

Universidade Federal de Santa Catarina
Departamento de Arquitetura e Urbanismo
Trabalho de Conclusão de Curso I

Avenida Mauro Ramos:
Fatos históricos que definem seus extremos sociais

Orientador
Roberto Gonçalves da Silva
Acadêmica
Camila Vieira Prêve

Florianópolis, março de 2008

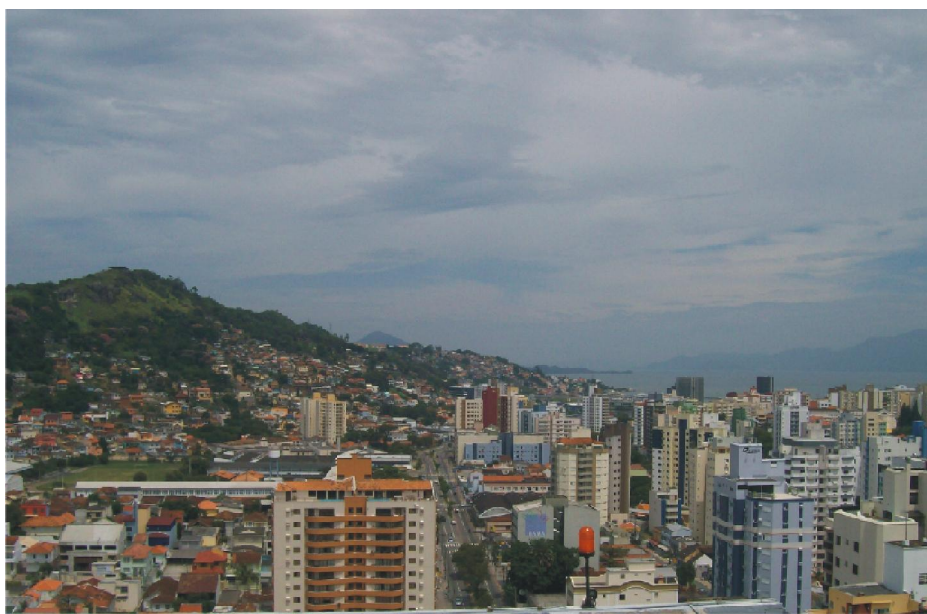
INTRODUÇÃO

A importância do entendimento da evolução da cidade e de seus espaços colabora para a formação de uma identidade e para o entendimento e aceitação de suas mudanças. A **manutenção da memória** como instrumento de reflexões sobre as principais mudanças físico-espaciais da cidade de Florianópolis deve se dar pela garantia de seu patrimônio arquitetônico e urbanístico, que testemunha toda sua história.

Pode-se entender uma cidade em seu crescimento através de uma mera contagem cronológica. Porém, enxergando-a além do poder que sobre ela existe, a cidade pode ser vista como um acúmulo, uma sucessão de acontecimentos e feitos sociais ao longo de sua história. Há uma vida cidadina além das ações governamentais administrativas, que por muitas vezes se perde ao se falar de cidade como um todo.

MAPA 3 – página 48

“...a paisagem urbana é parte relevante em constante mutação.”
Victor Antônio Peluso Júnior



Fonte: Autor, 2007.

PARTE I
Primeiras Ocupações



Índios Carijós - Ulrich Schmidl - 1559



O Homem Sambaqui – Antonio Rubilar Ferreira Leão - 2008

Até do século XVI os *Carijós*, de origem *tupi-guarani*, eram os habitantes locais. Tinham como forte característica a índole pacífica, o sedentarismo e a agricultura (principalmente o cultivo de mandioca) como meio de subsistência. Anteriormente aos índios há indícios de ocupação por “homens de sambaqui” em sítios arqueológicos que datam da era pré-histórica (a partir de 3000 A.C.), verificados pelos objetos da época como utensílios cerâmicos, vestígios de enterramentos e peças líticas que demonstram riqueza material e espiritual desses primeiros habitantes. Segundo CORRÊA (2005), através do Carbono 14 verificou-se que as peças mais antigas encontradas têm cerca de 5000 anos.

Chamada *Meiembipe* pelos carijós, a esbelta ilha paralela ao continente, era separada deste apenas por um estreito pedaço de mar cuja nomenclatura *Y-Jurerê-Mirim* (ou “pequena boca d’água”), dada pelos carijós, era também utilizada para denominar a própria ilha.

Os carijós se alimentavam com certa fartura através da caça, das frutas e verduras, com a produção de farinha de mandioca – tubérculo em abundância, do cultivo de milho. Esses alimentos foram sempre – segundo registro de diversos navegadores europeus – compartilhados com os visitantes da Ilha. Os índios costumavam ser descritos como pacíficos e gentis – exceto para navegadores portugueses que, segundo o antropólogo Silvio Coelho dos Santos (apud CORRÊA, 2005), após a fase dos bandeirantes paulistas passaram a escravizar índios, diferentemente do que faziam os espanhóis que continuavam a ter o respeito desses índios.

A região delimitada pelo divisor de águas do Morro do Antão (atual maciço do Morro da Cruz), as baías sul e norte e a faixa que margeia o antigo rio de Fonte Grande foi por muitos anos simplesmente por estes fenômenos identificada e tida como parte integrante – cultural e visualmente – da ponta de *Y-Jurerê-Mirim* mais próxima ao continente.



Theodore De Bry – *Ilha de Santa Catarina* – 1591

Com o início da vinda de imigrantes açorianos e europeus no século XVI esta área passou a caracterizar-se como limite físico de uma região central foco dessas primeiras ocupações e explorações.

Importante ponto nas rotas de navegação à América do Sul Meridional e à Baía do Rio da Prata, com suas baías propícias à ancoragem, *Y-Jurerê-Mirim* servia seus visitantes com alimentos, água e uma população nativa pacífica e receptiva.

Em 1530 foi iniciado o processo de divisão das terras brasileiras entre o atual estado do Maranhão e o de Santa Catarina em capitânicas – com faixas paralelas que ligavam o oceano Atlântico à linha de Tordesilhas – em um processo convencional de ocupação do território brasileiro. Santa Catarina era parte da Capitania de “Santo Amaro e Terras de Sant’Ana”. Com a concessão de sesmarias os capitães donatários fundaram vilas, o que os permitiu povoar a costa catarinense e caracterizou a ocupação ilhoa. A ilha foi ocupada antes da parte continental por uma opção dos colonizadores em ocupar um único ponto que suprisse com mais qualidade os requisitos básicos para o estabelecimento da povoação. A ocupação inicial da planície que viria a ser Desterro manteve seu traçado urbano durante longos períodos de transformação urbana da província, e mais tarde da cidade, tendo algumas características mantidas até os dias atuais. O povoamento da ilha foi então iniciado em 1535. (VEIGA, 1993). Desde este primeiro contato a paisagem passou a modificar-se: a identificação do imigrante europeu e açoriano com o clima local e sua relação com as exóticas fauna e flora nativas ocasionaram uma transformação inevitável e culturalmente específica – porém já como renovação de um ciclo de desenvolvimento, de tempo e espaço da ocupação carijó pré-existente.

Através do modo de desbravamento territorial e caça aos índios, ditado pelos bandeirantes, a população local indígena retirou-se ao interior. A área evacuada foi local para a fundação da vila de Nossa Senhora do Desterro em 1662. (VEIGA, 1993). Francisco Dias Velho (filho) que acompanhava seu pai sempre em expedições pelo sertão até atingir a idade de 23 anos. Em 1662 então, o bandeirante Dias Velho partiu de

São Paulo com o intuito de povoar a Ilha de Santa Catarina, até então negada e abandonada pela Corte Portuguesa, que tinha como prioridade o povoamento da Capitania de São Vicente. A fundação da Póvoa por Francisco Dias Velho ocorreu em 1673 (CORRÊA, 2005), data em que este retornou a São Paulo de onde enviou cerca de 100 homens para povoar a Ilha. Ao retornar, de 1675 a 1678, Dias Velho ergueu uma ermida a Nossa Senhora do Desterro, “... *no alto de uma colina defronte ao mar*” (CORRÊA, 2005). Nesta época o povoamento da ilha não estava concentrado apenas em Desterro; haviam comunidades por toda a extensão ilhoa.

Nesta ocasião, especificamente em 1680 com a fundação da Colônia do Sacramento, Nossa Senhora do Desterro tinha um papel importante para a corte portuguesa por tornar-se ponto militar estratégico das navegações que rumavam à Sacramento. Com a necessidade da Ilha em dar cobertura militar à nova colônia envolveram-se diretamente Dias Velho e seus filhos.

Com a fundação da colônia de Sacramento, a Ilha de Santa Catarina encontrava-se agora esvaziada, após ter sido utilizada para armazenamento e abastecimento de navios e abrigo para inúmeros militares e operários envolvidos na fundação da colônia. A situação econômica na Ilha era crítica: com poucos habitantes – pois muitos deles que trabalharam durante o processo da fundação de Sacramento já haviam partido de volta às suas terras – e a produção agrícola daquele ano não vingara.

Uma embarcação inglesa pirata que navegava perdida de sua frota há meses aportou ao norte da Ilha, na praia de Canasvieiras, em 1687 em busca de alimentos e água. Dias Velho prendeu os tripulantes, encaminhando-os para Santos e confiscou os objetos roubados encontrados na embarcação. Dois anos depois outra embarcação aporta na mesma localidade ao norte da Ilha. Desta vez trata-se de holandeses ou franceses que chegam – estima-se que como vingança ao acontecido anteriormente com os piratas ingleses – de maneira violenta atacando moradores e queimando casas da tal localidade. Mesmo tentando refugiar-se e assegurar a sobrevivência de sua família, Dias Velho foi morto pelos piratas.

Após a morte de Dias Velho grande parte da população (constituída em grande parte por seus familiares) rumou para localidades próximas – Laguna, ou mesmo para Capitania de São Vicente, e a ilha passou a ter poucos habitantes, entre europeus e paulistas, que viviam de maneira precária através da coleta primitiva de alimentos. Segundo o navegador francês Amedée François Frezier que esteve na Ilha a mando da corte espanhola em 1712, havia em tal localidade somente 147 brancos, além de poucos índios e negros livres.

A fundação da Capitania da Ilha de Santa Catarina em 1738 engrandeceu a importância da Ilha, desvinculando-a dos territórios localizados no continente. Desta época – 1738 a 1740 – datam as fortalezas de Santa Cruz na Ilha de Anhatomirim, São José da Ponta Grossa, Santo Antônio da Ilha dos Ratoes Grande e Nossa Senhora da Conceição da Barra do Sul. Com a criação de uma capitania real, uma pequena organização urbana foi criada na antiga póvoa, garantida por uma estabilidade militar conquistada através da fortificação da Ilha. Áreas por toda a ilha foram povoadas com a chegada de casais açorianos. Após quase dois séculos de marasmo – onde só se assistiam navegações aportarem, abastecerem e partirem novamente, a Ilha de Santa Catarina iniciava o século XVIII com um considerável crescimento como núcleo próspero de povoamento.

O povoamento da Ilha, e de todo o Brasil Meridional, foi intensificado por exigência do projeto de Silva Paes ([militar](#) e administrador colonial [português](#)) visando a consolidação da soberania portuguesa na colônia. Com apenas três focos de povoamento até então (Laguna, Desterro e São Francisco do Sul), o governo português

teve de tomar decisões fortes para ocupação e estabelecimento da corte portuguesa em tal território. Silva Paes sugere então a vinda de casais oriundos das ilhas de Açores e Madeira.

