territórios, entre elas, a de Hugues de Varine.

Entre os dados necessários para delimitar um território, o patrimônio é um elemento indispensável: ele constitui, com a geografia e com a história, um critério de coerência e de existência de uma comunidade humana. É por exemplo, muito mais importante que os critérios que são deduzidos tecnocraticamente dos limites administrativos ou políticos. O problema não é requerer a todo preço incluir no território tal monumento maior que lhe seria exterior, para atrair mais turistas ou valorizar sua imagem, mas de **fazer com que o conjunto dos elementos do patrimônio seja reconhecido pelos habitantes do território como os representando**, sendo-lhes familiar, o que etimologicamente quer dizer que eles pertencem à sua família. (VARINE, 2013 p. 231)

Dessa forma a relação entre este conflituoso território do aterro e o patrimônio moderno surge pelo entendimento deste como uma realidade concreta na cidade. Assim como o centro fundacional, o aterro possui uma carga de memória, representa parte do processo de construção da cidade e contém muitas potencialidades de valor como acervo moderno urbano.

Além das decisões políticas e jurídicas impostas na área ou das concepções técnicas fruto dos ideais de arquitetos e urbanistas, pretende-se **acrescentar este novo argumento para a construção da análise desse espaço**. O aterro não sendo uma realidade estática, está sujeito às dinâmicas da cidade e o patrimônio surge como elemento simbólico de identificação de um tempo e desenvolvimento desse lugar. Assim, a discussão patrimonial que se inicia e incentiva possibilita um novo olhar para pautar futuras intervenções.



### 2.2.1 A prática e a legitimação do patrimônio moderno urbano

Em Florianópolis, a memória, o passado e o presente estão em conjugação. A linha invisível, que demarca os limites originais entre a terra e o mar revela-se como uma ruptura entre o passado no território inicial da cidade e o presente no território moderno aterrado. E, a linha original d'água apresenta-se como memória nas lembranças daqueles que vivenciaram os dois lados dessa linha.

Ao pensar nos espaços urbanos e em suas significações, Harvey (2015) destaca que nos processos urbanos, por exemplo, não se pode restringir ao espaço absoluto para compreendê-los.

Não posso encerrar as memórias políticas e coletivas dentro de um espaço absoluto (situá-las claramente em uma grade ou sobre um mapa), nem compreender sua circulação em função de regras, ainda que sofisticadas do espaço-tempo relativo. Se coloco a questão “o que significa a praça Tiananment ou Ground Zero [Marco Zero]”<sup>34</sup>, o único modo de encontrar uma resposta é pensando em termos relacionais. (O espaço como palavra-chave, 2015 p. 132)

A compressão espaço-tempo, ideia difundida por David Harvey em seus trabalhos e comentada por outros tantos autores, apoia-se no caráter relacional entre esses conceitos, aonde **um objeto ou acontecimento depende de tudo que acontece ao redor dele, e o que veio antes e o que pode vir**: “Um evento ou uma coisa situada em um ponto no espaço não pode ser compreendida em referência apenas ao que existe somente naquele ponto.”

Dessa forma, como artifício contra a intensa “velocidade de mudança e contínuo encolhimentos dos horizontes de tempo e espaço.” (HUISSSEN, 2000 p. 28) **tanto o elemento memória urbana, quanto a história urbana, transmitidos pelos elementos patrimoniais existentes são essenciais no processo de construção, pois resgatam o**

---

<sup>34</sup> O “Marco Zero” é o local onde se encontram o edifício das Torres Gêmeas em Manhattan, Nova York, e atualmente abrigam um novo edifício e memorial ao acontecimento. Enquanto a Praça Tiananment, conhecida também como Praça da Paz Celestial localizada em Pequim, China, é uma importante praça na área central da cidade onde ocorreram manifestações estudantis e populares em 1989.

**passado lidando com os diversos tempos presentes.** Este resgate é importante, pois confere identidade aquele lugar. **Mais do que retomar o passado, é colocar estas cidades antigas em conjunção com as do presente, estabelecendo as correspondências, as rupturas e as continuidades** (PESAVENTO, 2004), **entendendo que tanto o passado quanto o presente proporcionam a sensação de pertencimento conferida à identidade.**

O patrimônio sob suas diferentes formas (material ou imaterial, morto ou vivo) **fornece o húmus, a terra fértil necessária ao desenvolvimento.** O desenvolvimento não se faz "fora do solo". Suas raízes devem nutrir dos numerosos materiais que, na sua maioria, estão presentes no patrimônio: o solo e a paisagem, a memória e os modos de vida dos habitantes, as construções, a produto de bens e de serviços adaptados às demandas e a necessidades das pessoas, etc. [...] a natureza e a cultura são vivas, enquanto pertencem a uma população da qual constituem o patrimônio. (VARINE, 2013 p. 18). Sem grifo no original

O termo patrimônio como bem define Françoise Choay (2006) é um conceito nômade. Em sua origem, é definido como “ligado às estruturas familiares, econômicas, jurídicas de uma sociedade estável, enraizada no espaço e no tempo.” (CHOAY, 2006 p. 11). E ainda, diz respeito a um bem ou conjunto de bens, de herança que são transmitidos, segundo as leis.

Assim como na sua origem, no contexto urbano o patrimônio está relacionado também às heranças que são transmitidas entre as gerações, no entanto estas são entendidas como as **heranças culturais da sociedade.** As construções materiais e imateriais que uma comunidade constrói e devido ao valor que atribuímos a esta, torna-a um patrimônio que deva ser preservado e herdado pelas gerações seguintes.

O patrimônio cultural é reconhecido, desde a Constituição Federal de 1988, como os elementos de natureza material e imaterial. Além destes a Constituição estabelece outras formas de preservação como o Registro e o Inventário – além do Tombamento, instituído pelo Decreto-Lei nº. 25, de 30 de novembro de 1937, que é adequado, principalmente, à proteção de edificações, paisagens e conjuntos históricos urbanos. (IPHAN).

O patrimônio material é composto por um conjunto de bens culturais classificados segundo sua natureza, conforme os quatro Livros do Tombo: arqueológico, paisagístico e etnográfico; histórico; belas artes; e das artes aplicadas. Os bens tombados de natureza material podem ser imóveis como as cidades históricas, sítios arqueológicos e paisagísticos e bens individuais; ou móveis, como coleções arqueológicas, acervos museológicos, documentais, bibliográficos, arquivísticos, videográficos, fotográficos e cinematográficos. (IPHAN, 1937). Enquanto o patrimônio imaterial é referente àquelas práticas e domínios da vida social que se manifestam em saberes, ofícios e modos de fazer; celebrações; formas de expressão cênicas, plásticas, musicais ou lúdicas; e nos lugares (como mercados, feiras e santuários que abrigam práticas culturais coletivas). (IPHAN, 1937).

No trabalho, nos aproximaremos das questões patrimoniais referentes ao espaço urbano e trataremos precisamente do **patrimônio moderno urbano, e destes enquanto conjuntos históricos urbanos**.

Para falar sobre o conceito de patrimônio moderno urbano com clareza, deve-se contextualizar alguns antecedentes, que são na verdade, a própria evolução desse entendimento de patrimônio urbano: o monumento e o sítio histórico.

Choay (2006) indica o período do Renascimento como o surgimento da ideia do monumento histórico. Foi este momento que pela primeira vez teve-se um olhar sobre a Antiguidade clássica numa dimensão estética e histórica. Essa leitura, até então, ocorria com o intuito do estudo da técnica e da estética para então superá-la. (SANT`ANNA, 2014). A conservação, numa compreensão mais próxima do que temos hoje, nasce a partir das consequências da Reforma da Inglaterra, no século XVI, e, mais fortemente com o novo Estado que se organizou após a Revolução Francesa.

A noção de patrimônio nacional elaborada naquele momento respondeu a urgência de salvar da rapinagem da destruição bem móveis e imóveis antes pertencentes ao clero e à nobreza e então integrados ao patrimônio do Estado revolucionário. [...] A ideia de patrimônio nasceu assim, do embate entre facções políticas e revolucionárias, apelando para um sentimento nacional e atendendo uma conveniência econômica. (SANT`ANNA, 2014 p. 22)

Nestes momentos históricos fica claro que o patrimônio a que se referem são objetos, monumentos que representavam certa identidade nacional e também determinadas classes sociais ou os valores dos grupos hegemônicos social e economicamente. **Até o século XIX, conforme destaca Choay (2006) os trabalhos acerca das cidades a destacavam do ponto de vista jurídico, político e religioso, descrevendo os monumentos e símbolos que representavam essas estruturas tornando o espaço como um grande ausente.**

A conversão da cidade material em objeto de conhecimento histórico foi motivada pela transformação do espaço urbano que seguiu a revolução industrial: perturbação traumática do meio tradicional, emergência de outras escalas várias e parcelares. (CHOAY, 2006 p. 179)

Alguns fatos na evolução das concepções patrimoniais ampliaram suas compreensões e aplicações. A Carta de Atenas, de 1933, produzida pelo IV CIAM na Grécia, orientava os novos princípios modernos da arquitetura e urbanismo e incluía algumas diretrizes sobre como tratar os conjuntos urbanos antigos no contexto da cidade moderna. No entanto, não reconhecia os desenhos dos conjuntos antigos, nem mesmo os modernos como retrata de um tempo. Da mesma forma outras Leis que se estabelecerem posteriormente, como a Lei Malraux, criado por Andre Malraux, na França em 1962, que introduziu um olhar diferenciado aos conjuntos urbanos considerados monumentais e instituídos como áreas protegidas. Essa Lei levou a operações de salvaguarda e conservação como obrigatoriedade do poder público em resolver ações de proteção e manutenção, ainda assim, sem reconhecer de fato as diversas qualidades dos diferentes tempos e tramas que o se apresentam nas cidades.

