

Paulo César dos Santos

**Espaço e Memória: o Aterro da Baía Sul
e o desencontro marítimo de Florianópolis**

Florianópolis

1997

Paulo César dos Santos

**Espaço e Memória: o Aterro da Baía Sul
e o desencontro marítimo de Florianópolis**

Dissertação aprovada como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre pelo Programa de pós-graduação em História, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, avaliada pela comissão formada pelos professores:

Orientadora: Prof^ª Dr. Maria Bernardete Ramos Flores

Coorientador: Prof. Henrique Luiz Pereira Oliveira

Membros da Banca Examinadora:

Prof^ª Dr. Denise B. Sant'Anna

Prof. Dr. Dante Marcello Claramonte Gallian

Prof^ª Ligia de Oliveira Czesnat

Florianópolis, 11 de setembro de 1997.

ESPAÇO E MEMÓRIA: O ATERRO DA BAÍA SUL E O DESENCONTRO
MARITIMO DE FLORIANÓPOLIS

PAULO CÉSAR DOS SANTOS

Esta Dissertação foi julgada e aprovada em sua forma final para obtenção do
título de MESTRE EM HISTÓRIA DO BRASIL


BANCA EXAMINADORA



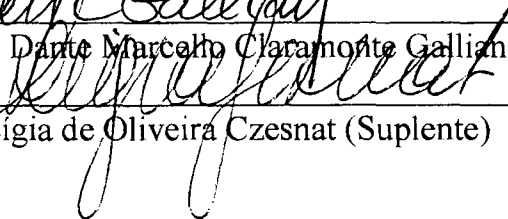
Prof^ª. Dr^ª. Maria Bernardete Ramos Flores (Orientadora)



Prof^ª. Dr^ª. Denise B. Sant'Anna



Prof. Dr. Dante Marcelo Caramonte Gallian



Prof^ª. Lígia de Oliveira Czesnat (Suplente)

Florianópolis, 11 de setembro de 1997

“nem tanto à terra... nem tanto ao mar...”

dito popular.

A Nova Ponte Será para Nós?

Poema anônimo publicado no jornal

O Estado no dia 28/09/69.

Cimento e ferro,
régua e compasso,
vigas de aço,
cuca em fusão,
a nova ponte
é a sensação
(sensacional!)
da capital.
Povo da ilha
(que maravilha!)
e toda a gente
do continente
acostumada
com a Hercílio Luz
mal acredita
que de um momento,
ponha-se fim
ao engarrafamento.
Em baixo d'água
os baiacus
e sobre as nuvens
os urubus
só se perguntam
a uma só voz
“a nova ponte
será para nós?”

Ao que responde
presto o prefeito,
e o governador
com frase de efeito
ao mesmo tempo
e do mesmo jeito:
“A nova ponte,
povo da ilha;
a nova ponte,
povo do estreito,
é da cidade
e de todos nós.
Para os incréus,
peixes do mar,
aves do ar
todos ilhéus,
a ordem nossa
é acabar com a fossa
da fila atroz”.
E os motoristas
que a tudo ouviam
já se sentiam
- Sonho? Ilusão?
Nas 4 pistas
da nova ponte,
mãos ao volante

do caminhão.
Funcionários,
comerciários
preocupados
com seus salários
e o ganha-pão,
pensam agora
no que dizer
quando chegarem
já atrasados,
fora da hora
ao seu patrão.
A nova ponte,
ponte que aponta
a ponta do FETT
e depois se mete
por sobre o mar,
é um rinoceronte
que um belo dia
fez da baía o seu lar

Agradecimentos

Gostaria de agradecer às pessoas que tiraram o lavor deste trabalho e fizeram-no um prazer.

Inicialmente, para mencionar somente alguns dentre tantos, ao professor Dr. Aníbal Abadie Aicarde, por suas aulas ainda na graduação. Ao professor Artur César Isaia pelas orientações iniciais. Aos meus orientadores de toda a minha formação como historiador e muito especialmente neste trabalho, à professora Dr. Maria Bernardete Ramos Flores e ao Professor Henrique Luiz Pereira Oliveira. A todos os outros professores e professoras especialmente aqueles que se dispuseram a ler os escritos iniciais, que sem dúvida diminuíram em muito as dificuldades da elaboração deste trabalho. Aos meus colegas do programa pela interlocução que foi contribuição valiosa. À Capes (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior) que também foi fundamental.

Aqui gostaria de destacadamente mencionar e agradecer ao Professor Colombo Salles, ao Ideomar Virgílio Vieira, conhecido como Seu Mazico, Seu Miguel, com quem tive uma rápida conversa e ao Seu Nestor Soares Aranha, por terem me emprestado as suas memórias.

À equipe de urbanistas e arquitetos coordenada pelo Professor Eduardo Castells, que participou do concurso público para a vitalização do aterro e que, de forma inovadora, generosa e tolerante, aceitou-me no grupo, especialmente ao Professor Mário Coelho e ao consultor Professor Luís Fugazzola Pimenta.

A todos que sentiram minhas ausências e, quando não, a obsessiva molestação sobre o “meu tema”.

A presença e paciência de Viviane Frare que em todos os momentos foi aporte de minhas conquistas e antídoto para minhas angústias. A ti, Viviane, dedico este escrito, que tanto ajudaste a formatar.

Resumo

Através de uma narrativa que beira o ficcional, dá-se início a discussão da temática central deste trabalho que são alguns espaços urbanos de orla pensados como suportes da memória marítima da cidade de Florianópolis.

No segundo capítulo foi feito uma retrospectiva de alguns momentos em que a cidade avançou sobre o mar mantendo-se junto dele. Prosseguindo, foram analisadas as técnicas e processos de aterramento utilizados no sucessivo e descontinuado avançar sobre as águas. Ainda neste capítulo foram analisados alguns fatos arquitetônicos e práticas de maritimidade que caracterizaram a cidade até 1970 como uma cidade portuária.

No terceiro capítulo, observada a marginalidade urbana do local que ficou à beira dos espaços de convívio, foi analisada a construção da necessidade do aterro sob os auspícios da racionalidade técnica rodoviária e a serventia que a nova área poderia ter para a capital de Santa Catarina. Foi constatado que, do projeto inicial até seu tombamento como área verde de lazer, o Aterro representava uma concepção urbanística modernizante que tinha como característica principal a função circulatória voltada para o transporte individual automotor. O Aterro da Baía Sul desfez o porto da cidade, modificando radicalmente a imagem pública de Florianópolis.

No quarto capítulo são observadas algumas tentativas pontuais e isoladas de injetar sociabilidades na área aterrada.

No quinto capítulo destaca-se uma tentativa de planificação geral para o aterro através de um Concurso Público de Idéias para um parque metropolitano.

E por fim são observadas as formas de graficar os projetos urbanísticos e representá-los imagetivamente, não só como técnicas de dar-lhes visualidade virtual, mas também como fazendo parte de um conjunto de estratégias de persuasão e convencimento.

Abstract

Through a narrative that borders fiction, starts central theme discussion of this work, which are some urban spaces of the coast thought as support to the maritime memory of the city of Florianópolis.

In the second chapter it was made a retrospection of some moments in which the city moved towards the sea, remaining close to it. Continuing, the techniques and the embankment processes used in the successive and discontinued move towards the waters, were analyzed. Still in this chapter, some architectural facts and maritime practices that characterized the city up to 1970 as a port city were analyzed.

In the third chapter, it was observed the urban marginality of the part that stayed at conviviality spaces border, thereafter it was analyzed the necessity to build an embankment under the auspices of the highway rational technique and the use that the new area could give to the capital of Santa Catarina. It was verified that, since the initial project up to its historical falling as a leisure green area, the Embankment represented a modern urban concept, that had as its main characteristic the circulatory function used for the individual transportation. The Embankment of the South Bay took the deactivate of the city's harbor, radically modifying the public image of Florianópolis.

In the fourth chapter it is observed some punctual and isolated attempts of injecting sociability in the embanked area .

In the fifth chapter an attempt to general planning for the embankment, through a Public Contest of Ideas for a metropolitan park, stands out.

Finally, conclusions about graphical representations for urban projects and ways to represent them in a hypothetical manner are analyzed. These studies must not be seen only as virtual view techniques but also as part of a persuasive and convincing strategies set.

Sumário

1. Em poucas palavras: memórias de um passante	09
2. De mar e de terra: os aterros e a proximidade marítima	17
2.1. Do que e como são feitos os aterros	27
2.2. Coisas de mar	40
2.2.1. O Miramar	41
2.2.2. O par do Miramar	47
2.2.3. A Capitania	51
2.2.4. O Remo	54
3. Da necessidade da implantação do Aterro e de sua serventia	59
3.1. Burle Marx	67
3.2. O Aterro como distopia modernizante	75
3.3. O Sentido Agorafóbico	81
3.4. Porto, portas, pontes e face urbana	84
4. Sociabilidades	88
5. Vitalização da Baía Sul: o concurso	91
6. Das formas de representação às formas de ocupação	100
7. Respondendo a pergunta do Seu Miguel	103
8. Lista de gravuras	106
9. Referências bibliográficas	107

1. Em poucas palavras: memórias de um passante

Caminhando por Florianópolis, me deparei com alguém que, creio, jamais tinha visto antes. No entanto, o que ele fazia e falava me pareceu algo bastante familiar. Era um senhor de idade já avançada que, depois fiquei sabendo, era também um “autêntico” ilhéu nascido no bairro do Saco dos Limões. Ele estava conversando com outra pessoa alguns anos mais jovem. Ao me aproximar um pouco mais dos dois, logo pude perceber sobre o que falavam, só então tive a certeza, ele estava fazendo uma evocação do passado da cidade. Suas palavras tinham um tom que, a princípio, me pareceu bastante nostálgico. Por vezes parecia viajar para dentro de si, fechando os olhos em algumas passagens onde o que dizia lhe fazia ir amarrando lembranças umas nas outras de forma que o exercício de falar do passado parecia independe da sua vontade. Era um falar como que recontando para si mesmo.

Curiosamente e com medo de ser mal interpretado, fiquei a uma distância suficiente para escutar o que diziam sem interferir. Meu gesto parecia quase de todo reprovável mas, enfim, consegui uma auto-justificativa que amenizou minha má consciência. Meu interesse pela conversa alheia tinha um sentido puramente investigativo. Foi uma grande coincidência encontrá-los pois eu estava naquele local procurando, justamente, indícios de maritimidade junto ao centro histórico de Florianópolis. Em alguns momentos me pareceu que a conversa dos dois tinha um tom de que um tentava convencer o outro de que o mar e a cidade já estiveram, um dia, juntos, no mesmo local em que eles se encontravam.

Pouco antes de sentar-me diante da Alfândega para ouvi-los, tinha ido no arquivo do

Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina, onde conseguira, uma cópia de uma fotografia de Florianópolis flagrada em seu cotidiano no final do século XIX. Cerâmicas, calças arregaçadas até os joelhos, pés na areia, barcos na areia, velas. Logo que vi esta foto pensei: esta

era a maritimidade da antiga Florianópolis sem ponte.

Trata-se de um “instantâneo” da íntima relação da cidade com o mar. Uma foto que surpreende a

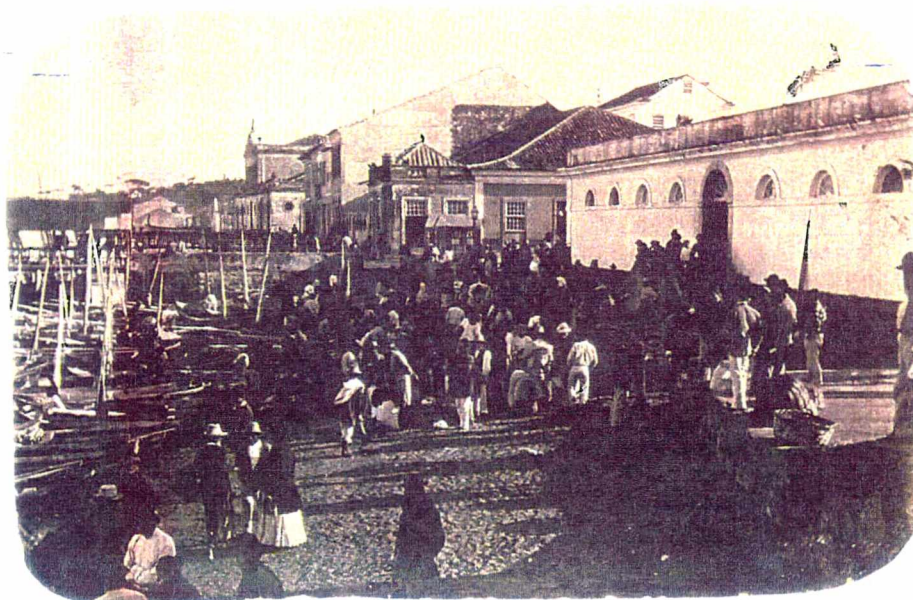


Figura 1

interposição das coisas de mar e coisas de terra; como as quilhas enterradas na areia. Nesta imagem o ponto focal encontra-se nas costuras entre estes dois territórios distintos. Um barco com a proa em terra e a popa n'água cose a terra ao mar. Um barco que lança suas amarras e atas aos cabeços de um porto costura-se à terra estando no mar. Uma cidade que tivera, em algum momento, tamanha intimidade com o mar, deve estar ainda hoje, cheia de marcas deste tempo. Procurava indícios desta relação que estivessem ainda dispersos e muitas vezes escondidos por camadas de outros significados urbanos ou, simplesmente, esquecidos.

Já mais confortável na minha posição de curioso investigador, pude ouvir mais claramente sobre o que os dois homens velhos tratavam: “Olhe, aqui antigamente, tudo era mar!”, exclamava o mais velho, de mãos no bolso. Batendo com o calcanhar no chão,

enfaticava: “Acreditas que antes o mar chegava até aqui?”. Estando diante do Museu de Arte de Santa Catarina, contou que neste antigo prédio funcionava a Alfândega e, diante da porta sul da edificação, apontou para o piso dizendo: “*Tás* vendo aqueles trilhos ali? Isto servia para correr pequenos vagonetes que transportavam as mercadorias dos barcos até o interior da Alfândega, para serem vistoriadas.” O ar de descrença misturado com o de grande curiosidade do mais novo, levava o primeiro a inspirados rasgos de rememoração. Recompunha em minuciosos detalhes, o que parecia uma outra cidade. Falava de uma Florianópolis “debruçada sobre o mar”, expressão esta que usou repetidas vezes. Lembrou que muitas vezes, quando ia do centro da cidade para sua casa, em dias de muito calor e forte vento sul, outra figura marcante na sua conversa, deixava que as ondas que se quebravam contra as amuradas lhe respingassem o corpo, o que, segundo ele, era “bastante refrescante”. As palavras deste homem, carregadas de imagens, suas lembranças e, bem lembrados, os seus esquecimentos, narravam um outro lugar: o centro histórico de Florianópolis como um lugar marítimo. Nas suas palavras, pude perceber o mar como um ambiente de memórias.

Era uma tarde quente de início de verão. Deixei-me levar num percurso mental através da antiga orla, recriada por suas palavras e pela foto da velha Florianópolis que acabara de ver. Sem que percebesse, os dois homens haviam se retirado e eu os perdera de vista. Fiquei lamentando esta perda e, principalmente, minha falta de iniciativa em abordá-los. Ali parado, em meio ao Largo da Alfândega, tentei aguçar meus ouvidos querendo escutar o marulhar das ondas, afinal o vento parecia estar aumentando e ainda era sul. Foi em vão, pois diferente do tempo das vivências daquele homem, eu me encontrava há uma distância aproximada de 500 metros do mar e só o que vinha do sul, além do vento, era um ruído intenso do ir e vir dos automóveis.

O calor abrasador do verão florianopolitano, naquele momento diminuía, pois a tarde já ia caindo. Então, mais conformado com a idéia de ter perdido a oportunidade de abordar aquele passante - o qual, tenho certeza, sabia e vira muito sobre a cidade - pensei em caminhar e percorrer “a pé” a demarcação simbólica da antiga linha d’água.

Na fugacidade de uma narrativa oral que não foi registrada em nenhum suporte, presenciei um exercício de rememoração que, junto ao barulho sólido do calcanhar contra o piso de pedra, fez-me pensar a respeito do lugar físico que o mar ocupava na vida de Florianópolis. Sua presença imediata no cotidiano do centro da cidade tinha uma multiplicidade de sentidos, que iam desde o idílico contemplativo, passando pelo lazer ativo, até a rejeição de um mar mau cheiroso e depósito de lixo.

A partir destas vivências ambientadas em coisas de mar e de terra foi possível ter uma noção do espaço que o mar tinha no imaginário daquele florianopolitano, que vivera o momento do desencontro marítimo de Florianópolis, o instante da problematização da “segunda ponte”.

No momento em que se concretizou a segunda ponte para unir a ilha de Florianópolis ao continente, era muito marcada a preocupação com questões como a poluição das águas. Falava-se que nas baías, as praias junto ao centro e do continente próximo estavam poluídas e que precisavam ser salvas. Quase de forma contraditória, a preocupação em se atrair turistas em função da maritimidade de Florianópolis é contemporânea de uma mudança muito grande no relacionamento da cidade com o mar. Ao mesmo tempo em que falava-se de um mar que assediava a cidade e de uma cidade por ele enamorada, falava-se também de um mar rejeitado, tanto que aterrá-lo foi uma medida pouco contestada, pelo menos até onde foi possível aqui investigar.

Hoje, são poucos os atrativos de maritimidade na nova orla aterrada. O mar como referencial urbano, como limite, como face da cidade, hoje só pode vir a tona como reminiscência, como as do passante do início deste texto. Nas palavras do narrador que fala destas mudanças na imagem da cidade após o Aterro da Baía Sul, é fácil perceber um certo sentimento nostálgico misturado, em contraposição, a uma certa “compreensão” da inevitabilidade deste fato urbanístico. Um misto de sentimento de perda aliado à idéia de que a cidade não teria outra “escolha em seu processo de crescimento”. Em se tratando de uma intervenção urbana tão irreversível, um desaterramento de grandes proporções é quase impensável e observando as condições atuais da área, é difícil não ser invadido por uma onda de nostalgia.

Mas, em contraponto, já ouvi muitas conversas que repudiavam a proximidade daquele mar que, “sujo e muito mau cheiroso”, acercava a cidade. No entanto, a favor ou contra, muitas das pessoas que acompanharam esta transformação da cidade concordam no seguinte ponto: a ilha seria inconcebível sem este acréscimo. Seu Miguel, zelador do edifício Joana de Gusmão, tem uma frase que ilustra bem esta situação: “Sem o aterro, onde estacionariam todos estes ônibus?”¹, disse-me ele do alto do edifício em que trabalhava, estendendo o braço num gesto largo e apontando para o mar de ônibus diante de nós.

Há uma via de mão dupla entre o sentimento de ter perdido o centenário contato com o mar e a impressão de que sem esta intervenção urbana o sistema de circulação da ilha seria inviável. Incorporado, de certa forma, à memória dos usuários da cidade de Florianópolis, o Aterro já não causa mais estranhamento. Estranha-se, isto sim, a possibilidade de, um dia, o mar

¹ Entrevista a mim concedida no dia 17/05/1996 por ocasião de uma excursão de imagens de vídeo e fotográficas para dar visualidade ao aterro, na cobertura do edifício Joana de Gusmão.

ter podido estar ali, junto a cidade. Hoje parece estar incorporado na imagem urbana por uma interposição à fachada histórica da cidade. Porém, que novos usos urbanos foram assimilados nesta área, em substituição aos antigos hábitos marinhos da cidade? Por questões como esta é que o Aterro da Baía Sul se presta a uma investigação no campo da História dos Espaços, através da qual é possível analisar as transformações ocorridas na tecitura urbana da Florianópolis marinheira para uma Florianópolis rodoviária. Neste interstício entre a Florianópolis de terra e de mar é possível encontrar os indícios que revelam uma grande descontinuidade, que pode ser entendida como uma dobra entre uma Florianópolis histórica - qual seja uma cidade carregada de empiricidades, de ruas estreitas, com um casario acanhado e voltada para o mar, sendo dele dependente como foi inegavelmente até a primeira ligação em 1926 e continuou, mesmo que de maneira decrescente, até o início da década de 1970 - e uma Florianópolis aterrada, carregada de planificação que, apesar de ter surgido para dar resposta aos problemas cotidianos da cidade, é um fruto do planejamento urbanístico total, típico de seu tempo, um tempo marcado pela escolha de soluções rodoviárias, ou, como queriam alguns anúncios da imprensa da época, uma “nova capital”².

Que nova cidade era esta que estava sendo anunciada sobre os auspícios da técnica? Vivia-se, segundo uns, “a década do planejamento”. E Colombo Salles era o técnico indicado para esta tarefa, como reconhecia à época, Atilio Fontana: “Colombo Machado Salles vem prestando, há longos anos a sua valiosa colaboração em diversos setores na administração do país. É, por conseguinte, um *técnico* experimentado...”³, o engenheiro que iria implantar esta nova capital. Curiosamente, na gestão governamental de um especialista que dedicou grande

² Jornal: O Estado, 27/12/1970.

³ Jornal: O Estado, 19/07/1969.

parte de sua formação acadêmica em atividade profissional tratando justamente de portos, vias navegáveis, “rios e canais”⁴, teria lugar à intervenção no urbano que mais desterritorializou a maritimidade do centro de Florianópolis. Desde a implantação do aterro, seus usos e não-usos, até os projetos atuais para a área, tem-se tentado incorporar este “acrescido de marinha” aos lugares da cidade. O Projeto Geral de Urbanismo foi o primeiro plano em 1975. Depois foi a vez de Burle Marx assinar o paisagismo de um parque tombado “para fins de lazer e recreação” em 1978. Em 1996 uma nova planificação foi iniciada, levando em conta a área aterrada em sua totalidade: foi o chamado “Concurso de Idéias para o Parque Metropolitano Dias Velho”. As três propostas finalistas deste concurso público propuseram a refuncionalização da área, tentando recriar um convívio marítimo perdido.

O Aterro da Baía Sul foi para alguns, perda da proximidade do mar. Para outros, a superfície ideal para o redimensionamento viário exigido pela segunda ligação Ilha-Continente. Para muitos, uma questão desafiadora colocada à urbanística florianopolitana, um bom exemplo de marginalidade espacial. É um solo criado de 600.000 m², com problemas de definição de usos, a não ser os ligados a automobilidade e os que se submetem à ocupação de espaços residuais, como os catadores de papelão, por exemplo. É um anexo de território que teve como matriz geradora, a circulação, voltada ao transporte automotor, em detrimento dos pedestres e da maritimidade, tanto a de serviço como a de lazer. Esta escolha implica numa nova espacialidade com um tempo e um ritmo diferenciado. Da ação de aterrar a orla, criou-se a maior área livre junto ao centro da cidade. Esta intervenção urbano-arquitetônica da década de 70 implicou numa

⁴ SALLES, Colombo Machado. Rios e canais, Fpolis: Elbert, 1993. Este livro é um volumoso tratado sobre engenharia da navegação, “visando determinar os fundamentos lógicos, o valor e o alcance das tecnologias para o aproveitamento múltiplo da água”. Como o próprio autor diria: “são textos que retratam minha vida”, como pode ser lido numa dedicatória de 1994.

grande inversão semântica e intensa mudança nos usos e funções da orla marítima costeira ao centro histórico da cidade.



Figura 2



Figura 3

2. De mar e de terra: os aterros e a proximidade marítima

Os usos que os ilhéus e os ilhados fazem do mar tem se diversificado durante a existência da cidade e das várias comunidades à beira do Estreito de Santa Catarina, que é a superfície líquida composta pelas duas baías, norte e sul, bem como as comunidades da costa oceânica da Ilha de Santa Catarina. Até 1926, data da inauguração da primeira ponte, era somente pelo mar, e diante dele se esperava o chegar e o partir. 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. Hoje, é bem possível estar na ilha sem se importar com o mar. As condições do mar só são divulgadas quando relacionadas a *beach-ware*, pelas rádios locais. São informações especializadas que só dizem respeito a um número limitado de pessoas que se fazem ao mar. No início do século XX, Florianópolis era uma cidade ilhada e com estradas interioranas muito precárias. O contato de certos distritos com a capital só era possível através do mar. Tanto que as comunidades que mais se encaminharam no sentido do adensamento urbano, eram justamente as que se encontravam junto a um atracadouro seguro. A título de exemplo, pode ser observado o caso do Ribeirão da Ilha, um dos pontos mais ao sul e que tinha um contato muito mais rápido com o centro da cidade por vias marítimas. Para os moradores do Ribeirão, era mais oportuno contatar com a comunidade da Enseada do Brito, antigo povoado no continente, situado no município de Palhoça, o que lhes permitia manter-se em condições de relativa autonomia em relação ao centro de Florianópolis, que só vai se encaminhar no sentido da centralidade administrativa a partir do processo de integração gerado pela ponte Hercílio Luz. Parte deste problema se manifestou pelas palavras de um cronista de 1968, ao constatar que “...Florianópolis é a única capital do Brasil

que não possui ligação asfáltica do aeroporto com o centro urbano, e ainda existem localidades no interior da ilha, que não possuem ligação terrestre com o centro da cidade...”⁵. Antes da ponte, embarcar, no sentido de entrar num barco, era coisa cotidiana na vida dos habitantes da cidade. Nesta condição, sem ligação terrestre entre o Continente e a Ilha, “estar ao mar” fazia parte do dia a dia dos ilhéus e das ilhoas.