A fundação da Capitania impulsionou o crescimento populacional da vila assim como no litoral catarinense, incluindo-se nestes novos habitantes, titulares graduados e suas famílias, vindos pela criação de cargos públicos. De acordo com Veiga (1993) diversas famílias – cerca de 6000 entre açorianos e madeirenses – vieram à Capitania sob promessas de lotes, armas, instrumentos para o trabalho agrícola e animais como vacas e cavalos, porém poucas foram atendidas. O grande número de famílias e as poucas áreas destinadas a sesmarias impuseram um desenho territorial com lotes longos em fita, com testadas diminutas e caracterizadas pela cultura de subsistência.

Em carta datada de 1742, Silva Paes ressalta a importância da ocupação:

Se... puderem remeter alguns casais seria utilíssimo e ainda alguns recrutas, por que assim se aumentaria a cultura destas Terras que são próprias, não só para todos os frutos, da América, senão tão bem da Europa, e dos filhos dos mesmos Casais se recrutaria o Terço ou Tropas, que aqui assistissem, e seriam mais permanentes do que os de fora: (...)

José da Silva Paes ¹

Com um crescimento populacional significativo, as famílias açorianas puderam se assentar e ocupar a terra de maneira estável, impulsionando o desenvolvimento agrícola e manufatureiro. Este crescimento fez com que a freguesia de Nossa Senhora do Desterro se desvinculasse das de Nossa Senhora da Lapa do Ribeirão e de Santíssima Trindade – ambas de criação contemporânea à Província de Desterro. O fortalecimento da freguesia na área do centro da ilha foi incentivado pelo governo, que buscava investir no crescimento de um núcleo central, que tinha o seu centro na capela construída por Dias Velho, hoje igreja Matriz.

Em 1749 é erguida a igreja Matriz no mesmo local onde antes fora a pequena capela. Ela e os primeiros edifícios oficiais como o Palácio do Governo e a Casa de Câmara e Cadeia – em 1765 e 1771 respectivamente – configuram o largo hoje denominado Praça XV. As primeiras edificações em alvenaria surgem neste momento. O prédio do quartel, no Campo do Manejo data de 1791, atual Instituto Estadual de Educação. Até o início de sua construção o local era utilizado por moradores, como espaço de uso comum, e para eventuais apresentações circenses. Na região que centrava a Matriz deu-se também um crescimento significativo do número de moradias. As edificações alinhavam-se em ruas estreitas que se caracterizavam por buscarem, em suas extremidades, o largo da matriz e as fontes de água. A linearidade das ruas que levavam à praia era feita para que o acesso a esta fosse facilitado, tendo o mar como local de atracadouro e a pesca como principal fonte de subsistência – juntamente com a agricultura. Estes fatos acabam por marcar o desenho inicial do traçado urbano da cidade de origem portuguesa.

Segundo a Lei das Índias ² uma terra para ser boa deveria oferecer abundância de água, boa terra para o plantio e uma situação estratégica. A opção por Desterro justifica todos os meios. Dita “Jardim do Brasil”, esta terra teve inúmeros elogios tecidos por navegadores de terras diversas que conferiram a esta qualidade de vida e belas paisagens.

“Todos os sentimentos, em suma, são gratificados; tudo o que vimos, escutamos ou sentimos, abre o coração para sensações encantadoras. Estas

fascinantes costas podem ser reconhecidas como a Natureza própria do paraíso; tão pródigas em generosidade que são favorecidas por uma eterna primavera. Líamos nos contos de fada, da existência dos jardins encantados, guardados por serpentes e outros monstros venenosos; um reconhecimento desta ilha nos leva a dar crédito a tais maravilhas... ”.

Urey Lisiansky, navegador russo em 1803. (*In*. CORRÊA, 2005, p129).

A formação da província como núcleo ocupacional soma ainda a influência espanhola, que coloca a praça como elemento central – onde se localizam os poderes administrativo, religioso e político de onde surge o traçado de ruas paralelas, como tabuleiro de xadrez, que não considera as diferentes paisagens ou sinuosidades naturais. A cidade cresceria, além dessa malha, de forma irregular impostas pelas condicionantes naturais moldada ao sítio. Porém, a organizada ocupação espanhola na América manteve fixo o ideal de assegurar o predomínio militar, político e econômico da Coroa sobre as terras conquistadas, ponto que a diferencia da ocupação portuguesa. O traçado urbano desterrense se identifica com o traçado das colônias vicentistas – sujeitos à mesma normatização.

A ocupação portuguesa tinha como principal característica a exploração comercial – como se dava na Idade Média. No caso de Desterro o esforço para interiorização e manutenção e alargamento de fronteiras se deu através de “ações oficiais conscientes”. Com a execução dessas ações, e um sentido de urbes trabalhado na Vila, era possível perceber o destaque cada vez maior que as ruas tomavam ante os vazios existentes. As ruas passaram a dar vida à Desterro:

Mais do que o sulco deixado pela via pública, o corpo contínuo e serpentado do casario denuncia ao longe o curso das ruas, ruelas e becos. A direção caprichosa desse conjunto de cheios de vazios marcou permanentemente a personalidade das fundações lusitanas no Brasil, lhe conferindo fisionomia própria.

(Roberto Gonçalves, 2007)

Tendo ainda a Matriz como ponto principal na expansão do tecido urbano, a parte leste do seu largo teve prioridade na ocupação por possuir um terreno plano e estar protegida dos ventos – havia na baía norte um grande brejo, onde desembocava um riacho, localizado entre as atuais ruas Esteves Júnior e Presidente Coutinho e a Praça Getúlio Vargas, que dificultou a ocupação daquela localidade. O curso d’água que desemboca na baía sul provinha da região da rua das Olarias (atual Avenida Mauro Ramos) e recebia as águas de outros riachos até desembocar na baía, o que o tornava mais volumoso – conhecido como Rio da Bulha. Este rio teve papel de retentor do crescimento da cidade por muito tempo. Além do rio, em direção ao interior da ilha, haviam pastos e um caminho que levava ao “Curral d’El Rei”. Especula-se que o Curral estaria onde termina a Rua Major Costa – próxima à Rua General Bittencourt e Avenida Mauro Ramos. À beira da praia, onde desembocava o Rio da Bulha havia uma fonte, chamada Fonte Velha e mais tarde Fonte Grande. Logo, a via que levava a ela chamou-se de Rua da Fonte Grande, que mais tarde se chamaria Rua das Olarias, posteriormente José Veiga e hoje conhecida como Avenida Mauro Ramos – base de interesse deste trabalho.

O avanço físico da cidade foi dificultado pelo número de chácaras existentes nos arredores da Província de Desterro. Estas chácaras pertenciam à classe mais abastada que as utilizavam como refúgio da cidade, mas também haviam chácaras utilizadas para

cultivo, em um sistema minifundiário por aqueles que tinham na agricultura seu único sustento. O crescimento da ocupação nestas áreas só era possível quando as chácaras se desmembravam em lotes menores – por concessão hereditária ou mesmo pelo desmembramento ser uma troca lucrativa. As primeiras ruas a se adensarem foram aquelas que davam acesso às fontes d'água. Quanto à ocupação nas encostas, eram feitas somente por aqueles que não podiam arcar com as despesas da vida na cidade. O acesso a esta área era precário, não havia transportes coletivos ou fornecimento de água, luz ou esgoto.

Em 1774 já era possível observar com clareza o delineado traçado das ruas de Desterro. Somente as quadras distanciadas até quatro quarteirões da Matriz encontravam-se densamente ocupadas. O início da atual Avenida Mauro Ramos já podia ser observado, uma “extensa picada” se esboçava, assim como o início das atuais ruas Francisco Tolentino e Almirante Lamego. Já estavam iniciadas nesta época também as obras do Campo do Manejo. Em um panorama geral de Desterro até fins do século XVIII, destacava-se a linearidade das ruas e de suas edificações, ainda simples nos materiais e dimensões. A linearidade como característica tradicional no contexto de uma cidade surge entre a serra e o mar, vencendo as dificuldades impostas pelas condicionantes naturais como a orla, as várzeas, as colinas. “... *Perante a natureza ela seguiu o caminho mais fácil sempre que possível*”.³

A construção do Imperial Hospital de Caridade em 1782, em continuação à igreja Menino de Deus, marcou o início do crescimento do tecido urbano central inicial. O aumento do número de largos criados por toda esta malha, desde esta data até 1928 com a criação da igreja de Nossa Senhora do Parto, passando pelas construções da igreja da Matriz, do Rosário, de São Francisco e de São Sebastião, propiciou à Vila espaços com fortes características cênicas. Em uma paisagem da Ilha dos séculos XVIII, XIX e início de XX, com vastas chácaras que tendiam interligar os pequenos núcleos de ocupação mais próximos à Desterro, estes largos obtiveram grandeza espacial em meio a ocupações com edificações baixas e muitas delas soltas em grandes lotes.

A linearidade das ocupações foi, durante muitos anos, característica marcante da presença humana na Ilha, tendo em vista as dificuldades de ocupação impostas por sua geografia física. A execução do aterro à oeste da Matriz, defronte ao Largo 13 de maio onde, que viabilizou as obras do quartel do Campo do Manejo, criou novos caminhos e com novas ocupações, permitindo que, aos poucos, fossem se desfazendo as fortes linearidades na paisagem construída. Como resultado destas novas ocupações surgiu o Beco Sujo, entre o rio da Bulha e o quartel; a Fonte Velha, junto ao Largo 13 de maio, mais tarde Fonte Grande. O curral d'El Rei desapareceu e algumas ruas passaram a ter novas nomenclaturas. Observa-se com frequência a mudança de antigos nomes de ruas um tanto lúdicos, ou mesmo carinhosos, a homenagens a figuras – em grande maioria militares e figuras políticas – com papel marcante na Vila, segundo aqueles que as renomearam.

Data desta época a imagem tida como umas das primeiras que retratam a Vila de Nossa Senhora de Desterro, tomada a partir do Morro de Boa Vista – onde se encontra atualmente o Hospital de Caridade. Nela vê-se a igreja Matriz com grande exaltação em meio a poucas e dispersas edificações.



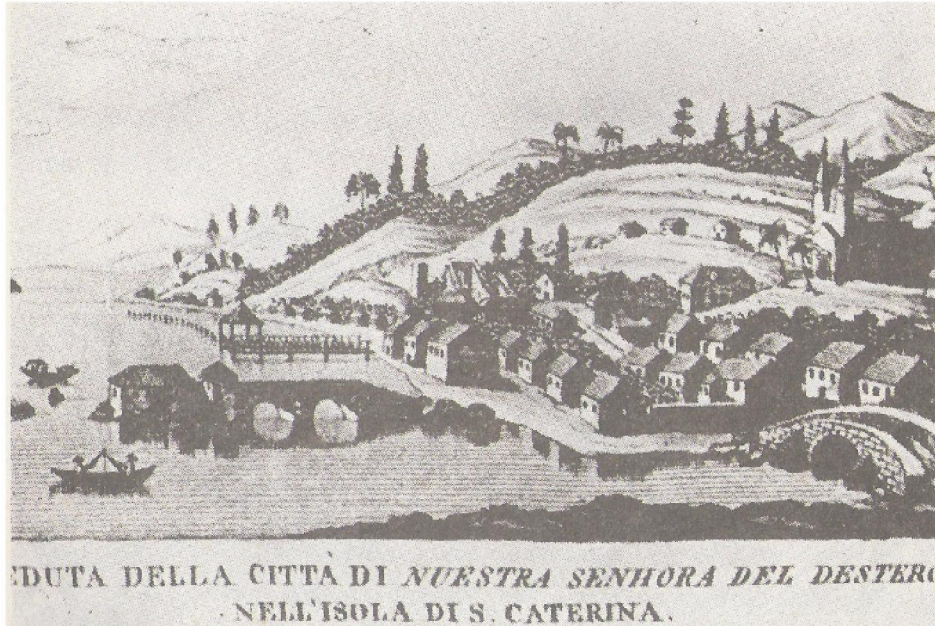
Vista da Ilha de Santa Catarina - La Pérouse - 1785

Segundo Cabral (*apud* Veiga, 1993), a aglomeração de edificações dava-se no espaço entre o Morro de Boa Vista – por este ser capaz de proteger as edificações dos ventos vindos do leste – e a área onde mais tarde viria a ser o quartel do Campo do Manejo, pois ali existia um olho d'água de onde obtinha-se toda a água necessária para manutenção da vida cotidiana. As imagens seguintes da Vila foram executadas sobre esta mesma área, desta vez por viajantes russos já no início do século XIX, especificamente os capitães Krusenstern e Lisiansky e o naturalista Lansdorff, em 1803.