Da mesma forma, ocorreu com a Carta de Veneza, em 1964. Resultado das conclusões do II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos, patrocinados pela Organização das Nações Unidas para a educação, a ciência e a cultura (UNESCO) em 1964. Conforme Sant`Anna (2014), fez parte de uma reação europeia às intervenções do urbanismo moderno e também “elevou a monumento o tecido urbano modesto e trivial, em confronto com a Carta de Atenas, de 1933, que previa a preservação apenas de conjuntos excepcionais.”. Dessa forma, o documento estabeleceu a noção contemporânea de monumento histórico como bem indissociável do processo histórico e do

ambiente em que se insere, ou seja, ampliou-se a ideia no monumento visto para o interior para a relação deste com o contexto.

De cidade-monumento, relíquia e paradigma da civilização material que a nação brasileira foi capaz de construir, a **área urbana-patrimônio passou a cidade-documento, objeto rico em informações sobre a vida e a organização social do povo brasileiro nas várias fases da sua história [...]. Em suma, a área urbana passou a ser percebida como documento histórico**, um objeto cultural vinculado também à história, à etnografia, à arqueologia, ao urbanismo e a outras disciplinas, além da história da arte e da arquitetura, como era usual. (SANT'ANNA, 2014 p. 301). Sem grifo no original.

Entre esses marcos legais destacados para o entendimento do patrimônio urbano, salienta-se a compreensão da cidade como testemunho do processo de construção. **Os tempos presentes no território documentam a formação da cidade, informam sobre o espaço formado e em constante modificação e ainda sobre todas as relações sociais intrínsecas ao espaço urbano. Dessa forma, a cidade é vista como fonte de conhecimento multidisciplinar, e não mais como objeto de arte e o patrimônio como documento de registro deste processo.**

Ainda que esses fatos demonstrem uma evolução da compreensão patrimonial e enfatizem não somente a questão estética e incorporaram definitivamente o valor histórico de objeto, destaca-se que todas as Cartas e determinações patrimoniais que seguiram não trataram do desenho urbano como linguagem de um tempo, e principalmente, ainda não incluíram o patrimônio moderno urbano como documento de registro do processo de construção.

Toda essa velocidade de mudança e ao mesmo tempo a busca incessante pelo passado, configuram as noções do espaço-tempo que muitas vezes **dificultam o reconhecimento patrimonial moderno**. A própria palavra “moderno”, remete a esta herança muito recente, o reduzido distanciamento temporal dos elementos urbanos modernos e ainda o fato de presenciarmos significativa quantidade de elementos modernos urbanos e a ideia de poder reproduzi-los, torna mais difícil a compreensão destes como possíveis patrimônios, identitários de um

tempo e que devam ser conservados total ou parcialmente como registro de uma geração.

No contexto brasileiro a proteção patrimonial da arquitetura moderna ocorre desde a década de 1940, com o reconhecimento de diversas obras de arquitetura do período como a Igreja da Pampulha, em Belo Horizonte, e o Ministério da Educação e Saúde, no Rio de Janeiro. O aterro do Parque do Flamengo, na década de 1960, conforme já comentado no trabalho, ou mesmo o Plano Piloto de Brasília no final da década de 1980, confirmam essa admissão desses elementos como pertencentes ao momento moderno brasileiro.

O Conjunto Urbanístico, Arquitetônico e Paisagístico de Brasília foi o primeiro bem contemporâneo reconhecido pela UNESCO como Patrimônio Cultural da Humanidade. É também a única cidade do século XX tombada pelo IPHAN. (Ramos, 2017). Ao atribuir esse título à cidade, são reconhecidos os valores de concepção urbana e materializadas no século 20, representando os ideais do movimento moderno. A área sob proteção abrange 112,25km<sup>2</sup>, a totalidade do Plano Piloto.

A experiência brasileira é digna de nota devido à magnitude da ação, que **não apenas concluiu um processo histórico, mas também pela natureza excepcional do desafio assumido em sua construção e pela dimensão do projeto político, social, intelectual e territorial que ela transmitiu.** (RAMOS, 2017.) Sem grifo no original.

No âmbito internacional, a criação do Do.co.mo.mo (Comitê Internacional para a DOcumentação e preservação (COnservation) de edifícios, sítios e unidades de vizinhanças do MOvimento MOderno), inicia essa nova perspectiva de valor que legitima o patrimônio moderno urbano.

O grupo iniciado na Holanda em 1988 é uma organização não governamental que atualmente está presente em diversos países por meio de pesquisadores e representantes regionais, que tem como objetivo principal a documentação e conservação do Movimento Moderno no mundo. Além disso, são alguns princípios do Do.co.mo.mo estimular o interesse do público em geral e das autoridades competentes para o valor identificados nas obras representantes desse período, e ainda estudar o movimento a fim de formular novas ideias para o futuro

do ambiente da construção com base nas experiências do Movimento Moderno.

### **2.2.2 O aterro da Baía Sul como patrimônio: o processo de tombamento**

O tombamento patrimonial, enquanto preservação de qualidades históricas, culturais, estéticas e afetivas é reflexo e uma forma institucional de lidar com a memória e com o tempo, principalmente, as mudanças que este ocasiona na sociedade. Enquanto procedimento da esfera do patrimônio proporciona benefícios como a própria conservação e a significação de identidades individuais e coletivas. No caso do aterro da Baía Sul, as indefinições e possibilidades que estas medidas ocasionaram, não só no âmbito físico espacial, surgiram concomitantes a este. Nesta etapa da pesquisa, serão discutidas as intenções, perspectivas e desafios patrimoniais da área em estudo, entendendo que esta é uma prática contemporânea para o desenvolvimento dos territórios.

Segundo Oleias (1994), em 1974 quando o aterro não estava ainda totalmente concluído, “A Assembleia Legislativa, através do decreto-lei Nº 5.013 de 02/07/74, por ordem do Governador do Estado de Santa Catarina Colombo Machado Salles, autorizou a venda de 25% do espaço físico do aterro à iniciativa privada.”, fato que repercutiu no âmbito político e social. Essa iniciativa ocorreu pela necessidade exposta pelo Governo do Estado, de contornar o problema dos gastos feitos com a obra. O autor do projeto, o próprio governador Colombo Salles, surpreendeu com a iniciativa na época.

Haveria um centro comercial, que manteria todo o sistema comercial. Hoje está uma balbúrdia no trânsito, porque o comércio grande está se deslocando. Havia um projeto de um shopping, onde haveria local exclusivo para o comércio. Havia uma parte para edifícios um centro administrativo oficial. Havia uma parte para escritórios, outra para residência de pessoas de baixa renda, para não gastar com transporte, e uma área reservada para um centro ecumênico. (Salles, 2005)<sup>35</sup>

---

<sup>35</sup> Entrevista com o ex-governador Colombo Machado Salles ao jornal A Notícia, em 15 de março de 2005.

Essa proposta de venda, ou também como foi chamado o processo de alienação (cessão de bens) de parte significativa do espaço físico do aterro, foi “neutralizada e mais tarde suspensa em decorrência das pressões políticas advindas de parlamentares e imprensa.” (OLEIAS, 1994)

Ainda que a intenção inicial exposta fosse uma contrapartida financeira para a própria área e que o decreto determinasse que o aproveitamento das áreas alienadas seguisse “a destinação e a grandeza previstas no projeto geral de urbanização”<sup>36</sup>, este decreto foi posteriormente revogado na gestão do Governador Antônio Carlos Konder Reis e no seu lugar aprovada a Lei 5.483 de 09/10/78, a qual explicitava que “o aterro passaria a abrigar, a partir daquela data, somente equipamentos em favor da cultura, do esporte, da recreação e do lazer para os florianopolitanos.”

O decreto estadual de 1978<sup>37</sup>, afirmava em seu Art. 1º:

Fica tombada a área do aterro hidráulico, na Baía Sul da Ilha de Santa Catarina, caracterizada no Decreto nº 3.244<sup>38</sup>, de 03 de dezembro de 1973, como Área A, com aproximadamente 400.000 m<sup>2</sup> (quatrocentos mil metros quadrados), localizada entre o Clube Veleiros da Ilha e a Ponte Hercílio Luz, visando a proteção e preservação da mesma, reservando-a como área verde, de paisagem e lazer, conforme projeto paisagístico elaborado pela firma BURLE MARX E CIA. LTDA., que faz parte integrante deste decreto.

Na continuidade da Lei, a especificação da área A foco do tombamento:

Tem início no Clube Veleiros da Ilha, onde inicia o aterro junto ao mar, segue pela rua Silva Jardim,

<sup>36</sup> Art 2º, do decreto-lei Nº 5.013 de 02/07/74.