Em outubro de 1969, uma situação era gerada pela prefeitura. O Miramar, que era o trapiche municipal, foi utilizado como ancoradouro de baleeiras de aluguel, “...destinadas aos turistas que desejassem navegar pelas águas das baías”⁶. Não foi possível, aqui nesta pesquisa, dimensionar os efeitos desta medida em termos de atratividade turística, mas o que convém observar é esse investimento em coisas de mar, reafirmadoras do caráter marítimo do centro histórico, revitalizando ou dando uma movimentação nova as coisas de mar. A culturalmente arraigada baleeira, tão comum nas comunidades pesqueiras, navegando com calado inferior a um metro, famosa pela estabilidade com que desliza pelas águas abrigadas das baías e, de vez em quando, se aventurando em mar aberto, é utilizada como atração turística. Dois anos antes do Aterro, os dispositivos da prefeitura de Florianópolis fortaleciam o mar com atrator de movimentação turística nas águas das baías.

Hoje para ir a ilha do Campeche é possível alugar uma baleeira de um pescador da Armação e se alguém quiser ir à ilha da Fortaleza da Nossa Senhora da Conceição, na ponta sul da ilha, e não tiver embarcação própria, pode pegar uma baleeira na Pinheira. É uma forma de exploração turística artesanal adaptada pelos pescadores nativos que, numa diversificação de suas atividades diárias, conseguem um complemento de renda à atividade pesqueira. Talvez esta

⁵ Jornal: O Estado, 23/02/1968.

⁶ Jornal O Estado, 29/10/1969, “Mar a Navegar”, capa.

prática de alugar as baleeiras, que até hoje persiste nos arredores marítimos de Florianópolis, tenha encontrado, na medida oficial da prefeitura, uma normatização da marinhagem dentro do Esteiro de Santa Catarina.

O mar que virara atração, antes era relegado a condição de margem urbana. Apesar do grande contato que os ocupantes desta região sempre tiveram com o mar, para ele viravam as costas. Os arruamentos no entorno do núcleo central acabaram situados de maneira que as casas tinham os fundos voltados para as baías. Disponha-se do mar como de um quintal mau cuidado. Era um espaço pertencente a "esfera do privado"⁷, era o mar tido como limite, como hoje são os depósitos de lixo que situam-se no limite do urbano. É o caso dos comerciantes do Mercado Público, os quais, mesmo no período da implantação do aterro, mantiveram o hábito de jogar seus dejetos nos "fundos" do mercado. Quando o mercado foi atingido pelas areias, o mar não mais poderia levar as vísceras dos peixes "governados" na escadaria banhada por suas águas. As águas que levavam os despejos diários de detritos do mercado, não mais estavam tão confortavelmente próximas. Antes, se houvesse mal cheiro, a culpa era do mar e era ele que resolvia. Bastava uma mudança de maré, às vezes ajudada por uma mudança de vento e pronto: tudo limpo novamente. Mas o lixo continuava sendo jogado para trás do Mercado.⁸ Esta comparação pode parecer gratuita, mas era no mar que eram lançados todos os resíduos que acabavam tornando a área muito degradada. Daí, toda a atitude que resultasse em aterrar - para levar para mais longe este indesejável limite marítimo - seria bem vinda. Dessa forma, o lixo depositado nas baías terminava tendo uma última utilidade: na medida em que ia acumulando-

⁷ Para compreensão melhor a mudança praia da esfera privada para pública tornando-se lugar privilegiado de sociabilidade ver: Ferreira, Sérgio Luiz, "*O Banho de mar na Ilha de Santa Catarina (1900-1970)*", dissertação de Mestrado em História, UFSC, 1994.

⁸ Jornal O Estado, 22/03/1975.

se, algumas porções que antes eram água, viravam terra, formando um novo espaço que logo era reclamado como território urbano.

Nas águas contidas do Estreito de Santa Catarina formou-se um ecossistema e um tipo de ocupação bastante curioso de ser observado, para pensar na atitude do litorâneo diante deste mar. Se “já desde a década de 1910” se pensava na “exploração das riquezas da ilha de Santa Catarina para fins de turismo, em especial das praias de banho”⁹, os acessos ao interior da Ilha sendo bastante precários e, por conseqüência, as praias oceânicas difíceis de serem alcançadas, as iniciativas de turismo marítimo eram voltadas para as praias contíguas ao centro, os primeiros balneários. Aproximadamente 60 anos mais tarde, começa a ser problematizada a salubridade destas águas. A mudança só se deu parcialmente em relação aos usos do mar. O mar do banho continuou sendo o mesmo do lixo, se pensarmos as baías como um micro-clima. Na medida em que houve uma valorização da praia como local de lazer, não houve uma requalificação do mar junto ao centro histórico, ou seja, crescia o interesse da “exploração turística” das praias, mas elas continuaram sendo depósitos de dejetos por muito tempo e os processos de aterramento sempre tiveram conotação sanitária bem marcada, pois estavam sempre relacionados ao lixo da cidade. Os aterros foram, em grande parte, técnicas de gestão do lixo.

O advento das praias ditas “impróprias para o banho” é contemporâneo à criação de uma nova orla para a cidade. Construía-se neste momento uma outra sensibilidade, diferente daquela acompanhada pelos urubus da platibanda da foto quarenta e nove (mostrada na p. 09). 10

É possível observar nas crônicas dos jornais do período que diversas praias vão ser declaradas inadequadas como balneário. Tornavam-se lugares impróprios para o banho, como a

⁹ Ferreira, Sérgio Luiz, op.cit. p. 109.

praia do Vai-Quem-Quer¹⁰, que ao mesmo tempo que era investida de uma campanha de recuperação como lugar de banho, estava se detectando sua insalubridade. Essa concomitância é bastante interessante de ser analisada. Num mesmo momento em que, através de dispositivos técnicos, formas de representação e discursos autorizados, procura-se justificar e concretizar a implantação do Aterro, outro saber técnico problematiza a qualidade das águas. Sem estar expressamente colocado contra a ótica da maritimidade, o rodoviarismo do aterro se beneficiava de um desinvestimento do mar junto ao centro da cidade como espaço de convívio. “A praia suja e mal cheirosa do Cais da Liberdade, bem no centro da cidade, oferece o máximo em poluição e é seguramente um farto repositório de germes e bactérias. Banhando-se nessas águas muitas crianças candidatam-se a doenças cujo grau de gravidade vai do corriqueiro até o quase fatal”¹¹. Era um momento em que se discutia a salubridade dos balneários de mar recluso junto ao aglomerado urbano de Florianópolis e também se começava a construir o segundo acesso viário à Ilha. Alargava-se a Beira Mar Norte que, juntamente com o Aterro, início da Beira Mar Sul, seriam duas vias expressas para as praias oceânicas. O Aterro estaria um pouco na contramão da “onda” de explorar o turismo marítimo, na medida em que efetivamente afasta o centro da cidade do mar? Ou seria o acesso viário para a maritimidade oceânica de Florianópolis?

Hoje se observa um apelo forte às coisas do mar como atração turística, mas nem sempre a Ilha de Santa Catarina teve uma relação tão amigável com suas dezenas de praias. Primeiro, os ilhéus precisaram aprender a tomar banho de mar e só então a população, tendo a praia como lugar de convívio, pôde praticar sociabilidade nela. Até então a praia era lugar de trabalho e despejo. Novas práticas e sensibilidades geradas a partir da produção da praia como lugar de

¹⁰ Jornal “O Estado” 12/01/1968, Vai-quem-quer, estaria localizada ao lado de onde funciona hoje a loja de materiais de construção Casas da “Água”, à época a Associação Rural.

¹¹ Jornal “O Estado” 11/01/1972, “Nossas praias estão poluídas”, p. 12.

sociabilidade são contemporâneas do despertar para uma “vocação turística” da cidade, tendo em conta um número mítico de quarenta e duas praias. Na história de sua urbanização, a “Ilha de Sol e Mar”, que já foi a “Ilha dos Patos”, manteve diversos relacionamentos com um mar que às vezes é manso, às vezes está “brabo” ou “bravo”, não se sabe dizer ao certo. É um mar que assume uma personalidade, um temperamento.

Os hábitos marítimos começam a ser pensados como bizarros. Assim pelo menos parecia à opinião de um observador atento que escreve uma crônica com o seguinte título: “Ganhando a vida sob o sol e água fresca”. Segue analisando uma foto onde: “capturando berbigão para a venda avulsa ou para a própria subsistência, as mulheres trocaram o dever pelo lazer. O calor de 33 graus convidou-as a um banho de mar de roupa e tudo, tarefa a que elas se entregaram com acalentado empenho. Compunham uma bizarra paisagem no Cais da Liberdade, próximo à Capitania dos Portos”¹².

No mês de janeiro de 1972 os jornais constatam que a “poluição chegou às nossas praias... o espectro da poluição paira sobre as ondas, e quebra nas espumas já pouco brancas de algumas praias: Itaguaçu, Coqueiros, Saudade, Bom Abrigo, Prainha, Saco dos Limões, Balneário, Rita Maria, além das Baías Norte e Sul”. Foram estas algumas das praias onde se inventou o banho de mar no Esteiro de Santa Catarina, todas próximas ao centro histórico da cidade, foram os primeiros balneários. O Departamento Autônomo de Saúde Pública, através do Código de Normas Sanitárias, estabelece multa aos infratores que “lançarem lixo em canais de rede pluvial” e o capitão dos portos de SC, comandante Heitor Luiz Vellez, esperava “exterminar as fontes e os agentes poluidores”. No imaginário ilhéu o mar ainda era o “destino

¹² Jornal “O Estado” 02/12/1971, p.3.

final” para o lixo urbano. “Iniciaremos uma campanha visando acabar com o despejo de lixo ao mar...” dizia o comandante, fazendo coro para a problematização da poluição das baías. A partir deste fato, jogar moedas ao mar para que as crianças mergulhadoras as resgatem, passa a ser uma crueldade ou uma amostra de desinformação quanto a qualidade destas águas, pois naquele tempo dizia-se que: “Os agentes da poluição estão em toda parte... As praias da orla marítima da cidade apresentam um índice de poluição alarmante, registrando suas águas a marca colimétrica de 2400 bactérias por cem milímetros d’água. Os esgotos que conduzem os detritos para as águas das duas baías completam uma rede de esgotos saturada, projetada em 1915 para uma população de 30 mil pessoas”¹³.

As placas de advertência nas praias poluídas já tinham se mostrado inócuas na prática, “pois os banhistas não levaram em consideração o aviso afixado nas praias, durante a temporada de 1970”¹⁴, mas a situação levou o DASP a pensar na reedição da medida. O então secretário da saúde, Dr. Prisco Paraíso, está avisando a população de que “em geral, as praias que contornam a cidade, na parte da ilha e as que orlam a área citadina no continente, devem ser evitadas pelos banhistas”¹⁵. Estabelecia-se uma maritimidade dúbia, ao mesmo tempo repelida e lembrada. O banho era proibido mas o passeio de baleeira era estimulado.

Tanto o ilhéu que ocupa a face oeste da ilha, como os ocupantes da orla continental fronteira a Florianópolis, têm em comum o que pode ser chamado de um micro-clima formado pela própria ilha e a sua frente, a Serra do Mar, num dos pontos em que ela mais se aproxima do litoral¹⁶. O Estreito (ou esteiro) de Santa Catarina é compreendido como a superfície líquida

¹³ Jornal “O Estado” 12/01/1972, capa.

¹⁴ Jornal “O Estado” 12/01/1972, “Análises revelam que índice de poluição nas baías é alarmante” p.12.

¹⁵ Jornal “O Estado” 24/01/1973, “Praias perigosas”, autor: Gustavo Neves, p. 03.

¹⁶ Palestra proferida pelo gov. Colombo Machado Salles, No evento “Prós e Contras do Aterro - Florianópolis 266

formada pelas Baías Norte e Sul. Os habitantes deste lugar vêm-se em contato com “praias de mar manso”, ao contrário dos habitantes da costa leste, que se deparam com o “mar grosso” das praias oceânicas, bravias. Esta diferença parece, numa observação ligeira, implicar somente em técnicas e equipamentos de pesca e navegação. Mas, por oportuno, parece-me interessante salientar o fato de a superfície líquida das duas baías formar uma área



Figura 4

reclusa, de pequena renovação das águas. Nela desembocam vários rios e córregos; captadores do processo erosivo das encostas, que acabam por conduzir para as baías, juntamente com a ação humana, grande quantidade de material sólido. Muitos deles, por se manterem em suspensão, acabam indo bater em alguma praia. Galhos, árvores inteiras, lixo de toda a natureza,

anos”, em 1992, da qual resultou no documento intitulado “Aterro da Baía Sul”. Neste documento o engenheiro Colombo caracteriza detalhadamente a área do aterro, tanto numa visão geográfica quanto “topo-hidrográfica”, bem como histórica, entre outras considerações.

navegam à deriva e ao sabor dos ventos. Aquele senhor que mencionei no início também contou a seu amigo que era um “navegador nos mares” do Esteiro de Santa Catarina. Lembro-me disso, porque ele utilizou uma expressão bastante técnica para se referir a este fenômeno: "a presença de derelitos".

No final de 1972, um observador atento constatava que “a superfície branca das praias de Florianópolis já começa a perder em metros quadrados para a área onde se acumulam detritos de todo o tipo levados e trazidos pelo mar, mas infelizmente nunca em caráter definitivo...”¹⁷. Assim sendo, tanto pelo regime das marés, como pelo movimento próprio das correntes marítimas existentes nesta área, o inevitável encalhe destes diversos materiais em uma praia - como por exemplo a da Prainha, que ficava atrás da Capitania - torna-se um convite ao despejo à beira-mar. O acúmulo constante e progressivo do lixo trazido pelo mar cria rapidamente um ambiente degradado. Logo, alguém que tenha acabado de limpar o seu quintal e não saiba o que fazer com o seu entulho, pensa casualmente: “Vou levar para a praia, lá o mar dá jeito”. Infelizmente, o jeito do mar é o seguinte: com a onda-maré, o mar cresce, atinge o depósito que fez o homem, que agora tem seu quintal limpo, toma uma porção mais flutuante, levando-a para uma outra praia qualquer, não muito longe, que começa a ser compactada. Na manhã seguinte, feliz por ver seu quintal limpo e o monte de lixo diminuído em volume, o homem poderia dizer: “Esta água suja até que serve para alguma coisa” e talvez saia contente sem ao menos perceber que está contribuindo para o processo de aterramento das baías, um híbrido de natureza e cultura, através do qual a cidade vai avançando sobre o mar, que após o fenômeno da poluição, é cada dia mais renegado do convívio com o centro da cidade. Esse anedotário não é de todo descabido. Basta percorrer à pé as praias das baías mais próximas aos aglomerados urbanos para

¹⁷ Jornal O Estado do dia 09/12/1972 numa “foto denúncia” estampada na primeira página.

perceber o acúmulo de detritos trazidos pelos habitantes locais. Esta prática aliada ao processo erosivo natural, que gera o assoreamento, tem levado a pequenos e continuados ganhos da superfície do mar por pequenos aterros. Porém, desta ação que resulta no avanço do terrestre sobre o marítimo, o contato com o mar é mantido.

A “pacata e provinciana”¹⁸ Florianópolis, até a década de 70 deste século, no que diz respeito ao seu núcleo central, mantinha a sua maritimidade. A antiga orla com seus trapiches, amuradas, atracadouros, a movimentação dos barcos e o ir e vir pelo mar, era a linha de interseção de dois territórios distintos, mas inter-relacionados, o urbano e o marítimo. Na amurada banhada pelas águas da baía sul, o usuário da cidade tinha a compreensão do que era estar diante da cidade. Esta é uma finitude que só os núcleos urbanos ilhados podem ter, pois o mar, o que está no entorno, não é um lugar e sim uma passagem.

¹⁸ Diário Catarinense 23/03/1973, “Nota de Esclarecimento” da Comissão Executiva para a Construção da Travessia Continente-Ilha de SC.

2.1. Do que e como são feitos os aterros

Valendo-se de um olhar que possa justapor os vários estratos de época, seria possível imaginar uma rápida cartografia dos territórios acrescidos aos espaços urbanos de Florianópolis: um mapeamento da mutação da “linha d’água” que contornou a cidade através da sucessão de movimentos de avanço sobre o mar. Como o contorno da cidade foi se alterando em função do contínuo avançar sobre as águas? Quantas ondas de pedra, terra e areia se encapelaram, quebrando-se sobre o mar? A cidade, um organismo vivo, expelia seus rejeitos em direção às águas. Assim, a orla ia recebendo nova configuração, mas a proximidade com o mar era mantida. Então, mesmo antes do primeiro “Grande Aterro” hidráulico, o de Colombo, a cidade vem aterrando o mar, seja depositando lixo e esgotos ou removendo terra e jogando-a sobre as águas. Esta constante fez parecer para o engenheiro João Del Nero da empresa Figueiredo Ferraz, que se tratava de uma “vocação que a cidade sempre teve, de avançar para o mar”¹⁹. Não é possível tirar-lhe todos os fundamentos desta impressão, pois já desde o “...final do século XIX, a visão técnico-administrativa defendia a prática do aterro como uma necessidade para sanear, restaurar e urbanizar as áreas centrais da Província”²⁰.

O avançar sobre o mar tem se dado através da remoção de rejeitos e de excessos do interior da cidade para a água, ou por dragagem - que é o processo de retirar a areia do fundo das águas para cima da orla. Nesse sentido, se pode definir dois tipos de avanço da superfície terrestre sobre a marítima: um tipo seria o mecânico, o outro, o hidráulico, respectivamente. Certas diferenças técnicas entre as duas formas de aterrar implicaram em maneiras diversas de

¹⁹ Jornal O Estado, 09/05/74; “Técnicos querem o aterro com vida”, capa.

²⁰ Oléias, Valmir José. O lazer no aterro da Baía Sul em Florianópolis: o abandono de um Grande Projeto. Dissertação de Mestrado em Sociologia Política pela UFSC, 1994, p. 36.

dispor dos espaços em Florianópolis.

O aterro mecânico liga-se a uma remodelação interna da cidade, que vai desde o ato cotidiano e paulatino do despejo na praia, até intervenções urbanas de grande monta. Por exemplo, um morro que é rebaixado, uma rua que é alargada, demolições, entulhos, o lixo urbano, algo que estava no momento atrapalhando o “interne” da cidade. Nesse processo de retificação cultural de orla, as substâncias da ruína e da construção da cidade são atiradas ao mar, num duplo movimento de acomodação de camadas internas do tecido urbano e de geração de novas superfícies deste mesmo tecido junto à orla, que vai se reconfigurando. São movimentos de acomodação dos limites entre a superfície terrestre e a marítima. Esta excreção do rejeito urbano é geradora de espacialidades, que são motivadas por iniciativas pontuais e dispersas no cotidiano da cidade. O material, que tem como jazida o ruir e o reconstruir do urbano, é jogado onde era possível um avanço sobre as águas. Sendo um processo mais lento e gradativo, a cidade ia dando conta de incorporar o novo território a seus espaços de sociabilidade.

Os primeiros aterros, muitas vezes, não seguiam um planejamento. A função era atribuída depois da criação do espaço, às vezes pensados sem uma grande clareza no tocante a sua utilização. Por que a cidade avança sobre o mar? Premida entre as águas das baías Norte e Sul e o Morro da Cruz a cidade cresce sobre o mar. O aterro da Prainha é um bom exemplo destes sucessivos avanços sobre as águas que, por serem de “mar manso”, se prestam a este processo de retificação artificial de orla. Prainha é, em linhas gerais, a área entre o Forte Santa Bárbara, onde funcionou a Capitania do Porto de Florianópolis e as imediações de onde desembocará o túnel da Via Expressa Sul.



Figura 5

Quando da edificação²¹ da ponte Hercílio Luz, a superfície que receberia a cabeceira insular precisou ser terraplenada. O material retirado, o solo de um cemitério, foi levado à Prainha, um já antigo aterro sanitário. Seu Mazico²², filho de estivador, relata que quando criança, bem antes de vir trabalhar na Capitania do Porto, sendo hoje o mais antigo funcionário na ativa, passava suas tardes de sexta-feira “catando” pregos nos montes de lixo que a Fábrica de Pontas lá depositava. De vários pontos da cidade eram trazidos resíduos. O que foi um depósito de lixo, é hoje basicamente, a praça cívica da cidade, a base onde se erguem os edifícios dos Poderes Públicos. A segunda ala do Mercado Público é outro exemplo de um destes pequenos avanços sobre as águas que, por isso mesmo, não descaracterizavam a

²¹ Edificação não soa totalmente bem para esta ponte, melhor seria pensar a montagem. Questões interessantes poderiam ser levantadas no campo da história da técnica e da estética construtiva levando-se em conta as soluções utilizadas nas pontes que unem Florianópolis ao continente.

²² Idiomar Virgílio Vieira, mais conhecido como seu Mazico, nascido no Saco dos Limões, em 1924.

contigüidade da cidade com o mar. O núcleo central mantinha-se em contato visual, tátil e, por que não dizer, olfativo com ele.

No outro tipo de aterro, o hidráulico, a urbanística se vale da técnica de sucção de bancos de areia do fundo do mar que são dragados e lançados sobre a orla. Aí vemos a presença de algo exterior à cidade.

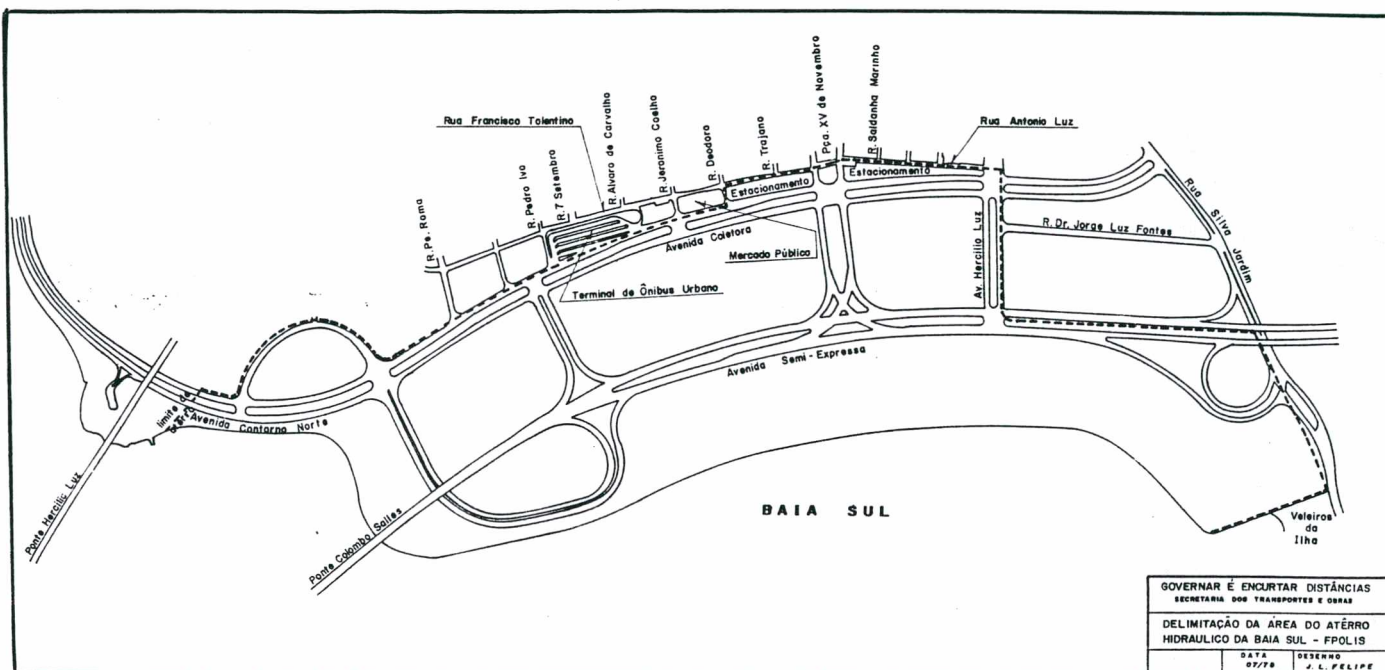


Figura 6

Algo criado a partir do externo. Depois das dragagens, o uso de bancos de areia do fundo da Baía Sul, mais precisamente do Banco das Tipitingas, como material de aterro, uma técnica relativamente rápida de aterrar, os espaços gerados desta maneira ainda estão à margem da urbanidade. Houve, ao que tudo indica, uma desproporção entre a necessidade de uma superfície nova e a área efetivamente aterrada. Curiosamente, até a utilização da dragagem como método de aterramento, os territórios acrescidos vinham sendo incorporados mais efetivamente. A escala humana não foi respeitada.

Desde a primeira póvoa, lá com o velho Dias Velho, todos os vetores de circulação eram dirigidos para o quadrante sul. Antes da primeira ponte, o centro urbano tinha todo o seu traçado voltado para o mar. Pelo mar, pela Baía Sul, é que se entrava e saía do povoado. O porto era a porta, a face da cidade.