Louis Choris - Vista da cidade em 1815

Dentre as principais diferenças notadas entre estas e as gravuras anteriormente publicadas em 1785 (citada acima) estão a aparição dos arruamentos, o aumento de edificações à beira mar, já mostrando certa linearidade nesta área e o fato de, em quase trinta anos, pouco notar-se sobre o crescimento ocupacional na Vila.



Fisher - Vista da Cidade de Desterro em 1819

O século XVIII já apresenta uma maior condensação em torno da igreja Matriz. As atuais ruas João Pinto e Tiradentes aparecem nitidamente traçadas, marcadas pelas casas perfeitamente alinhadas. Nesta imagem a igreja Matriz continua em destaque – mesmo com um maior número de edificações esta se sobressai pelo porte e localização no alto da colina. No primeiro plano do observador está a ponte do vinagre, que marca do deságüe do Rio da Bulha, construída toda em tijolo – assim também são descritas as casas por Krusenstern ⁴, que acrescenta ainda que estas eram de um ou dois pavimentos e que, em poucos minutos, era possível conhecer toda a Vila. Um trapiche – que lembra o Miramar – era provavelmente um ponto inicial de desembarque das navegações na Ilha também aparece nesta imagem. Em suma, percebe-se que a parte plana junto ao mar foi logo, e mais densamente, ocupada.

A descrição da estrutura urbana da parte a leste da Matriz feita por Oswaldo Cabral ⁵ sobre o Mapa de 1819 ressalta o trajeto entre o largo da Matriz e o Campo do Manejo (onde hoje se encontra a Rua Fernando Machado), atravessando o Rio da Bulha – ou da Fonte Grande – em direção ao olho d'água, como um dos primeiros a ser traçado na região em questão. A importância de uma fonte de água, que de certa forma é um dos fatores essenciais para a ocupação de qualquer localidade, dá a primeira grandeza ao Campo do Manejo – que nesse primeiro momento é descrito como vasto e sem limites bem definidos – juntamente com o Forte Santa Bárbara e o Rio da Bulha. O Campo do Manejo foi de extrema importância para a vida pública da Província. Vê-se este como ponto de referência e, em parte, centro de convergência de diversas ruas que surgiram nesta fase e que Cabral, nesta crítica, descreve. O Campo do Manejo surge

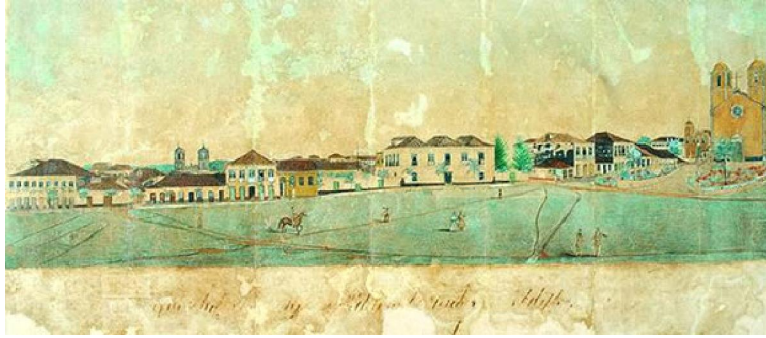
então, juntamente com o largo da Matriz, como importante ponto centralizador e de encontro.

O bairro da Pedreira – que abrangia as quadras entre o largo da Matriz e o Campo do Manejo é colocado por Cabral como um bairro bastante limitado, porém importância máxima na cidade, por ter ali grandes edificações residenciais e a maior concentração de comércio da Província. Partindo do bairro da Pedreira em direção ao bairro Tronqueira o autor cita a Rua Tronqueira (atual General Bittencourt), que seguia em direção ao Morro da Boa Vista e tinha como continuidade a Rua das Carreiras – que não passava, na verdade, de uma estrada. Esta “rua” partia do Campo do Manejo e atravessava os bairros do Mato Grosso e São Luis, seguindo à Demétrio Ribeiro até alcançar o arrabalde da Pedra Grande. Eis que aparece a primeira nomenclatura da atual Avenida Mauro Ramos.

Poucos anos depois da leitura de Cabral, tem-se o registro do viajante Duperrey (1821) e suas impressões sobre a Província. Citando o arruamento linear e calçado especificamente nas áreas próximas ao mar, as casas feitas em sua grande maioria de pedra e rebocadas com cal, Duperrey chama a atenção para o largo da Matriz, que segundo ele é “o único lugar que se possa dizer grande”⁶. Destacou ainda a arquitetura da Catedral, dita de ‘bela aparência’. Seus registros se engrandecem ao descrever e adjetivar pequenas localidades; pontos comerciais, se serviços, de encontro. Os armazéns eram “bem sortidos e pouco numerosos”, já as farmácias eram “conservadas com elegância” e retinham um “certo luxo” (*apud*. Veiga, p.75). Além destes o viajante cita algumas lojas, manufaturas e fábricas, e aponta a falta de locais que servissem aos estrangeiros como hotéis, restaurantes e cafés.

O grande número de olarias na região do Morro do Antão – que vieram mais tarde a dar o nome da Avenida Mauro Ramos (até então Rua das Carreiras) – passou a contribuir para a mudança sofrida pelas edificações que passaram a utilizavam tijolos e telhas cerâmicas. A cal de mariscos era a base do traço, somado com areia e barro, e ligados, majoritariamente, com azeite de baleia. As casas eram quase todas geminadas, escoradas umas nas outras, como dividindo as forças que as solicitavam, fato que reforçava a linearidade que caracterizava a região central de Desterro. As esquadrias em madeira eram rústicas e a cobertura em duas águas – com seus beirais descendo para a rua – com telhas cerâmicas pesadas e curvas, feitas “nas coxas”. As pequenas fachadas eram importantes caracterizadores desta arquitetura; não passavam de “uma braça e meia” (VEIGA, 1993) e possuíam os pés direitos eram “insignificantes”.

O surgimento de uma classe mais abastada, oriunda do acúmulo financeiro propiciado pela alta do comércio e do aumento das navegações que tinham Desterro como porto seguro, impôs um crescimento mais intenso a toda a Província que ganhava importância também pelos constantes investimentos políticos e administrativo que buscavam sua elevação à capital. As mudanças do desenvolvimento urbano que se impunha viriam desde o aumento da quantidade de produtos oferecidos no comércio, à sua variedade, ao aumento e qualificação das casas assim como a atração de Desterro a todos aqueles que trabalham na construção civil. Desta época têm-se os registros de Gabert, um comissário de bordo de um dos navios no porto da Ilha. Destacou o uso de granito nas casas, que eram ainda em sua maioria baixas: “... *construídas de pedras, tinham soleiras e portas de granito o que lhe dava bom aspecto, até certo brilho...*”⁷. O número de habitantes em toda a ilha nesta época alcançava 18mil.



Victor Meirelles – 1846

A vinda do Imperador e Imperatriz trazidos a Desterro pela esquadra nacional parece ter consagrado o processo de intenso progresso que a Província vivenciava. Lucas Boiteux descreveu a paisagem em tal situação:

“A capital era iluminada por 55 lâmpões de azeite de peixe, pendurados nas esquinas das ruas. Em frente ao vetusto e horrípilante pelourinho, junto à praia, em terrenos da atual Praça XV de Novembro, onde se elevava o antigo mercado, desde pretéritos tempos existiam desmanteladas e lóbregas barracas para a venda do pescado e outros gêneros.”⁸

Outra visita, desta vez de Dom Pedro II em 1845, marcou boa fase do crescimento de Desterro – agora elevado à categoria de cidade. Possuía 852 edificações entre residenciais, comerciais e públicas. Algumas obras foram incentivadas pela visita para o melhoramento da urbanização da Província, do saneamento básico, do calçamento das principais ruas. O Clube XII de agosto e o jornal “O Catarinense” datam desta época (1872). Mesmo os fortes tiveram sua equipagem renovada, devido à Guerra do Paraguai (1864-70).

Houve ainda a introdução de um sistema de transporte público à tração animal. Eram mais usuais as montarias, charretes puxadas por cavalos e os carros de boi. Havia também os que andassem a pé ou que, em especial mulheres de alta posição, usavam cadeirinhas de arruar, carregadas por escravos. As raras carruagens e cabriolés pareciam desfilar pelas ruas de Nossa Senhora de Desterro. *Pelo menos uma carruagem existiu em Desterro, pertencente à mulata de D. Luis Maurício da Silveira, Governador da Capitania de Santa Catarina, entre 1804 e 1817.*⁹

Quando presidente da Província, Alfredo D’Escagnolle Taunay anunciou a conclusão de uma planta minuciosa de Desterro com o levantamento da área urbana, provida de cotas do terreno e que buscava um maior reconhecimento do local, Desterro passou a estar munida de um documento que traria à ela e à Câmara Municipal a possibilidade de controle sobre o surgimento de novas ruas – que não seguissem o padrão de caixa das já existentes – assim como sobre as invasões de terrenos. A planta incluía os distritos de Nossa Senhora do Desterro e a freguesia de São Sebastião da Praia de Fora.

Com a concepção de área urbana ampliada aos dois distritos, a malha urbana central passou a se expandir. Novos eixos viários partiam de Desterro rumo à Praia de Fora justificados pelo aparecimento de novas técnicas construtivas. Passavam com certa facilidade entre os novos lotes oriundos das partilhas hereditárias das chácaras, mas também encontravam dificuldades ao se depararem com grandes lotes. A estrutura

urbana que se construía tinha o intuito de garantir o crescimento da cidade – a ocupação nos morros já podia ser detectada em 1876.

Grandes volumes surgiam nesta malha em expansão ocupando pontos estratégicos da região central da Ilha. Entre eles pontua-se o Campo do Manejo e o Hospital Militar.



Vista do Campo do Manejo. Fonte: Casa da Memória

A construção do Hospital junto ao morro da Boa Vista, próximo ao Menino de Deus surgiu das mãos do Engenheiro Militar Sebastião de Souza e Mello ao entregar em 1872 ao presidente da Província o projeto da nova edificação. O hospital já existia em 1869, mas encontrava-se em péssimas condições. No ano seguinte da entrega do projeto a edificação central e a ala esquerda do conjunto já estavam prontas e atendiam ao vestíbulo, à sala do diretor, ao consultório médico e às enfermarias. Os anos seguintes foram de reformulações no projeto, conclusões de alguns centros e avaliações estruturais de partes do conjunto anteriormente edificadas para um possível aproveitamento de suas estruturas. Segundo Veiga (1993) os relatórios sobre os reparos necessários para finalização do projeto se estenderam até a década de 90 do último século.