<sup>37</sup> Decreto Nº 5.392, de 24 de julho de 1978, disponível no Arquivo da Casa da Memória de Florianópolis

<sup>38</sup> Decreto Federal nº 3.244, de 03 de dezembro de 1973, o qual “Autoriza o aterro pelo Estado de Santa Catarina, de áreas de mar situadas ao longo da Ilha de Santa Catarina e em faixa fronteira ao continente, e a cessão, sob o regime de aforamento, dos terrenos que menciona.” Além das áreas na Ilha, este mesmo Decreto autoriza a construção de aterros nas áreas continentais da cidade.



daí toma a Avenida Semi-expressa até encontrar a Avenida Hercílio Luz, no sentido desta até encontra a Rua Antônio Luz, em prosseguimento por esta até o Mercado Público, esquina da Rua Deodoro, no sentido desta até a Avenida Coletora, no sentido desta até encontrar a Avenida de Contorno Norte, por esta até o limite do aterro hidráulico, sendo que, nas imediações da antiga Fábrica de Gelo, há um desvio, através de um acesso em forma de semi-anel que parte da Avenida Coletora e se encontra próximo ao encontro da Avenida de Contorno Norte e, do outro lado, em toda a extensão, entre o Clube Veleiros da Ilha e o limite do aterro hidráulico, próximo à Ponte Hercílio Luz, confronta com o mar.

E quanto aos usos, na continuidade da Lei se expressa:

Art. 2º - É expressamente vedada a utilização da área referida no Art. 1º para fim diverso ao nele especificado, não sendo permitidas edificações de qualquer espécie nem cessão de área a terceiros a qualquer título

Parágrafo único – Excluem-se da proibição contido no artigo todas as construções que integram o projeto paisagístico elaborado pela firma BURLE MARX & CIA. LTDA, já aceito, especialmente preservadas as construções da Estação Rodoviária e Garagens Náuticas, e os direitos de cessão consequentes e referentes exclusivamente às construções previstas no aludido projeto paisagístico.

O caminho seguido pelo Governo de Santa Catarina em 1978 se aproximava das medidas tomadas anos antes na cidade do Rio de Janeiro. O também parque metropolitano construído sobre o aterro do Flamengo sofreu seu tombamento em 1965.

Sobre a proteção de áreas urbanas entre 1950 e 1967, cabe ainda mencionar o tombamento do Parque do Flamengo, em 1965, antes mesmo que a obra estivesse totalmente concluída. [...]. São tombamentos quase simultâneos à inauguração

dessas obras como se elas já nascessem monumentos históricos e consagrados com obras de arte de valor excepcional. Naturalmente esses tombamentos foram parte da estratégia de consagração da arquitetura moderna como a arquitetura brasileira por excelência, e de consolidação da hegemonia modernista nesse campo. (SANT'ANNA, 2014 p. 172)

Atualmente, as realidades desses espaços similares, que seguem a mesma lógica, apresentam-se em condições diferentes, conforme exposto nos capítulos anteriores. Na época destes tombamentos, o entendimento sobre este ato sobre o próprio patrimônio ainda estava restrito somente a um ato administrativo. Ainda que os dois casos já apontassem as mudanças de pensamento sobre o patrimônio, o fato de representarem novos territórios introduzidos – aterros - e simbolizarem um patrimônio moderno, estes indicam as novas interpretações do espaço urbano.

O tombamento, como uma medida legal, surgiu em favor da preservação, e não por isso deve permanecer estático na sua concepção. Durante muito tempo, ocorreu quase como único instrumento em favor do patrimônio. Ainda que, conforme já visto, as concepções patrimoniais tenham se expandido, no Brasil ainda se observa de maneira geral a aplicação do tombamento restrita ao seu significado jurídico, conforme destacado por diversos pesquisadores do patrimônio, como Castriota (2007) e Pinheiro (2006). De certa forma ele acontece como medida inicial a se contrapor a investidas dos interesses econômicos do capital especulativo e assim permanece, sem se compreender o seu real significado. Ou seja, não se conseguiu ainda integrar de fato as dimensões políticas e urbanas do patrimônio.

Observa-se, no caso do aterro da Baía Sul, exatamente este fato destacado: o tombamento como atitude primária para impedimento de ações de exploração do território e o ato permanece restrito a isso. Em Florianópolis, o Decreto Nº 5.392, de 24 de julho de 1978, que determinou o tombamento desta área ainda está em vigor, porém, é pouco reconhecido e considerado nas ações da área. Este ato que visou a proteção de toda essa área como área verde, de paisagem e lazer não passou, no decorrer dos anos, de uma determinação administrativa e jurídica, não alcançando assim, o entendimento patrimonial dessa atitude. Até hoje, quase 40 anos depois do decreto que institui o tombamento dessa área, as medidas no que concernem a gestão da área

do aterro são tomadas somente no âmbito administrativo. Em poder da Superintendência do Patrimônio da União do Estado (SPU-SC) até 2016, teve algumas parcelas do aterro transferidas para a administração municipal como concessão por 10 anos. A situação dessa área nos últimos anos demonstra que as definições perante este espaço são com intuito prioritariamente econômico, aonde a concessão de espaço reverte em arrecadações para o município e estas não são investidas na própria área. **Do ponto de vista das ações patrimoniais e de efetivo desenvolvimento deste território não são registradas atividades.**

### **2.2.3 Outro olhar: o aterro da Baía Sul como patrimônio moderno e desenvolvimento local**

Na continuidade do pensamento patrimonial, conforme foi comentado, as discussões mais atuais destacam este não mais como objetos estáticos de preservação, mas justamente como elemento a favor do desenvolvimento, e está ligado ao “tempo por sua evolução e seus ritmos”.

Se o desenvolvimento se efetua no presente, portanto, a partir de um patrimônio constatado a um dado momento, ele não pode ignorar suas origens e não pode igualmente se limitar a consumi-lo sem nada criar de novo. [...] **Não se pode fazer nenhum desenvolvimento sem levar em conta os ritmos da vida local, que fazem parte integrante da cultura viva da população.** (VARINE, 2013 p. 20) Sem grifo no original.

Posto dessa forma, o autor com uma visão bastante contemporânea apreende este como um recurso, que **além de identificar uma população ou comunidade, reflete o tempo que esta vive.** O desenvolvimento do qual trata Varine (2013) é um desenvolvimento denominado local. Diferente de um desenvolvimento social, econômico ou cultural, o **desenvolvimento local**, mesmo considerando essas outras dimensões, não peca pela falta de interação, pois, sua intenção é considerar todos os agentes envolvidos naquele território.

No caso do aterro da Baía Sul, as ações de desenvolvimento que surgem no espaço, geralmente, decorre de ações econômicas, funcionais e pragmáticas. Esse tipo de desenvolvimento retrata a preocupação com o capital e os valores agregados no espaço, ou seja, é a fragilidade

inerente a muitos espaços urbanos e também muitos patrimônios urbanos, da vulnerabilidade quando surgem alternativas mais rentáveis. Alguns fatos ocorridos nesta área da cidade, exemplificam essa situação, como a cessão dos terrenos para terceiros, ou mesmo a cessão para o Estado e Prefeitura que oferecem uma destinação para reverter em arrecadação, como é o caso dos terrenos destinados a estacionamentos terceirizados.

Outras formas de desenvolvimento apontadas por Varine, decorrem de ações sociais, quando trata de responder questões relativas à habitação, inserção social e profissional ou mesmo relações com determinada comunidade, ou ainda de ações culturais quando ocorrem “em termos de conservação, de restauração, de inventário, de pesquisa ou mesmo de beleza, de magia.” (VARINE, 2013 p. 18). No entanto, nenhuma dessas duas formas podem ser constatadas também nesse território do aterro. As práticas relacionadas ao social quando partem dos órgãos municipais, ocorrem por determinado período de tempo e não dão continuidade, como as atividades sociais desenvolvidas por um período de tempo na edificação da passarela do samba. Enquanto práticas que partem da própria ação dos agentes locais, como as atividades de futebol ocorridas semanalmente permanecem como dinâmicas frequentes nesse território. Este exemplo de desenvolvimento social confirma a importância do desenvolvimento local como forma de conduzir as ações sobre determinado território.

A prática do desenvolvimento local é de responsabilidade dos diferentes atores locais, como políticos e funcionários, trabalhadores, dirigentes de empresas, membros da comunidade, veranistas ou residentes temporários, todos responsáveis por compartilharem o mesmo espaço. No caso da área em estudo, aponta-se que os atores locais são os transeuntes e aqueles que utilizam diariamente o complexo sistema viário implantado, usuários frequentes ou esporádicos, ciclistas que atravessam aquele espaço, meninos que jogam bola, motoristas que o percorrem, vendedores que ali se estabelecem, turistas à procura da maritimidade. Também os usuários do centro da cidade, que frequentam o comércio e serviços localizados no centro fundacional, estudantes, moradores da região central, inclusive aqueles há muitos anos deslocados dessa área próxima ao mar para as encostas dos morros.