Com a primeira Ponte, em 1926, Florianópolis é levada a torcer-se para o oeste. Suas ruas, que antes desembocavam na orla sul, como a dos Ilhéus e a Arcipreste Paiva, que acompanham a praça central, a rua Trajano, Deodoro e Álvaro de Carvalho, passam a ser secundárias em relação as artérias urbanas que vão se ligar à ponte pênsil. O fluxo dos automóveis percorria vetores no sentido leste-oeste através de ruas como a Conselheiro Mafra, a Felipe Schmidt, que inclusive é alargada num “embelezamento estratégico,” e a Avenida Rio Branco, que é rasgada neste período. Aos poucos, os maiores fluxos de pedestres vão se adaptando a este novo direcionamento, muito mais marcadamente com a decadência das condições portuárias do Estreito de Santa Catarina²³. A metálica e até então, única ponte, recebia seus visitantes com seus arcos formando o portal da cidade. Esta torção de fluxos na cidade pode ser entendida como a primeira grande perda de sociabilidade marítima pela qual passou a Ilha de Santa Catarina. Florianópolis começava a se desligar do mar. As “marinhas”, e aqui incluo todas as imagináveis, todas as inspiradas pela insularidade, começam a figurar com menos importância no dia a dia da cidade.²⁴

Ao largo, na pequena enseada junto ao centro histórico, era possível ver a igreja

²³ Sobre a movimentação portuária neste período é possível recolher indicações na obra da Prof^a. Djanira Andrade: *Hercílio Luz: uma ponte integrando Santa Catarina*, Florianópolis, Ed. UFSC, 1981. Argumento que ela retoma em sua participação no documentário de Zeca Pires: “Ponte Hercílio Luz: Patrimônio da Humanidade”. Mais detidamente o professor Victor Peluso Júnior abordou este tema em sua obra *Estudos de Geografia Urbana de Santa Catarina*, Florianópolis, Ed. UFSC, 1991.

²⁴ OLÉIAS, Valmir José. O lazer no aterro da Baía Sul em Florianópolis: o abandono de um Grande Projeto. Dissertação de Mestrado em Sociologia Política pela UFSC, 1994, p. 36.

construída no alto de uma pequena elevação, de onde se estendia a praça central que vinha terminar num bar, no Miramar. A estibordo tinha-se a Capitania do Porto. Antes dela, um pouco recuado, um clube de regatas. Olhando-se a bombordo, viam-se vários atracadouros, o Trapiche Municipal, a fachada da Alfândega, o Mercado Público, mais atracadouros, outro clube de regatas, o trapiche Rita Maria, o Estaleiro Arataca. Assim, de relance, vaporettes, baleeiras, lanchas e chatas, se entrecruzam num porto não muito fundo, mas ainda um porto, ao menos o suficiente para caracterizar a fase portuária da cidade. Até então, “automóveis na Ilha se contavam nos dedos”²⁵. Os poucos automóveis que chegavam a rodar pela cidade, sofriam uma hibridagem marítimo-terrestre ao serem transportados pelas balsas de passagem²⁶ que, juntamente com as lanchas, faziam o tráfego ilha-continente. Tudo e todos, para chegar na ilha, inclusive os automóveis, tornavam-se marítimos.

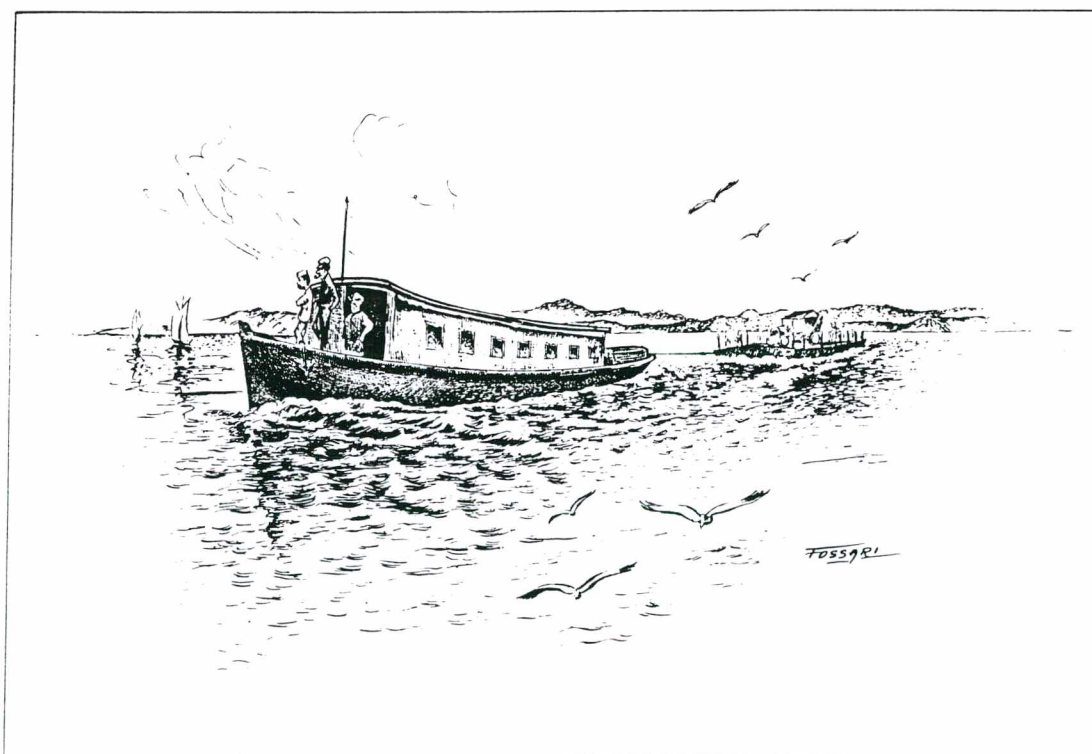


Figura 7

A lancha da Passagem do Estreito, no primeiro quartel do Século XX.

²⁵ Eliane Veras da Veiga no filme: *Ponte Hercílio Luz patrimônio da Humanidade*.

²⁶ Peluso, Op. cit., p330 e331.

Toda esta movimentação em mar e em terra, vai se reconfigurar a partir da inauguração da Ponte Hercílio Luz. Vê-se aí o surgimento de uma nova fase, a rodoviária. “Tal fato terá importantes conseqüências, imediatas e remotas: praticamente desaparecerá o tráfego de lanchas e balsas pelo canal; o circuito econômico regional será reorientado, deixando de existir a função de intermediação, antes desempenhada pelas vizinhas cidades de Palhoça e São José; a Cidade assumirá a condição de pólo regional e reforçará significativamente seu contato com o interior do Estado”²⁷.

O que se convencionou chamar “fases” não dá uma boa noção do processo de urbanização das cidades. Pensar as cidades através de etapas que se sucedem pode ser enganoso. Os usos da cidade não se sucedem mas se sobrepõem, interagindo velho e novo num processo recombinação. A Florianópolis portuária desinvestida, interpenetrou-se com a Florianópolis rodoviária, pelo menos até a inundação de areia sofrida pelos atracadouros para a edificação do grande monumento ao automóvel, o Aterro da Baía Sul. Esta mudança marca um momento da desmaritimização da cidade e à medida em que Florianópolis começa a ser reorganizada em função da crescente movimentação rodoviária, vai acompanhando uma decrescente movimentação marítima, que se agrava no sentido de desativação das sociabilidades desenvolvidas na orla.

E então, sob os “alvores da era automobilística”²⁸, a cidade é afastada de sua relação marinha por uma grande superfície plana. “Seis quilômetros quadrados da Baía Sul são engolidos por um aterro, cortado de rodovias e ajardinado. Com ele, a velha Desterro se separa

²⁷ *Florianópolis: uma síntese histórica*, Equipe Técnica da Fundação Franklin Cascaes, 1993, p. 36.

²⁸ *Estudos Sociais Catarinenses*, 1974, p. 79.

do mar, com quem manteve secular intimidade”²⁹. Das pranchas da equipe do então Governador Engenheiro Colombo Salles e mais tarde, do paisagista Burle Marx, surge um aterro diferente de todos os outros até então. Não só por sua proporção, mas fundamentalmente por ter a sua utilidade atribuída antes da criação do espaço em si. Para seus planejadores o Aterro seria a superfície, o berço de um complexo de auto-estradas. Este complexo compõe o sistema viário da segunda ligação Ilha-Continente, a Ponte Colombo Machado Salles(1972-75). Criou-se a partir desta obra, a maior área livre da cidade, porém entrecortada por auto-estradas. É composta pelas areias dragadas e lançadas junto à orla sobre as águas, onde vai se encontrar com uma camada de argila orgânica, resultado em grande parte obtido pela ocupação centenária do homem na Baía Sul do Esteiro de Santa Catarina.

Prioritariamente, a planura que surge defronte ao centro histórico de Florianópolis é um devir espacial da segunda ponte. Não é a intervenção urbana propriamente dita. É sim, a opção técnica adotada como suporte do sistema de circulação. Um princípio técnico para a estabilidade sedimentológica do complexo viário, algo que atenderia as exigências da mecânica dos solos; é a ponte em terra, num solo criado. Foram aventadas outras hipóteses de engenharia, como a construção de vias elevadas sobre as águas como uma extensa ponte³⁰, ou ainda o enrocamento, como num molhe coberto de asfalto que conteria e daria estabilidade a um aterro bem menor, por exemplo. Com estas soluções alternativas, a proximidade marítima seria preservada. Como escolha do tipo de suporte do sistema viário da segunda ligação ilha/continente surge o Aterro. Portanto, sendo imprescindível como suporte, restaria incorporá-lo à vida urbana de Florianópolis, com todos os seus espaços residuais. Alguns canteiros e grandes quadras,

²⁹ Ibid, p.38.

³⁰ Aqui convém salientar que a Ponte Rio-Niterói é do mesmo período e , nesta época, em Florianópolis se fazia um comparativo entre as duas pontes.

contornados por pistas de rolamento.

Desavisadamente, alguém que se interesse um pouco por espacialidade urbana, poderia chegar na capital de Santa Catarina e pensar que o Aterro da Baía Sul é mais um caso de aproveitamento do mar como uma área de reserva construtiva. Um espaço criado para a posteridade da construção, como foi o caso dos pequenos aterros, como o já citado, da Prainha, onde hoje se localiza a Praça Cívica da cidade. O Aterro acabou resultando numa área de reserva. Mas é possível perceber, ao menos na imprensa local ficou muito claro, que a nova área desencadeou uma acirrada discussão sobre que tipo de ocupação deveria nela se dar. No entanto, durante o processo de construção da segunda ponte, vários setores da sociedade ilhoa se manifestavam sugerindo o que seria mais adequado para o aterro. Visando ser aquinhoado com um espaço na nova área que estava surgindo, o padre Francisco de Salles Bianchini se adiantava, considerando a catedral “pequena e antiquada”³¹ e sugeria uma área para construir uma nova catedral no espaço criado. Corretores de imóveis e imobiliárias instaladas na cidade

já anunciavam os seus novos empreendimentos para a “Nova Capital”. É o caso da Imobiliária Coelho Ltda., que, oportunisticamente, dizia: “Daqui seu mar será mais panorâmico”.



Figura 8

³¹ Jornal O Estado, 21/05/1970.

No “edifício A. Coelho você vai morar com todas as comodidades do centro, com a vista da majestosa Baía Sul, bem no coração da Nova Florianópolis. São 12 andares...” Mas o mais interessante é que, apesar do Aterro na época do anúncio não estar pronto, já era estampado no jornal uma planta de situação do edifício na área e um aviso chamava a atenção: “*Stand* de vendas no local”³². Só se fosse um *stand* flutuante porque no momento da divulgação da publicidade, o dito local ainda se encontrava, em meio às águas da baía.

Havia muitas opiniões sobre o que fazer do aterro. “Convocada a participar da discussão do projeto de urbanização do aterro, a Câmara Municipal” já tinha uma opinião formada: “é contra a comercialização da área. Na sua opinião o local deveria destinar-se unicamente para obras viárias e para áreas verdes”. O vereador Waldemar da Silva Filho afirmava: “a unanimidade dos Srs. vereadores é contrária à comercialização da área, achando que o acrescido de marinha deverá ser ocupado exclusivamente por pistas de rolamento e áreas verdes, a exemplo do aterro do Flamengo, no Rio de Janeiro”³³. Vê-se, neste momento, recorridas vezes, a comparação entre as duas cidades.

No momento em que o arquiteto Luiz Felipe Gama D’Eça era um grande anunciador das vantagens de um “Plano Diretor para a Grande Florianópolis”, que estava sendo votado na Câmara em 1969 mas que só foi aprovado em 1976, pode parecer que discutir e não aprovar planos seja uma constante no crescimento ou na densificação urbana. Este plano seria a única maneira, segundo seus idealizadores, de dar a Florianópolis uma programação efetiva para o crescimento ordenado da cidade. A comissão do aterro já sabia como utilizá-lo. “O engenheiro Ernani Santa Rita, presidente da comissão fiscalizadora do projeto do aterro da Baía Sul, admitiu

³² Jornal O Estado, 24/11/1970.

³³ Jornal O Estado, 20/07/1973, Vereadores não querem aterro comercializado, capa.

... que os 25 mil metros quadrados que serão destinados à comercialização do local coexistirão com áreas destinadas especificamente ao lazer. Informou que a utilização do aterro está sendo cuidada com a máxima cautela de forma a torná-lo, além de eficiente, agradável e humano...”³⁴.

Noticiava-se que o Aterro era um “precioso espaço à espera de justa ocupação. O sistema viário, área de comercialização e as áreas verdes para recreação e lazer compõem a trilogia básica sobre a qual se assenta o Projeto de Urbanização do Aterro da Baía Sul. O arquiteto Wilson Luiz Pereira, da Secretaria de Transportes e Obras e presidente da Comissão de Fiscalização do Projeto de Urbanização do Aterro, define a operação realizada por mais de um ano pela draga Sergipe - que incorporou à ilha uma área de 45 mil metros quadrados - como uma verdadeira cirurgia plástica na paisagem da capital. Como complemento dessa trilogia será instalado na área um setor eclesiástico, um náutico, e uma faixa entre a cidade velha e o aterro, caracterizada como zona de recreação urbana, que sofrerá uma regulamentação de uso, a fim de que possa haver uma continuidade de espaço, quebrando-se o ‘impacto entre a parte colonial da cidade e as modernas pistas de rolamento que surgirão nos acessos’. A paisagem: o projeto da nova ligação Ilha-Continente e todo o complexo viário em sua volta operará uma considerável mudança na paisagem insular e continental. A preocupação maior dos projetistas foi definir a ‘mudança’ através de uma linguagem técnica adequada. Adiantam que as principais características dessa transformação serão basicamente três: 1- a contrastante dualidade existente entre os elementos ‘altos’ da paisagem atual (ponte Hercílio Luz, morros, etc. ...) e os elementos ‘baixos’ (a nova ponte e os aterros) da paisagem a ser criada; 2- o relacionamento espacial entre a linha dos morros e a ponte Hercílio Luz e a linha dos aterros com a nova ponte; 3º- é o equilíbrio na distribuição dos volumes e os elementos acima referidos.

³⁴ Jornal O Estado, 10/08/1973, Comissão do aterro já sabe como utilizá-lo, capa.

Áreas verdes: essas áreas terão a dupla função do verde equipado e do verde contemplativo, 40% do espaço ocupado como parque. Os técnicos entendem que a utilização ideal é aquela que reúne a ‘simbiose’ considerada perfeita: o lazer, as pistas e a área de comercialização. Na verdade, construir uma nova cidade dentro de uma outra, de estrutura colonial e ‘ultrapassada’, é uma tarefa de todos: nem os que influirão diretamente na sua transformação desejarão assumir sozinhos uma responsabilidade tão pesada e tão séria. Afinal o futuro será o grande juiz que sentenciará sobre os erros e os méritos dos que concorreram para a metamorfose da cidade”³⁵. Neste memorial paisagístico da cidade, Wilson consegue uma síntese da funcionalidade planejada para o aterro que, no decorrer da implantação e nos usos que se deram à área, foi tomando uma formatação toda própria ao novo lugar.

O Aterro levou à uma problematização dos espaços verdes. Lugares arborizados para uso dos cidadãos. Algumas notícias davam conta de que eram “...poucas as áreas verdes da cidade”³⁶. E em consonância o arquiteto Paulo Rocha afirmava: “Sou contra a comercialização do aterro. É uma área pública com uma dimensão ideal para o desenvolvimento de um parque, com toda a estrutura de lazer e cultura. O lazer estaria agrupado, sendo mais fácil de ser orientado. Seriam construídos prédios públicos de arte cultural. Além disso áreas de esporte, pista de aerodelismo, concha acústica. É necessário que o homem esteja acima da máquina”³⁷. Ao final Rocha acabara por pronunciar uma das maiores dificuldades da urbanística do local, o que hoje chama-se de humanização da cidade.

Mas de todas estas aplicações possíveis do aterro, a maritimidade não foi reconsiderada.

³⁵ Jornal O Estado, 15/08/1974, “O polêmico espaço do aterro”.

³⁶ Jornal O Estado, 22/07/1974, p. 24.

³⁷ Jornal O Estado, 26/04/1975, A cidade cresce para cima, p.15.

Toda a “polifonia urbana”³⁸, antes constituída de coisas de terra e de mar, passa por uma grande mutação. As sonoridades, as falas do mar e dos marítimos são silenciadas. A cidade fica circunscrita por um sistema de rodovias, composto pelas avenidas Beira Mar Norte, que é duplicada no mesmo período do aterro, e a avenida Gustavo Richard ao sul, que surge como o eixo viário da segunda ponte. Estas duas encontrando-se a leste com a avenida Mauro Ramos, antiga ligação norte-sul na base do morro que comprimia a cidade junto ao mar. Este complexo viário levou ao fim da interpenetração do centro histórico com o mar, dando cabo de uma série de referenciais coletivos de memória. A partir deste fato urbano-arquitetônico, a área central da cidade se desinveste quase totalmente de sua maritimidade. O Centro Histórico, destituído de seus atracadouros, do Miramar, dos clubes de regata e outros, perdeu um grande número de equipamentos urbanos de orla, muitos deles dotados de grande uso coletivo, que impunham à cidade um misto de vida urbana e marítima. Sem estes equipamentos o fazer-se ao mar foi totalmente resignificado no cotidiano urbano de Florianópolis. Ninguém chega mais no centro de Florianópolis em uma “embarcação” marítima.

³⁸ Cf. CANEVACCI, Massimo. *Acidade Polifônica: ensaios sobre a antropologia da comunicação urbana*. São Paulo, Nobel, 1993.

2.2. Coisas de mar

Virgílio Várzea em sua obra: *A Ilha*, publicada em 1900 - portanto, falando de uma Florianópolis sem ponte - fazia uso de alguns códigos da linguagem marítima ao tentar situar espacialmente o seu leitor e localizar a Ilha de Santa Catarina, nos seguintes termos: “Quem sai do Rio de Janeiro e desce a costa para o sul encontra, entre 27 e 28 graus de latitude e 5 de longitude do meridiano adotado, um imenso bloco de argila e granito, situado ao longo do continente e em pequena proximidade, com dez léguas de comprimento, por uma ou três de largura, conforme as reentrâncias e cabos. É a Ilha de Santa Catarina, chamada outrora dos Patos.”³⁹. Seus dados de orientação são suficientes para localizar com certa precisão - um pouco desatenta em se tratando dos meridianos - este ponto tão próximo a costa de Santa Catarina: a Ilha. Não só porque que Virgílio Várzea fosse um homem de mar, que viajara por todos os mares, mas, especialmente, porque a sua época convivia fartamente com referências marítimas. Nesta cidade portuária praticava-se sociabilidades ligadas ao mar.

Seria interessante analisar alguns aspectos da Florianópolis quando cidade junto ao mar, para o entendimento do que estou tratando por sociabilidade marítima. Basta ver alguns fatos arquitetônicos como Miramar, a arquitetura urbana que se fez ao mar, a Capitania do Porto e o mictório público que se não é uma propriamente arquitetura marítima, fazendo par com o Miramar, em escala, era uma elemento de atração de usuários da cidade à orla na “antiga linha d’água” e ainda uma prática desportiva motivada pelo mar: o remo.

³⁹ Santa Catarina - A ilha, Virgílio Várzea, p.5, Fpolis IOESC, 1984.

2.2.1. O Miramar

“O pitoresco e elegante Bar Miramar” que para alguns foi tido como o portal marítimo da cidade “foi inaugurado em 28 de setembro de 1928



Figura 9

e demolido em 24 de outubro de 1974”⁴⁰, foi durante seus 46 anos uma edificação bastante curiosa e contraditória.

Foi inaugurado dois anos após a inauguração da Ponte Hercílio Luz. Curiosa é esta proximidade temporal de dois fatos arquitetônicos tão antitéticos. O Miramar foi criado para ser um cais destinado ao embarque e desembarque de passageiros, como um prolongamento à Praça XV de Novembro, em substituição ao antigo Trapiche Municipal. A primeira ponte foi o primeiro distanciamento marítimo de Florianópolis; ela passa a ser o portal de entrada da cidade. A primeira ligação rodoviária da ilha com o continente, em grande parte, contribuiu para a desativação de elementos marítimos como o próprio trapiche. Este último foi uma edificação com sua estrutura lançada mar a dentro, bem defronte à praça central da cidade. Com a tarefa de ser o terminal marítimo de passageiros, ele funcionava como uma espécie de portal marítimo de

⁴⁰ Veiga, Eliane Veras da Veiga, *Memória Urbana*, Ed. UFSC, p. 203 e 211.

Florianópolis. Desde o início, uma obra que estava na contra-corrente do período rodoviário inaugurado pela primeira ponte. “Os ônibus começaram a circular na cidade em Florianópolis logo após a inauguração da primeira ponte, surgindo diversas linhas entre as quais a mais importante foi a do Estreito, que substituía as antigas viagens através do canal”⁴¹ que aportariam no novo Terminal Municipal. Naquela época talvez se cogitasse a integração entre Terminal Marítimo e Terminal Rodoviário, mas o curioso é que os recém chegados ônibus atravessavam toda a extensão oeste da cidade para se posicionar na antiga entrada da cidade, junto ao trapiche. O peso histórico da centralidade, formado pela praça e seu entorno, arrastou para diante do Miramar, o Terminal Rodoviário.

Era um local que dividia muito as opiniões a seu respeito. Para o poeta e retratista Sebastião Ramos, ao descrever a Florianópolis dos anos 40, através da memória, tenta relembrar "tudo que pode" e ao falar do "velho trapiche "com saudades, o tem como o seu "doce, inesquecível Miramar". Não somente dele, é claro, mas também o

"Miramar dos boêmios, dos amantes,

Dos políticos, dos jornalistas,

Das crianças, dos pescadores,

Miramar dourado, revestido de mel,

Doce recordação ⁴²

Apesar de que em sua obra poética "No tempo do Miramar", Sebastião Ramos demonstre toda a sua melancolia por uma cidade cujo progresso cobriu a "memória, a memória dos tempos,

⁴¹ Peluso Jr., Victor Antônio, Estudos de Geografia Urbana de Santa Catarina, Ed. UFSC, 1991, p.331.

⁴² Ramos, Sebastião, No tempo do Miramar, Florianópolis, Livro, 1993. P.09.

dos tempos do Miramar"⁴³, seu trabalho é um depoimento em defesa de um patrimônio histórico da cidade. Muito embora criado de maneira bastante nostálgica, seu relato é uma transcrição de fragmentos de memória de uma Florianópolis que tinha um "velho trapiche", como uma "mão aberta para o mar, Baía Sul, paisagem. ...Beijo de terra",⁴⁴ que repudia a demolição e a considera um assassinato cruel feito por uma mão iconoclasta⁴⁵.

Já uma opinião bem diversa das lembranças do poeta Ramos, tinha o contista Silveira de Souza. No seu livro "Os Pequenos Desencontros", Souza, no pequeno conto "Vinhas", trata de uma pequena ilha que ainda se encontra ao largo, na Baía Sul. Neste escrito o autor manifesta algumas impressões que lhe ficaram do velho bar, de onde observava a Ilha das Vinhas. Demonstrando claramente o seu "lugar" de narrador ele descreve sua visão do Miramar desta maneira: "Estava no Miramar, a beber cerveja e aguardente; as risadas do meu amigo me irritavam. Era um dia de vento, o mar encrespava-se; sujo de cinza, o céu tampado de nuvens. O bar em que estávamos, o Miramar, parecia um medonho navio mal cheiroso, que se transformara em pedra e ali ficara, rígido com a sua tripulação de bêbados"⁴⁶.

Mas não só as opiniões sobre aquele lugar eram controversas. Prefeitura e Governo do Estado tão pouco se entendiam, não somente quanto ao destino do velho bar, mas também com relação aos usos. Poucos dias antes de darem início às "primeiras sondagens do terreno submarino", visando a "construção da nova ponte"⁴⁷, por iniciativa do Governo do Estado, a prefeitura autorizava a "utilização do Miramar como ancoradouro de baleeiras de aluguel

⁴³ Op. cit. p. 18.

⁴⁴ Op. cit. p. 09.

⁴⁵ Op. cit. p. 52.

⁴⁶ Souza, Silveira de., Os pequenos Desencontros, Fpolis, IOESC, 1977. p.42.

⁴⁷ Jornal "O Estado", 12/11/1969, "Preparando o terreno", capa.

destinadas aos turistas que desejavam navegar pelas duas baías”⁴⁸. Era uma das primeiras tentativas de refuncionalização do outrora requintado e luxuoso ambiente. Com a decadência da movimentação de embarcações na Baía Sul o “velho Miramar, local preferido para o exercício da vida boêmia durante muitos anos, promontório feito ao mar, onde naufragaram, entre brumas e ‘brahamas’, muitos navegadores, vai transformar-se em sede de uma empresa turística. O prédio sofrerá alguns reparos e dali partirão barcos que conduzirão turistas a pontos pitorescos”⁴⁹. Nos seus últimos anos de existência, o Miramar foi local de uma série de tentativas que visavam injetar-lhe um novo ânimo. Todas com declarada provisoriedade pois já era sabido que as areias o envolveriam. Em 1971, com a finalidade de promover o desenvolvimento do turismo na ilha, ele se transformou no centro turístico da cidade; recepcionava e informava aos que aqui chegavam. Um ano depois, em 1972, entrava em reforma para ser um teatro de arena e o “prefeito Ary Oliveira anunciava que esta utilização é provisória, pois o Miramar será demolido com a conclusão das obras do aterro na área”⁵⁰.