Em meados do século XIX foi concedida pelo Governo Imperial uma autorização referente à construção de uma ferrovia que ligaria Desterro à capital vizinha – Província de São Pedro do Rio Grande, atual Porto Alegre. Para o setor comercial desterrense essa obra traria uma série de benefícios, pois à esta época todo o transporte, privado e de uso comercial, era feito pelo mar – fato que engrandeceu a cidade pela qualidade de seu serviço portuário. Dado inicialmente por sua localização estratégica como último porto da costa sul brasileira, Desterro fazia a conexão com o porto de Montevidéu, facilitando o comércio do Sul. O grande fluxo de mercadorias era descarregado no porto de Desterro, para então serem colocadas em navios menores que as transportavam ao Rio Grande.

Chegado à ilha em dezembro de 1857, e visando a solução desse problema o Engenheiro Sebastião Rodrigues Braga idealiza o projeto da ferrovia, chamada “D. Pedro I Railway”. Oito meses mais tarde, em seu retorno à capital do Império, Braga expõe seu projeto da ferrovia de ligação entre as duas capitais sulinas. A ferrovia implicaria numa disputa mais direta de produtos de ambas as regiões, por facilitar sua

comunicação, além de tornar mais constante a presença de produtos de outras procedências, estreitando, enfim, as relações agrícolas e comerciais das duas Províncias.

A luta para a realização da obra idealizada por Rodrigues Braga foi longa e acabou por fenecer em influências políticas. O jornal desterrense “O Despertador” publica em 19 de novembro de 1885 uma nota incentivando o fim da autonomia provincial para que esta se juntasse à Província do Rio Grande do Sul: “*Mais vale fazer parte de uma província forte e respeitada, do que vegetar entre a miséria e o abandono*” (Apud Souza, 1987 p.56).

O fim do projeto da ferrovia foi triste. Após rescisão do contrato, deu-se por encerrada a possibilidade de tal obra, dita utopia na época. Porém Sebastião Braga foi homenageado ao dar nome à, então, Rua das Olarias em 1885 por sua perseverança e visão ideológica quanto ao crescimento e comunicação da Província.

PARTE II
A Região a partir da Mauro Ramos

No final do século XVIII idealizou-se a área que viria a ser ocupada pelo Quartel do Campo do Manejo – uma obra com baixos custos para o Estado mesmo para o padrão da época. Inaugurado em 1861, o local foi denominado Praça General Osório, tendo parte de sua área ao sul do Quartel, onde alcançava o mar, chamada de Largo 13 de Maio. A grandiosidade da edificação militar e o grande ermo verde – onde as tropas se exercitavam e que, por isso, dá nome ao local – fizeram deste espaço um importante cenário da história da cidade durante seu funcionamento. A monumentalidade do edifício dava-se pela repetição por dez vezes de um módulo projetado em linhas retas horizontais sob um equilíbrio arquitetônico calculado. A edificação tinha o intuito de abrigar os praças com espaços para refeitório, cozinha, secretaria e depósitos. Tanto a edificação quanto o próprio Campo do Manejo sofreram diversas mudanças no século XIX até, ao final deste, ter sua transferência para o Bairro do Estreito – onde hoje é o 63º Batalhão de Infantaria. Após a transferência uma grande área na região da Praça Osório ficou sem utilidade definida. Era então ocupada por espetáculos itinerantes como circos e montagens de parques de diversão. Mais tarde foi também local de funcionamento da Assembléia Legislativa Provincial. Seu uso atual é da Federação Atlética Catarinense e também do Instituto Estadual de Educação, como já referido.

A especialização de espaços de uso público, uma economia com certa estabilidade e condições de atendimento aos navegantes (já com produtos de procedência européia) que por ela passavam caracterizavam Desterro no século XIX. Com traçado urbano definido e uma sociedade estruturada a vila chamou a atenção do navegador russo Krusenstern em 1803 que ao comparar com a descrição de Bougainville em sua visita ao local em 1763, pôde notar o grande crescimento do número de casas, os novos hábitos dos moradores e o avanço do comércio ao satisfazer com maior eficácia seus clientes europeus. A amabilidade do povo de Desterro fazia com que navios deixassem de atracar no Rio de Janeiro.

Krusenstern descreve a vila, relevando a presença da religião católica, e permite uma visão da situação ocupacional:

“A cidade, que está situada em local muito aprazível, consiste de cerca de 100 casas mal construídas, e é habitada por 2.000 ou 3.000 portugueses pobres e escravos negros. A casa do governador e o quartel são as únicas construções que se distinguem, por sua aparência, das outras. Eles estavam, nessa época, construindo uma igreja (Igreja de São Francisco), que em muitos países católicos é considerada muito mais importante do que hospitais ou outras edificações úteis.”
(In.CORRÊA, 2005 p.128)

O número de habitantes, estimado por Krusenstern difere do afirmado por Lisiansky, outro navegador russo que esteve na Ilha nesse mesmo ano. Segundo este a ilha possuía, por dados do governo, 10.142 almas, sendo que 4.000 destas eram negras. Comentou ainda que a condição de vida da raça negra em Desterro era significativamente menos cruel da vivida por seus “irmãos nas Índias Ocidentais”.

Outro visitante destas mesmas embarcações provindas da Rússia em Desterro foi Georg Heinrich Langsdorff, um médico alemão naturalizado russo e que havia estado em Portugal, que permaneceu na Ilha por três meses estudando sua natureza. Suas descrições são consideradas das mais completas sobre a vida na capital da Capitania de Santa Catarina desta época. Entre seus registros encontram-se informações sobre moradias, produtos do comércio e costumes. Segundo Langsdorff havia 400 ou 500 casas de pedra e de barro batido secado a sol, as ruas eram regulares e os artesãos e

comerciantes de todo tipo circulavam por estas. Entre as mercadorias, provindas da Europa, encontrava-se ferro, vidro, porcelana, fazendas de seda e algodão, espelhos, lustres, papel – com a observação sobre o alto custo destes produtos, mesmo para um cidadão europeu. Sobre os costumes, as famílias saíam à noite para se reunirem e se divertiam com música. As mulheres já não eram mais privadas do olhar de um visitante – como acontecera, segundo o mesmo, no século anterior:

“...O belo sexo recebe com muita gentileza os hóspedes e, em geral, não vive retraído ou confinado como na própria terra natal, Portugal, onde as damas vivem, durante o ano inteiro, enclausuradas, ou se escondem por detrás das portas e espíam o visitante pelo buraco da fechadura ou pela fenda da porta...”

(CORRÊA, 2005 p. 131).

O relato de Saint-Hilaire se destaca entre outros sobre a Ilha. O naturalista viajante francês permaneceu no Brasil por seis anos (de 1816 a 1822) e esteve em Desterro em 1820. Sua descrição da paisagem abrange com mais detalhes o cenário do centro da cidade, onde pontua a grande extensão da vila em relação a sua largura e a pequena dimensão das caixas das ruas, porém com bom alinhamento e a pavimentação das ruas, que mesmo sendo unicamente em frente às casas não permite uma rua lamacenta, já que o solo é arenoso. Dentre os materiais utilizados nas casas, cita o tijolo e a pedra, ambas caiadas, e as coberturas de telha bem conservadas. Como espacialização da ocupação Hilaire expõe uma divisão em duas partes separadas pelo largo da Matriz – colocado como “o único lugar que se possa dizer grande” por Duperrey. O crescimento do porto e do comércio fez surgir as classes mais abastadas, fazendo com que esse tipo de moradia com fachadas estreitas fosse encontrada em regiões já mais afastadas do centro.

O crescimento da cidade era lento, porém positivo. Em 1832 se contavam vinte e nove quarteirões centro dos limites de Desterro. Em pouco mais de trinta anos (1866) a cidade já possuía quarenta e um quarteirões com 852 moradias, mais os edifícios públicos. A elevação desta à cidade faz parte de um período, apontado por Nereu Pereira como, de grande progresso – de 1830 a 1880. Ao final desse século a cidade já dispunha de transporte coletivo a tração animal, redes de iluminação e de saneamento. A parte leste do largo da Matriz teve alterações visíveis também nesta época. Vias foram configuradas marcadas pelas novas nomenclaturas, a antiga Rua Áurea – atual Almirante Alvim – foi cortada por três transversais – atuais Presidente Coutinho, Crispim Mira e Ferreira Lima – sendo que ambas tinham ligação com o eixo da **Rua das Olarias**. Ao norte esta via encontrava-se já cortada pelas ruas Altamiro Guimarães e do Brito – atual Alves de Brito.

No final do século (1894) chegaram a Desterro coronéis, tenentes e alferes para tomar posse de cargos de chefia na Polícia e cargos no novo governo que se encontrava formado em sua totalidade por representantes federalistas desconhecidos e desconhecedores dos representantes desterrenses. Dentre os recém chegados estava o coronel Antônio Moreira César, que chegou a Desterro na qualidade de comandante do 7º e do 23º Batalhões de Infantaria, e mais tarde viria a ser governante do Estado. Republicanos como Hercílio Luz e Emílio Blum chegaram à cidade neste mesmo período. As prisões políticas foram imediatas, realizadas à noite e com o uso da violência. Poucos federalistas conseguiram fugir da Ilha. Outras medidas como a implantação de leis e da nova ordem vigente foi também instaurada em pouco tempo. Muitos foram os mortos na Ilha de Anhatomirim e jogados ao mar, porém o número

exato chega a variar de 34 a 185 (entre os historiadores Cabral, Boiteux e Schuttel) ¹⁰. Ainda no mesmo ano foram realizadas eleições para o governo do estado, que elegeram Hercílio Pedro da Luz (e Polydoro Olavo de S. Thiago para vice). Assim que assumiu o governo, Hercílio Luz assinou a lei que mudaria o nome da capital para Florianópolis, em homenagem ao então Presidente da República Floriano Peixoto.



Corrêa - *Vista da cidade com o aterro do Largo do 13 de Maio (1914)*

A proclamação da **República** impulsionou o crescimento urbano da cidade, pois com o estabelecimento do Estado Federativo de Santa Catarina, a capital adquiriu uma nova fisionomia, com um crescimento nos dez primeiros anos da República (1890 a 1900) mais do que nos últimos sessenta e sete anos de Província do Império. Com isso, os bairros até então esboçados, passaram a explicitar melhor seus limites, desenvolvendo as ambiências que os caracterizavam.

Ainda no final do século XIX o plano urbano da cidade já se via bem desenvolvido e com crescimento expansivo devido ao número de chácaras que se desmembrava – tanto por concessão hereditária quanto por opção de seu dono, visto o lucro que esta divisão lhe proporcionava. Ao mesmo tempo o impedimento mais comum à abertura de vias era o encontro com as chácaras, que possuíam grandes extensões de terra, que mudaram muitas vezes as direções das vias. As maiores chácaras eram propriedade dos mais abastados e eram, justamente, aquelas com maior dificuldade de abertura à execução das vias. A ocupação das encostas era dada por moradias isoladas na paisagem, exceto nas localidades próximas as ruas Major Costa – antiga localização do “Curral d’El Rei” – e Nestor Passos.

Os vazios encontrados no perímetro urbano dessa época são devidos a obstáculos naturais referentes à topografia, hidrografia e geologia, à presença de praças, ruas e jardins, mas também em recorrência de lotes antigos de grande extensão e de terrenos devolutos – além das propriedades religiosas, que por serem isentas de tal especulação, se mantiveram em grandes propriedades como “oásis” em um tecido urbano já formado e em constante adensamento.