Ora, os verdadeiros atores são os criadores do patrimônio, muito além de serem exploradores ou usuários de um patrimônio mais ou menos sacralizado. A criação de uma sala polivalente, de

um loteamento, de uma zona de atividades, marca uma evolução no patrimônio comum e participa da história cultural do desenvolvimento. (Varine, 2013, p. 18)

Assim, em uma analogia bastante clara, Varine (2013) expõe que o patrimônio de uma comunidade pode ser comparado ao DNA humano, a identidade de um indivíduo, que o identifica e o diferencia dos demais. **Dessa forma a associação que se faz entre o desenvolvimento local e o aterro da Baía Sul está vinculado aos parâmetros que se utiliza para o reconhecimento dos valores de determinado território. Assim, a ideia que deve ser entendida é a de fazer com que o conjunto dos elementos do patrimônio, no caso do patrimônio moderno urbano, seja reconhecido pelos habitantes e usuários do território como os representando.**

Enquanto no desenvolvimento local definido por Varine (2013) e utilizado geralmente em pequenas comunidades para o fortalecimento de uma identidade e desenvolvimento territorial, no aterro da Baía Sul utiliza-se deste argumento para a caracterização da identidade moderna presente neste território. **Acredita-se assim, que o reconhecimento do processo de tombamento da década de 1970, dos elementos edificadas do período moderno existentes neste espaço, assim como a aceitação do *genius loci* rodoviaria presente neste território, podem incentivar ações que valorizem as formas de se apropriar e intervir neste espaço.** Não apenas como medidas paliativas para esse extenso território conflituoso, mas como intervenções eficazes que legitimem o devido valor simbólico ao local.

Atualmente, conforme essas práticas adotadas por Varine (2013), o primeiro passo para entender as possibilidades patrimoniais como desenvolvimento se apoia justamente no valor patrimonial atribuído aos fatos urbanos. Esses valores podem ser definidos conforme algumas noções e atributos de cada elemento determinado, seguindo a ideia que se expõe na sequência:

- Valor patrimonial **afetivo**: quando o é para determinado proprietário ou usuário do espaço.
- Valor patrimonial **funcional**: considerado quando a função atual do fato urbano é pertinente no seu contexto, sem modificação substancial;

- Valor patrimonial **cultural**: quando possui critérios científicos, históricos e artísticos ou o próprio tombamento para o classificarem de fato como de valor cultural;
- Valor patrimonial **financeiro**: quando o fato urbano possui valor pela sua avaliação em valor venal por comparações, seja por localização ou características próprias;
- Valor patrimonial **comunitário**: considerado quando o valor é reconhecido aos olhos dos habitantes do território;
- Valor patrimonial **potencial**: quando este valor está nas potencialidades funcionais e culturais desse elemento urbano.

Esta relação estabelecida demonstra que diferentes dimensões devem ser consideradas para a identificação do valor de um determinado bem patrimonial. Desta forma é possível interpretar os valores patrimoniais intrínsecos no aterro da Baía Sul ao estabelecer os elementos possíveis de serem considerados como patrimônio e o valor atribuído a estes.

Entende-se, portanto, que para qualquer ação de intervenção futura na área devem-se explorar prioritariamente as ações de desenvolvimento local, sendo esta atribuída a todos os agentes envolvidos neste espaço, e não partir apenas dos gestores da cidade. Assim, como forma de entender este espaço, elaborou-se uma síntese dos elementos resultantes da análise urbana (Apêndice B), como forma de compreender os possíveis valores patrimoniais atribuídos a estes. Esses valores são determinados pela exposição que se faz com referência nos critérios anteriormente discutidos, de análise urbana, considerando a forma; uso, considerando o caráter de espaço e lugar; patrimonial, utilizando como referências os fatos e questões simbólicas expostas.

De forma geral, nesta área, grande parte dos fatos urbanos pode ter o seu valor patrimonial encontrado justamente na sua funcionalidade, o que não significa sua permanência definitiva. Isso quer dizer, que ainda que originalmente outras funções tenham sido planejadas para este espaço, os equipamentos que nele se encontram hoje, possuem importância no uso, como elemento individual ou no conjunto das relações da cidade, como os equipamentos de mobilidade existentes. No entanto, podem ser revistos, relocados ou ter sua funcionalidade e seu valor ampliado para o melhor aproveitamento de todo o contexto.

Outros equipamentos como a Passarela, e o Centrosul possuem também esse valor funcional, mas que não são explorados em toda a sua capacidade, e por essa razão podem ter um valor patrimonial também

atribuído ao seu potencial. Quanto aos valores afetivos e culturais, ainda que seja limitada ao olhar da pesquisadora, podemos inferir que são em menor quantidade, justamente pelo não reconhecimento destes como patrimônio ou mesmo pela população não usufruir e se identificar com estes elementos urbanos nesta área.

Assim como a **concepção patrimonial de preservação** que entende parte da construção da história da cidade e daquela sociedade, o **entendimento patrimonial que se apoia no desenvolvimento** acredita também que se o cenário atual nos expõe determinada situação e, deve-se partir dessa base e dessa necessidade para construir os próximos tempos. Esta compreensão baseada no desenvolvimento se apresenta de forma mais simples que o patrimônio preservacionista, o qual requer a ação de técnicos específicos que julguem e dotem de valor determinados elementos urbanos, geralmente fundamentado em questões históricas e simbólicas do objeto em questão, tornando-se assim uma valorização por algumas vezes subjetiva. Enquanto na perspectiva desenvolvimentista se atribuí também valores funcionais e econômicos, entendendo que estes aliados ao conjunto de dinâmicas que ocorrem na cidade podem se tornar lugares identificados e importantes, e conseqüentemente patrimoniais. **O patrimônio nesse sentido está, portanto, tanto na documentação histórica, como registro de um tempo, como no sentido de uso atual, aliado ao entendimento do lugar.**

**A exposição de todos os fatos quanto aos aspectos morfológicos e patrimoniais do aterro da Baía Sul nos faz ponderar sobre o entendimento quanto ao seu tombamento, por meio de três vertentes possíveis: histórica, morfológica e funcional.**

Enquanto ato administrativo, o tombamento deve apoiar-se também em justificativas dentre essas esferas para que se consolidem medidas de preservação e conseqüente identificação do bem tombado.

**Do ponto de vista histórico**, os aspectos descritos e citados quanto à idealização, construção e consolidação (?), **ênfatizam os ideais presentes no processo de construção desse território**. Características de um momento da cidade representam as mudanças o crescimento e à própria evolução da cidade, quanto optou por um crescimento territorial para proporcionar outros desenvolvimentos para a cidade. Todas essas características presentes no espaço urbano representam a linguagem de um tempo da sociedade.

**Do ponto de vista morfológico**, conforme visto no item 2.1 sobre os aspectos morfológicos e funcionais, **a forma do aterro documenta o tempo que ele representa**. A predominância do sistema

viário, fruto de uma cidade que começara há poucas décadas substituir seus barcos pelos automóveis; a não ordenação e rigidez na implantação, assim como o isolamento das edificações na parcela eram resultado das intenções de criar espaços fluidos e coletivos. Estas iniciativas, que criaram um espaço não homogêneo e coeso identificam o caráter moderno do aterro da Baía Sul.

**Do ponto de vista funcional**, as discussões estabelecidas quanto aos **usos do aterro da Baía Sul**, e as caracterizações quanto aos espaços e lugares também mostram que, em geral, o aterro cumpre o grande papel que lhe foi atribuído: uso predominantemente para o sistema viário. A flexibilidade dos espaços por conta da sua grande dimensão demonstra o caráter coletivo imposto nesse, ainda que hoje poucas sejam utilizadas efetivamente. Essas extensas áreas sem uso definido, acabaram hoje por criar situações negativas, no entanto, como visto nos primeiros anos de uso, proporcionam grande liberdade para diversas ocupações e atividades neste espaço. Dessa forma, percebe-se que a função rodoviária está consolidada nessa área, mas não deve ser limitada a esta. Outras funções podem ser incorporadas de forma a recuperar a maritimidade desse espaço e não deixar com que o sistema viário ordene e justifique toda essa área.

Esta exposição sobre as concepções patrimoniais e o tombamento do aterro da Baía Sul leva em conta o valor intrínseco do mesmo para o desenvolvimento urbano de Florianópolis, assim como contribuiu para o entendimento da história da cidade. Algumas características singulares desta área, como o sistema de infraestrutura de vias urbanas, contribuíram de forma decisiva para a transformação da cidade.

O aterro, quando construído revelava a necessidade de uma parte da sociedade, aquela que almejava o desenvolvimento, as modernidades existentes nas grandes cidades brasileiras e europeias, o automóvel que representava a liberdade e autonomia e os espaços que possibilitassem certa independência que as pequenas ruas provincianas já não comportavam. O aterro supriu todos esses anseios em alguns aspectos. Precisou se construir, adensar, crescer para se enxergar que todo aquele anseio tinha contrapartidas que as pequenas ruas da cidade tradicional também demonstraram com o tempo. Os grandes espaços geram ociosidade, demanda maior infraestrutura, maiores cuidados por parte da administração pública, e maior presença das pessoas nestes espaços. Como todos os ciclos humanos, não basta apontar, foi preciso construir, para verificar todo o ônus e bônus desses espaços modernos nas cidades.

Atualmente se verifica o contrário. A liberdade que por um tempo foi transmitida na ideia do carro, agora representa um fardo. Portanto, ao



aproximarmos o entendimento patrimonial ao território construído do aterro da Baía Sul se enxerga justamente esta realidade que é a produção de um espaço que seguiu as demandas de uma comunidade, ou ao menos parte dela, em determinado momento do seu passado. O acréscimo territorial, a composição de grandes quadras e lotes e ainda a criação de amplas avenidas à estrutura urbana representou as necessidades de um momento e que **ainda se justificam no espaço urbano**.