Marcado por intervenções e usos de natureza temporária, este espaço público foi sendo gerido, sob a ameaça de demolição. Quando os “fiscais da draga”, assim chamados aqueles que ficavam horas inteiras parados ao longo da rua Antônio Luz observando o avanço da areia sobre as águas do mar, se deram conta, a seus pés o “brique imóvel dos cruzeiros afetivos ilhéus, estava cercado de areia”.⁵¹

Durante a construção da segunda ponte, que veio a ser chamada de Colombo Salles em fevereiro de 1974, por ironia, o Miramar, que era um referencial, um suporte da memória

⁴⁸ Jornal “O Estado”, 29/10/1969, “Mar a navegar”.

⁴⁹ Jornal “O Estado”, 28/07/1970, “Velho Miramar vai ser atração turística”, capa.

⁵⁰ Jornal “O Estado”, 01/07/1972, “Miramar em reforma para ser um teatro de arena, p. 2.

⁵¹ Jornal “O Estado”, 15/11/1972, capa.

marítima, passou a sediar a “exposição permanente do Novo Sistema Viário”. O Miramar acolhia a “maquete da nova ligação Ilha-Continente”⁵² e uma exposição fotográfica que deveria durar até a inauguração.

Mas antes disso, no dia 18 de setembro de 1974, lia-se na capa do Jornal O Estado, junto a uma foto: “O velho Miramar, tão integrado a paisagem ilhoa como a ponte Hercílio Luz e a Figueira, está com seus dias contados. A ordem para sua demolição já foi expedida”. A alegação técnica para a decisão era de que “o sistema viário no lado ilhéu contém uma rua ou avenida de acesso à nova ponte que passará exatamente no local onde está o teatro Trapiche”. Não foi possível, nesta pesquisa, perceber as reações dos usuários do Miramar, mas na página 11 do Jornal O Estado de 15 de outubro de 1974, Beto Stodieck, se manifestava um defensor daquele prédio lembrando que ele era “...um simples monumento ao mar que ali existiu”. Seu pedido não foi atendido e ainda teve o desgosto de ver estampado na capa do mesmo jornal do dia 24 de outubro de 1974, a seguinte manchete: “A cidade amanheceu sem um pouco de si mesma. Estão acabando com o Miramar”. O mesmo cronista ainda demonstrando a sua indignação, ao ver que no início do programa de urbanização do aterro, o que foi colocado no local “não foi nenhuma via para escoar o tráfego” mas sim um gramado, se perguntava: “O Miramar bem que poderia estar mirando a grama. Aqui era o Miramar, agora é um gramado. Por quê?”.

Segundo o ex-governador Colombo Salles, “o Miramar, à época de sua demolição, não era utilizado pela população local e não participava da vida da cidade, era um lugar abandonado”. Afirma não ter conhecido ninguém da sua geração que se utilizasse “das águas da

⁵² Jornal “O Estado”, 13/02/1974, “Nova ponte tem exposição permanente até a inauguração”, p. 12.

Baía Sul para recreio porque já eram poluídas”⁵³. Já o seu Mazico tem uma lembrança bem diferente a respeito do Velho Miramar. Dizia ele: “A gente ia para o Miramar onde tinha os pontos de ônibus para ir para o Saco dos Limões e para a Costeira. Era um prédio avançado dentro da água, mais ou menos uns vinte metros, do calçamento para a água. Tinha no fundo duas escadas, as pessoas sentavam para ver o mar e a gente via as mantinhas de peixes de lado a lado. A parte de cá (face leste) fazia parte com uma casinha de esgoto (Mictório Público) que tem ali, mas era bem avançado no mar... Era um bar, tinha de tudo. Tinha banco, banco de mármore, tinha mesinha, tinha tudo. Os estivadores, inclusive o meu tio era presidente da estiva e fazia o pagamento ali na mesinha...”⁵⁴.

O Miramar foi demolido, ao que parece, não porque estava atrapalhando, mas, possivelmente, porque era um dos símbolos mais fortes da maritimidade do centro da cidade que estava sendo desativada naquele momento. Derrubar o Miramar seria não só livrar a cidade de um espaço degradado mas, fundamentalmente, uma afirmação da impropriedade do mar junto ao centro histórico da cidade. Tanto que as coisas todas que representavam a antiga vida marinha foram ameaçadas e algumas efetivamente demolidas, com a exceção do Forte Santana e do mictório. Demolir o Miramar, por quê? Como foi bem lembrado pelo cronista: “Miramar agora é Miragrama”, pois a primeira medida, curiosamente, após a retirada dos escombros, foi o plantio de grama no local. Posteriormente foi retirado o gramado e hoje é possível mirar os ladrilhos que recompuseram simbolicamente sua silhueta, em dias que não há feira no local com suas incontáveis barracas. Derrubar o Miramar seria uma intervenção no sentido de negar e retirar o privilégio excessivo que o mar dispunha na vida de Florianópolis. Era preciso dizer: “Esta área é

⁵³ Entrevista concedida no dia 17/06/1996, nas dependências da Fundação Vidal Ramos, em Florianópolis.

⁵⁴ Entrevista concedida no dia 27/06/1996, nas dependências da Agência da Capitania do Porto, Forte Santa Bárbara, em Florianópolis.

imprópria para o mar”. Da própria condição de decadência do porto e de discursos sanitaristas que evidenciavam o fenômeno das praias poluídas, porto, prostíbulos, bêbados, lugar de ócio, centro de pederastia da cidade, todas estas falas ecoaram, mesmo que de forma desarticulada, em defesa da derrubada do prédio. O Miramar, não resistiu a todas estas acusações e ruuiu. Um poema a menos na sintaxe urbano-marítima de Florianópolis.

2.2.2. O par do Miramar

"Está na hora de demolir o Sanitário Público: só atrapalha". Com esta sentença começa a ser travada uma nova batalha envolvendo o patrimônio arquitetônico de Florianópolis.



Figura 10

Depois da opinião do “...DER que considera necessária a demolição para o término das

obras dos acessos no aterro...” é a vez da “Comissão do patrimônio histórico do município” expor sua opinião. Supostamente este órgão, por princípio, deveria lutar em posição preservacionista. No entanto, o “presidente prof. Volney Milles e a prof. Sara Regina Silveira de Souza manifestaram-se favoráveis à demolição”⁵⁵. Para “Sara Regina - professora de História da Arte - do ponto de vista artístico ou mesmo arquitetônico, o mictório não apresenta nenhuma característica que o coloque na lista dos monumentos a serem conservados... O mictório é apenas uma construção tradicional na cidade, mas não possui qualquer valor histórico. Trata-se apenas de uma arquitetura bonita, mas que não pode ser definida como de uma época em particular. Quando muito, se houvesse possibilidade de conservá-lo, poderia ser feito sob alegação de ser um marco da Florianópolis do início do século, quando foi construído”.

A professora era de opinião que o mictório poderia ser demolido a qualquer momento, sem qualquer prejuízo para o patrimônio histórico da cidade, “uma vez que desde há muito tempo já perdeu o seu objetivo prático, tendo em vista as precárias condições em que se encontra”. “Na minha opinião” - prosseguiu - “o mictório era bem mais original quando estava à beira mar. Com o aterro, o pequeno prédio ficou perdido naquele local, só servindo para atrapalhar o trânsito. De qualquer forma terá que sair do local, uma vez que está previsto o alargamento da rua Antônio Luz e o mictório vai ficar no meio dela - concluiu”⁵⁶.

Numa época marcada pelo estímulo da troca do velho pelo novo, até uma especialista em História da Arquitetura, como a professora Sara Regina, se viu enredada pela onda de renovação que a cidade passava ao fazer suas considerações sobre o Mictório Público. Nada poderia antepor-se a fluidez do tráfego, muito menos um banheiro, “sem características de monumento,

⁵⁵ Jornal O Estado, 14/03/1975, p. 16.

⁵⁶ Ibidem. p. 16.

sem valor histórico e sem definição de época em particular”. Se todas estas não-características se aplicassem ao pequeno mictório ele, ainda assim, seria um fiel exemplo da arquitetura da falta, das ausências. Fazendo par em escala arquitetônica com o Miramar, o completava funcionalmente. Nada mais útil do que um mictório público ao lado de um bar. Sem o bar, que já fora demolido no ano anterior ao da acalorada discussão, para que serviria o banheiro? Como diz o seu Mazico “ faz parte com o Miramar”, era quase seu componente!

Era um momento caracterizado pela renovação urbana, quando uma incorporadora como a CEISA acha espaço e se sente à vontade para divulgar publicidade como esta: “É uma pena mas uma capital não tem o direito de ser somente patrimônio histórico. CEISA - Construção e Empreendimentos Imobiliários S. A. Uma imobiliária que apesar de gostar muito da arquitetura do séc. XVII, ajuda a construir uma capital do séc. XX”⁵⁷.

Estando sob o peso de informações como a que declarava que “...o mictório público que a quase meio século serviu como fator de desenvolvimento da cidade, hoje constitui-se num obstáculo ao incremento urbano. Sua demolição iria, de imediato, dar melhor vazão ao tráfego pela rua ‘João Luz’”⁵⁸. Naquela situação e com argumentos tão persuasivos a pergunta do autor do artigo talvez parecesse mais consistente: “Qual o motivo de preservá-lo em local tão impróprio?”.

A Segunda ligação Ilha-Continente foi concluída. Foi elaborado o sistema viário sobre a superfície do aterro que, bem ou mal, recebeu um tratamento paisagístico e o mictório ainda está lá, não foi “retirado”, foi apenas refuncionalizado. Hoje abriga um pequeno acervo e recebeu o

⁵⁷ Jornal O Estado, 15/06/1974, p. 11.

⁵⁸ Jornal O Estado, 22/06/1975, O Estado II: Problemas da cidade, p. 02.

pomposo título de Museu do Saneamento. Mas a questão que ainda persiste é a seguinte: por que, num dado momento, várias forças e discursos entram em confluência para determinar o fim de um referencial da imagem de cidade marítima? Para tentar entender este momento anti-memória seria interessante observar o que se pensava a respeito da arquitetura da cidade e o que se tinha por tendências da construção civil na época. Depois destes depoimentos de pessoas que, à época, se encontravam qualificadas e eram representantes de um discurso autorizado, é de muito se estranhar que esta marca da maritimidade ilhoa tenha sobrevivido.

Numa análise do processo de urbanização da capital datada de outubro de 1967, com o título sugestivo de “A visão do progresso”⁵⁹, o autor afirmava ser “...inegável o desenvolvimento que se vem verificando nos últimos anos na capital catarinense. O centro da cidade, que até bem pouco tempo não passava de um aglomerado de acanhadas residências, hoje apresenta modernos edifícios que atestam o crescimento da nossa ilha-capital”. Dentre todas as mazelas urbanas, que já se manifestavam neste período como trânsito caótico em ruas estreitas, a verticalização dos gabaritos arquitetônicos era tida como benefício. Dentre tantos, o Mictório poderia ser pensado como mais um entre “Os velhos prédios da capital, com seus telhados já envelhecidos pelo tempo”, que “tendem a desaparecer gradativamente, dando lugar às construções de cimento armado, que atestam a modernização da cidade”⁶⁰.

Imbuído desta modernidade que estava encarregada de atualizar a malha viária para criar um trânsito urbano hodierno, uma adaptação ao “hoje” da década de 1970, o Conselho Municipal do Patrimônio Histórico não teve condições para analisar o patrimônio urbano arquitetônico como uma sobrevivência do passado e também como um organismo em contínua

⁵⁹ Jornal O Estado, 19/09/1967.

⁶⁰ Jornal O Estado, 11/10/1967, O teto e o tempo.

transformação. O fato do mar não estar mais junto ao antigo prédio não lhe tiraria a prerrogativa de continuar existindo. Derrubá-lo seria um fato representativo da Florianópolis do último quartel do século XX e de sua modernidade.

2.2.3. A Capitania

Outro elemento da maritimidade florianopolitana a Capitania do Porto esteve na mira dos projetistas do sistema viário do aterro.



Figura 11

“Segundo informou o Eng. João Batista Vicelli, encarregado dos trabalhos no aterro pelo DER, ...não existe prazo para a continuação da avenida que deverá passar em terrenos onde está situado o prédio da antiga Capitania do Porto e onde funciona atualmente a Delegacia da Capitania em Florianópolis - já houve um entendimento entre o governo do estado e o ministério da marinha para a retirada do prédio, tendo em vista a continuação das obras no aterro. Sabemos

de certeza, que o mesmo deverá sair, pois a marinha já concordou com isso e agora é apenas uma questão de prazo, disse o engenheiro.”⁶¹ Se o engenheiro falou, está falado... Este eufemismo, a troca da palavra demolir pela sair, pode ser entendido como uma precaução do técnico que já vislumbrava uma batalha difícil. Tudo parecia ir bem: o DER queria; o dono do prédio, no caso o Ministério da Marinha, aceitou. Até aí tudo bem, não fosse o fato de que a favor da antiga fortaleza um eminente historiador se manifestasse. E quando historiador se manifesta, elaborando razoavelmente seus argumentos... “Diante das notícias sobre a iminente demolição do forte que abriga a capitania, o historiador Osvaldo Cabral sugere que o monumento deve ser poupado como testemunho de um passado...”. Fazendo uma retrospectiva minuciosa sobre o antigo forte, datando e evidenciando as alterações sofridas pelo prédio, bem como os episódios notórios lá ocorridos, o historiador declara: “portanto é um prédio que tem um passado...”⁶². Depois da veiculação da opinião do Professor Cabral pairava uma dúvida: “Ainda não se sabe o futuro do histórico prédio da capitania. Será derrubado?”⁶³, muito embora as autoridades, engenheiros e mesmo o diretor do DETRAN argumentassem sobre a necessidade de construção em linha reta, da via coletora do aterro... Foi então que os “atualizadores” da cidade voltaram à carga. Desta vez foi a opinião de uma jovem arquiteta recém formada, Janir Pusc: “Do forte resta muito pouca coisa, razão porque, do ponto de vista arquitetônico, não tem valor algum. Por isso, e ainda pela sua situação de prédio dentro do centro da cidade, ou seja, do ponto de vista funcional, atrapalha o sistema viário do aterro. Acho que não tem nem o que pensar, pois em termos de valor é comparável ao trapiche que foi demolido ou a ilha do carvão, que sustenta um dos pilares da nova ponte. O prédio – declara – não está caracterizado por

⁶¹ Jornal O Estado, 02/07/1975, Nova data para conclusão das obras, p.16.

⁶² Jornal O Estado, 15/07/1975, No lugar da fortaleza uma avenida, p.16.

⁶³ Jornal O Estado, 21/08/1975, “Ainda não se sabe o futuro do histórico prédio da capitania. Será derrubado?” p.16.

nenhum estilo definido de arquitetura. Além de tudo a 1ª via expressa para Florianópolis que tem tantos problemas viários é muito mais importante que 10 prédios daqueles”⁶⁴. Esta é a argumentação da arquiteta, que após averiguar a sua catalogação de estilos de arquitetura, em nome da funcionalidade, nega os elementos marítimos e exalta os elementos rodoviários. Quanto ao patrimônio, a arquitetura não representa um passado. Ela é o próprio fato, o fato que permanece. Por ter sofrido alterações, atesta que o prédio da Capitania é marcado por múltiplas temporalidades existentes na ruína e na manutenção deste edifício em uso constante. Para os “marítimos ficou ruim”, dizia o Seu Mazico, “...agora os barcos ficam longe da gente”.

Duas outras opiniões ainda ganharam espaço naquele dia no jornal O Estado. Uma foi a de “Ademar Cassol: Garante que o prédio não tem valor arquitetônico. Pelo menos tem muito pouco significado pois não se caracteriza dentro de um estilo definido. Se algum dia ele representou alguma coisa, atualmente não representa mais nada.” O senhor Cassol acabou por revelar a sua compreensão de arquitetura como representação e a idéia de que a arquitetura de outra época “re-apresenta” o passado. No caso de ser uma arquitetura sem retoques “re-representaria” quanto mais fielmente este passado. O que Seu Ademar não percebia, é que o olhar de quem vê um fato arquitetônico está sobrecodificado de referências do presente e, portanto, a arquitetura não representa o passado. Consegue, isto sim, identificar elementos de outras épocas. É uma pertença de época e como tal, sustenta memórias coletivas, dado ser um elemento da composição urbanística.

Outro parecer foi a do então sócio do Senhor Cassol, Odilon Monteiro Filho: “Se fosse uma obra marcante, mas como obra de arquitetura não tem valor, talvez histórico, apenas.” E

⁶⁴ Jornal O Estado, 28/08/1975, O velho prédio da capitania não tem valor arquitetônico, p.16.

como que para encerrar a discussão, no dia seguinte o editorial do mesmo periódico se intitula: “Valores históricos”, nele é possível ler uma opinião que veio ao encontro a do historiador Cabral, e lá pelas tantas acrescenta esta pérola: “Se o antigo edifício não possui, como se divulga agora, qualquer valor arquitetônico - o que certo modo contrasta com o fato de havê-lo tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional- pelo menos se lhe confira, como pretende o estado, utilidade consentânea às tradições que lhe exaltam a função histórica do passado”. Com este recado de tirar o fôlego dos que queriam ver o prédio “saindo” do aterro, a discussão perde adeptos, ao menos neste periódico.

Com bem menos unanimidade quanto a seu destino do que o Mictório, até hoje o Forte Santa Barbara, com seu trapiche que imerge num gramado, está lá. Não saiu do lugar um só momento. Continua não somente como um elemento do sistema de fortificação portuguesa da ilha, mas também como marco, ou marca, de uma cidade portuária. Através da contemplação de fatos arquitetônicos, como o Miramar e o Forte Santa Bárbara, seria possível construir um pertencimento de época, uma época marítima de Florianópolis. A arquitetura se dá ao olhar e aos usos. No caso da Capitania, usos ligados ao mar. Ao vê-la hoje é possível perceber a maritimidade outrora ali existente.

2.2.4. O Remo

“O remo florianopolitano, num passado recente amealhava muitos simpatizantes. Era, em Florianópolis, o esporte mais popular da década de sessenta”. Pelo menos assim o era para Abelardo Abraham, que dizia em outubro de 1967: “...o remo é para mim uma verdadeira

cachaça... Tem na capital uma legião de simpatizantes”⁶⁵.

Os três clubes de remo sediados na capital, o Martinelli, ao lado da Capitania, o Aldo Luz, duas quadras depois do Martinelli indo em direção a

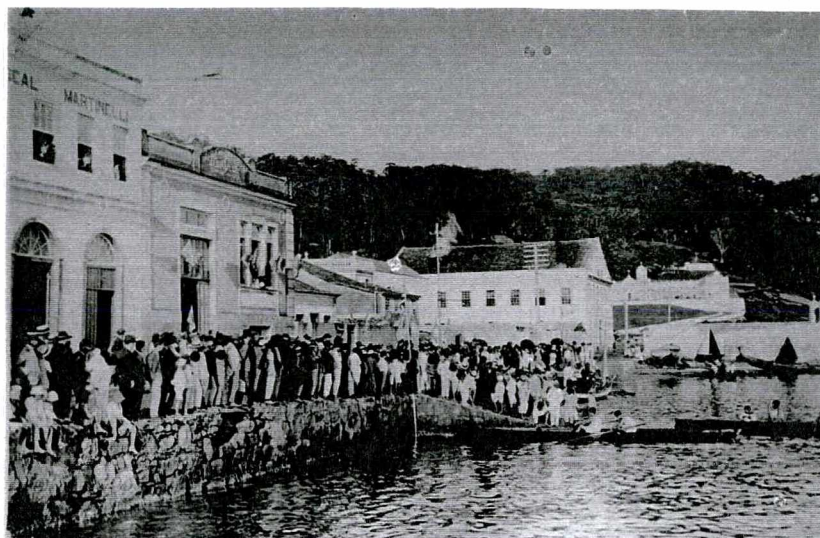


Figura 12

praça e, por fim, o Riachuelo, perto do Estaleiro Arataca, junto a cabeceira insular da Ponte Hercílio Luz, compunham as guarnições que cruzavam as águas das baías.

Recebendo grande apoio da imprensa local, ocupavam mais espaço nos jornais do que qualquer outra modalidade esportiva. Eram noticiados todos os detalhes das competições como posicionamento nos campeonatos, inovações técnicas dos barcos, onde cada peso a menos era uma conquista, como foi o caso do dia em que o presidente do Riachuelo Sady Berber “adquiriu o skiff construído pelo técnico gaúcho Fernando Ybarra”⁶⁶. A referida nau atingira a reduzida marca de apenas 12 quilos, sendo, por isso, a mais leve que já havia singrado estas baías até então. Os batismos dos barcos com nomes de personalidades locais era motivo festivo. “Duble-skiff”, “iole”, “oito com”, “quatro sem”, eram expressões correntes e populares para a compreensão das modalidades. Martinellinos, Riachuelinos e Audistas formavam uma população que acorria “em massa” apoiando-se nas amuradas da baía, “prestigiando e

⁶⁵ Jornal O Estado de 11/10/1967. Remo: promete sensação o estadual deste ano. Autor: Abelardo Abraram.

⁶⁶ Jornal O Estado, 06/09/1967, No setor do Remo.

aplaudindo as vigorosas remadas das guarnições”⁶⁷. Esta prática náutica, que na ilha remonta ao início do século XX, era motivo de grande assédio popular.

Os clubes de remo se distinguiam por suas cores e pelo local que tradicionalmente ocupavam no centro da cidade, junto à orla sul. O Riachuelo, o Clube do Rita Maria era assim chamado por ficar próximo ao cais que tinha o mesmo nome, ostentava as cores branca e vermelha. “...Era indiscutivelmente o melhor de Santa Catarina”⁶⁸ segundo a opinião do torcedor registrada no jornal O Estado. O Aldo Luz, com as cores vermelha e preta, era chamado o Clube da João Pinto, pois como o Martinelli com as cores azul e branco, seu galpão ficava nesta rua. Entrando em seus clubes que atravessavam a quadra de um lado a outro, tinham que cortar a rua Antônio Luz, com seus barcos para poder deitá-los nas águas da Baía Sul. Mas isto antes de ser um inconveniente para os atletas era um elemento de imersão no cotidiano da cidade. Suas cores, as trajetórias nas raias de treinamento, nas quais os barcos iam traçando percursos e se dirigiam rumo ao mar ou, depois de praticarem, voltando a seus galpões, faziam com que a população, já acostumada a suas movimentações na água, acompanhasse as evoluções dos remadores, identificando-os a distância. O esporte era sem dúvida apreciado por grande parte dos florianopolitanos, embebedos pelo “espírito competitivo da canoagem”.

“O remo catarinense já viveu jornadas de glória e houve época em que predominava nas competições nacionais e até mesmo nas raias estrangeiras...”.

Mas algo viria para modificar drasticamente esta condição de esporte de prestígio popular: “...a raia da Baía Sul está deserta e o esporte em franca e melancólica decadência. Além

⁶⁷ Jornal O Estado, 03/09/1967.

⁶⁸ Jornal O Estado, 06/09/1967.

das dificuldades financeiras, os clubes...”estavam preocupados “...com o aterro da Baía, que deixará os galpões bem distantes do mar”⁶⁹. Muito embora se perceba nas palavras destes torcedores, que escreviam no jornal O Estado, opiniões muito passionais, como é o caso da de César Valente e Wilson Medeiros, publicada no Caderno II do Jornal O Estado do dia 6 de julho de 1972, que analisando o comportamento da draga Sergipe que estava fazendo o serviço de aterro hidráulico da segunda ponte, devido às obras de Aterro, afirmava: "Mil soluções e impropérios pululam qual cardume de tainhas poluindo os pensamentos de todos os dirigentes de clubes e do presidente da federação... O esporte que mais glórias conquistou para o Estado foi o remo... Despejado pela draga como se fosse ele próprio o lodo”⁷⁰. Como salientava um cronista numa época que se renunciava o “fim do remo”, já que os barcos tinham sido colocados no “cabide”: “Anteriormente apontado como a segunda potência no Brasil, o remo catarinense sobrevive hoje somente de recordações, com diretores e torcedores contentando-se em ressaltar as muitas façanhas de seus ex-remadores como Sady, Chicão, Cordeiro, Silveira e tantos outros. Os clubes de remo foram afastados do mar, em virtude do vasto lençol de areia branca que circunda a margem da ilha”⁷¹. O final da década de sessenta e início dos anos 70 o remo ilhéu encontrava-se, “além das dificuldades financeiras, em ...decadência”.

Nas suas antigas instalações, os clubes já haviam estabelecido uma territorialidade esportiva que, após o Aterro, nunca mais se restabeleceu. O deslocamento dos galpões se tornou assunto para o governador subsequente Antônio Carlos Konder Reis. Ficou estabelecido como sendo “justamente a área entre as duas pontes” como a “ideal e vai de encontro ao interesse dos

⁶⁹ Jornal O Estado, 06/07/1969.

⁷⁰ Jornal O Estado, 06/07/1972, Caderno II.

⁷¹ Jornal O Estado, 29/09/1973.

clubes”⁷². Hoje os clubes dispostos lado a lado, em três prédios com a mesma arquitetura na ilha, entre as duas primeiras pontes, perderam não só o contato com o público, como se tornaram indistintos. Já não é mais possível identificá-los na água, em dias de treinos. Apesar de agora poderem alcançar com mais facilidade a raia da Beira Mar Norte, quando o vento Sul não permite a prática do remo na Baía Sul, sendo esta a única vantagem do local dos novos galpões, perderam o apoio de seus torcedores, se é que é possível falar em torcida de remo atualmente. Os Clubes de regatas mantiveram a sociabilidade marítima. A cidade é que perdeu os clubes.