Ainda no final do século alcançam a cidade novas técnicas construtivas juntamente com um aumento da população urbana que justificam a expansão do centro urbano através da abertura de novos eixos viários e do prolongamento de eixos já existentes. Os veios d’água que, até então, dificultavam a expansão do tecido urbano,

foram então retificados e canalizados, propiciados pelos avanços da engenharia na época. As margens, agora passíveis de ocupação, logo se tornaram áreas com grande densidade populacional com grande valor para o lazer, circulação e cultivo da vida urbana. Essa expansão fez com que Desterro partisse da malha regular para a conquista de terrenos não planos, como a ocupação, um tanto organizada, de suaves colinas. Os adensamentos continuavam nas áreas mais baixas e planas, interligadas pelos eixos viários, enquanto as mais íngremes eram contornadas por estas vias.

José Veiga foi um abolicionista e republicano cujas terras de sua posse junto à Rua Sebastião Braga compreendiam grandes quadras que alcançavam a leste a vertente do Morro do Antão e a oeste a atual Rua Almirante Alvim. Estas quadras eram atravessadas pelas ruas Monsenhor Topp, Crispim Mira e José Boiteux. Por ter doado parte de suas terras possibilitando a abertura do acesso dos bairros ao sopé do morro, teve como homenagem seu nome dado à, então, Rua Sebastião Braga.

As condições de vida na região sul da Rua Sebastião Braga ainda eram precárias. O saneamento do córrego da Fonte Grande, ou Rio da Bulha só pôde ser iniciado após o fim das obras de canalização dos córregos existentes à Oeste da Praça XV de Novembro (1887) foi que puderam ser iniciados os estudos para o saneamento do córrego da Fonte Grande, ou Rio da Bulha. Nesta época o final do rio, onde encontrava o mar na baía sul, produzia uma imagem suja e degradante ao local. O acúmulo de lixo e esgoto na região tida inicialmente como fonte de água límpida passou a ser um problema emergencial. Era necessária uma compreensão minuciosa de toda sua extensão, das bacias por ele compreendidas e dos declives e cotas em seu trajeto para que se pudessem viabilizar as obras. O novo curso das águas buscava maior distância das habitações existentes e um melhor escoamento das águas da chuva, visto que este córrego era o mais prejudicial da cidade, provavelmente por seu grande volume de água.



Primeiro mapa de Florianópolis 1913-14. Veiga p125.

No primeiro quarto do século XX as obras do canal da Bulha ainda não eram satisfatórias: haviam muitos despejos de lixo das residências que o tangiam, e o canal se mantinha todavia não cimentado. Somente no governo Hercílio Luz (especificamente em 1921) foram retomadas as obras, seguindo o programa de remodelação da capital proposto pelo então governador, melhorando seu aspecto, mas ainda com poucos resultados quanto ao seu escoamento.

O crescimento do núcleo de Desterro seguia em velocidade franca. O número de construções urbanas aumentou até meados do século XIX, especificamente a 1870 quando teve fim a Guerra do Paraguai e quando o mundo experimentava uma crise por volta de 1880. A retração no desenvolvimento da cidade foi nítida. As mudanças trazidas pela Revolução Federalista e as discussões por todo o país sobre a instauração da República e o governo centralizador, tornaram os contatos e investimentos do governo centrais na capital carioca distantes de Desterro, colaborando para sua estagnação. Porém, durante a Primeira Grande Guerra as exportações à Europa aumentaram, principalmente de países produtores de bens de primeira necessidade, como o Brasil.

O *boom* causado pelas exportações fez com que o século XX trouxesse à cidade uma nova retomada no seu crescimento, sempre embasado na construção civil. Datam então desta época diversas edificações que marcaram a cidade e seguem com forte presença até os dias atuais: o Mercado Público (1905), o Ginásio Catarinense (1906), o Asilo de Mendicidade Irmão Joaquim (1902), a Maternidade Carlos Corrêa (1920) e a Escola Normal do Estado (1922). Além destas, outras obras de fundamental importância estrutural urbana foram feitas: a instalação do serviço público de abastecimento de água em 1906; o de esgoto sanitário entre 1906 e 1913; a construção da usina hidrelétrica para abastecimento da cidade em substituição do sistema de iluminação pública e gás em 1910; e a montagem das linhas de bonde movidas à tração animal entre 1906 e 1910. Além das importantes aberturas das avenidas Mauro Ramos, Hercílio Luz e Rio Branco – sendo a primeira e a terceira fundamentais na definição da circulação de Desterro fora das beiras de mar. Esta fase foi coroada em 1926 com a inauguração da Ponte Hercílio Luz



Eduardo Dias 1930

Em suma entre todos os feitos durante os primeiros trinta anos do século que surgia a população ilhoa agora desfrutava de água encanada, luz elétrica, serviços de telefone, esgoto sanitário além de novas opções de moradia e lazer.

Porém, o advindo rodoviário e o baixo do transporte marítimo implicavam em boas conexões rodoviárias e ferroviárias, que Desterro não possui(a). A dependência de Desterro ao incentivo público e ao comércio local, por ter sua economia sem vínculos com a área industrial, parecia caminhar para um total estado de pobreza. Novamente percebia-se uma estagnação no processo de desenvolvimento e de mutação na paisagem urbana desterrense.

Visto que a construção civil foi um dos principais apontadores do desenvolvimento e modernização da cidade, a estagnação desta até os anos 30 permitiu manter como patrimônio uma paisagem histórica de extrema riqueza, mas que, ao mesmo tempo, manteve um cenário estagnado nos anos seguintes.

II.1 Primeira Identificação de Bairros e o papel integrador da Avenida Mauro Ramos

Os primeiros bairros surgem no início do século XX, quando o crescimento da Vila já permitia distinguir as localidades segundo características singulares que cada uma delas cultivava. Percebem-se com maior projeção nesta época os bairros Menino Deus, Rita Maria, Tronqueira, Praia de Fora, Mato Grosso e Estreito. Dentre os diferenciais dos bairros, Miguel de Brito (in. VEIGA, 1993) cita as belas vistas daqueles que possuem parte alta em relação ao plano da cidade, como o Bairro do Rita Maria, o do Antão, o do Cemitério Público e o Menino de Deus.



Hipótese de Zoneamento dos Antigos Bairros (1900) – Eliane Veiga 1993

Em 1900 os primeiros bairros que abrangiam a região da Avenida Mauro Ramos eram: Toca, seguido (em direção à subida do morro) pelo Campo do Manejo, Tronqueira (que alcançava a Avenida entre as perpendiculares José Oswaldo Mello e Anita Garibaldi), Canudinhos (que abrangia a região da Avenida já na subida do morro do Antão entre as ruas Emílio Blum e Anita Garibaldi), o bairro do Mato Grosso (que tomava grande parte na extensão da Avenida; desde a Praça Etelvina Luz à Rua Emílio Blum) e São Luiz (também chamado de Pedra Grande, que avançava até o atual bairro da Agrônômica; seu nome foi em referência a uma pedra, hoje exaltada na praça Professor Amaro Seixas Neto).

O Bairro do Mato Grosso, que abrange os arredores da Rua das Olarias nos cruzamentos desta com as atuais ruas Victor Konder e Emílio Blum, sob o olhar de Virgílio Várzea possuía, juntamente com o Bairro Praia de Fora, as melhores residências atendendo os mais abastados que preferiam certo afastamento do centro. Porém o autor ressalta a paisagem do Mato Grosso por nele prevalecer a paisagem natural sobre as edificações.

Tronqueira era zona de lavadeiras, dos soldados, dos negros libertos. Os cortiços habitados por muitas pessoas em condições de extrema insalubridade. Com a tomada das ruas do centro pelo comércio, a população mais pobre foi rumando em direção ao bairro da Tronqueira, especificamente nas margens do Rio da Fonte Grande.

Tronqueira e Toca eram tidos como bairros tenebrosos. Neles eram geralmente iniciados incêndios e epidemias e também onde morava parte da população mais pobre de Desterro – ambos dão frente à desembocadura do Rio da Bulha junto à Baía Sul.



Cortiços na região do Campo do Manejo. Fonte: Casa da Memória

Toca era local de gente do mar – embarcadiços e pescadores que ali, no baixio da baía, jogavam suas redes. As habitações chegavam a abrigar até cinco vezes mais pessoas do que o previsto. O cheiro do mar passou a ser característica do bairro, junto à maresia e ao lodo. Foi uma das primeiras localidades a edificar-se após ocupação inicial em torno da Matriz. Contudo, tal fato justifica-se, pela repetição do mesmo processo de ocupação da Matriz: o adensamento de habitações junto à edificação religiosa – no caso da Toca, acerca da Igreja Menino Deus.

*“Eram (...) bairros sujos, em que não se conhecia limpeza nem sossego, bairros palpitantes de vida, movimentados, agitados, com suas paixões e seus sofrimentos, com seus ciúmes, com as suas vinditas, com as suas intrigas e ajustes de contas”.*¹¹

A pobreza descrita se apresenta misturada com paixões e palpitações da vida. Mas não deixa de mostrar a crueldade de um local sem condições básicas de saúde, educação e infra-estrutura básica com a qual estes cidadãos conviviam. Ao comentar o Campo do Manejo o autor parece perder o brilho de vista:

*“...as casinhas do Campo do Manejo, os casebres do Beco-Sujo, vizinhança com o Quartel, completavam a paisagem. Cortiços baratos e sem conforto. Lavadeiras. Marinheiros. Soldados. Mendigos. Mulheres de má vida. Gente de má fama. Toda uma favela a marginar um rio imundo.”*¹²

O bairro do Campo do Manejo, marcado pela presença do quartel e pelas casas de diminutas áreas, pobres em acabamentos e estruturas, sofria da mesma falta de atenção do governo, de sua infra-estrutura urbana, do desprezo que se prolongou aos moradores, do acúmulo de lixo, da falta de saneamento que os seus bairros vizinhos Tronqueira e Toca. Os cortiços em péssimas condições eram um dos pontos que degradavam sua paisagem.

A ocupação dessas áreas próximas ao Morro do Antão serviu durante todo o processo de desenvolvimento, ressaltado pela construção civil, da cidade até os anos 60 – período de grandes mudanças na paisagem ilhoa – como contraponto deste desenvolvimento: *“em 1937 (...) a cidade ainda conservava os seus ‘suntuosos edifícios’, em contraste com um casario modesto, oscilando entre as edificações muito singelas e pobres do sopé do morro do Antão...”*¹³

Mesmo com o crescimento das ocupações, ainda eram numerosos os vazios na região central – que passava a englobar os bairros que antes tangiam o centro, como Praia de Fora e Mato Grosso. Até meados do século XX, mais de um quarto da área urbana da cidade era constituída por vazios¹⁵, porém paisagem continuava tendo como predomínio visual as áreas verdes, pontuadas pelas torres das igrejas.

II.II Os Eixos Viários 1908 - 1947

A identificação dos bairros no início do século XX demonstra que um grande percurso a caminho de uma plenitude urbana já vinha sendo concretizado. Além das malhas que se formavam dentro de cada bairro, grandes vias que os interligavam se estabilizavam e firmavam seus eixos. A Avenida Mauro Ramos no mapa confeccionado entre 1908 e 1916 já se mostra com seu traçado quase todo como o atual. A Avenida aparece seccionada no trecho entre as ruas Anita Garibaldi e General Bittencourt que não aparece neste mapa como parte da Avenida talvez por não estar ainda urbanizada neste período. Vale lembrar que a Rua General Bittencourt foi por muitos anos a principal ligação da Mauro Ramos ao centro da cidade. A conexão da Avenida com sua parte final no Campo do Manejo, protelada por esta ligação, e a urbanização da Avenida Hercílio Luz buscavam exatamente desafogar o tráfego da Rua General Bittencourt.