No entanto, o período atual exige mais destes espaços. Acredita-se que as ideologias atuais presentes na sociedade demandem mais que os aspectos rodoviários. A vivência dos espaços públicos e o caráter coletivo desses estão tão presentes quanto aquele da velocidade e rápidas conexões presentes do ideal moderno. Talvez a privação desses espaços públicos pela falta de segurança e infraestrutura aflore nas pessoas esse desejo de estar na cidade e usufruir de todos os seus benefícios. Também, as rápidas mudanças que nos jogaram para essas transformações e aceleraram o tempo faz com que queiramos voltar ao passado aonde o espaço público era efetivamente público e vivenciado.

Entendemos, portanto, que concretizar a essências do *genius loci* implica em efetivá-la em contextos históricos sempre novos e para isso deve-se conciliá-las ao momento presente, que não concebe somente a velocidade do automóvel. No aterro da Baía no Sul, com sua extensão e proporção, com seu traçado e suas edificações estão imbricados o ideal moderno. E sobre ele, podemos acrescentar os ideais presentes que contribuem para **identificar** o que fez parte da sua concepção e história e que continuará a construí-la com espaços públicos e equipamentos para a vivência da cidade.



### **3 Considerações Finais**



No decorrer da pesquisa perceberam-se algumas lacunas em relação aos aspectos que compreendem a área do aterro da Baía Sul. Ainda que já tenha sido objeto de muitas propostas urbanas, incluindo concursos de projetos e diversas discussões técnicas por parte de gestores e urbanistas, um estudo sobre os aspectos morfológicos e patrimoniais dessa área ainda era inexistente.

O fato ainda de optar por esta leitura ampla envolvendo dois campos de estudo possibilitou abordar empiricamente este espaço, o que definiu os procedimentos metodológicos escolhidos, que envolveram as vertentes: histórica, morfológico funcional e patrimonial. Cruzar os dois eixos da pesquisa, morfológico e patrimonial e ainda, relacionar os diferentes territórios adjacentes, nos revelou fortes oposições.

Os aspectos morfológicos abordados pela análise da forma urbana do aterro e das suas adjacências **nos revelaram contrastes e possibilidades além da paisagem frequentemente discutida**. Ainda que não se alcance a totalidade da morfologia urbana, este processo de investigação reforçou os valores e as dificuldades que são constantemente apontadas, mas não justificadas, ou mesmo compreendidas, sobre este espaço.

O estudo possibilitou algumas considerações sobre esta área, e possibilita ainda diversos aprofundamentos e continuidades de pesquisas. **A primeira delas, em relação a sua identidade e pertencimento, o território do aterro pertence a terra e ao mar e ao mesmo tempo não pertence a nenhum desses. Sua lógica de inserção não se tornou homogênea à área precedente e também não valorizou o principal caráter da área, sua relação com as águas da Baía. Justamente essa ausência de homogeneidade, revela limites entre esses territórios, que são representados pelas distintas formas.**

As formas de integração, física e visual, entre esses distintos espaços territoriais revelados, no caso do aterro da Baía Sul não ocorrem de forma intensa e marcante em nenhum dos aspectos. Isso ocasiona essa não coesão e **fortalece as características originais do espaço do aterro, o rodoviarismo.**

Os aspectos patrimoniais confirmam as questões da forma urbana apreendidas. O entendimento patrimonial ainda restrito a determinados períodos da história e a falta de compreensão do valor de todos os tempos, estes como documentação e mesmo como processo de construção da cidade, acabam por fragilizar e enfatizar as negatividades dos espaços mais recentes. Assim, elementos relevantes que identificam este espaço de características modernas não são reconhecidos como elementos patrimoniais.

O fato de fragmentar os territórios pela morfologia, ocupação e entendimento patrimonial afasta e oculta áreas de relevância na construção da cidade. Mesmo as relações que estas áreas estabelecem com locais de memória, como o caso do aterro e da borda d'água atual, os quais permanecem como coadjuvantes nesse espaço. Aponta-se, portando, as concepções mais contemporâneas patrimoniais como possível futuro para o aterro da Baía Sul. Esta, além da compreensão do território neste tempo, identifica as funções e as pessoas que fazem uso destas para então qualificar estes lugares.

Outra consideração que o trabalho proporcionou é em relação ao espaço público. Enquanto na cidade tradicional geralmente este é resultante do próprio processo de ocupação e parcelamento, ficando restrito ao sistema viário e algumas praças e largos, na cidade fruto do planejamento moderno tem-se, geralmente, mais atenção e prioridade a estes espaços, fruto da própria ideologia moderna. No entanto, no caso do aterro da Baía Sul os espaços públicos se revelam atualmente apenas no sistema viário. Os possíveis espaços de parque não foram efetivados, ou não permanecem hoje. A orla marítima, grande espaço público possível é inacessível. As parcelas com possibilidade de serem públicas por meio da implantação diferenciada de edifícios, até mesmo em pilotis como no caso das superquadras, são hoje ocupadas por grandes edificações que bloqueiam as relações entre as parcelas e entre os territórios criados.

O fato de não proporcionar uma variedade de funções na área do aterro, sendo a maioria relacionada a funções de mobilidade, não possibilita uma diversidade na ocupação deste espaço. Dessa forma, o território tradicional que concentra atividades de lazer, serviço e comércio mais usuais a população permanece ativo, enquanto o aterro fica restrito a uma pequena diversidade de funções, não todas contínuas e diárias e de difícil acessibilidade. A ausência, principalmente, de funções residenciais próximas dificulta ainda mais essa variedade de ocupação. Neste ponto outra contradição se revela neste espaço da cidade. As áreas residenciais próximas são resultantes de processo histórico de exclusão social, sendo estas áreas de encosta ocupadas por uma população mais carente. E com isso, a área central do aterro da Baía Sul, permanece sem uma destinação que equilibre todos os anseios pelos interessados neste espaço. A área é portanto, fruto de especulação de investimentos por parte de gestores e investidores e de interesse para atividades essenciais de lazer por parte dessa população residente próxima e que tem dificuldades em usufruir dos poucos espaços de lazer que a cidade proporciona.

Posto tudo isso, nesse momento é possível compreender que ainda que existam muitos conflitos e dúvidas em relação ao espaço do aterro da Baía Sul, existe também muito reconhecimento e valor neste lugar. Assim é possível determinar **quais os elementos reforçam a importância do aterro e seu entorno imediato enquanto área de relevância morfológica e patrimonial para a cidade.**

O primeiro deles, o próprio **traçado do aterro** e o **parcelamento do solo** resultantes deste. A trama urbana deve ser considerada como registro de um tempo, e as diversas intervenções do sistema viário devem levar isso em conta. Enquanto as parcelas, por sua flexibilidade e amplitude devem proporcionar e abrigar equipamentos que fortaleçam essas características modernas.

Em segundo as **edificações modernas** existentes na área: o Terminal Rodoviário Rita Maria, a Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, o Fórum, o Palácio de Justiça, o Palácio Santa Catarina e o Tribunal de Contas de Santa Catarina devem ser reconhecidos como valor patrimonial cultural pela representativa da linguagem do período moderno. Ainda que com alterações dos projetos originais, estabelecem relações com o contexto urbano e possuem características que as identificam como o momento moderno e de desenvolvimento da cidade.

O **Parque Dias Velho** presente na memória deste lugar e visível hoje apenas por alguns elementos que permaneceram, no caso as alamedas de palmeiras imperiais existentes nas duas parcelas que compreendiam a totalidade do parque. Parte da área que era destinada ao parque hoje assume a função de terminal urbano, enquanto uma outra parte permanece desocupada. Ainda assim, a relevância patrimonial deste espaço se dá em razão do projeto e das intenções originais daquele espaço. Com isso, não se pretende resgatar os traços originais e implantá-lo no espaço, mas entender os motivos de sua inserção e buscar neste a forma contemporânea de criar um novo espaço para toda a população.

**As bordas d'água, que atuam como limite e como espaços de transição entre os territórios, possuem valores patrimoniais no sentido que reforçam a importância do aterro enquanto território adjacente à água e como possível desenvolvimento local.** A primeira borda, a linha original da água, ainda que não presente fisicamente é evidenciada pelas distinções encontradas entre os territórios e seu resgate fortalece as compreensões dos tempos da cidade, demonstrando assim suas diferenças e seu *genius loci*. A segunda borda, a linha atual da água é um importante elemento morfológico e patrimonial pois o entendimento da sua importância, possibilita outras ações na área que

estabelecem as relações **entre terra e mar**, atualmente perdidas nas duas linhas da água.

Outras edificações sem uma linguagem estabelecida possuem valor de uso pelas relações que estabelecem com o contexto: O **parque Náutico Walter Lang**, e as **edificações dos pescadores** na porção leste do aterro. O seu uso contínuo e as relações de maritimidade mantidas que resgatam o caráter da baía antes do aterro fortalecem a identificação desses equipamentos.