⁷² Jornal O Estado, 07/07/1975.

3. Da necessidade da implantação do Aterro e de sua serventia

O Aterro da Baía Sul havia se tornado “imperioso e urgente”⁷³. Como se construiu a necessidade do aterro? É possível perceber, nos jornais do final da década de 60 e início dos anos 70, que começam a surgir notícias e pareceres sobre o esgotamento da fluidez do tráfego da única ligação viária Ilha-Continente. Segundo a opinião de um cronista da época, “continuava irritante o problema da ponte Hercílio Luz. A demora das obras de pavimentação e o péssimo estado do único acesso à capital, provocam diariamente enormes filas de veículos fazendo com que se perca muito tempo para atravessá-la”⁷⁴. Era a emergência da “fila da ponte”, como problema. Um fenômeno que vai participar ativamente no dia a dia do florianopolitano.

Neste momento pode-se observar o surgimento de um “medo” que vai instaurar-se entre os usuários da única e cada vez mais requisitada ponte. Este medo teve origem quando a cidade ficou sabendo do acidente com a Silver Bridge, irmã gêmea da então hoje denominada “Ponte Velha”, em *Ohio* nos Estados Unidos, em 1967. Com o desmoronamento desta ponte pênsil, similar técnico-estrutural da Ponte Hercílio Luz, ficar longas horas na fila sobre ela, pode ter sido uma experiência, no mínimo, desconfortável. Como dissera aquele passante do início deste escrito: “muitas vezes eu parei para pensar de como nossas vidas às vezes podem estar por um fio” ou, no caso específico, por dois cabos. Neste quadro de insegurança não faltaria quem fosse da opinião que “...urge a construção de uma ponte de cimento... urgentíssima necessidade”⁷⁵.

⁷³ Andrade, Djanira M. M. *Hercílio Luz: uma ponte integrando Santa Catarina*. Florianópolis, Ed. UFSC, 1981, p.152.

⁷⁴ Jornal O Estado, 06/12/1967, “A mesma Ponte”

⁷⁵ Jornal Gazeta, 19/07/1968, “Nossa capital”, autor: Osvaldo Mello.

“Não é possível que aquelas filas enormes que se formam de cada lado da ponte continuem a crescer, a ponto de um dia se verificar o colapso total do trânsito em Florianópolis”⁷⁶, asseverava um colaborador do Jornal O Estado. O próprio governador de então, por sua vez, acrescentava: ...a cidade que já avançou para o mar noutras oportunidades voltará a avançar novamente mar a dentro e no aterro, tanto na ilha quanto no continente se assentarão as pistas de alta velocidade, desafogando o tráfego na cidade”⁷⁷.

Toda esta problematização viária estaria intimamente ligada a uma concepção de desenvolvimento, que em Santa Catarina estava sistematizada no Plano Catarinense de Desenvolvimento. Este plano da esfera estadual estava em consonância com o Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) do Governo Médici. A construção da segunda ponte, ao que tudo indica, parece se inscrever no conjunto de obras de modernização do país, que reificará o automóvel e as auto-estradas, como símbolo de progresso e desenvolvimento. Convém aqui comentar que, por todo o Brasil, obras neste sentido estão sendo realizadas, a título de exemplo posso citar a BR - 101, a Ponte Rio - Niterói e a "maior obra viária que um país já realizou"⁷⁸ no hemisfério sul, a Transamazônia. É neste contexto de grandes obras viárias, em termos de Brasil, que se dá a segregação técnica dos espaços urbanos de Florianópolis, a separação das áreas para pedestres e áreas para as máquinas. Assim que se inaugura o sistema viário da segunda ponte composto por vias expressas exclusivas para carros, é criado o calçadão no centro da cidade, excluindo-se o automóvel desta área. A caminho da cidade moderna a nova capital passava por uma atualização no tocante a função de circulação.

⁷⁶ Jornal O Estado, 11/05/1968, “Trânsito novamente”.

⁷⁷ Jornal O Estado, 07/12/1969, “Colombo deixa o PLAMEG contando tudo o que fez”, p.8.

⁷⁸ Gomes, Flavio Alcaraz, Transamazônia a redescoberta do Brasil, São Paulo, São Paulo ed., 1972. p. 2.

Quando em Florianópolis, no ano de 1992, discutiu-se os “Prós & Contras do Aterro”, várias questões enfatizando “os contras” foram dirigidas à pessoa do ex-governador Colombo Salles. Suas respostas giravam em torno de um argumento técnico do projeto de aterramento. Sua condição de engenheiro e grande estudioso da dinâmica das águas, tema sobre o qual acumula grande número de publicações e experiência profissional, deixou-lhe à vontade para justificar a sua intervenção, mesmo que para uma platéia não muito calorosa. Em sua análise enfatizou que a inexorabilidade dos “esporões radiais de assoreamento”, fazia de sua obra, não mais que um orquestramento de “imposições da natureza”, que ele vinha observando em meticoloso e continuado estudo sobre os aspectos “hidro-sedimento-metereológicos” do Estreito de Santa Catarina.

Existe na análise do Engenheiro e Professor Colombo Machado Salles, todo um arrazoado que leva em conta processos geológicos de retificação de orla. Tanto que numa descrição que caracteriza a área, evidencia que: “No início eram apenas ilhas, grandes blocos resultantes do lento processo de afundamento que, posteriormente, foram ligadas pela ação hidro-sedimentológica, no processo evolutivo de retificação do litoral sul-brasileiro”. Este processo explicava o fenômeno da decadência das condições portuárias da cidade. O especialista em portos e vias navegáveis pensou numa relocação do porto de junto ao centro histórico, onde as profundidades já se encontravam bastante reduzidas, para as proximidades da Fortaleza de Anhatomirim no continente, no município de Governador Celso Ramos, onde seria possível a construção de um porto de águas profundas e uma base naval. Por razões que não são possíveis neste momento analisar, depois da extinção do antigo porto, o novo não foi concretizado.

Numa primeira projeção, os espaços em volta do novo sistema de circulação no Aterro

seriam áreas de reserva construtiva. Foram programados para servir como área de expansão da cidade que, supostamente, se “espraiaria” sobre o mar. Para a ocupação das novas áreas a serem urbanizadas, foram encadeadas “...as primeiras premissas do “Plano Preliminar de Urbanização”, estabelecendo a necessidade de implantar espaços livres e de lazer, praças cívicas, sistema viário, edifícios para administração pública, edifícios de escritórios destinados a iniciativa privada, comércio localizado, edifícios de uso residencial e áreas industriais”⁷⁹, seguindo um cronograma de ocupação escalonada. Na concepção da equipe do governador Colombo Machado Salles, este acréscimo de marinha comporia uma nova área sobre a qual a cidade estenderia sua tecedura urbana. Seria uma área totalmente nova, sem a inércia histórica do patrimônio urbano-arquitetônico das áreas de ocupação antiga. Seria, segundo seus idealizadores, uma atitude preservacionista. Aterrar significaria preservar a “parte densamente ocupada e considerada intocável”⁸⁰, o que, segundo os estudos para a implantação da segunda ponte, pouparia “vultosas desapropriações, ao mesmo tempo que se buscava a preservação das características coloniais, conservada em marcos da tradicional arquitetura”⁸¹. Uma nova área habitacional, supostamente, inibiria a especulação imobiliária e refrearia a ocupação desordenada dos morros, preservando as espécies remanescentes da mata nativa, evitando com isto riscos de deslizamentos das encostas e a atual "espetacularização da pobreza"⁸². As favelas, ao ganharem os morros, atingiram uma visibilidade total. Para uma Florianópolis que começava a se preocupar com sua imagem de cidade turística, este era um mal a ser evitado.

⁷⁹ Aterro da Baía Sul - Palestra proferida pelo Eng. Colombo Machado Salles no Debate Prós & Contras Florianópolis 266 anos, em 1992.

⁸⁰ Op.cit. 06.

⁸¹ *Idem.* p.06.

⁸² Flores, Maria Bernadete Ramos, Oktoberfest: Turismo, festa e cultura na estação do chopp, Fpolis, Letras Contemporâneas, 1997, p. 102.

O percurso do Aterro e da cidade como um todo, teria sido bem outro se estas hipóteses houvessem tido a chance de se concretizar. Esta ocupação escalonada ao longo dos anos, segundo seus idealizadores, amparada em pesquisas sócio-econômica e demográfica da Grande Florianópolis, deveria dar conta de incorporar a nova área à vida urbana da cidade.

Existe um percurso legal que pode ser rastreado, mesmo que ligeiramente, para que, sob um aspecto, seja possível perceber as intenções geradoras do aterro e os usos que dele foram feitos após a sua implantação. No Decreto de número 73.244 de 03 de dezembro de 1973, o então presidente Emílio Garrastazu Médici, “autoriza”, no artigo primeiro, “o Estado de Santa Catarina a realizar aterros em áreas de mar, fronteiras à atual orla marítima de Santa Catarina e ao continente, nas Baías Norte e Sul, no referido Estado...” Segue descrevendo e totalizando as áreas a serem aterradas, tanto na ilha quanto no continente. E no artigo segundo, destina a área “à execução, pelo Estado de Santa Catarina, no prazo de cinco (5) anos, do projeto urbanístico que inclui a construção da nova ponte Continente-Ilha de Santa Catarina e de edifícios públicos”. Até aqui tinha-se assegurado uma certa diversidade funcional. Além da função de circulação, o espaço do aterro comportaria prédios públicos e áreas que se sujeitariam ao projeto urbanístico.

A lei n.º 5.013, de 02 de junho 1974, assinada pelo presidente da Assembléia Legislativa, determina que a utilização destes acrescidos de marinha obedeça ao Projeto Geral de Urbanismo, ao que tudo indica, ainda não totalmente elaborado no momento de criação da lei. Mas deixava bem esclarecida já no parágrafo único do artigo primeiro: “ Na elaboração do projeto geral de urbanismo, ao ser programado o aproveitamento do espaço, cuidar-se-á de reservar de até 25% (vinte e cinco por cento) dos acrescidos destinada à alienação”. Ou seja, era

a comercialização do aterro, em termos mais atuais, a privatização de parte deste espaço público.

Uma grande descontinuidade deu-se de uma gestão governamental para outra. Em 1978, o Governador Antônio Carlos Konder Reis, através do Decreto n.º 5.392 de 24 de julho, tomba “a área do aterro hidráulico, na Baía Sul da Ilha de Santa Catarina, caracterizada no Decreto n.º 73.244, de 03 de dezembro de 1973, como área A, com aproximadamente 400.000 m² (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 & CIA. LTDA., que faz parte integrante deste decreto.

Parágrafo único - A área a que se refere o artigo possui as seguintes confrontações: Tem início no clube Veleiros da Ilha, onde inicia o aterro junto ao mar, segue pela Rua Silva Jardim, daí toma a Avenida semi-expressa até encontrar a Avenida Hercílio Luz, no sentido desta até encontrar 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 reencontra com a mesma 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, como representado na planta que é parte integrante deste decreto.

Artigo 2º - É expressamente vedada a utilização da área referida no art. 1º para fim diverso ao nele especificado, não sendo permitido edificações de qualquer espécie, nem doação

da área a terceiros a qualquer título.” E num parágrafo único determina que ficam excluídas da proibição contida no artigo, todas as construções que integram o projeto paisagístico elaborado pela firma BURLE MARX & CIA. LTDA.

Este processo de formação de espaço não se deu por justaposição, mas sim por aglutinação. Em sua composição associou-se o centro histórico à superfície aterrada para formar um novo espaço, desterritorializador da sociabilidade marinha, que teve dificuldade de reinscrever outros usos, a não ser os de “automobilidade”. Este “rodoviarismo” automotor resultou num não-uso ocupado como passagem, lugar de velocidade. Sintoma disto é a ocupação “dromotópica” da passarela “Nego Quirido”. Florianópolis arca com o ônus de ser a única cidade da América Latina a possuir um circuito automobilístico de rua permanente, assim como o de Monte Carlo, em Mônaco. Nada mais pertinente para um espaço criado sob os “alvores da era automobilística”⁸³: um autódromo. Este tipo de ocupação levou a cidade a contrair outra doença, ainda pouco estudada, que pode ser chamada de “dromotopia”. A área afetada por este mal é facilmente identificável pelo excesso de espaços para circulação em alta velocidade. Esta moléstia pode ser diagnosticada em cidades onde há uma necrose do tecido urbano, causada em geral, pelo acúmulo de anos de maquinismo, ou pelos resíduos do “fomento por pneus”⁸⁴. Em geral as cidades atingidas por este mal tiveram em sua vida pregressa um uso abusivo de soluções de transportes exclusivamente ligadas ao rodoviário. Em se mantendo esta motivação automobilística, o aterro continuará impedindo sua habitabilidade. O fluxo cortante das auto-estradas impede que a maior área livre de Florianópolis torne-se um espaço de convívio. A

⁸³ Plano Catarinense de Desenvolvimento, este documento é uma Mensagem do Governo Colombo Salles à Assembléia Legislativa.

⁸⁴ Andrade, Djanira Maria Martins de. *Hercílio Luz: uma ponte integrando Santa Catarina*. Florianópolis: Ed. Da UFSC, 1981, p.128.

futuridade automobilística, ponto central da concepção deste espaço, já anacrônica a seu tempo, precisa ser renunciada para dar lugar a uma escala espacial humana. Uma das maneiras mais evidentes de fazê-lo está ligada ao transporte marítimo que, se recriado com tecnologia adequada e atual, poderá, em parte, recompor o contato marinho perdido e evitar que se lance mão da construção de ligações pontuais como uma quarta ponte, visto o número crescente de automóveis que circulam nas ruas. Com uma retomada do caráter marinho da cidade poderia se dar uma utilização das potencialidades de circulação náutica no Esteiro de Santa Catarina. No entanto, o que se percebe como tendência do sistema de circulação é uma cada vez maior hipertrofia do sistema viário e a proliferação de "obras de arte".

3.1. Burle Marx

Roberto Burle Marx foi contratado para conceber paisagisticamente o entorno do complexo viário. Após a lei que tomba o Aterro se dá uma radical redefinição de uso. Esta área aterrada teria um caráter público e seria um espaço exclusivo para recreação e lazer. Burle Marx, que tivera a seu favor a experiência do Aterro do Flamengo no Rio de Janeiro, teve grande dificuldade para dar conta desta árdua tarefa. As programações paisagísticas parecem ter sido traídas pelas empiricidades do habitar.

Em 18 de setembro de 1969 já era noticiada “a assinatura do contrato entre o Governo do Estado, representado pelo secretário executivo do Plano de Metas do Governo (PLAMEG), engenheiro Colombo Salles, e o escritório técnico J.C. Figueiredo Ferraz Ltda., relativo à construção da nova ponte de ligação da Ilha de Santa Catarina ao continente.” No jornal afirmava-se que esta assinatura era “o passo resoluto para a concretização desta grande obra...” Verdadeiro monumento, para cuja execução se fundem as aplicações técnicas de engenheiros, urbanistas, arquitetos, topógrafos, sociólogos e economistas”⁸⁵. É neste ambiente de mudanças urbanas que o “criador de paisagens”, Burle Marx, juntamente com o arquiteto Haruyoshi Ono, desembarca em Florianópolis, em 15 de outubro do mesmo ano, para debater com o então reitor da UFSC, Ferreira Lima, as “possibilidades de realização do projeto específico para definir a paisagem do conjunto universitário”⁸⁶. Nesta visita à cidade, muito provavelmente, teve oportunidade de vivenciar os momentos finais da maritimidade do centro histórico de

⁸⁵ Jornal O estado, 18/09/1969, Firma paulista vai projetar nova ponte, p. 3.

⁸⁶ Jornal O Estado, 16/10/1969, O criador de paisagens.

Florianópolis. Logo depois de sua estada na Ilha, no dia 11 de novembro de 1969, “as primeiras sondagens do terreno submarino foram iniciadas na Baía Sul, visando a construção da Nova Ponte”⁸⁷. Estas seriam as primeiras movimentações de equipagens técnicas e estudos para definir o dimensionamento da ponte e do aterro por consequência. Neste meio tempo em que elaborava o projeto para a universidade, Burle Marx, certamente, pôde imaginar a grandeza das mudanças que se processariam na cidade.

Em novembro de 1969 “O arquiteto Roberto Burle Marx remeteu a proposta à reitoria para a realização do projeto de paisagismo do Campus da UFSC. O estudo será feito em 3 etapas, que constarão de visita e inspeção ao local, ante-projeto e projeto definitivo. Segundo a proposta, o projeto definitivo abrangerá o plano geral ou planta de situação na escala de 1/1000; lista de plantas vivas com as respectivas localizações, espelhos d’água e lagos; zonas de estar e sugestões para iluminação”⁸⁸. Talvez estas etapas estivessem enfileiradas numa estratégia de implantação paisagística da equipe de Burle Marx, pois, ao que tudo indica, foram estas as práticas de implantação do parque no Aterro da Baía Sul.

No Rio de Janeiro Burle Marx estava vivenciando o “alargamento da Praia de Copacabana que ocorreu entre o período de 1969 a 1972”, feito pela Draga Sergipe. Em outubro de 1970, volta à cidade de Florianópolis para entregar o projeto do Campus da Universidade Federal de Santa Catarina e para proferir uma conferência intitulada “Planejamento de Grandes Parques”. Seria interessante saber o que em Florianópolis Burle Marx viu e usou nas duas vezes em que esteve na capital de Santa Catarina, entre outubro de 1969 e outubro de 1970. Nestas duas ocasiões Florianópolis ainda era uma cidade com um porto junto ao seu centro histórico.

⁸⁷ Jornal O Estado, 12/11/1969, Preparando o Terreno.

⁸⁸ Jornal O Estado, 02/11/1969, Burle Marx Faz Proposta à Universidade.

Seguramente o jardineiro, mesmo que distraído às coisas de mar, não passaria desatento pelos territórios da maritimidade ilhoa. Teria Burle Marx acumulado, mesmo que distraidamente, referências coletivas emanadas da vida urbana do centro histórico banhado pelo mar? Teria ele podido sentir a presença do mar junto à cidade, limitando-a e ao mesmo tempo sendo ponto de passagem? Será que Burle Marx teve um encontro com o mar? “Será que o vento sul bateu-lhe em cheio no rosto”, ouvindo “o mar a chocar-se no muro de pedra lá embaixo”⁸⁹, quando sentado sob a figueira?

O paisagista dizia-se grandemente influenciado pelo modernismo e afirmava: “Em grande parte posso explicar através do que houve em relação a minha geração quando os pintores recebiam o impacto do “Cubismo e do Abstracionismo”⁹⁰. Afirmava ter um conceito modernista de jardim: “A minha conceituação filosófica da paisagem construída, seja o jardim, o parque ou o desenvolvimento de áreas urbanas, baseia-se na direção histórica de todas as épocas, reconhecendo, em cada período, a expressão do pensamento estético que se manifesta nas demais artes. Neste sentido, a minha obra reflete a modernidade, a data em que se processa, porém jamais perde de vista as razões da própria tradição, que são válidas e solicitadas”⁹¹. No entanto, no caso da paisagem do Aterro ele não se valeu da tradição marinheira da cidade. Não sugeriu nada que recompusesse a maritimidade, diferentemente do que ele fizera no Rio de Janeiro no Aterro do Flamengo. O tratamento que ele dá à orla foi de praia imprópria para banho como a que ele havia visto em Florianópolis. Se as suas proposições seriam as únicas que escapariam ao tombamento do Aterro, pois só os volumes arquitetônicos sugeridos por sua equipe é que escapavam da interdição de se construir na nova área, por que não se tentou uma

⁸⁹ Souza, Silveira de. Os Pequenos Desencontros, SC, IOESC, 1977, in: O velho, p. 28.

⁹⁰ Marx, Roberto Burle: Arte e Paisagem - Conferências Escolhidas, SP, Nobel, p. 11.

⁹¹ Op. cit. p.12.

nova composição de arquiteturas de contato? Por que Marx não tentou provocar as reentrâncias entre cidade e mar?

O traçado que ele dá à orla é linear, com exceção de uma pequena marina junto a um quiosque. Dedicou todo o seu potencial criativo às quadras centrais. Para a grande área de orla propôs um vasto gramado com algumas árvores e alguns bancos. Nada que estimulasse a transição entre mar e terra foi proposto. Foi esta a orla que ele manteve em seu projeto.

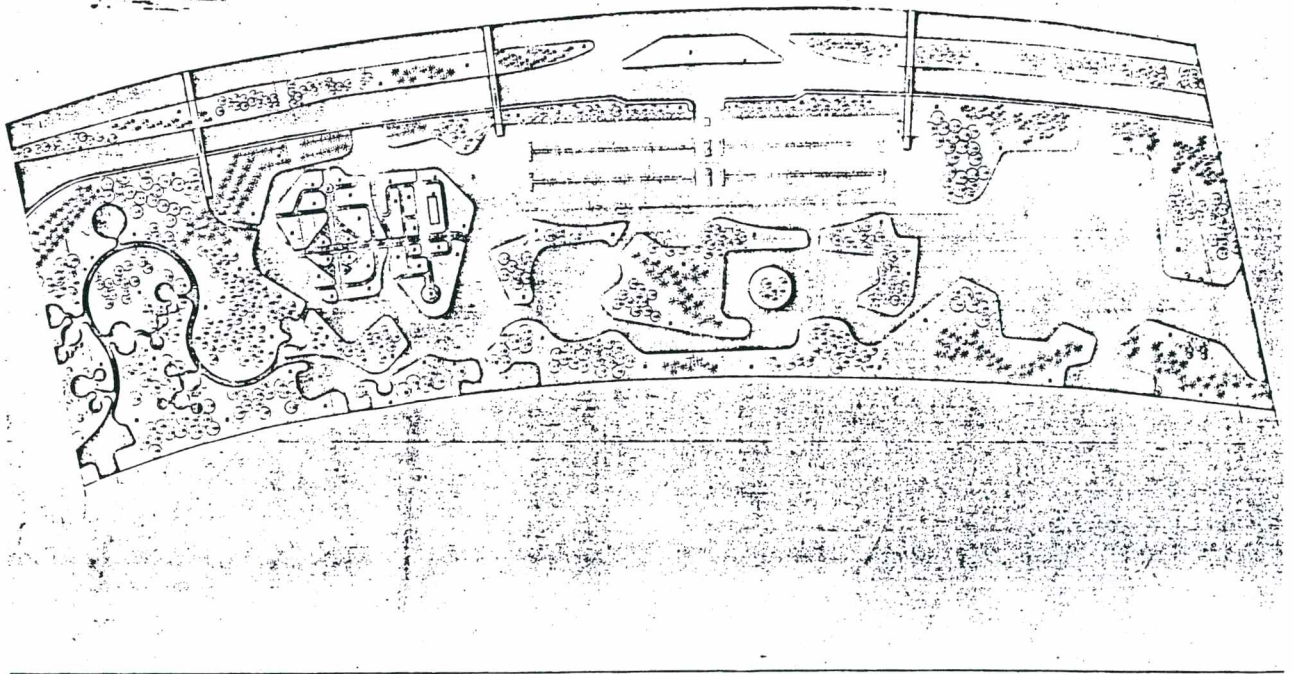


Figura 13

É como se depois do Aterro, Marx imaginasse que havia uma praia com areia para as pessoas caminharem, como no Flamengo, e não um enrocamento que faz contenção do aterro e que evita qualquer atracagem; mais isto é uma outra história. Tirando a volumetria arquitetônica, que é posterior à sua intervenção, é esta a orla decorrente do projeto de Burle Marx.