O crescimento de bairros mais afastados do centro (Mato Grosso, Praia de Fora), com o aumento de sua importância dado pelo número de residências, forçou o investimento na abertura dos eixos viários até então existentes, sendo que alguns deles

ainda eram trilhas. Em geral os eixos contornavam maiores acidentes geográficos, venciam outros menores, vencendo limitações hidrográficas.

A finalização da Ponte Hercílio Luz exigiu um melhoramento das vias, para que escoasse o tráfego rodoviário com maior facilidade. Dentre as obras verifica-se a ligação da parte final da Avenida Mauro Ramos rumando ao mar – como se encontra atualmente, na época na face leste do Campo da Liga.

Foi exatamente o governador que mais ameaçou a retirada da capital de ilha, Hercílio Luz, que viabilizou sua primeira ponte. A construção da ponte era tida como prioridade, antes da melhoria do sistema de transportes por bondes terrestres e mesmo antes da aberturas de vias de acesso ao planalto catarinense. Com o intuito de reforçar a ligação de Florianópolis com o interior do estado, a Ponte Hercílio Luz foi inaugurada em 1926 pelo governador Adolfo Konder. Somente um sociólogo poderia avaliar o que representou a ponte para o ilhéu em termos de mudança comportamental e de abertura – os ilhéus têm ela hoje muito mais como um bem particular do que como um bem governamental,, além de principal monumento da cidade de Florianópolis.

II.III A gestão Mauro Ramos 1937-40

O nome da Avenida, Mauro Ramos, surgiu pelos trabalhos realizados por este prefeito da cidade. Mauro Ramos, irmão de Nereu Ramos – então governador do Estado – foi nomeado pos este ao cargo de prefeito. Grandes obras viárias foram realizadas durante seu mandato. Entre elas a construção de parte da Rua General Bittencourt à Rua Bulcão Vianna, além da abertura do trecho final da Rua José Veiga, fazendo a ligação da Rua Demétrio Ribeiro à região da Praia de Fora (baía norte) além da conclusão de seu tratamento urbano e pavimentação. E o aumento da caixa e a seguinte pavimentação da Avenida, a fim de descongestionar o centro da cidade, tendo esta a importância por cortar o centro da cidade, da baía sul à baía norte.

Dentre as maiores edificações da época de seu mandato (1937-1940) estão a Escola Técnica (até então localizada na Rua Almirante Alvim) e o COBAL. Junto ao Largo 13 de Maio havia o primeiro aterro da área, que alcançava a Ponta do Vinagre. Mais tarde, no mandato de Colombo Salles, foi feito o segundo, e atual aterro.

Já era possível notar, à esta época, a ocupação do morro, que teve seu início onde hoje está o Morro da Mariquinha. O crescimento da malha seguiu em direção à baía norte, ocupando a área referente ao Morro do Tico-Tico (região da atual Rua Clemente Roverly) e a área de Canudinhos (acerca da atual Rua Major Costa). Os habitantes dessas áreas, segundo Corrêa – em entrevista em 2007 – eram “pessoas que tinham serviço no centro moravam ali”, porém “... quem não tinha (*serviço morava ali*) também”.



Florianópolis a partir do Morro do Antão em 1937. Fonte: Casa da Memória

Em 1961 a Escola técnica foi ocupada por militares. À época, o presidente Jânio Quadros havia deixado o cargo e Jango, seu vice, teria de assumir. Porém Jango estava na China quando do episódio. O exército estava inquieto pois não queria que assumisse a presidência um político ligado à esquerda. Leonel Brizola, então governador do Rio Grande do Sul, treinou e armou um exército para assegurar a posse de Jango. Criou o movimento da Rede da Legalidade e, com este exército partiu do Rio Grande do Sul rumo ao Rio de Janeiro. Sua passagem por Florianópolis durou sete dias. O exército que o acompanhava, por não ter onde ficar (o quartel do Campo do Manejo nesta época já estava em ruínas), ocupou a Escola Técnica.

O melhoramento e avanço tecnológico investidos em vias de caixa maior aumentaram o fluxo e facilitaram o acesso à Ilha fora de sua região central. A “diluição” do adensamento central se mostrava necessária, já na visão do Prefeito Mauro Ramos ao alargar e pavimentar a então Rua José Veiga. Dentre as obras que incentivaram essa expansão ocupacional do território “*de Trás-do-Morro*”, estão as instalações da Ufsc e da Eletrosul, seguidas pelas Telesc, Udsc e Fiesc.

A Universidade Federal de Santa Catarina (instalada em 1962 na área da Fazenda Zootécnica de Assis Brasil) e a Eletrosul (em 1968) na porção leste do Maciço Central do Morro da Cruz, ocuparam parte de uma área de freguesia até então ocupada por uma pequena população local em torno à Igreja de Nossa Senhora da Trindade, além do Presídio, e do Cemitério São Francisco de Assis (do Itacorubi).

Ambas instituições trouxeram à Ilha inúmeros técnicos e profissionais especializados que acrescentaram à elite cultural desterrense certo prestígio. Vindos, em maioria do estado do Rio Grande do Sul, traziam consigo suas famílias e seus costumes de cidade grande, incitando um desenvolvimento da cidade nesse sentido. Instalaram-se em grande parte da região de *Trás-do-Morro* (à leste do centro da cidade) provocando um crescimento de bairros (Trindade, Pantanal, Carvoeira, Córrego Grande e Santa Mônica) que passariam a se adensar e a se especializar para atender o novo público. A expansão territorial rumo a outras freguesias se daria continuamente a partir de então.

O foco do comércio toda a ilha se dava no Mercado Público. Na região da Mauro Ramos, especialmente próximo à Antiga Rodoviária, haviam vendas menores como a “venda do seu Chico”, “do seu Antônio”. O COBAL foi o primeiro supermercado da cidade, um mercado do governo que vendia produtos mais baratos e em grande parte por atacado. Seu galpão existe até hoje, utilizado agora pelo supermercado Imperatriz.

Todos na cidade se conheciam, “todas as pessoas tinham suas famílias. Todas trabalhavam e todas eram consideradas”¹⁵. As crianças brincavam na rua. Jogavam

futebol, bolinha de vidro, taco e soltavam pipa. A área no alto do Morro da Cruz era utilizada por muitos para piqueniques.

A Avenida Mauro Ramos não possuía chácaras. As famílias mais abastadas tinham boas casas, bem construídas, de grande porte, porém em lotes menores. Destas a única restante, segundo Mauro, foi a pertencente ao senhor Charles Edegard Moritz – atual Clinipar. Essa classe social gozava de espaços de usufruto restrito, especialmente os clubes. Eram quatro os mais lembrados: o Iate Clube Florianópolis, o Country Clube (ambos locados à baía norte) além do Clube 12 de agosto (Hercílio Luz) e o Tiro Alemão (Avenida Mauro Ramos). O **Tiro Alemão** pertencia a uma sociedade alemã, fechada. Aconteciam muitos bailes no clube, mas havia também jogos de bolão, e “esportes brancos” como esgrima. Pagava-se uma mensalidade para associar-se ao clube do Tiro. A grande edificação, sede do clube, com afastamento considerável do eixo da rua, foi posteriormente utilizada como pizzaria – antes de ser demolida e ter seu lote ocupado pela atual Igreja Universal do Reino de Deus. Segundo Corrêa, as instalações do Tiro do Alemão foram tomadas dos alemães pelo governo do Estado durante a Segunda Guerra Mundial

II.IV O patriotismo chegado em novembro e as obras de expansão da Avenida Mauro Ramos

Desde o Golpe de 64 – com a tomada pelos militares do governo do então presidente João Goulart – o governo militar iniciado por Geisel buscava manter sua imagem de provedor da abertura política, em contraposição à política populista da época getulista, além de conduzir o país a uma normalidade democrática. João Figueiredo subiu à presidência da República em 1979 sob o lema de ‘fazer desse país uma democracia’ permeado por um cenário nacional decadente, um panorama econômico nacional em crise que apresentava como ‘feitos’ o aumento contínuo da inflação e da dívida externa. Grande parte desta crise – tida como a maior da história do Brasil até então – se deve à época do ‘milagre’, do governo de Juscelino Kubitschek. Somente ao final de seu governo Figueiredo conseguiu fazer com que houvesse uma explosão das exportações e um visível aumento da independência nacional do mercado externo, especialmente na área do petróleo – o que trouxe à população maior estabilidade social e melhoramento nas questões econômicas. Mas a situação durante os seus seis longos anos de mandato presidencial foi de descontrole e más decisões na parte econômica, insatisfação da população com os arrochos salariais ‘necessários’ ao combate aos altos juros da dívida externa.

A imagem do governo para se manter firme no poder era a da democracia, porém o tumulto causado pela tomada do poder à época do Golpe Militar, em 1964, seguido pelas inúmeras prisões políticas e perseguições aos ditos “subjetivos”, em grande parte de estudantes universitários, criou na população, além de medo, uma grande insatisfação. Todo esse descontentamento resultou em diversas greves e manifestações como a Novembrada.

A Novembrada aconteceu em 1979 enquanto o presidente João Figueiredo visitava a cidade. Sua visita tinha o propósito de inaugurar uma placa junto à Figueira em homenagem a Floriano Peixoto – tal fato já justifica a manifestação dos estudantes que se sucedeu em frente ao Palácio Cruz e Souza no episódio. Os manifestantes se juntavam frente ao Palácio onde o presidente se reunia com o então governador Jorge Bornhausen em sala fechada. Os barulhos da manifestação fizeram com que Figueiredo fosse à sacada responder aos manifestantes. Sua resposta foi, contudo, um pouco além do esperado. Fez gestos obscenos ao público, o que desencadeou uma série de

xingamentos em coro. Motoristas de táxi que estavam em seu ponto – existente até hoje, junto à Praça XV, em frente ao Palácio – se revoltaram com a atitude do presidente e tomaram frente nos ataques a Figueiredo. Um enorme bate-boca que prosseguiu durante a reunião dos políticos e em seguida com a ida do Presidente e seus acompanhantes ao Senadinho (Ponto Chic), onde a situação fugiu do controle. Após o incidente Figueiredo seguiu para um churrasco, oferecido por Bornhausen e Amin, onde Mauro também compareceu. Segundo ele Figueiredo quase foi vaiado, também no churrasco. Quanto aos manifestantes, continuaram em pé de guerra, agora com a polícia, na região do aterro em frente ao mercado (até então desocupado) noite a fora. Todas as infelicidades trazidas com a Novembrada, como as prisões de estudantes e os feridos na ocasião, foram superados pelo sentimento de nação que se criou em seguida, com o aparecimento da notícia em todo o país e com a sensação de dever cumprido dos habitantes ilhéus por terem causado a primeira de diversas manifestações em visitas do presidente em todo o país que aconteceram a partir de então. Mauro conta que, ao visitar Brasília no ano seguinte a trabalho, ao ser constatado florianopolitano recebeu elogios de “herói” e “corajoso”.

II.V – Principais edificações

Instituto Estadual de Educação

Em 1964 o Instituto Estadual de Educação inaugura seu novo e arrojado prédio na Avenida Mauro Ramos. A monumentalidade da arquitetura moderna presente no projeto de José da Costa Moelmann contrastava com a memória recente do casario português do Largo 13 de Maio, demolido para viabilizar a construção do Instituto. O racionalismo e a repetição numa estrutura com recursos na tecnologia industrial marcam sua arquitetura e seu contraste com as culturas e paisagens locais.