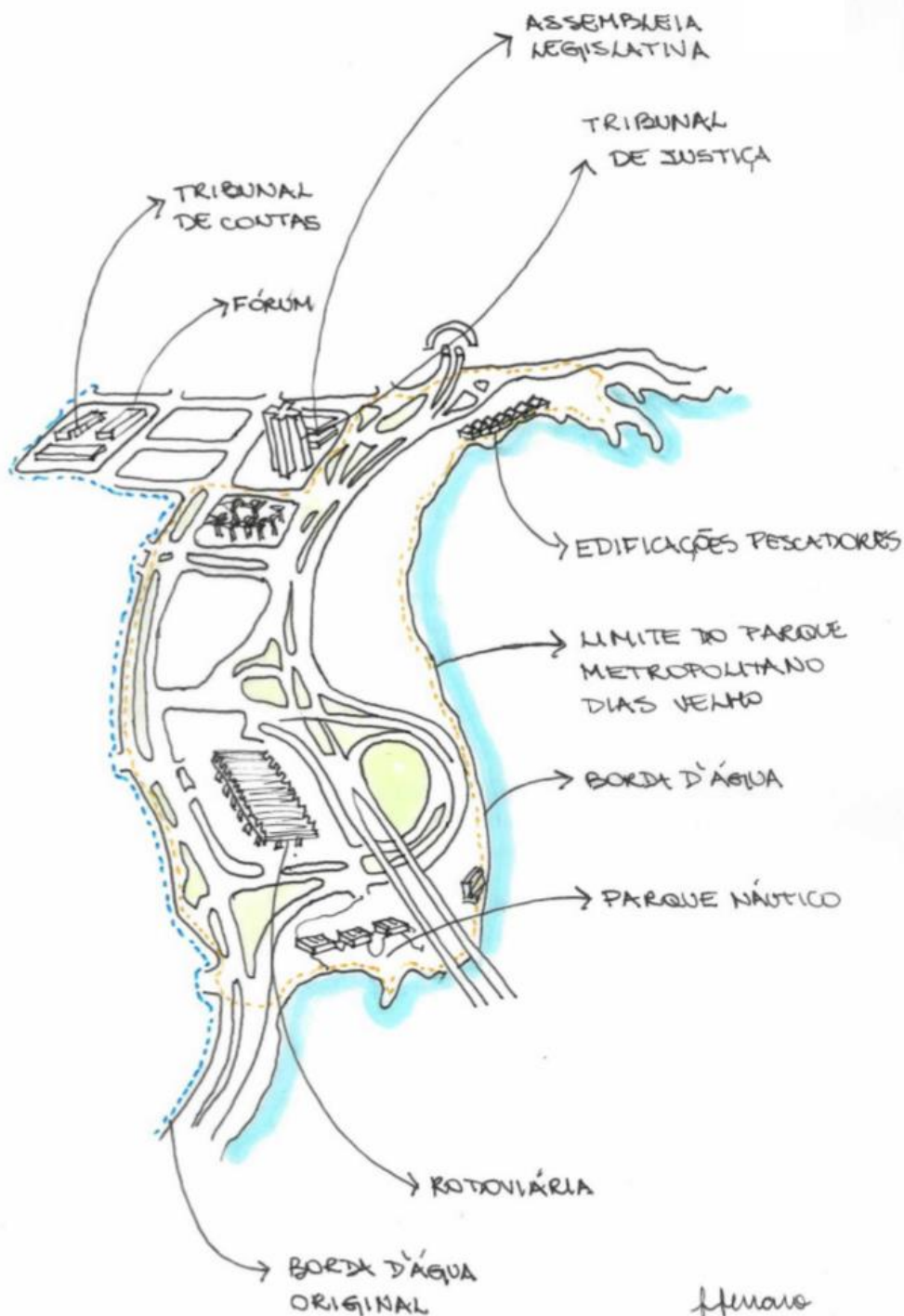
As edificações relacionadas a mobilidade, TICEN e Terminal Urbano Metropolitano, de certa forma possuem relevância e reforçam a importância do aterro na medida em que estão ali inseridas por conta do sistema viário que este proporciona. No entanto, por possuírem um valor estritamente funcional, tornam-se edificações que só estão no espaço atual por conta de uma necessidade atual, e não abrigam nenhum outro valor ao edifício ou ao contexto. Assim, as parcelas e espaços que ocupam estas edificações devem seguir as demandas de cada tempo deste espaço.

Os diferentes valores do uso do aterro, funcionais, rodoviárias e de lazer não são incompatíveis. É necessário encontrar formas de conciliar os diferentes usos e estratégias de acesso a este, como o acesso à frente de água, para harmonizar todas as necessidades. Assim como, os estudos de territórios portuários revelam a presença portuária não impede o usufruto da frente água, o que também não significa uma substituição total da trama existente por espaços públicos. Há que se encontrar uma harmonização e homogeneidade entre as diferentes gêneses

Assim como, o território antigo teve seu tempo de formação, desenvolvimento e consolidação, o território do aterro ainda está em formação. Ainda que surjam possibilidades e não permaneçam, ou outras não se concretizem, faz parte da dinâmica da cidade esse tempo de mudança. Talvez enquanto o próprio entendimento e reconhecimento da formação e intuito da área não forem compreendidos, não exista intervenção que compense essa falta de reconhecimento da área. Deve-se ainda considerar que nada impede que novos territórios sejam acrescidos e por isso se faz tão necessário entender este território hoje. É uma maneira de melhor planejar futuras intervenções.

**Por fim, entende-se que o futuro para a compreensão dessa área, está na superação das fronteiras destes territórios, na conciliação e interpretação das diferentes gêneses que os diferentes momentos históricos registram no território.**







## Referências

### Bibliografia

- AB´SÁBER, Aziz. **Os Domínios de Natureza no Brasil: Potencialidade paisagísticas**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.
- AUGÉ, Marc. **Não lugares**. Introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas, SP: Papirus (8ª edição 2010), 1994.
- CAPEL, Horacio. **La morfología de las ciudades I**. Sociedad, cultura y paisaje urbano. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2002.
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer**. Petrópolis: Vozes, 1994.
- CHOAY, Françoise. **A Alegoria do Patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade, 2006.
- CORBIN, Alain. **O território do vazio: A praia e o imaginário ocidental**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- COSTA, Stael de Alvarenga Pereira; NETTO, Maria Manorela Gimmler. **Fundamentos de Morfologia Urbana**. Belo Horizonte: C/Arte, 2015.
- CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana**. Lisboa: Edições 70, 2009.
- FERREIRA, Sérgio Luiz. **O Banho de Mar na Ilha de Santa Catarina**. Florianópolis: Editora das Águas, 1998.
- FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Aurélio século XXI: o dicionário da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.
- HUISSEN, Andreas. **Seduzidos pela memória**. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2000.
- LAMAS, José Manual Ressano Garcia. **Morfologia Urbana e desenho da cidade**. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian, 2007.
- LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

LE CORBUSIER. **A Carta de Atenas**. São Paulo: Edusp, 1993.  
Tradução de Rebeca Scherer.

MAKOWIECKY, Sandra. **A representação da cidade de Florianópolis na visão dos artistas plásticos**. Florianópolis: DIOESC, 2012.

MERLIN, Pierre; CHOAY, Françoise. **Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement**. Paris: PUF, 1988.

NORBERG-SCHULZ, Christian. O fenômeno do lugar (1976). In NESBITT, Kate (org.), **Uma nova agenda para a arquitetura: antologia teórica (1965-1995)**. São Paulo: Cosac Naify, 2008, p 443-473

PANERAI, Philipe. **Análise Urbana**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2014.

PELUSO JÚNIOR, V. A. **Estudos de geografia urbana de Santa Catarina**. Florianópolis. Editora da UFSC. 1991.

RIO, Vicente del. **Introdução ao Desenho urbano no Processo de Planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.

ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem à Província de Santa Catharina (1820)**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936.

SANT'ANNA, Marcia. **Da cidade-monumento à cidade-documento**. Salvador: Oiti Editora, 2014.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006.

SOUZA, Sara Regina Silveira de. **A presença portuguesa na Arquitetura da Ilha de Santa Catarina: séculos XVIII e XIX**. Florianópolis: FCC edições, 1981.

SUGAI, Maria Inês. **Segregação Silenciosa: Investimentos públicos e dinâmicas socioespaciais na Área conurbada de Florianópolis (1979-2000)**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2015.

VARINE, Hugues de. **As raízes do futuro: o patrimônio a serviço do desenvolvimento social**. Porto Alegre: Medianiz, 2013.

### **Dissertações e teses**

ADAMS, Betina. **O patrimônio de Florianópolis: trajetória da gestão para sua preservação**. 2001. 228p. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Geografia/ Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis.

ALMEIDA, Eneida de. **O construir no construído na produção contemporânea: relações entre teoria e prática**. 2010. XXX p. Tese (Doutorado) - Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, USP. São Paulo.

CASTRO, Ana Rita Martins Ochoa de. **Cidades e Frentes de água: Papel articulador do Espaço Público**. 2011. 319p. Tese (Doutorado) – Programa de Pós Graduação em Arquitetura da Faculdade de Belas Artes. Universidade de Barcelona. Barcelona.

DUARTE, Liliane Zunino. **A construção do sítio na relação cidade-mar**. 2010. 232p. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis.

FARIA, Diogo Miguel Maia Pedroso. **Avaliação da eficiência de execução de aterros hidráulicos e respectivas técnicas de melhoramento**. 2014. 167p. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto. Porto, 2014.