Marx ajardinou o aterro num momento em que ele passava a compreender o que ele mesmo denominava de “comunidade das plantas”, o que hoje pode ser chamado de uma fitossociologia. Em suas excursões de catalogação e coleta por todo Brasil, aprendeu a valorizar as espécies nativas. Assim pôde entender como as plantas se associam, caracterizando os conjuntos botânicos regionalmente. Foi através de uma minuciosa análise que compreendeu o “grande número de domínios

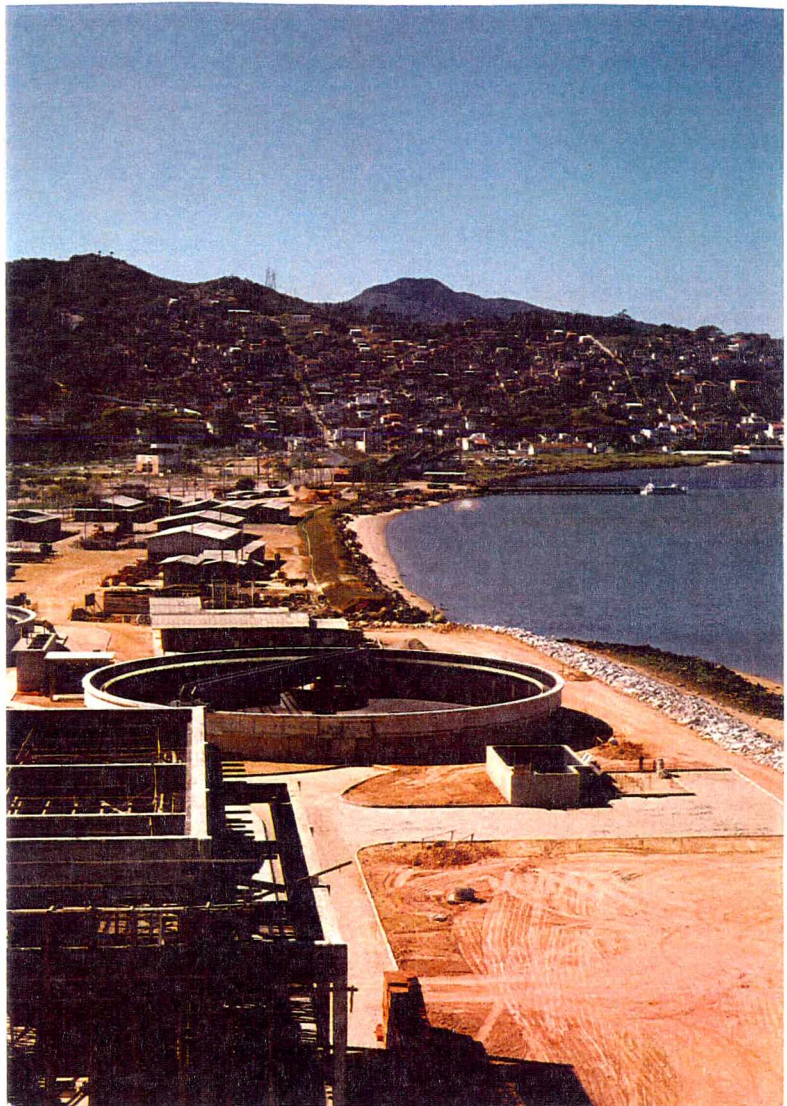


Figura 14

paisagísticos” os quais, segundo ele, correspondem “às províncias botânicas de Martius”⁹². Porém, é possível que não tenha analisado muito detidamente as características fitosociológicas do Esteiro de Santa Catarina mas, mesmo assim conseguiu que um bom número de plantas se ambientassem numa superfície plana, frontal não ao vento mais incidente, mas ao mais insistente, o vento sul. Qualquer planta que lançasse raízes profundas encontraria o sal da terra. Estas ele evitou. Qualquer planta que não tivesse a resistência e leveza necessária para se manter

⁹² Op. Cit. Problemas de Conservação da Natureza in Arte & Paisagem p. 77.

diante do vento sul, logo sucumbiria. Hoje temos no Aterro um grande número de árvores e pela disposição das espécies, formou-se uma comunidade de plantas, como palmeiras, aroeiras, garapuvus, pitangas, ipês e figueiras. Algumas delas inclusive, em extinção na Mata Atlântica.

Parece de bom tom para uma cidade ter sua maior e mais importante área livre traçada por este grande jardineiro, o “senhor das plantas”⁹³. Como que distante e desatento às particularidades, apesar de não ter acompanhado até o final a implantação, tratou de criar uma

cobertura para esconder o barro e a lama do aterro mecânico. Tudo isso através de alguns procedimentos:

lançou sobre a superfície uma manta em *petit-pavé*, um mosaico de pedras portuguesas, umas brancas outras pretas e ainda, outras vermelhas. Hoje, pela densificação



Figura 15

⁹³ Como preferiu chama-lo Cássio Barsante na Revista Manchete do dia 11/07/1994, p.16-17, numa matéria dando um adeus “ao jardineiro” que morria aos 85 anos e que “enriqueceu o mundo com uma obra monumental”.

arbórea, pelo desleixo na manutenção, pela acomodação das camadas de solo que os técnicos tratam por adensamento e recalque e pela escala inumana do parque, poucas pessoas se dão conta de estarem pisando neste grande mosaico marxiano, mas, como mostra esta imagem do início o inconfundível traçado do renomado paisagista.

Em 1954 Marx apontava: “A última metade do século XIX se caracteriza por uma obra de caráter acadêmico europeu, preocupada em mostrar sincronismo com os centros civilizados e exibir a fortuna de sua nobilidade recente”⁹⁴. Academicismo este que Marx vai combater com várias armas modernistas. O uso de flora nativa em seu projetos é o tempo todo defendido e no Aterro vastamente utilizado, não só como recurso estético, mas também como prática preservacionista das espécimes e mostra de um nacionalismo botânico, pois várias vezes repudiou o uso indiscriminado de plantas exóticas. Os desenhos de seus mosaicos e a própria arquitetura do mobiliário urbano atesta o seu abstracionismo. Curiosamente o Aterro da Baía Sul representa um certo mimetismo urbano a um “centro civilizado”, o Rio de Janeiro.

Sendo um preservacionista, foi capaz de perceber que uma “...falsa concepção de renovação urbana, ou de progresso, tem sacrificado não só a vegetação existente, mas também a própria história das cidades. Importantes obras de arte e de arquitetura desaparecem diariamente, cedendo a essa atitude de negar o passado. Esquecem-se de que a coexistência dos tempos, cristalizada no trabalho acumulado de muitas gerações, é um dos principais encantos das cidades”⁹⁵. Mas no caso de Florianópolis foi ele o próprio a esquecer, ou pelo menos desconsiderar o tempo e as coisas do mar. Talvez tenha achado que o Aterro garantiria sua atratividade por ser um “...jardim ordenado, nos espaços urbanos de hoje”. Seria “um convite ao

⁹⁴ Op. cit. p. 17.

⁹⁵ Op. cit. p. 90.

convívio, à recuperação do tempo real da natureza das coisas, em oposição à velocidade ilusória das regras da sociedade de consumo”⁹⁶. Mas usando uma expressão sua é possível entender uma das suas dificuldades de urbanizar a área: “Praças e parques ... são como ilhas no rio do tráfego urbano, seu acesso é difícil e sua qualidade é comprometida pelo ruído”⁹⁷.

⁹⁶ Op. cit. p. 35.

⁹⁷ Op. cit. p. 90.

3.2. O Aterro como distopia modernizante

Este novo espaço é um engenho de futuridade que, em termos não estritamente urbanísticos, propunha as auto-estradas como as catedrais de sua modernidade. Esta intervenção é um exemplo do urbanismo moderno, pleno das proposições corbusierianas, sintetizadas já na Carta de Atenas⁹⁸. As pretensões utópicas dos arquitetos e urbanistas modernos, levaram-nos à fundação do CIAM, o Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, que periodicamente reunia em assembléias de trabalho arquitetos com objetivos demiúrgicos de “formular o problema arquitetônico contemporâneo, apresentar a idéia arquitetônica moderna, fazer essa idéia penetrar nos círculos técnicos, econômicos e sociais, zelar pela solução do problema da arquitetura.” De 1928, data da fundação, à 1956, o CIAM se reuniu em 10 congressos. A Carta de Atenas é a versão síntese de Le Corbusier ao 4º CIAM, onde os ditos arquitetos modernistas tinham um objetivo específico de elaborar a Carta do Urbanismo. O consensual Corbusier empenhou-se na redação de um documento que sintetiza alguns eixos da modernidade arquitetônica em nível e abrangência planetária. Não é por acaso que urbanistas de todos os continentes em congresso deliberaram sobre as possibilidades de introduzir a ordem nas cidades, “as vítimas de cem anos de maquinismo”. Para Le Corbusier, “a era da Máquina, ao modificar brutalmente determinadas condições centenárias, levou-as ao caos. Nossa tarefa atual é arrancá-las de sua desordem por meio de planos nos quais será previsto o escalonamento dos empreendimentos ao longo do tempo”.

⁹⁸ Le Corbusier, “Carta de Atenas”, São Paulo, HUCITEC: Ed. USP, 1989.

Na Carta de Atenas a organização de todas as funções urbanas estaria pautada a partir de seu sistema de circulação, o qual foi preconizado, não em função das necessidades humanas, mas sim do automóvel. Um exemplo claro desta escala maquínica herdada dos modernistas é o dimensionamento das quadras das cidades funcionais de Le Corbusier, que deveriam ter no mínimo 400 metros entre os cruzamentos. Este cálculo levava em conta características da mecânica dos automóveis, o melhor aproveitamento entre aceleração, frenagem e retomada de velocidade. Aos pedestres caberia adaptarem-se a esta escala. Nas palavras de Le Corbusier, “os caminhos dos asnos” deveriam dar lugar aos “caminhos dos homens”. Traduzindo-as: onde lê-se asnos dever-se-á ler homens das cidades históricas; onde lê-se homens, dever-se-á ler urbanistas modernos e sua engenharia de tráfego.

Da Carta de Atenas até a modernidade arquitetônica praticada na Florianópolis da década de 70, seguramente não há uma linha direta e contínua. Mas é, por certo, dentro desta concepção de racionalidade automotiva, que esta cidade das auto-pistas foi anexada frente a Florianópolis. É composta por uma malha urbana construída a partir de um processo de múltiplas temporalidades, onde “...o relevo influiu bastante no traçado urbano de Florianópolis, que apresenta modelo topográfico acidentado. Suas ruas cresceram a esmo, obedecendo preliminarmente a preocupação de ordem comercial. Não admira assim, que ainda hoje se apresentem estreitas, irregulares, tortuosas e sem ordem ou nexos”⁹⁹. Esta falta de nexos, esta asneira, falta de princípios racionais, ou esta presença de “princípios artísticos”¹⁰⁰ é que levou a incompatibilidade das malhas viárias da Florianópolis Histórica, plena de empiricidades, com a Florianópolis Aterrada, plena de racionalidade. Duas malhas urbanas antagônicas foram

⁹⁹ Andrade, op. cit. p. 33.

¹⁰⁰ Cf. Sitte. op.cit.

confrontadas: a da cidade velha que pode, não sem violentas incisões, combinar a presença de homens e de máquinas e a outra, a da área aterrada, criada para as máquinas e que exclui os pedestres. Estas duas malhas até hoje não se articulam.

O Aterro é um grande monumento ao moderno Florianopolitano. Quase meio século depois do monumento à modernidade industrial, que foi a Ponte Hercílio Luz, surge a Ponte Colombo Salles e o Aterro que é um monumento a uma crítica desta modernidade “paleoindustrial”, mas defesa da modernidade das técnicas de saneamento. O que se conseguiu aqui com o Aterro, Le Corbusier tentou em Paris em 1925 com outra superfície plana: O Plano Voisin. Em sua participação no Congresso de Estrasburgo,¹⁰¹ de 1923, propõe um “re”planejamento urbano de Paris que, ligeiramente falando, consiste no seguinte: a Paris que é conhecida até hoje, a que manteve até nosso século a escala medieval, ele pretendia dividir ao meio por uma larga avenida. De um lado, o da Torre Eiffel, Paris continuaria histórica, de outro, após ser terraplenada, a cidade receberia esporões radiais de oitenta andares. Na Paris verticalizada, por Le Corbusier, fica bem claro o que entendo pela iconoclastia moderna. Mediante esta voracidade que desterritorializou muito de nossas cidades, muito de nossos espaços coletivos, o que o discurso em favor do patrimônio histórico pôde, até hoje, oferecer à urbanística? Um Francês debruçado nas amuradas da metálica Torre Eiffel contemplando os esporões radiais corbuserianos na Paris saneada, sentiria algo muito próximo do que sente um ilhéu debruçado nas amuradas da metálica Ponte Hercílio Luz olhando para a planura do aterro crivada pelas torres colombianas.

¹⁰¹ Bill Schwarz., In “O direito à memória”. p. 61 a 65.

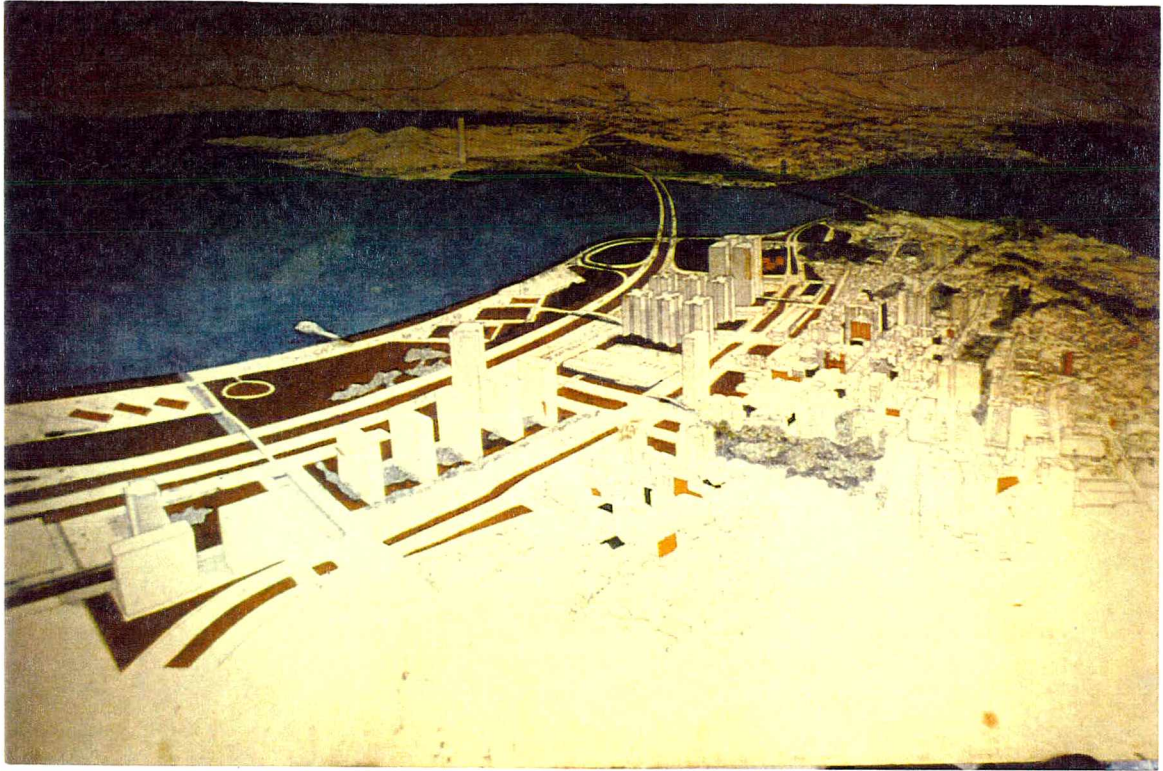


Figura 16

O Aterro é uma utopia corbusieriana em plena Florianópolis da década de 1970. Uma modernidade que

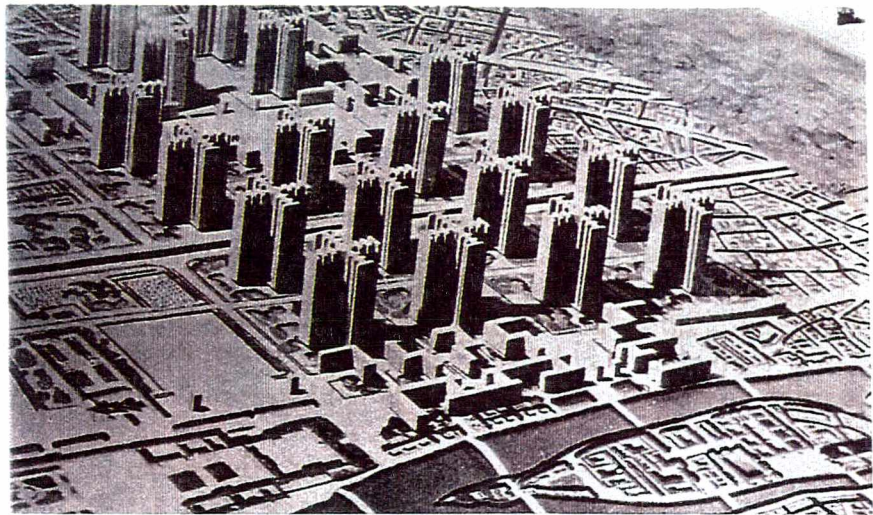


Figura 17

zombou do conceito de cidade como arquivo da História. Aos ecletismos, *revival*, momentos de memória, os modernos impõem sua desarquiologização das formas, neste caso, das formas marítimas da cidade. No caso florianopolitano não se tratou exatamente de uma conspiração anti-memória mas de uma “compreensão de época” onde supunha-se que era necessário atualizar a cidade. No caso parisiense atualizar a cidade seria refazê-la. No Plano de Colombo a

atualização passava por criar um espaço novo através de um acréscimo de marinha. Sob o pretexto de adequar este novo espaço à velha cidade, muitos elementos da velha linha d'água, estando fora do contexto marítimo, foram destruídos.

A Via Expressa Sul, uma das alças de um anel viário que dá prosseguimento à ponte Colombo Salles, é a consolidação de uma triangulação da malha viária ilhoa que redundará numa ocupação mais “eficaz” do ponto de vista da “produtividade turística”, do aumento populacional e a conseqüente “predação” do meio. Com a Via Expressa Sul, estas três transformações na ocupação espacial se darão em proporções imprevisíveis. Se Luiz Felipe Lobo Gama D'Eça, arquiteto “idealizador do projeto da Via Expressa Sul”, lesse as linhas iniciais deste parágrafo poderia repetir seu argumento: “Há um movimento organizado, aglutinando profissionais frustrados, principalmente alguns arquitetos que jamais projetaram um único barraco, saudosistas cultivando lembranças do Miramar, gaúchos que elegeram nossa capital para quintal ecológico de Porto Alegre, políticos bajuladores de infelizes e atrasados eleitores do interior do Estado que não gostam de Florianópolis, mas que, quando podem, mudam-se para a ilha capital, descaradamente burocratas do IBAMA, da FATMA e do IPUF, tramando contra todos os projetos do Governo do Estado, em particular, do elenco do Plano Metropolitano, único caminho do desenvolvimento da cidade. Está claro que esses indivíduos, na surdina, estão a serviço de grandes interesses econômicos no Norte da Ilha e, certamente, por muito dinheiro. Difícil é encontrar-se explicação da atitude de políticos no poder, submetidos à vontade de tão poucos, como inexpressivos burocratas, até mesmo, dos que devem obediência ao poder estadual”¹⁰².

¹⁰² Jornal “Sul da Ilha”, 08/1995, ano I, nº 1, p. 16.

“Nem tanto ao mar nem tanto à terra”, seu Gama D’Eça, eu diria. As impactualidades jamais serão suficientemente previsíveis em termos da objetivação dos equipamentos urbanos, no caso desta auto estrada. Aqueles que se propuseram modernistas do final do século XIX até hoje, estes contemporâneos da industrialização, projetistas de intervenções no urbano, já deviam ter em mente que não é só com grandes obras de arte e auto-pistas cada vez mais largas e velozes que se resolverão os problemas de circulação de Florianópolis ou de qualquer outra cidade. A parceria das vias expressas ou semi expressas que contornam os espaços urbanos, transformam-se em verdadeiras calhas viárias por onde escorre um fluxo cada dia mais intenso de automóveis, seccionando os espaços, dividindo territórios – no caso específico, separando o terrestre do marítimo – e criando espaços residuais de grande inabitabilidade.

3.3. O Sentido Agorafóbico

Ao habitar a cidade, o indivíduo constrói o seu pertencimento de época. É pelas cidades que habita, que transitam suas lembranças e esquecimentos. Há no habitar uma cidade, um dado compartilhado coletivamente pelos indivíduos. Em suas andanças, ao “flanar” pelas cidades, seu ir e vir que por vezes é “distraído”¹⁰³, que freqüentemente está no limiar entre o consciente e o inconsciente, está acumulando referências que marcam o seu pertencer a uma determinada época. Entre as múltiplas temporalidades de sua existência, o dito sujeito histórico, através dos lugares das cidades, é capaz de refazer recursos mentais que estão associados através da memória, ao perceber-se no espaço e ter sua percepção ambiental. Quando os múltiplos espaços por que percorre são transpassados, ambienta e percebe sua memória.

A arquitetura, além de sua objetividade material, é um suporte da memória. Nela, lembranças e esquecimentos se combinam na construção de um imaginário que é coletivo. Portanto, a arquitetura e o urbano como um todo, devem ser compreendidos como um referencial de memória compartilhado. Ninguém passa ileso por um território. Mesmo que distraidamente ou inconscientemente acumulássemos na memória e no corpo referências coletivas, seríamos marcados pelos lugares.

O contato com a imagem pública da cidade formata a memória coletiva. Os espaços públicos do urbano, como as praças e as áreas de lazer, compõem o ambiente de compartilhamento coletivo da memória. A arquitetura é arte de rua e é na rua que se dá a

¹⁰³ Willi Bolle, *Fisionomia da metrópole urbana*, p. 280.

“transmissão coletiva simultânea”, como dissera Benjamin¹⁰⁴.

Na mudança da Florianópolis Histórica para a Florianópolis Aterrada, há uma descontinuidade das referências coletivas simultâneas emanadas da vida urbana. Estas referências são dados constitutivos dos indivíduos que habitam a cidade e contribuem para a construção dos sujeitos. No espaço urbano somos impregnados de referências que participam do jogo de relação de nossas memórias. É como suporte da memória, tanto coletiva quanto individual, que as cidades nutrem imageticamente nossas lembranças. A cidade é um artefato. Quem o usa acumula, mesmo que distraidamente, imagens e percepções que vão compondo, junto com suas práticas e outras experiências sensoriais, a crença de ser sujeito histórico, ou ao menos, ambienta historicamente sua memória.

Florianópolis, até o início dos anos 70, tinha o mar junto ao centro histórico. O mar, seu ritmo, seu cheiro, seu “temperamento”, as práticas, usos e técnicas por ele demandados, implicam na maneira das pessoas relacionarem-se com este meio. Seus hábitos, enfim, suas formas de produzir cultura, todos os seus equipamentos sócio-técnicos ligados ao mar, compõem a maritimidade do lugar. Existia um contínuo entre a cidade e o mar. Existiam rampas, trapiches, praia, escadas, que permitiam o acesso às águas, amuradas que evitavam os naufrágios dos automóveis. O Aterro não só afastou o centro histórico do mar, mas fundamentalmente, anulou a maritimidade desta parte da ilha. Só os “marítimos” alcançavam o mar da Baía Sul, e só em raros casos, pelo Aterro. As implicações desta intervenção urbana vão produzir um outro ambiente para as subjetivações. Se alguém se propuser a elaborar uma cartografia da memória ilhoa, perceberá logo que ela está marcada por esta descontinuidade.

¹⁰⁴ W Benjamin, apud. Virilio, Paul. *Espaço crítico*, p. 53.

Uma descontinuidade que se anuncia marcadamente espacial, mas que também é temporal. Hoje parece mais evidente a descontinuidade espacial causada pelo aterro no centro urbano florianopolitano. Mas o centro histórico passou a independe do tempo do mar. O vento, no início do século XX, deixava de ser o “grande guia das barcas” de passagem. “Não mais era ele que determinava onde as barcas deveriam atracar. Se soprava Sul, era no trapiche da Baía Norte, caso contrário, no Miramar”¹⁰⁵. Com a primeira ponte, em 1926, houve a possibilidade de declinar o uso do mar junto ao centro histórico de Florianópolis. Com o Aterro a relação cidade e mar é totalmente reconfigurada, gerando a perda de alguns referenciais de identificação do indivíduo ao meio marítimo. Entre a velha cidade e um mar sem uso formou-se um espaço com poucos elementos de referência. Estar em Florianópolis, no Aterro, é como estar em lugar nenhum. Ao vivenciar esta sensação o usuário da cidade evita, o quanto possível, este espaço. Na aridez atual desta área central conquistada ao mar fica evidenciada uma grande inversão semântica e mutação de uso da cidade.

Este aterramento de Florianópolis levou-a a um esvaziamento de sociabilidade marítima, do espaço público compreendido entre o largo da alfândega até os molhes que afastam o mar da cidade histórica, dando-lhe um sentido agorafóbico¹⁰⁶. Este não-lugar, disseminador desta moléstia nervosa dita agorafobia, caracterizada pela fuga de espaços públicos, apesar da enormidade de suas proporções, ao que parece, ocupa um espaço de memória reduzidíssimo, tendo em vista ser esvaziado de sociabilidades. A nova orla é agora o limite entre o marítimo e o terrestre, mas lá não mais interagem sociabilidades terrestres nem tão pouco marítimas.

¹⁰⁵ Jornal “O Estado”, 07/09/1972, capa.

¹⁰⁶ Sitte, Camillo. *A construção das cidades segundo princípios artísticos*. São Paulo: Ática, 1992, p.61. Esta obra, a meu ver atualíssima, teve sua primeira edição em 1889.

3.4. Porto, portas, pontes e face urbana

Florianópolis, apesar de formar um aglomerado indistinto, ainda é uma ilha, mesmo que efetivamente conurbada em sua parte continental. Apesar de ser possível observar práticas bairristas de demarcações espaciais e criadoras de identidades, a brincadeira do jornalista Adolfo Ziguelli, intitulada “Gente da Ilha”, enfatizava: “no fundo, no fundo, todo mundo gostaria de morar numa ilha... Atravesse a ponte irmão. Você não precisa pedir licença para entrar na confraria da Gente da Ilha”¹⁰⁷. Mesmo assim, a área metropolitana se estende de forma contínua, envolvendo alguns municípios vizinhos que compartilham o contato com as baías Norte e Sul. Mas qual é hoje seu portal? “Em que momento a cidade nos faz face?”¹⁰⁸ Quando a estrutura metálica, que hoje encontra-se desativada, portanto não pode mais ser chamada de Ponte Hercílio Luz, era a única ligação com o continente, a cidade fazia face a seus visitantes com os arcos das torres que sustentam seus cabos. Hoje, uma Estação de Tratamento de Esgotos (ETE), é que recebe os que aqui chegam. Estas são as funções do aterro: circulação, estacionamento, tratamento de esgoto e, não podendo esquecer, da pedagogia de trânsito. Como bem lembra o Memorial Descritivo do Projeto Insular da Companhia Catarinense de Águas e Saneamento (CASAN) de janeiro de 94, “a ETE encontra-se afastada a mais de 500 metros da linha predial, o que minimiza o risco de odores junto às habitações”. Esta ressalva é indicatória da compreensão de que este espaço não deva ter função de convívio. Por ele só devemos passar, recomendo, com as janelas fechadas.