Por estar localizado na Avenida Mauro Ramos, e pela época em que foi realizado – independente de conceituações sobre uma boa arquitetura – esta edificação remete, à região em questão, grande credibilidade como local de investimentos para este período e como local apto social e culturalmente a receber tamanho investimento e intervenção.

Avenida Beira-mar Norte

A ocupação da região da Trindade e o contínuo crescimento da área central, somados aos atributos (adventos) trazidos pela Ponte Hercílio Luz (1926) e pela então recente Ponte Colombo Salles (1975), incitaram investimentos do governo em novas vias de acesso rápido entre bairros. Em 1979 foi concluída a Avenida Beira-mar Norte que passou a conectar o bairro do Centro à Trindade. A nova via, além de fazer uma nova frente ao litoral da baía norte, impôs a questão rodoviária, frente a toda a ocupação ali existente, na formação de uma malha viária sólida, enfatizando o caráter limítrofe da Avenida Mauro Ramos em relação à Desterro – ao centro da cidade. Mas atropelando de certa forma a malha já existente, que vinha se expandindo inicialmente pelas trilhas já marcadas nas encostas. A nova via alcança a frente desta expansão e passa rapidamente a representar a modernidade a ser vista na cidade.

Shopping Beiramar

O terreno que localizaria o primeiro Shopping Center da Ilha de Santa Catarina foi por muitos anos o Campo da Liga – sede do time ilhéu Avaí Futebol Clube. Era também chamado de Campo do Bode, por ver-se com frequência bodes e cabras pertencentes ao responsável pela manutenção do campo, pastando no gramado.

A área do campo foi negociada com o clube pelo terreno no bairro Carianos, onde está locado desde então a sede oficial do clube, o Estádio da Ressacada.

À época da construção a região terminal da Avenida Mauro Ramos portava edificações comerciais e de serviços, que atendia em maioria os moradores da própria região, edificações multifamiliares de até 6 pavimentos construídas pela prefeitura e edifícios habitacionais privados. O crescimento impulsionado pela abertura do shopping (em 1993) manteve forte o crescimento vertical da Avenida Beiramar Norte, mas principalmente o do comércio na região da Avenida Mauro Ramos mais próxima a ele.



Igreja Universaç dp Reino de Deus. Fonte: Autor, 2007.

Igreja Universal do Reino de Deus (2004) é a maior sede da igreja na Grande Florianópolis (1400 lugares) e possui um fluxo de cerca de 10 mil pessoas por semana. Portador do maior lote e um dos maiores volumes edificadas da região da Avenida Mauro Ramos, a Igreja surge àqueles que por ali transitam como um oásis: o recuo da edificação em relação ao eixo da rua e o tratamento paisagístico dado à sua entrada contrastam com as edificações antigas – originalmente residenciais e alinhadas com a rua, algumas ainda sem passeio – e as comerciais que mantêm seu alinhamento ante o passeio, mas mesmo assim, se encontram próximas à rua o suficiente para se imporem. O grande fluxo de fiéis freqüentadores do local, somados àqueles que se utilizam do ponto de ônibus locado na linha frontal do terreno e aos inúmeros usuários da avenida – através de outros diversos meios de transporte – que tem a igreja como ponto de encontro, de referência ou destino final fazem desta localidade um ponto importante na Avenida.

Majestic Palace Hotel

Outro volume importante do caráter da Avenida Mauro Ramos é o Majestic Palace Hotel. Inaugurado em 2005, faz a frente da Avenida à orla da Beira-mar Norte, com toda a sofisticação que esta impõe, sendo ponto de referência do extremo social mais abastado na Mauro Ramos.

A praça e o terreno vazio adjacentes à robusta edificação fazem do hotel um volume proeminente na linha das edificações locais, saltando aos olhos de todos os que transitam pela Avenida Beiramar.

Túnel Antonieta de Barros

Tem como ponto forte o fato de ser uma intervenção do Governo em resposta ao crescimento contínuo e forte de toda a cidade. Finalizado sob grande expectativa da população o túnel realizou uma grande ligação do sistema rodoviário da Ilha: parte do projeto de melhoramento dos acessos ao Aeroporto Internacional Hercílio Luz, às Pontes e ao contorno no Maciço Central do Morro da Cruz. Marca a região inicial da Avenida Mauro Ramos, a parte menos abastada dos extremos sociais em questão neste trabalho, dando maior dinamicidade à mesma.

A região da atual Avenida Mauro Ramos tem como constituintes geográficas de sua paisagem o limite do recorte da planície costeira central da Ilha, típica na porção mais oriental do Estado; o divisor de águas do Maciço do Morro da Cruz, parte das cristas montanhosas e descontínuas presentes na Ilha.

Com estações do ano bem caracterizadas, as temperaturas variam no verão entre 26°C e 31°C e no inverno entre 7,5°C e 12°C, sempre com alto grau de umidade (cerca de 80%), em decorrência de sua proximidade com o mar.

O caráter eclético e moderno que Florianópolis mantém hoje é resultado da soma de todos os períodos evolutivos passados tanto na questão urbana quanto arquitetônica.

A *modernidade* que nos circunda pode ser entendida como um grupo de experiências vitais de tempo e espaço, individuais e coletivas, que abrange todos os habitantes desse mundo permitindo trocas e experimentações num simulacro que pode, além disso, vir a destruir toda a nossa história.

O ambiente que *faz* o ser moderno é transformador ao mesmo tempo em que ameaça toda a nossa história – o que temos, o que sabemos, o que somos. Extrapolando limites geográficos, étnicos, religiosos e ideológicos e, sob este aspecto, poder-se-ia afirmar que a modernidade é capaz de unir toda a humanidade. Porém, como o que temos em comum é a espécie, essa fusão não acontece de fato: há desavenças culturais e uma contínua desintegração destas culturas. O que não impede de se reconhecer que o turbilhão da modernidade desenvolveu uma história e tradições próprias. Essas tradições poderiam ser vistas desde o primeiro contato entre culturas distintas – desde os primórdios da descoberta do Novo Mundo. Assim sendo, é primordial o entendimento dos fatos históricos desta realidade para que possamos entender a nossa própria modernidade.

Entre as dádivas desta modernidade que nos alcança estão as facilidades na comunicação (de massa), o alcance virtual de todo o globo e as visões cada vez mais claras do espaço que ocupamos nele, o aceleração do ritmo de vida, a própria mudança do conceito de tempo, o crescimento avassalador das cidades e as diferenças sociais classificadas em blocos nacionais e continentais. Entre todos os absurdos, o mais

comum é a maneira como todos se acostumam a tudo, no momento seguinte ao choque inicial. No âmbito mundial as características que deveriam identificar cada localidade perdem foco para aquelas que se repetem impostas em todos os continentes, deixando tudo o que é belo, verdadeiro, feio ou virtuoso em uma menor e limitada escala. As infinitas experiências proporcionadas por um mundo, agora mais do que nunca, ao alcance 'de todos', requer do indivíduo interessado uma 'liberdade cultural desenraizada', ou como escreve Rousseau em *A Nova Heloísa*. “*precisa ser mais flexível que Alcibíades, pronto a mudar seus princípios diante da platéia, a fim de reajustar seu espírito a cada passo*”. (apud Marshall, 1986 p.17).

Muito se aprimorou nos conhecimentos das artes visuais, do design, do teatro, da arquitetura e da tecnologia no último século. Porém criou-se um mundo que tende à total desconexão entre nossas culturas e nossas vidas, que ao mesmo tempo em que nos dá fortes motivos para nos orgulharmos, proporciona tanto que nos envergonha e faz temer.

Todas as visões e revisões da modernidade se relacionam com a história em tentativas de conectar um presente confuso e agitado com o passado e um suposto futuro – na tentativa de prover sentimentos de donos e parte integrante e fundamental dessa Terra.

Talvez a modernidade esteja hoje fragmentada em áreas de atuação profissional. Desenvolve-se, em partes desiguais, segundo tempos e espaços distintos que se encontram ocasionalmente – o que basicamente definiria o pós-modernismo. Chamada “hipermodernidade” pelo filósofo francês Gilles Lipovetsky, esta realidade contemporânea exacerba características da modernidade como o individualismo, o consumismo e a ética hedonista, onde tudo se tornou intenso e urgente.

A diferença social existe desde que o homem descobriu suas diferenças físicas. As culturais foram desde o primeiro contato, quando do início da modernidade, nas primeiras explorações dos novos continentes pelos navegadores europeus. A diferença social surge com a percepção do poder que uma cultura era capaz de impor sobre outra e no entendimento de que cada um é diferente, que tem fraquezas e forças. Ao ignorar o fato que essas diferenças, tanto raciais como sociais ou culturais, são mínimas e naturais surge o preconceito e este faz com que surjam indivíduos mais e menos abastados, com mais e menos poder. Este poder, que ao mesmo tempo reprime, atravessa inúmeras pessoas com suas relações, fazendo com que nenhuma delas possa excluir-se dessas relações de poder. Eis um dos maiores adventos da modernidade.

Em Florianópolis, desde o início de seu crescimento, tais diferenças eram contempladas. Os censos desde sua fundação não contavam o número de indígenas e escravos moradores do local. Esta quantidade significativa de pessoas passou a habitar locais menos favorecidos da cidade, com maiores dificuldades no acesso à água, energia e alimentos, como as encostas dos morros e áreas segregadas até fisicamente, a exemplo da região da encosta do Morro do Antão limitada pela Avenida Mauro Ramos. A partir destes dados justifica-se seu rápido adensamento, o crescimento da malha viária no local, o surgimento de comércio e serviços para atender o público do bairro, além do nascimento do movimento sambista na cidade – estilo musical de raízes africanas de maior influência no Brasil, com o surgimento de escolas de samba como a Copa Lord – que fortificava um público característico desta região. Sob o olhar do eixo da Mauro Ramos, esta foi a primeira região a se estabelecer.

Com a conexão da Avenida junto à baía norte (nó viário com a atual Avenida Beiramar Norte) em 1930, dois pólos se instauraram. Além das duas baías, duas vertentes de crescimento contrastantes. A região da baía norte teve, desde seu início

uma ocupação com grandes lotes, boas casas, famílias abastadas. O processo de urbanização do que veio a ser o bairro do Centro de Florianópolis, fez com que os lotes diminuíssem por partilhas e desmembramentos, em consequência da valorização das terras do bairro.

Entre 1930 – ano de conclusão do trecho final do eixo da Avenida – e 1979 – quando se consolidou a Avenida Beiramar Norte – surgiram na região da Mauro Ramos edificações de cunho institucional como o Instituto Estadual de Educação em 1964 e a Escola Técnica Federal de Santa Catarina, em 1968. Estas ocupações mudaram o caráter da região, até então predominantemente residencial, pelo processo de desmembramento das grandes áreas pertencentes às chácaras. A Avenida afirmou assim seu papel de abarcadora de grandes projetos e investimentos, especialmente por fortalecer constantemente seu caráter de via acolhedora de fluxo de regiões diversas da cidade. O início da década de 90 foi marcado pela construção do Beiramar Shopping e o *boom* imobiliário e conseqüente crescimento regional causado por ele. Seu entorno mais próximo foi rapidamente modificado. Clínicas médicas, postos de gasolina e empreendimentos empresariais somam-se ao comércio e serviços que crescem na escala da cidade ao longo de toda a Avenida em ritmo mais acelerado desde então. Não obstante, o contínuo crescimento de comércio, serviços e moradias na região consolidaram a importância da Avenida Mauro Ramos no âmbito da cidade.