MATTOS, Melissa Laus. **Arquitetura institucional em concreto aparente e suas repercussões no espaço urbano de Florianópolis entre 1970 e 1985**. 2009. 237p. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, linha de pesquisa em Urbanismo, Cultura e História da Cidade. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis.

OLEIAS, Valmir José. **O lazer do Aterro da Baía Sul em Florianópolis: o abandono de um grande projeto. 1994.** 107p. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós Graduação em Sociologia Política. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis.

RODRIGUES, Ana Raquel de Jesus. **Arquitectura ou revolução: learning from the satellite a expansão territorial através de aterro: o caso de Macau.** 2014. 91p. Dissertação (Mestrado) – Mestrado Integrado em Arquitectura, Instituto Universitário de Lisboa. Lisboa. Disponível em:<<http://hdl.handle.net/10071/8745>>.

SANTOS, Paulo César dos. **Espaço e Memória: o Aterro da Baía Sul e o desencontro marítimo de Florianópolis.** 1997. 114p. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós Graduação em História. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis.

SANTOS, Cesar Floriano dos. *Campo de producción paisajística de Roberto Burle Marx el jardín como arte público.* 1999. 578p. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Escola Técnica Superior de Arquitetura, Universidade Politécnica de Madri, Madri, Espanha.

SOUZA, Jéssica Pinto de. **O Plano Diretor de 1952-1955 e as repercussões na estruturação urbana de Florianópolis.** 2010. 133p. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós Graduação em *Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.* Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis.

TEIXEIRA, Luiz Eduardo Fontoura. **Espaços públicos na orla marítima do centro histórico de Florianópolis: o lugar do mercado.** 2002. 95p. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós Graduação em Geografia. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis.

TEIXEIRA, Luiz Eduardo Fontoura. **Arquitetura e cidade: a modernidade (possível) em Florianópolis, Santa Catarina – 1930-1960.** 2009. 377p. Tese (Doutorado) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos.

### Artigos científicos

ARROYO, Julio. Bordas e espaço público: Fronteiras internas na cidade contemporânea. **Revista Arquitextos**, São Paulo, ano 07, n. 081.02, Vitruvius, fev. 2007.

<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.081/269>>.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. Intervenções sobre o patrimônio urbano: Modelos e perspectivas. **FORUM PATRIMÔNIO: ambiente construído e patrimônio sustentável**. Belo Horizonte ,v .1, n .1, set./dez. 2007.

DURÃO, Vitor C. M. Análise Urbana de Territórios Construídos Os Aterros na Baixa e na Frente Ribeirinha de Lisboa, Portugal. **Revista da Gestão Costeira Integrada**, Porto, v. 12, n. 1, p. 17-30, março 2012. <<http://www.aprh.pt/rgci/rgci288.html>>.

FILHO, João Bosco Moura Tonucci. Espaço e território: um debate em torno de conceitos-chave para a geografia crítica. **Revista Espinhaço**. Diamantina, MG. Ano 2, v. 1. P.41-51, 2013

HARVEY, David. O espaço como palavra-chave. **Revista em Pauta**, Revista da Faculdade de Serviço Social da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, v. 13, n. 35, p. 126-152, 2015. <<http://www.e-publicacoes.uerj.br> >.

HARVEY, David. Espaços urbanos na aldeia global: Reflexões sobre a condição urbana no capitalismo no final do século XX. **Cadernos de Arquitetura e Urbanismo**, Belo Horizonte: PUC-MG, no.4, p 171-189, 1996.

LEITE, Rogério Proença. A inversão do Cotidiano: Práticas Sociais e Rupturas na Vida urbana Contemporânea. **DADOS - Revista de Ciências Sociais**, Rio de Janeiro, vol. 53, n. 3, p. 737-756, 2010.<[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0011-52582010000300007](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0011-52582010000300007) >.

MEYER, Regina Maria Prosperi. O urbanismo: entre a cidade e o território. **Revista Ciência e Cultura**, São Paulo, v. 58, n. 1, p. 38-41, 2006.

OCHOA, Rita. Cidades e frente de água: ligações físicas, visuais e simbólicas. **Revista Online do Museu de Lanifícios da Universidade da Beira Interior**, Covilhã, n. 03, p.43-58, maio 2014  
<[http://www.ubimuseum.ubi.pt/n03/\\_edit/ubimuseum03-print-folder/ubimuseum.03.pdf](http://www.ubimuseum.ubi.pt/n03/_edit/ubimuseum03-print-folder/ubimuseum.03.pdf)>.

OLIVEIRA, Ana Rosa de. Parque do Flamengo: instrumento de planificação e resistência. **Arquitextos**. São Paulo, ano 07, n. 079,05. Disponível em  
<http://www.vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/arquitextos/07.079/288>, 2006.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Com os olhos no passado: a cidade como palimpsesto. **Revista Esboço**. Revista do Programa de Pós Graduação em História da UFSC. P. 25-30. 2004. Disponível em  
<https://periodicos.ufsc.br/index.php/esbocos/article/view/334>).

PESAVENTO, Sandra Jatahy. História, Memória e Centralidade Urbana. **Revista Mosaico**, v. 1, n. 1, p.3-12. 2008.

PINHEIRO, Maria Lucia Bressan. Origens da Noção de Preservação do Patrimônio Cultural no Brasil. **Risco. Revista de pesquisa em arquitetura e urbanismo, EESC-USP**. v.3, ano 2, 2006.

REIS-ALVES, Luiz Augusto dos. O conceito de lugar. **Arquitextos**. São Paulo, ano 08, n. 087.10, ago. 2007: disponível em  
<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.087/225>

### Artigos científicos em eventos

FERRARO, Luiza Helena; YUNES, Gilberto Sarkis. Um marco para a expografia da forma urbana: A borda d'água na área central de Florianópolis. Santa Catarina. Brasil. **VIII SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INVESTIGAÇÃO EM URBANISMO - CIDADE, TERRITÓRIO E PAISAGEM: PESQUISA E PROJETO**. Balneário Camboriú, Brasil. 2016

OCHOA, Rita. Espaço público e frente de água [repensar o limite]. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL ESTUDOS URBANOS. VAZIOS ÚTEIS, 2007, Lisboa, Portugal. **Actas do seminário internacional estudos urbanos. Vazios úteis**. Lisboa: ISCTE, 2007. p. 446-457.



LIMA, Miguel. Cidade: os aterros como forma de construção do espaço. In 4º CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO PARA O PLANEJAMENTO URBANO, REGIONAL, INTEGRADO, SUSTENTÁVEL, Faro, Portugal. Anais do 4º Congresso Luso-Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado, Sustentável. Faro: PLURIS, 2010.

PEREIRA, Elson Manoel. “A importação de conceitos modernistas no planejamento urbano de Florianópolis.” *Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*, v.6, n.3, 2000.

PROCHNOW, Ronan Max, SANTO, Mariane Alves Dal, e AMEY, Robert. “A expansão das cidades sobre a Zona Costeira: Estudo de Caso de Florianópolis, BR, e Boston, USA.” *12º Encontro de Geógrafos da América Latina*. Montevideu, 3-7 de Abril de 2009.

SARTORI, Carina. **A Florianópolis que caminho: diálogos entre a cidade e o remo**. VI Simpósio Nacional de História Cultural Escritas da História: Ver – Sentir – Narrar. Disponível em: <http://gthistoriacultural.com.br/VIsimposio/anaistc.php?menu=5>. Teresina: Universidade Federal do Piauí - UFPI, 2012.

TEIXEIRA, Luiz Eduardo Fontoura; YUNES, Gilberto Sarkis; SOUZA, Rafaela Regina de. **Edifícios Institucionais Modernos em Florianópolis**. III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva São Paulo, 2014

### Outros documentos e referências

#### **Leis e Decretos**

BRASIL, **Decreto-Lei nº 25**, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional, Brasília, DF. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del0025.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0025.htm)>. Acesso em 29 de abril de 2017.

SANTA CATARINA, **Decreto-Lei Nº 5.013**, de 02 de julho de 1974. Dispõe sobre a utilização de acrescidos de marinha, a parcial alienação

do domínio útil e dá outras providências. Florianópolis, SC. Disponível no Centro de Memória da Assembleia Legislativa de Santa Catarina.

SANTA CATARINA, **Decreto-Lei Nº 5.392**, de 24 de julho de 1978. Tomba a área do aterro hidráulico da Baía Sul da Ilha de Santa Catarina. Florianópolis, SC. Disponível no Arquivo da Casa da Memória de Florianópolis.

BRASIL, **Constituição da República Federativa do Brasil**, de 05 de outubro de 1988. Disponível em:  
<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em 29 de abril de 2017.

FLORIANÓPOLIS. **Lei Complementar nº 482**, de 17 de janeiro de 2014. Institui o plano diretor de urbanismo do município de Florianópolis que dispõe sobre a política de desenvolvimento urbano, o plano de uso e ocupação, os instrumentos urbanísticos e o sistema de gestão. Disponível em:  
<<http://www.pmf.sc.gov.br/sites/planodiretor/?cms=plano+diretor+de+florianopolis>>. Acesso em 29 de abril de 2017.