¹⁰⁷ Jornal O Estado, 07/01/68.

¹⁰⁸ Virilio, op. cit. p. 9.

É um espaço de excesso, com escala dimensionada para as máquinas. Redundou num não-lugar¹⁰⁹, no sentido que não é histórico, porque é iconoclasta, malgrado a historicidade da iconoclastia; não é “identitário”, pois é inóspito; não é relacional, visto sua dificuldade de reescrever sociabilidades. O aterro é um não-lugar porque é, por excelência, um espaço anti-memória, uma catedral do esquecimento.

O ganho feito ao mar levou a um grande aumento do território da cidade. Mas cabe salientar que este aumento deu-se exclusivamente a nível topográfico, pois não houve um proporcional aumento da habitabilidade. Não se constituiu num lugar, mas sim num grande vazio urbano. É apenas uma passagem, quase um obstáculo de ligação que se antepõe ao passante, um prolongamento da ponte que o motivou. Na Ponte Colombo Salles não paramos para contemplar a infinitude, por ela só passamos. Quem já foi obrigado a parar sobre as pontes já deve ter sentido toda a intensidade de um não-lugar. Lugar de passagem é uma contradição em termos, pois as passagens se configuram como não-lugares.

Entre outras coisas, o que levou a intransponibilidade ao Aterro foi o seu caráter rodoviário, é uma área automobilística. Grande parte da superfície do Aterro é ocupada por elementos de “automobilidade”, como estacionamentos, pistas, terminais de ônibus municipais e interestaduais, entre outros. Entrecortado por auto-estradas é impossível percorrer a pé o espaço total do aterro ocupado por vias rápidas, pelos estacionamentos, pela rodoviária Rita Maria e por três terminais de ônibus. As auto-estradas ajudam a impedir que os cidadãos freqüentem a orla ou que simplesmente transitem de uma quadra para outra sem correr grande risco. Portanto, as ditas passarelas se fazem necessárias. Existem duas: a passarela do Terminal Rita Maria, que

¹⁰⁹ Augé, Marc. *Não-lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade*, São Paulo: Papyrus, 1994, p. 73 e 97.

liga o Terminal Rodoviário homônimo ao centro. Foi construída, montada melhor dizendo, na década de 80. A outra, a passarela do “Andrino” como alguns querem dizer, é a que liga o nada ao nada, ou ao menos, o nada à passarela do samba e às quadras esportivas, como querem outros. Curioso paralelo pode ser observado entre as duas primeiras pontes e as duas primeiras e únicas passarelas. A primeira ponte é de ferro. A passarela que primeiro tentou unir a cidade ao aterro também. A segunda ligação Ilha-Continente é de concreto, a segunda passarela utiliza a mesma solução estrutural. Talvez uma possível terceira passarela também tenha a mesma solução que a terceira ponte Ilha-Continente iniciada em 1982. Ferro, ferro propendido, como dizem os técnicos. Porém, a solução não está em se pespontar o aterro com mais e mais largas passarelas. No projeto de Burle Marx havia três proposições de passarelas. Só uma foi realizada. É a que hoje faz a transposição da Avenida Gustavo Richard, ligando a quadra oeste do Aterro ao futuro centro de convenções. Foi realizada primeiro, pois era a ligação com as quadras desportivas. A passarela que ligaria a quadra central à orla nunca foi construída. A terceira, que ligaria a quadra oeste ao mar, tornou-se inviável sua proposição, pois o Terminal Rodoviário Interestadual Rita Maria acrescentou dois corredores de ônibus, de oito pistas, em paralelo à Avenida Gustavo Richard, próximo as duas pontes de concreto.

No entanto, a costura entre o tecido urbano do centro histórico e a superfície aterrada e desta com o mar, não se dará pelo aumento dos pontos de passagem. A própria concepção das passarelas como lugar de passagem está fadada ao insucesso. A urbanística de Florianópolis precisa conceber passarelas habitáveis, algo como a galeria ARS, que liga a “Conselheiro” à “Felipe”, transpondo a barreira de prédios, sendo ela própria um prédio. Uma passarela concebida como um lugar e não somente como uma passagem. Uma galeria que une um lugar ao outro, sendo ela própria um lugar. Uma passarela como um prédio-galeria se tornaria uma

ligação, sendo ela mesma um atrator. Ou ainda, uma passarela como uma galeria verde, onde uma elevação do nível do solo, em forma de pequenas colinas arborizadas, conduziria o caminhante para a passagem que transponha a calha viária. Ao mesmo tempo, estas elevações e variações topográficas, quebrariam a continuidade da planura do aterro. Outro sentido de repelência urbana causada pelo aterro é sua topografia totalmente plana. A planura é um elemento do estranhamento do aterro. O relevo acidentado sempre foi uma constante na construção e vivência dos espaços da cidade. Todas as superfícies planas no centro de Florianópolis são frutos dos aterramentos.

Sistematizando, é possível destacar, fundamentalmente, três aspectos da inabitabilidade do aterro: a escala, são 600.000 metros quadrados de área plana, algo totalmente inusitado na topografia desta região da cidade; os usos prioritariamente automobilísticos e a intransponibilidade atingida pelo complexo viário de vias expressas.

4. Sociabilidades

O aterro é sem dúvida um aparelho de subjetivação, como é todo fato urbano-arquitetônico. Mas o fundamental é que este grande equipamento tem objetivado fluxos e usos, reconfigurando e produzindo inversões semânticas na significação e na sociabilidade urbana. A desportuarização abrupta causada pelas dragas, levou a uma perda da sociabilidade marinha. Esta sociabilidade vai se manifestar de forma reconfigurada compondo um diagrama de forças completamente outro no cotidiano do centro histórico. Esta mudança não é só a desconfiguração da estética marítima da cidade, mas um redimensionamento da significação do mar. Toda a “economia marítima” é repensada. Soterrando as condições portuárias já precárias, mas ainda existente como terminal marítimo, houve uma escolha rodoviária para a circulação urbana.

Convém lembrar que o processo que levou à ampliação espacial da cidade, devido ao ganho feito ao mar, não levou a um proporcional aumento de habitabilidade. O aterro é o palco da maior destruição de sociabilidade que a ilha já sofreu. Talvez seja a intervenção urbana que tenha gerado o maior estranhamento, a maior perda do “olhar do hábito”¹¹⁰ no cotidiano ilhéu. A Ilha de Santa Catarina já havia sofrido outras intervenções, mas em linhas gerais seu aglomerado urbano cresceu num contínuo, apesar de seus “embelezamentos estratégicos”, como a canalização da Avenida Hercílio Luz, iniciada em 1919, a abertura da Avenida Rio Branco no começo do século e a Avenida Mauro Ramos na década de 40¹¹¹. Porém, apesar das grandes redistribuições populacionais resultantes destas intervenções, as mudanças na escala da cidade

¹¹⁰ Fontanelle, A origem da Fábulas, 1724, citado por Marcel Detienne, *A invenção da mitologia*, p. 9.

¹¹¹ Hermetes Reis de Araújo, *A invenção do litoral*, p. 20, e Victor Antônio Peluso Júnior, *Estudos de geografia urbana de Santa Catarina*, p. 318 a 322.

vão se processar muito lentamente no sentido da verticalização, o que pressuporia muito mais demolições. O Aterro deu uma dimensão totalmente nova para o centro histórico. O espaço de convívio formado pelo mercado público, alfândega e os atracadouros¹¹², tenderiam ao esvaziamento. Florianópolis não mais estaria debruçada sobre o mar. De passagem, a título de exemplo, para salientar a barreira formada pelo aterro, basta vermos a descaracterização sofrida pelo carnaval de rua florianopolitano. Quando transferido para a passarela “Nego Quirido”, tornou-se desértico. Entre Florianópolis e o mar, há um deserto urbano assinado por Colombo Salles e Burle Marx. Uma amostra de urbanismo que se mostrou, na prática, privilegiador da paisagem por si só em detrimento do convívio. No Aterro é possível perceber o quanto as mutações no traçado urbano podem redimensionar usos e sugerir novas práticas urbanas, bem como solapar práticas arraigadas por coletividades estabelecidas. Alterando os espaços de sociabilidade, engendrou uma mutação, não só na maneira das pessoas verem a cidade e de se relacionarem com ela, mas como modificou o significado do mar e da cidade para seus habitantes. Porém, tudo que se diga contra a proposta de criação do Aterro, deve receber a ponderação de que a proposta inicial de urbanização, a do Engenheiro Colombo Salles, foi rejeitada em função de um tombamento.

A cidade recentemente foi equipada de um Programa de Melhoria da Iluminação Pública e a troca de cabos aéreos por cabos subterrâneos é um investimento na visibilidade urbana. Percebe-se um certo interesse em recuperar as cores históricas das edificações, que acabam por transformar a cidade em imagem. Tem-se o urbano como cenário, como simulacro para forjar uma “identidade arquitetônica” do lugar, numa perspectiva contemporânea da sociedade do lazer

¹¹² Os atracadouros já sofriam uma perda no movimento de entrada de navios devido a outros fatores, tais como o assoreamento dos canais que não comportavam mais navios de grande calado, a emergência de outros portos e a concorrência da rodovia no transporte, como bem denota V. Peluso, op. cit., p. 337.

e do turismo de massa. Dá-se, nesta onda *retro*, que valoriza o passado, que intervém na imagem pública da cidade, a criação de referências identitárias que, supostamente, dão particularidade histórica ao lugar. Imagens recriadoras de “estilos de época” muitas vezes não passam de *clichês* de época. O recurso à imagem “histórica da cidade” é fruto do desejo presentificado de dar visibilidade ao passado, tido como imagem-mercadoria. Tenta-se, através de uma “arquitetura performática”¹¹³, evidenciar as peculiaridades de uma cidade elaborada segundo os preceitos do urbanismo colonial português e composta inicialmente pela arquitetura açorita. Tudo bem, a velha Desterro era uma cidade que foi construída com sua praça voltada para o mar, mas depois que Florianópolis, a antiga Desterro, recebeu uma barreira intransponível entre ela e o mar, tem tido dificuldades de reafirmar sua histórica identidade marítima. Este vitrinismo luminoso com que se tem revestido alguns exemplares do patrimônio histórico-arquiteônico é uma tentativa de destacar certas singularidades do lugar que a nova fachada da cidade escondeu, distanciou e diluiu.

¹¹³ Flores, op. cit. p.75.

5. Vitalização da Baía Sul: o concurso

Vinte e dois anos após a implantação do Aterro, discute-se uma reestruturação urbana desta área. Ela tornou-se um espaço urbano sem urbanidade. Não é um espaço para ser habitado; serve, prioritariamente, à função de circulação. Todas as iniciativas de dar vida a esta área, estão ainda subjugadas à orientação rodoviária, como é o caso do Concurso Público de Anteprojeto de Urbanismo, Paisagismo e Arquitetura, chamado “Concurso do Aterro da Baía Sul” lançado entre os dias 11 de dezembro de 1995 e 31 de janeiro de 1996, por iniciativa da Prefeitura Municipal.

O objeto sobre o qual os 35 inscritos de vários locais do país fizeram suas proposições, encontra-se, segundo os organizadores, subtilizado e sem definição funcional. Por privilegiar soluções viárias, caracterizou-se como um vazio urbano degradado. Sendo que sua “concepção rodoviarista rompeu com ricas relações visuais e sociais outrora existentes”¹¹⁴.

Para se reconstruir as ditas perspectivas visuais, seria necessário um outro “protocolo de acesso”¹¹⁵, o da “telemática”. Tal qual em eventos públicos de grandes proporções, se fará necessário para aquele que circula pela Praça XV ter a certeza que está numa ilha, a imaterialidade da interface de grandes telões. Se colocados de maneira estratégica, poderão, ao menos, reconstituir a imagem e a sonoridade marítima. Só uma topologia eletrônica desta natureza para sugerir o contato marinho perdido. As perspectivas odoríficas, não lembradas pelos organizadores do concurso, ficariam ao encargo da ETE, que apesar de ficar “a mais de 500 metros da linha predial”, em dias de vento sul, dará aquela sensação de caminhar na Beira

¹¹⁴ Edital do Concurso público do Aterro da Baía Sul de Anteprojeto de Urbanismo, Paisagismo e Arquitetura, p.03.

¹¹⁵ Virilio, Paul, *O Espaço Crítico*. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1993, p.10.

Mar Norte, em dias de vento nordeste, em horas de baixa-mar.

Num primeiro momento, o Concurso, em seu edital, vagou na indefinição de seus propósitos. Cambiante entre o urbanismo, paisagismo, saudosismo e o arquitetônico, tentava reanimar o convívio na orla insular contígua ao centro urbano. Era proposto aos concorrentes o desafio de projetar uma “reestruturação urbana do Aterro da Baía Sul”¹¹⁶. O objetivo dos elaboradores do concurso, era introduzir sociabilidades no aterro.

Alguns elementos que já estão dispostos eram apontados como condicionantes. Eram as áreas com definição de uso já prevista. O Edital do concurso previa áreas intocáveis, áreas que não podiam receber sugestões de uso. Como aquele restaurador que quer deixar a mostra o estado em que encontrou o objeto arquitetônico, de tantos escoramentos, retoques e provisoriiedades, tornou-o inabitável. Segundo o edital da Prefeitura, alguns monumentos deveriam receber o selo de *ad eternum*. São áreas do estado, que não estão sob os domínios da prefeitura, ou são partes do trabalho de Burle Marx.

Como estruturar a urbanidade do Aterro sem tocar no sistema viário? Como se fosse possível pensá-lo abstraindo-lhe a malha viária lançada sobre ele. Aos participantes não foi possível sequer compreendê-lo na virtualidade dos projetos de renovações, que já estão previstos e alguns em andamento, como a premente Via Expressa Sul. Faltavam detalhamentos para que concorrentes de vários locais do país pudessem entendê-los.

A Escola de Trânsito, com 7.630 m², é uma destas “reliquesas”. Não pode ser tocada, refuncionalizada e então continuará subtilizada e mal localizada. É um equipamento de

¹¹⁶ Op. cit. p.1.

pedagogia rodoviária junto à orla que está de costas para o mar. Sua disposição pedagógica dá uma visão unilateral do trânsito. O estudante do transitar é levado mais a um posicionamento como automobilista, do que a uma visão geral dos fluxos humanos pelo urbano. Com uma localização privilegiada, é uma caricatura minimalista de trânsito, entendido somente como o ir e vir dos automóveis.

A maior área baldia, que não se encontra isolada da cidade por auto-estradas, está reservada a uma sede do DER. Depois de criar uma malha viária intransponível, carregada de vias-expressas que não se configuram como tal, o Departamento de Estradas de Rodagem, reserva para si uma gleba que, estando entre a cabeceira da ponte Hercílio Luz e a rua Hoepcke, encontra-se livre da intransponibilidade do aterro.

Grande parte do traçado paisagístico ainda deveria manter a assinatura de Búrle Marx, que criou uma cobertura de pedras portuguesas mesclada com uma arborização ordenada abstracionistamente. Por fim, distribuiu uma equipagem urbana insuficiente e inacessível que formou, em conjunto com todo o resto, um jardim que desconsidera o mar ao seu lado. A não ser um pequeno *pier*, o que evidencia a sua preocupação com o vento sul, junto ao clube Veleiros da Ilha, que estaria equipado de um bar. Hoje os ecobatímetros dos barcos de passeio identificam profundidades muito reduzidas no local, inferiores a dois metros. Se o bar houvesse sido construído seria hoje mais uma ruína de uma maritimidade deslocada espacial e temporalmente. Ou não será esse o maior problema da tentativa de se reimplantar o transporte marítimo em Florianópolis? Os florianopolitanos perderam seus hábitos marinheiros. Entre tantos monumentos à posteridade, fica praticamente inviabilizada qualquer tentativa de reanimar o Aterro. Por que preservar um jardim de orla que não se percebe como tal?

Com relação a área de abrangência, nem mesmo a primeira ponte foi integrada à área de proposição do concurso. A obra de Hercílio Luz foi feita onde o Estreito é mais estreito. Reativada, ruída, demolida ou desmontada, precisa ser pensada conjuntamente com as outras ligações no conjunto urbano. Por quanto tempo Florianópolis arcará com o peso da “ex-Ponte” Velha?

Após tantos tropeços, não é de se admirar que o concurso tenha sido cancelado. No entanto, trouxe à tona questões fundamentais no campo do urbanismo da aterrada Florianópolis. “Graças às críticas feitas pelo Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFSC e às pressões dos próprios participantes, revelando diversas irregularidades, o concurso acima referido foi anulado pelo presidente do IPUF, ainda no mês de maio”¹¹⁷.

No dia 19 de agosto de 1996 um outro concurso foi lançado. Por iniciativa dos mesmos órgãos públicos, criaram-se novas bases. Algo mais preciso, em alguns aspectos, dava maior liberdade de criação aos concorrentes, pois declarava-se um concurso de idéias. Foi o assim chamado “Concurso Público de Idéias para o Parque Metropolitano Dias Velho”. Depois da enxurrada de críticas recebidas pela ocasião do primeiro concurso, foi elaborado um edital menos indefinido quanto às pretensões de seus realizadores. Trata-se de um “concurso de idéias”, onde as nove equipes inscritas, numa primeira etapa, fizeram suas proposições para a área. Na segunda etapa três equipes finalistas elaboraram o detalhamento de suas propostas e, só assim, foi outorgado ao vencedor os direitos para a realização de serviços de “Coordenação do Desenvolvimento dos Projetos Executivos das Obras de Implantação do Parque Metropolitano

¹¹⁷ In: Memo. Circ. Nº25/ARQ/96 Do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFSC datado de 28 de junho de 1996.

Dias Velho, no Aterro da Baía Sul”¹¹⁸.

A divulgação dos resultados e a exposição dos trabalhos, que se deu no dia 17 de dezembro de 1996, apontou para três finalistas. São três propostas, cada qual com sua particularidade. Uma propunha um “aformoseamento da área”. A segunda sugere um desaterramento parcial, abrindo-se um canal para reconduzir o mar junto à praça XV e ao Largo da Alfândega, onde seria criada uma Praça Náutica, juntamente com um terminal marítimo e privatiza o aterro para viabilizar o projeto. Havia ainda uma outra equipe que propusera a criação de um Parque Verde entre o centro histórico e a orla onde a malha urbana seria composta por uma série multifuncional de edificações, que criaria pontos de atratividade junto ao mar, preservaria o parque Burle Marx, promovendo uma densificação arbórea e manteria o caráter de espaço público da área.

A partir do dia 04 de abril de 1997 até a data da entrega, 20 de maio do mesmo ano, os participantes do concurso Público do Parque Metropolitano Dias Velho estavam proibidos de fazer qualquer tipo de pesquisa no órgão responsável pelo planejamento urbano de Florianópolis, o IPUF. Este interdito deve estar ligado a uma intenção de garantir a lisura do concurso. No entanto, o que o Instituto do Planejamento Urbano de Florianópolis também pode ter evidenciado foi uma prática artístico-técnica que tem “na criação do novo” o seu instrumento de trabalho. Para os criadores pode não ser necessária uma análise profunda da historicidade de seu objeto de elaboração, uma análise que atente aos vários estratos de época, que se sobrepõem no espaço urbano. Para muitos arquitetos e urbanistas os processos que levaram ao estado atual da área a ser trabalhada são irrelevantes. Não se fazem necessárias pesquisas que revelem

¹¹⁸ Edital p.26.

elementos que no passado foram se intercambiando para determinar a condição em que a área se encontra neste momento. Trata-se de criar o novo. Para tanto, basta observar o aspecto atual da área, dimensioná-la em termos espaciais, ser imaginativo e ousado. É o urbano não pensado em suas múltiplas temporalidades. O passado é tido como uma alegoria que pode, quando muito, estabelecer referências para citações.

Entre tantos atropelos, restrições e preocupações quanto à imparcialidade dos procedimentos o concurso chegou ao fim. Coincidentemente ou não, a proposta que acabou em primeiro lugar foi a que propunha a privatização do Aterro. O resultado final, em termos jurídicos, foi o destombamento do Aterro. Na prática, pela super-valorização que atingirá a área, exclusivamente grandes empresas poderão se instalar no local. Somente sedes de grandes empresas e bancos poderão alavancar recursos para se estabelecer no Aterro. Com isso a ocupação estará garantida em horário comercial e no restante do tempo ocorrerá uma debandada geral dos usuários, o que já acontece hoje nas ruas mais centrais da cidade. Esta tendência só é quebrada pela existência da movimentação de escolares noturnos, alunos do ensino regular e principalmente os de cursos pré vestibular, que ocuparam edificações desvalorizadas e decadentes no centro da cidade e garantem, até por volta das onze horas da noite, uma movimentação inexistente em áreas puramente comerciais. A especulação sobre os valores do Aterro, quando ele for comercializado, atingirá patamares proibitivos determinando um uso muito especializado desta área.

Dos três finalistas dois se destacaram ao nível de detalhamento e aprofundamento da proposta. Ambos os projetos tentavam uma revalorização da maritimidade. O projeto coordenado pelo Arquiteto Eduardo Castells, que acabou em segundo lugar, propunha uma maritimidade

recriada e adaptada às condições de orla contemporâneas, o qual levaria a cidade até o mar.

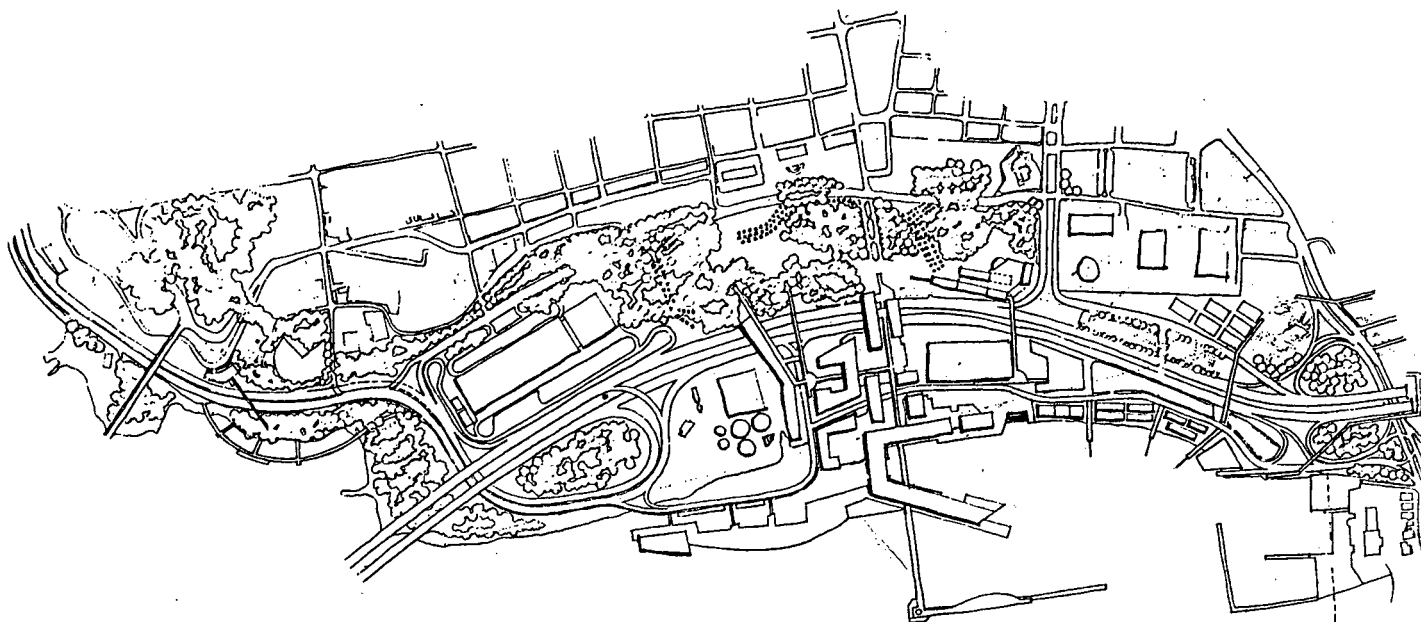


Figura 18

Já a equipe vencedora, que tinha como coordenador o arquiteto André Schmitt, propõe uma maritimidade resgatada. Pretende, para fazer reviver uma Florianópolis marinheira, levar o mar até a cidade. Para tanto sugeriu a falácia técnica de dividir o Aterro em duas partes, dando lugar a um canal marítimo que permitiria o reencontro das tradicionais, mas obsoletas, baleeiras com o velho mercado. Um mar relíquia que ao ser desenterrado, a custos incalculáveis, depois de tratado, poderia “refletir em suas águas a imagem do mercado”. Uma estetização do mar que resultaria numa refuncionalização anacrônica para as necessidades “marinheiras” atuais da cidade. A tônica do projeto, sem dúvida, não é a “abertura de um canal entre o mar e o largo da Alfândega”, como querem fazer crer os seus criativos arquitetos. O ponto central do projeto está na privatização da área, como ficou bem claro numa das primeiras matérias publicadas nos

jornais, após ser anunciado oficialmente o resultado, onde é possível ler que: “O projeto escolhido prevê a divisão dos 600 mil metros quadrados do Aterro em seis trechos a serem equipados conforme licitação. Schmidt garante que espaços públicos vão ser assegurados por uma comissão coordenadora - que deve ser formada em breve - presidida por um representante da Prefeitura”¹¹⁹. Saliento: os 600 mil metros a que se refere a matéria, apesar de mal utilizados, são inteiramente áreas públicas.