FLORIANÓPOLIS. **Lei nº 1202**, de 02 de abril de 1974. Dispõe sobre a proteção do patrimônio histórico, artístico e natural do município e cria o órgão competente. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sc/f/florianopolis/lei-ordinaria/1974/120/1202/lei-ordinaria-n-1202-1974-dispoe-sobre-a-protecao-do-patrimonio-historico-artistico-e-natural-do-municipio-e-cria-o-orgao-competente>>. Acesso em 29 de abril de 2017.

FRANÇA, **Lei nº 62-903**, de 04 de outubro de 1962. Complementa a legislação sobre a proteção do patrimônio histórico e estético da França e para facilitar a restauração da propriedade. Disponível em <<http://malraux.org/loimalraux1/>>. Acesso em 29 de abril de 2017.

## Revistas e livros eletrônicos

G.A.T.E.P.A.C. La ciudad funcional. **AC Documentos de Actividad Contemporánea**, ano II, n.5, p. 16-24, 1932. Disponível em: <<https://issuu.com/faximil/docs/1932-ac-05>>. Acesso em 08 de março de 2017.

G.A.T.E.P.A.C. Conclusiones del IV Congreso Internacional del C.I.R.P.A.C sobre la Ciudad Funcional.” **AC Documentos de Actividad Contemporánea**, Barcelona, ano III, *n.12*, p. 12-43, 1933. Disponível em: < <https://issuu.com/faximil/docs/1933-ac-12>>. Acesso em 08 de março de 2017.

TEIXEIRA, Luiz Eduardo Fontoura; YUNES, Gilberto Sarkis **Itinerários da Arquitetura Moderna de Florianópolis, Florianópolis. Editora da UFSC**. Disponível em: <[https://issuu.com/itinerariosarqmoderna/docs/livreto\\_\\_1\\_](https://issuu.com/itinerariosarqmoderna/docs/livreto__1_)>. Acesso em 21 de fevereiro de 2017.

PLACAR, **Uma ilha no mapa dos GPs**, São Paulo. Editora Abril, nº 826 de 14 de abril de 1986. pgs. 74-77. Disponível em: <[https://books.google.com.br/books?id=Iba18O3US9sC&printsec=frontcover&hl=pt-BR&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.br/books?id=Iba18O3US9sC&printsec=frontcover&hl=pt-BR&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false)>. Acesso em 14 de fevereiro de 2017.

### **Cartas Patrimoniais**

IPHAN, **Carta de Atenas**, 1933. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>>. Acesso em 02 de fevereiro de 2017.

IPHAN, **Carta de Veneza**, 1964. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>>. Acesso em 02 de fevereiro de 2017.

### **Portal Eletrônico**

Instituto Lotta. **Parque do Flamengo**: Aterro. Disponível em <<http://www.parquedoflamengo.com.br/>>. Acesso em 03 de abril de 2017.

Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. **Patrimônio da União**. Disponível em: <<http://www.planejamento.gov.br/assuntos/gestao/patrimonio-da-uniao>>. Acesso em 15 de março de 2017.

RAMOS, Vera. Instituto Histórico e Geográfico do Distrito Federal. **Brasília, Patrimônio Nacional e Mundial**. Disponível em: <<http://www.ihgdf.com.br/brasil-patrimonio-nacional-e-mundial/>>. Acesso em 24 de março de 2017.

Circo Floripa. **História do circo em Florianópolis**. Disponível em: <<http://circofloripa.blogspot.com.br/p/historia-do-circo-em-florianopolis.html>>. Acesso em 01 de fevereiro de 2017.

Arquidiocese de Florianópolis. **História**. Disponível em: <<http://arquiFln.org.br/noticias/missao-tornar-cristo-conhecido-para-o-irmao-desconhecido/>>. Acesso em 01 de fevereiro de 2017.

Prefeitura Municipal de Florianópolis. Disponível em: <<http://www.pmf.sc.gov.br/>>. Acesso em 17 de fevereiro de 2017.

Centro de Convenções de Florianópolis. **CentroSul**. Disponível em: <<http://centrosul.net/>>. Acesso em 13 de março de 2017.

Jornal Imagem da Ilha. Disponível em: <<http://www.imagemdailha.com.br/blog/hospital-de-caridade-sera-avaliado-por-associacao-que-reune-os-60-melhores-hospitais-do-brasil.html>>. Acesso em 06 de maio de 2017.

Rio de Janeiro antigo. **Flamengo, antes, durante e depois do aterro**. Disponível em: <<http://rioantigofotos.blogspot.com.br/2010/12/flamengo-antes-durante-e-depois-do.html>>. Acesso em 22 de março de 2017.

## Vídeo

Youtube, Acervo 3D. **Festival de Pandorgas aterro Baía Sul 16 17 agosto 1986**. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=U64QFnNtWEM>>. Acesso em 01 de fevereiro de 2017.

## Outros documentos

Burle Marx & CIA, LTDA. “Memorial Descritivo do projeto de Paisagismo do aterro da Baía Sul.” 1977. Disponível no arquivo público da Casa da Memória de Florianópolis.



Construção  
do aterro

Década  
1970

1995/1996

2010

2011

### Concurso de Ideias para o aterro



Em 1996, a área ainda um espaço indefinido na cidade, foi alvo de um Concurso de Ideias denominado “Reurbanização do Parque Metropolitano Dias Velho, Aterro da Baía Sul/Centro”. Neste projeto era contemplada quase a totalidade dos aterros. A proposta vencedora e nunca realizada de André Schmitt, Lisete Assen de Oliveira, Nelson Saraiva da Silva, Ricardo Monti e equipe, “devolvia o mar para o centro”, e utilizava-se dos eixos estruturados da cidade tradicional para a construção da nova estrutura urbanística. Talvez, a única proposta desde então que contemplou quase a totalidade da área do aterro.

### Concurso Largo do Mercado



Outro importante concurso na região, e também não realizado foi em 2010. Neste a intenção era a requalificação de espaços existentes no entorno do mercado Público e redistribuição de outros equipamentos para a área. O projeto previa, segundo o seu memorial, a conexão com a malha urbana, o reforço de vocações culturais e econômicas e um respeito aos limites físicos e espaciais existentes. A Equipe vencedora da proposta foi a do arquiteto uruguaio Héctor Vigliecca.

### Concurso Praça Tancredo Neves



Quase concomitantemente é realizado também o concurso para a Praça Cívica da cidade, a Praça dos Três Poderes. Da mesma forma que o anterior foi estabelecido a requalificação da Praça e proposição de equipamento público multiuso. O vencedor anunciado em 2011 foi a mesma equipe da proposta para o Largo do Mercado.

### Projeto Parque Dias Velho



O projeto fruto de um trabalho realizado para a V Bienal Internacional de Arquitetura e Design de São Paulo, em 2003 lança uma proposta para o aterro de baía sul, unindo com uma passarela jardim o mar ao centro histórico. Entre 2013 e 2014 o projeto foi retomado visando possibilidade de execução pelo poder público municipal.

## Apêndice B – Tabela de valores patrimoniais possíveis

Tabelas de valores patrimoniais possíveis dos elementos no aterro da Baía Sul.

	Fato Urbano	Ano de inserção	Função (uso) original	Função (uso) atual	Valor patrimonial possível
<b>Elemento 1:</b> Trama	<b>Trama urbana do aterro da Baía Sul</b>	1975	Expansão do sistema viário urbano	Sistema viário	Funcional Potencial
<b>Elemento 2:</b> Parcelas	<b>Macro parcelas existentes no aterro da Baía Sul</b>	1975	Equipamentos urbanos diversos: Parque, mobilidade, esportivos, culturais, administrativo	Diversos: equipamentos de mobilidade, eventos, culturais.	Funcional Financeiro Potencial
<b>Elemento 3: Edificações</b>	<b>3.1 Parque Náutico Aldo Luz</b>	1975	Relações de maritimidade	Edificações das três escolas de remo da cidade	Afetivo Funcional Comunitário
	<b>3.2 Rodoviária Interestadual</b>	1976	Rodoviária interestadual	Rodoviária interestadual	Funcional Cultural
	<b>3.3 Estação Casan</b>	1997	Não prevista no projeto original	Estação de tratamento de esgoto da área insular	Funcional
	<b>3.4 Ticen</b>	2003	Não prevista no projeto original	Terminal urbano metropolitano	Funcional
	<b>3.5 Centrosul</b>	1998	Não prevista no projeto original	Centro de eventos	Funcional Potencial

<b>Elemento 4: Outros</b>	<b>3.6 Passarela Negro Querido</b>	1989	Não prevista no projeto original	Realização de desfiles de carnaval e eventos de música com grande concentração de pessoas.	Afetivo Funcional Comunitário Potencial
	<b>3.7 Edificações pescadores</b>	≅	Relações de maritimidade	Depósito e abrigo de barcos dos proprietários dessas edificações.	Afetivo Funcional
	<b>3.8 Terminal urbano</b>	1988		Parcialmente utilizado como terminal urbano	Funcional Financeiro Valorizável
	<b>3.9 Parque Dias Velho</b>	1977		Sem uso. Parcialmente a área foi destinada a outras funções (TICEN)	Afetivo Cultural Potencial
	<b>4.1 Borda d'água original</b>	--	Relações de maritimidade	Sem uso	Afetivo Cultural Potencial
	<b>4.2 Borda d'água atual</b>	1975	--	Sem uso	Cultural Funcional Potencial

Fonte: Elaborado pela autora (2017).