Durante a Segunda etapa do concurso, compreendida entre a escolha dos três projetos finalistas até a indicação do primeiro colocado, o projeto do Arquiteto Schmidt já era apontado pela imprensa local como o vencedor.

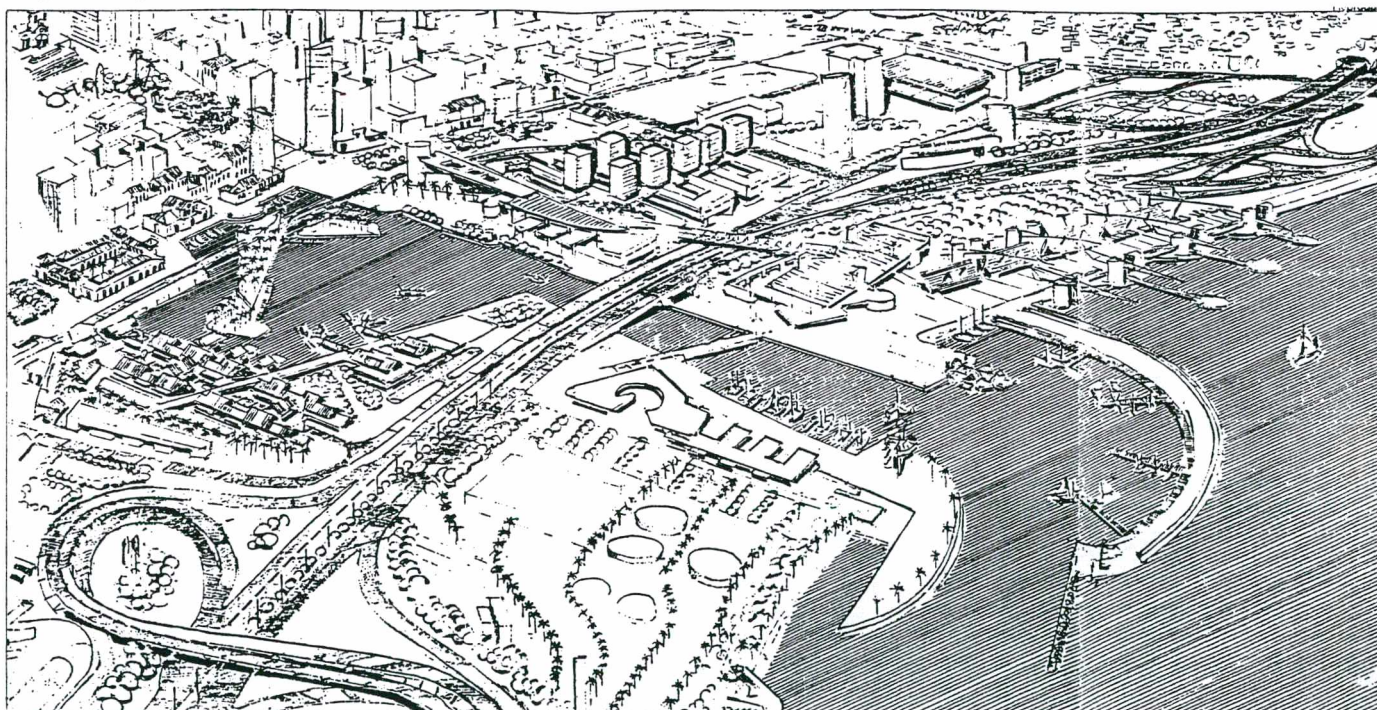


Figura 19

Não despertou nenhuma surpresa à opinião pública, pois a predileção de alguns periódicos pelo projeto que propunha a "reentrada do mar no centro" da cidade era notória.

¹¹⁹ Jornal AN Capital, 12/06/97, p. 07.

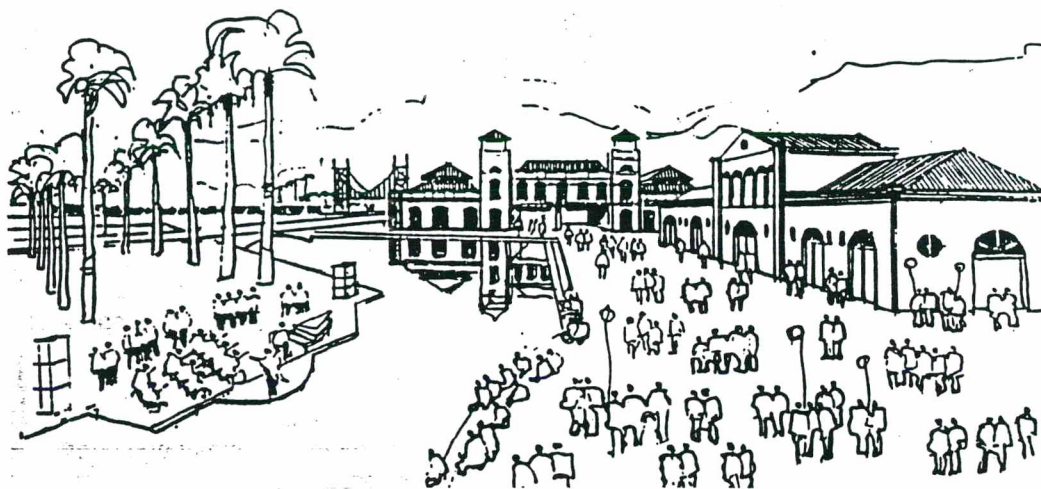


Figura 20

Segundo "O Peixe Fresco" de abril de 1997 o projeto trazia "um diferencial que certamente vai pegar os ilhéus pelo coração"¹²⁰. Desde então o que estava dado era que o Aterro deixaria de ser um parque público.

¹²⁰ Jornal O Peixe Fresco, 04/97, p. 06 e 07.

6. Das formas de representação às formas de ocupação

As formas de graficar um projeto já implica num processo de decisão da construção. As formas de perspectivar representam não só uma maneira de dar visibilidade virtual a um espaço que se quer criar, mas configura uma estratégia de convencimento, estabelecendo sua necessidade de execução. Assim, quando os projetistas fazem uso das “imagens históricas” da cidade não as percebem como evidências do acontecido, mas como fazendo parte da projeção. Hoje, olhando as imagens da Florianópolis Pré-Atterrada é possível perceber, não apenas como a cidade era, mas também nos permite criar parâmetros e vislumbrar possibilidades com as quais é possível criticar o estado atual da área e propor alternativas.

A solução de engenharia no entanto, não é somente uma opção técnica. Ela por si só já é criada a partir de um grande número de escolhas e prioridades no conjunto complexo das políticas públicas. As estratégias de visualização e de persuasão são atitudes e estão ligadas às respostas de problemas de representação do projeto espacial. Não é a partir de uma neutra e racional escolha de solução técnica que se processam as intervenções no urbano.

Habitar uma cidade raramente se faz munido de mapas. Já o planejar uma cidade sempre se dá equipado com um grande arsenal de formas de representação do espaço, que variaram muito e se sobrepuseram ao longo da história do urbanismo, principalmente a partir da Renascença, com a vulgarização do uso das plantas e das formas de sua reprodutibilidade técnica, o que permitiu uma maior padronização nas formas de projeção.

Há um paralelo entre as formas de escritura e as formas de desenhar. A manuscritura

sofreu uma metamorfose com as máquinas de reprodução gráfica. A criação textual manuscrita dá-se num tempo e num ritmo diferente da datilografia. Alguns escritores encontram no tiquear das suas velhas *Remingtons* a música que embala sua criação. Já o texto digitado em computador sofre outra rítmica: colar, copiar, formatar, dão uma dinâmica textual completamente diferente. Os desenhistas que se valiam de suas lapiseiras estavam a todo momento diferenciando a intensidade de seu traço na composição de seu projeto. Já os arquitetos que se valem dos recursos do CAD e de desenhos em terceira dimensão, estão, além de utilizando uma outra forma de representação, fazendo escolhas técnicas ainda não suficientemente analisadas na composição do espaço real. Na mesma proporção que a digitação, é uma nova forma de composição textual com grandes implicações no produto final literário.

Se analiso as formas de “re-presentação” deste espaço público, o faço não como um fim em si, mas para perceber as formas de apropriações “mentais” que dele são feitas, derivando práticas, usos e ainda, “não-usos”. A análise da representação topográfica e de equipamentos urbanos pode ser levada a efeito para esquadrihar territórios de sociabilidade.

Muito da diferença entre o projeto urbano e os usos e resignificações de sua efetiva implantação, reside na incompreensão do processo de conformação do tecido urbano de cada cidade. Este processo precisa ser analisado nos aspectos que lhe são particulares. Estas particularidades precisam ser observadas para o sucesso da intervenção no urbano. Qualquer alteração da imagem da cidade e as conseqüentes práticas objetivadas por ela resultam numa desterritorialização de ambiências da memória coletiva, que nem sempre são devidamente elaboradas pelos “demiurgos” das cidades, os nossos todos poderosos arquitetos e suas técnicas de virtualização e realização espacial. A cidade precisa ser entendida como artefato de cultura,

plural e polifônico, no qual as variações de espacialidades e as múltiplas temporalidades coexistem no urbano. É nas espacialidades crivadas por várias temporalidades que a cidade se configura como um dispositivo multimídia onde as interfaces com os usuário são os lugares. No urbanismo e através da História dos espaços é que se elabora uma ergonomia das cidades. Na arquitetura é possível falar de uma ergonomia dos objetos urbanos. Trata-se da adaptação das cidades aos corpos e dos corpos às formas urbanas. O Aterro numa macro-visão é a base de um sistema viário que está urbanisticamente disposto de forma a compor uma simbiose espaço-máquina. Nele os ajustes entre as formas se dão entre os automóveis e o lugar. Os estacionamentos e a regularidade das vagas para carros, os ângulos de curvas e larguras são pensados para um maior aproveitamento dos automóveis. Não estão pensados para uma interatividade homem-espaço. Na superfície lisa do Aterro o imperturbável deslizar dos automóveis é a possibilidade mais evidente.

7. Respondendo a pergunta do Seu Miguel

Hoje "é impossível pensar a cidade sem este mar de ônibus estacionados a sua frente", como afirmavam as palavras do seu Miguel no início deste escrito. Seguramente ele tinha em mente o trânsito caótico gerado pelas filas da ponte Hercílio Luz e fazendo uma ligeira projeção para os dias de hoje, imaginou uma cidade totalmente congestionada. Distante de uma Florianópolis portuária ele não pôde aventar a possibilidade de haver um mar de barcos diante do Aterro.

Os usuários recentes da cidade talvez não notem, nem saibam, mas já foi possível chegar ao centro de Florianópolis de barco. Hoje as memórias estão desambientadas do mar em nossas vivências no antigo centro histórico da cidade. As tentativas de recompor este acesso marítimo têm se mostrado infrutíferas ou são alegorias caricatas que procuram, através das referências marítimas, atingir outros objetivos que não o da própria maritimidade. É o caso do projeto vencedor do concurso para o Parque Metropolitano Dias Velho. Como afirmam seus idealizadores: "O movimento do mar em busca da sua antiga linha d'água junto à fachada histórica, consolida-se como o coração da cidade, pelo desenrolar das atividades marítimas e pelo intenso fluxo urbano a sua volta. 'É o lugar onde o Mercado e o mar se reencontram recuperando costumes ancestrais como a chegada do peixe em embarcações...'"¹²¹.

Relações entre a técnica e a estética tem influído sempre na semântica do urbano. O que faltou foi uma problematização das questões de maritimidade na resignificação do centro

¹²¹ Jornal O Peixe Fresco, 04/97, p. 06.

histórico de Florianópolis após o Aterro. Este navio que Colombo atracou diante desta cidade, de tão grande e por nunca sair deste cais, impede que qualquer outro barco atraque junto a Florianópolis. Se há uma memória coletiva, e tudo não passar de uma invenção de historiadores criativos, ela é construída fundamentalmente nos espaços públicos. Se a cidade não tinha como redimensionar seu sistema viário sem o Aterro deveria, tão prontamente quanto lançou-lhe a malha viária, ter construído um cais novo para a cidade, o que garantiria uma continuidade marítima para ela, como garantiu para o Remo em Florianópolis, que sobreviveu ao Aterro.

O uso de uma técnica de aterramento levou a erros de proporção. No Aterro hidráulico onde foram utilizados bancos de areia do fundo da Baía Sul, teria-se no máximo um aterro carregado das geologias das baías. Esse processo de aterramento não possui uma arqueologia do urbano como os processos mecânicos utilizados até então. Os aterros mecânicos são carregados de História. Neles é possível escavar uma arqueologia do urbano, pois eles eram feitos de elementos das ruínas da cidade.

O Aterro havia sido projetado para compor uma superfície de 400.000 m². Da idéia de utilizar a Ilha do Carvão, uma arquitetura marítima ao largo, como suporte para a ponte, surge um elemento para baratear em muito os custos da “obra de arte”. Esta solução técnica amplia o acrescido de marinha em 200.000 m². Note bem: metade a mais além da projeção inicial. Com o cravar de uma pilastra sobre a Ilha do Carvão encurtou-se o tamanho da Ponte. A ligação Ilha-Continente ficou menor porque a ilha ficou maior. Aumentou quase um terço de sua área central, o polígono central como sintetiza Veras da Veiga¹²².

Um pouco desta desproporção, desta incerteza quanto às dimensões da nova área a ser

¹²² Veiga, Eliane Veras da, *Florianópolis: memória urbana*, mapa n.º 01, p. 21.

criada, não denota somente uma certa experimentação na “aventura em concreto dos catarinenses”. Deixa claro também a opção pela solução rodoviária para as questões de circulação e expansão da cidade em detrimento de uma solução mista e intermodal de transporte, a qual aproveitasse as águas “mansas do Esteiro de Santa Catarina”, reencontrando cidade e mar.

8. Lista de gravuras

Figura 1 – Foto nº 49 do acervo do IHGSC, Coleção: Família Boiteux	10
Figura 2 – Foto aérea, cartão postal ColonVist, Fotógrafo: Colombo, acervo do autor . . .	16
Figura 3 – Foto novembro de 1995, Fotógrafo: o autor	16
Figura 4 – Foto satélite LANDSAT-5, cartão postal	24
Figura 5 – Foto de 1947 acervo DAEX/UFSC, Coleção: DNOS	29
Figura 6 – Mapa 07/1973, Secretaria de Transportes e Obras	30
Figura 7 – Fossari, Domingos. “Florianópolis de Ontem”, 1987	32
Figura 8 – Anúncio publicitário, Jornal “O Estado”, 1970	35
Figura 9 – Foto do acervo da Fundação Franklin Cascaes, Acervo: Coleção Ganzo	41
Figura 10 – Foto dezembro de 1996, Fotógrafo: o autor	47
Figura 11 – Foto da Capitania, Fotógrafo: o autor	51
Figura 12 – Foto do acervo da Fundação Franklin Cascaes, Acervo: Coleção Ganzo	55
Figura 13 – Projeto Burle Marx, Acervo: DER.	70
Figura 14 – Foto janeiro de 1996, Fotógrafo: o autor	71
Figura 15 – Capa da revista Florianópolis, 1982, Fotógrafo: A. F. Rocha	72
Figura 16 – Projeto do Governo Salles para o Aterro, Fotógrafo: Colombo M. Salles	78
Figura 17 – Plano Voisin, autor: Corbusier, in: Arantes, op cit. P., 116	78
Figura 18 – Projeto Castells para o Parque Metropolitano Dias Velho, maio/1997	97
Figura 19 – Projeto Schmidt, in: O Peixe Fresco, nº 12, abril/1997, p. 6 e 7	98
Figura 20 – Projeto Schmidt, in: O Peixe Fresco, nº 12, abril/1997, p. 6.	99

9. Referência bibliográfica

- ANDRADE, Djanira M. M. *Hercílio Luz: uma ponte integrando Santa Catarina*. Florianópolis, Ed. UFSC, 1981.
- _____. *Influência da Ponte Hercílio Luz no Desenvolvimento da Ilha de Santa Catarina*. Dissertação de mestrado em História, UFSC, 1978.
- ARANTES, Otilia. *O lugar da arquitetura depois dos modernos*. São Paulo, EdUSP, 1993.
- ARAÚJO, Hermetes Reis de. *A invenção do litoral: reformas urbanas e reajustamento social em Florianópolis na Primeira República*. Dissertação de Mestrado, PUC/SP, 1989.
- AUMONT, Jacques. *A imagem*. São Paulo, Papirus, 1983.
- BANHAM, Reyner. *Teoria e projeto na primeira era da máquina*. 2ª ed. São Paulo, Perspectiva, 1979.
- BARDET, Gaston. *O Urbanismo*. São Paulo, Papirus, 1990.
- BARTHES, Roland. *O óbvio e o obtuso*. Lisboa, Edições 70, 1984.
- BENÉVOLO, Leonardo. *A cidade e o arquiteto*. São Paulo, Martins Fontes, 1984.
- BOLLE, Willi. *Fisiognomia da metrópole moderna: representação da história em Walter Benjamin*. São Paulo, EDUSP, 1994.
- BRESCIANI, Stela (org.). *Imagens da cidade: século XIX e XX*. São Paulo, ANPUH/Marco

Zero, 1993.

CALDEIRA, Almiro. *Ao encontro da manhã*. Rio de Janeiro, Leitura S.A..

CANAVACCI, Massimo. *A cidade polifônica: ensaios sobre a antropologia da comunicação urbana*. São Paulo, Nobel, 1993.

CARDOSO, Flávio José (org.). *Este mar catarina*. Florianópolis, Ed. da UFSC, 1983.

CARDOSO, Miriam Limoeiro. *Ideologia do desenvolvimento do Brasil: JK a JQ*. 2ª ed., Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1978.

CARLOS, Ana Fani Alessandre. *A (re)produção do espaço urbano*. São Paulo, EDUSP, 1994.

CHARTIER, Roger. *História Cultural: entre as práticas e representações*. Rio de Janeiro, Difel/Bertrand Brasil, 1990.

COELHO NETO, J Teixeira. *A construção do sentido na arquitetura*. São Paulo, Perspectiva, 1979.

CORBIN, Alain. *O território do vazio: a praia e o imaginário ocidental*. São Paulo, Companhia das Letras, 1989.

COUTINHO, Evaldo. *O espaço da arquitetura*. São Paulo, Perspectiva, 1977.

CUNHA, Maria C. P. (org.). *O direito a memória: patrimônio histórico e cidadania*. São Paulo, Departamento de Patrimônio Histórico, 1992.

D'EÇA, Othon. *Cinza e Bruma e Poemas Dispersos*. Florianópolis, Ed. da UFSC, 1992.

_____ *Homens e Algas*. Florianópolis, Ed. da UFSC, 1992.

DUARTE, Walter. *Tempo de Estrada – 20 poemas da Transamazônia*. Rio de Janeiro, SD – MT/MEC, 1972.

DUBY, Georges. *Idade Média idade dos homens: do amor e outros ensaios*. São Paulo, Companhia das Letras, 1989.

_____ *A História continua*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar/Ed. UFRJ, 1993.

ECO, Humberto. *Como se faz uma tese*. 3ª ed. São Paulo, Perspectiva, 1986.

_____. *A estrutura ausente*. São Paulo, Perspectiva, 1986.

FERRARA, Lucrécia D'Alésio. *Olhar periférico: informação, linguagem, percepção ambiental*. São Paulo, EDUSP, 1993.

FERRAZ, José Carlos Figueiredo. *Urbs nostra*. São Paulo, EDUSP, 1991.

FERREIRA, Sérgio Luiz. *O Banho de mar na Ilha de Santa Catarina (1900/1970)*. Dissertação de Mestrado em História, UFSC, 1994.

FOSSARI, Domingos. *Florianópolis de Ontem*. 4ª ed., Florianópolis, FCC, 1987.

FRANCASTEL, Pierre. *Imagem, visão e imaginação*. São Paulo, Martins Fontes, 1987.

GEDDES, Patrick. *Cidades em evolução*. São Paulo, Papirus, 1984.

GOITIA, Fernando Chueca. *Uma breve história do urbanismo*. 2ª ed. Lisboa, Presença, 1989.

GOMES, Flávio Alcaraz. *Transamazônica a redescoberta do Brasil*. São Paulo, Ed. São Paulo

- S.A., 1972.
- GOTTDIENER, Mark. *A provação social do espaço urbano*. São Paulo, EDUSP, 1993.
- GREGOTTI, Vitorio. *Território da arquitetura*. São Paulo, Perspectiva, 1975.
- GUATARI, Félix. *Caosmose: um novo paradigma estético*. Rio de Janeiro, Editora 34, 1992.
- HOLSTON, James. *A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia*. São Paulo, Companhia das Letras, 1993.
- HÜBENER, Laura Machado. *O Movimento Comercial do Porto de Nossa Senhora do Desterro no Século XIX*. Dissertação de Mestrado em História, UFSC, 1979.
- KOCH, Wilfried. *Dicionário dos estilos Arquitetônicos*. São Paulo, Martins Fontes, 1994.
- KOTHE, Flávio R. (org.) *Walter Benjamin, Coleção Grandes Cientistas Sociais*. São Paulo, Ática, 1985.
- LAFER, Betty Mindlin. *Planejamento no Brasil*. 3ª ed. São Paulo, Perspectiva, 1975.
- LE CORBUSIER. *A carta de Atenas*. São Paulo, Hucitec/EDUSP, 1989.
- _____. *Os três estabelecimentos humanos*. 2ª ed. São Paulo, Perspectiva, 1979.
- _____. *Por uma arquitetura*. São Paulo, Perspectiva, 1989.
- LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo, Martins Fontes, 1982.
- MARX, Roberto Burle. *Arte e paisagem: conferências escolhidas*. São Paulo, Nobel, 1987.

- MATTOS, Fernando Marcondes de. *Santa Catarina – Nova Dimensão*. Santa Catarina, UFSC, 1973.
- MUNFORD, Lewis. *A cultura das Cidades*. Belo Horizonte, Itatiaia, 1961.
- OLÉIAS, Valmir José. *O Lazer no Aterro da Baía Sul em Florianópolis: o abandono de um Grande Projeto*. Dissertação de Mestrado em Sociologia Política, UFSC, 1994.
- PARENTE, André (org.). *Imagem máquina: a era das tecnologias do virtual*. Rio de Janeiro, Editora 34, 1993.
- PELUSO Jr., Victor Antônio. *Política de desenvolvimento urbano para o Estado de Santa Catarina*. Ed. UFSC, 1974.
- _____. *Estudos de geografia urbana de Santa Catarina*. Florianópolis, Ed. UFSC, 1991.
- _____. *Aspectos geográficos de Santa Catarina*. Florianópolis, Ed. UFSC, 1991.
- PEREIRA, Nereu do Vale. *Desenvolvimento e modernização: um estudo de modernização em Florianópolis*. Florianópolis, Lunardelli.
- PEREIRA, Osny Duarte. *A Transamazônica Prós e Contras*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira S.A., 1971.
- PEVSNER, Nicolaus. *Panorama da arquitetura Ocidental*. São Paulo, Martins Fontes, 1982.
- PIAZZA, Walter Fernando. *Santa Catarina: história da gente*. Florianópolis, Lunardelli, 1983.
- PIGNATARI, Décio. *Semiótica da arte e da arquitetura*. São Paulo, Cultrix, 1991.

- RAMOS, Átila. *Saneamento Básico Catarinense*. Florianópolis, IOESC, 1991.
- REIS, Nestor G. Filho. *Quadro da arquitetura no Brasil*. São Paulo, Perspectiva, 1987.
- SALDANHA, Nelson. *O Jardim e a praça: o privado e o público na vida social e histórica*. São Paulo, EDUSP, 1993.
- SALLES, Colombo Machado. *Esteiro de Santa Catarina: oceanografia dinâmica*. UFSC, 1991.
- _____ *Geometria de Linhas Claras*. Tomo I. Florianópolis, Edene.
- _____ *Geometria de Linhas Claras*. Tomo II. Florianópolis, Edene.
- _____ *Rios e canais*. Florianópolis, Elbert, 1993.
- SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado*. São Paulo, Hucitec, 1991.
- SILVA, Elvan. *Arquitetura e Semiologia: notas sobre a interpretação lingüística do fenômeno arquitetônico*. Porto Alegre, Sulina, 1985.
- SILVA, Hélio. *O poder militar*. 2ª ed., Porto Alegre, L&PM, 1985.
- SKIDMORE, Thomas. *Brasil de Castelo a Tancredo - 1964-1985*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1988.
- SOUZA, Abelardo. *Painéis*. Florianópolis, FCC: IOESC, 1982.
- SOUZA, Silveira de. *Os Pequenos Desencontros*. Santa Catarina, IOESC, 1977
- SUMMERSON, John. *A linguagem clássica da arquitetura*. São Paulo, Martins Fontes, 1982.

VAZ, Nelson Popini. *O centro histórico de Florianópolis: espaço público do ritual*. Florianópolis, FCC/Ed UFSC, 1991.

VEIGA, Eliane Veras da. *Processo histórico da paisagem urbana da área central de Florianópolis - 1850-1930*. Dissertação de Mestrado em História, UFSC, 1990.

VIRILIO, Paul. *O espaço crítico e as perspectivas do tempo real*. Rio de Janeiro, Editora 34, 1993.

WALTER, Piazza. *Santa Catarina: sua História*. Florianópolis, Ed. UFSC/ Lunardelli, 1983.

WHITE, Hayden. *Meta-história: o imaginário histórico do século XIX*. São Paulo, EDUSP, 1992.

ZEVI, Bruno. *A linguagem moderna da arquitetura*. Lisboa, Dom Quixote.

_____. *Saber ver a arquitetura*. São Paulo, Martins Fontes, 1978.