Fonte: Autor

O terminal urbano de ônibus acerca do Instituto Estadual de Educação, os prédios de uso público, o comércio local e uma comunidade mais humilde atendida por estes (no atual Morro da Mariquinha), passaram a marcar a região da Mauro Ramos mais próxima à baía sul. A grande extensão da via permitiu por muitos anos que essas mudanças entre essas distintas paisagens da baía sul e norte, materializadas pela arquitetura, se dessem de maneira suave e com menos contrastes permitindo o acontecimento de áreas de transição entre elas. Porém, o adensamento ocupacional nas diversas formas de sobrevivência e o crescimento da diferença social refletida nestas arquiteturas (entre as históricas, humildes e modernistas), ocasionou a perda dessa suavidade com mudanças cada vez mais abruptas entre as edificações, as ruas e o público que as utilizam. O “extrato pobre” e o “extrato rico” seguem crescendo em convergência, de uma maneira proeminente e contínua quando relacionada às suas regiões mais próximas. Avançam mais rápido, causando o crescimento de suas localidades próximas e entrelaçando-se aos poucos em pontos de uso comum – como comércio, serviços e, em parte, na vida pública. O interesse em se procurar esses limites e uma projeção de onde essas duas “frentes sociais” se encontrarão e como, é a chama deste trabalho.

Um primeiro olhar sobre esta paisagem aparentemente contínua, não revela as inúmeras diferenças de uso e de extratos sociais ali presentes. O cenário formado pela ocupação do Morro do Antão – desde o Morro da Mariquinha, passando pelo Monte Serrat e chegando à região do Shopping Beiramar – pode ser visualizado por grande parte do centro da cidade, contrastando com os diversos ambientes e usos dados neste.



Fonte: Autor, 2007.

Historicamente tem-se a parte próxima à **baía sul**, ocupada em seguida da primeira ocupação da Ilha dada na região da Catedral Metropolitana. Neste primeiro momento a área já carregava o caráter de um local desfavorecido – apesar de estar provido da maior fonte de abastecimento de água de Desterro. Foi ocupada inicialmente por lavadeiras, pescadores, soldados e negros libertos. Possuía no entanto a maior concentração de comércio. Neste mesmo período a região terminal da Avenida Mauro Ramos junto à **baía norte** tinha como ocupantes as grandes chácaras com boas e bem construídas casas, pertencentes às famílias mais abastadas da ilha.

O adensamento da área central da cidade e o crescimento da malha viária necessária na garantia do desenvolvimento da urbe, fizeram surgir ao longo de quase três séculos de modernidade, espaços menores, valorização crescente da terra, melhores sistemas de circulação que distribuíssem o público e fortalecer o núcleo urbano da ilha, uma infra-estrutura urbana básica, e outros avanços relacionados às condições de sobrevivência da cidade e de seus habitantes. Porém o crescimento desordenado e abrupto – a partir de 2000 especialmente, após a nomeação da cidade como capital com melhor qualidade de vida do país – claramente observado pelo aumento do número de famílias, casas, carros, tráfego, estradas, tráfico, assassinatos, lojas de grife, shoppings, propagandas, mendigos, notícias em rede nacional, festas, shows internacionais. O bom e o ruim tomaram conta de uma cidade que ainda não se deu conta dos problemas que surgiram e estão a crescer.

A exemplificação de tal problemática pelas extremidades sociais de uma avenida (Mauro Ramos e suas duas baías) busca estudar em uma via acolhedora de tráfego e borda entre o centro e os bairros próximos de acesso a todo o território da Ilha que tem em seu trajeto exemplos de ocupação e uso capazes de identificar a cidade. Os extremos

sociais estão próximos. Mas por estar em fase de transição – com crescimento acelerado e ocupação constante – Florianópolis ainda permite paisagens intermediárias entre estas pontas.

O estudo histórico da região busca desmontar este cenário, que vem se modificando com maior velocidade, a fim de entender o que sobrevive de cada tempo, de cada época e propor em tal localidade algo que respeite o seu tempo agora e que fortaleça a memória daqueles que ali vivem fortalecendo seu caráter cultural – cerne da manutenção da identidade. O avanço tecnológico, o crescimento da cidade frente a um mundo globalizado não pode e nem deve ser vetado, mas pode ser, sim, tido e feito como um crescimento respeitável e consciente a cada lugar.

¹ Carta de José da Silva Paes e D. João V, *In* PIAZZA, Walter F. *Apud* CORRÊA, 2005 p.77.

² Criadas para determinar o traçado das cidades fundadas pelos espanhóis na ocasião da conquista das Américas, elas não se limitam à concepção formal, mas também a elaborar o zoneamento e uso do solo visando equilibrar a relação campo-cidade, onde a cidade toma o papel centralizador funcional e operacional. As Leis das Índias davam indicações precisas sobre a localização das cidades a serem fundadas e sobre as distâncias mínimas a respeitar entre elas e com aquelas já existentes.

³ Em 1785 o viajante La Pérouse enumerou 400 habitações à beira-mar e 3000 *almas*: como eram chamados moradores ou habitantes.

⁴ *apud* VEIGA 1993, p.67

⁵ Citado por Veiga (1993) p. 68-73.

⁶ (*apud* Veiga, 1993. p 75 - grifo da autora)

⁷ *apud* Veiga, 1993. p77

⁸ *In*. Veiga p 78.

⁹ *In*. Veiga, Transporte Coletivo em Florianópolis, 2004.

¹⁰ Corrêa, 2005. p268.

¹¹ Oswaldo Cabral *In* Veiga, 1993. p 107.

¹² Oswaldo Cabral *In* Veiga, 1993. p 107.

¹³ Veiga 1993. p115

¹⁴ (idem ao 3)

¹⁵ *apud* “A História de Elsa”. Ilha Capital. Florianópolis, março 2008. Ano IV – N°42

REFERÊNCIAS

- ABREU, Beto. *Florianópolis: Uma Viagem no Tempo*. Florianópolis : Editora Pentagrama, 2004.
- BERMAN, Marshall. *Tudo que é Sólido Desmancha no Ar – a aventura da modernidade*. São Paulo : Editora Companhia das Letras, 1986.
- BLUMENBERG, Abelardo Henrique. *Quem Vem lá? – A História da Copa Lord*. Florianópolis : Editora Garapuvu, 2005.
- BUENO, Eduardo. *Brasil: uma História – A Incrível Saga de um País*. São Paulo: Ed. Ática, 2002.
- CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *Nossa Senhora do Desterro – vol 1: Notícia*. Florianópolis: Editora Lunardelli, 1979.
Nossa Senhora do Desterro – 2 Memória. Florianópolis : Editora Lunardelli, 1979.
- CARNEIRO, Glaucio. *Florianópolis: Roteiro da Ilha Encantada*. Publicação do Museu de Arte de São Paulo, com o patrocínio do Banco Bandeirantes. Florianópolis: Expressão, 1987. Coleção Bandeirantes.
- Centro de Estudos Cultura e Cidadania. *Uma Cidade numa Ilha – Relatório sobre os problemas sócio-ambientais da Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis : Editora Insular, 1997.
- CHOAY, Françoise. *O Urbanismo*. São Paulo : Editora Perspectiva, 1965.
- CORRÊA, Carlos Humberto P. *História de Florianópolis – Ilustrada*. Florianópolis : Editora Insular, 2005. 2ª edição.
- COULANGES, Fustel de. *A Cidade Antiga*. São Paulo : Tradução Editora Martin Claret, 2006.
- DIAS, Haylor Delambre Jacques. *A Arte de Nilo Dias no Cenário Cultural Florianopolitano*. Dissertação de Mestrado em História do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Santa Catarina. 2004. Florianópolis.
- ENCICLOPEDIA Einaudi. Porto: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1984.
- FERREIRA, Francisco Whitaker. *Planejamento Sim e Não – um modo de agir num mundo em permanente mudança*. Rio de Janeiro : Editora Paz e Terra, 1979.
- HERTZBERGER, Herman. *Lições de Arquitetura*. São Paulo : Editora Martins Fontes, 1999.
- JÚNIOR, Salomão Ribas. *Retratos de Santa Catarina – Aspectos Históricos, Geográficos, Políticos, Constitucionais, Econômicos e Sociais*. Florianópolis: Ed. do Autor, 1998.
- LEÃO, Antonio Rubilar Ferreira e CARLSON, Victor Emmanuel. *Florianópolis: Dois Olhares Two Viewpoints*. Florianópolis: Ed. Lagoa, 2008.
- NONNENMACHER, Marilange. *“Um lugar de Memória” – Rua Conselheiro Mafrá no século XX*. Dissertação de Mestrado em História Cultural do Programa de Pós Graduação do Departamento de História da Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2002.
- PIAZZA, Walter Fernando. *Santa Catarina: Sua História*. Florianópolis : Editora da UFSC, Editora Lunardelli, 1983.
- PIMENTA, Margareth de Castro Afeche. *Florianópolis – do outro lado do espelho*. Florianópolis : Editora da UFSC, 2005.
- RIBEIRO, Demétrio; GRAEFF, Edgar; PAIVA, Edvaldo. *Florianópolis – Plano Diretor*. 1ª Publicação. Impressão: Imprensa Oficial do Estado do Rio Grande do Sul. 1952.

- Santa Catarina : revista de propaganda do Estado e dos Municípios. – n.1, 1939. – Edição Facsimilada/ Governo do Estado. – Florianópolis : Governo do Estado, 2002.
- SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço*. São Paulo : Hucitec, 1997.
A Urbanização Brasileira. São Paulo : Hucitec, 1996.
- SCHORSKE, Carl E. *Pensando com a História – Indagações na passagem para o Modernismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- SENNETT, Richard. *O Declínio do Homem Público – Tirânias da Intimidade*. São Paulo : Editora Companhia das Letras, 1998.
- SILVA, Adolfo Nicolich da. *Ruas de Florianópolis – Resenha Histórica*. Florianópolis : Fundação Franklin Cascaes, 1999.
- SILVA, Roberto Gonçalves da. *Estruturas Ambientais Urbanas*. Pós-Graduação. FAU-USP. São Paulo, 1978.
- SIMMEL, Georg; MORAES FILHO, Evaristo de. Georg Simmel: *Sociologia*. São Paulo : Ática, 1983.
- SOUZA, Sara Regina Silveira de. *A D. Pedro I Railway – Sebastião Antonio Rodrigues Braga e a Ferrovia Desterro-Rio Grande*. São Paulo : João Scortecci Editor, 1987.
- TOLEDO, Benedito Lima de. *Álbum Iconográfico da Avenida Paulista*. São Paulo : Editora Ex Libris – João Fortes Engenharia, 1987.
- TRAMONTE, Cristiana. *A Pedagogia das Escolas de Samba de Florianópolis – A Construção da Hegemonia Cultural através da Organização do Carnaval*. Dissertação de Mestrado em Educação do Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal de Santa Catarina. 1995. Florianópolis.
- VEIGA, Eliane Veras da. *Florianópolis: Memória Urbana*. Florianópolis : Editora da UFSC e Fundação Franklin Cascaes, 1993.
Transporte Coletivo em Florianópolis – Origens e Destinos de uma cidade à beira-mar. Florianópolis : Editora Insular, 2004.
- ZEVI, Bruno. *Saber Ver a Arquitetura*. São Paulo : Editora Martins Fontes, 1989.
- HOLZER, Werther. *Memórias de Viajantes: Paisagens e Lugares de um Novo Mundo*. <http://www.uff.br/geographia/rev03/werther%20holzer.pdf> visitado em 18 out 2007. Universidade Federal Fluminense.

<http://www.labhstc.ufsc.br/jornada/textos/Juliana%20sartori.doc> - visitado em 10 de março de 08.

<http://www.sc.gov.br/conteudo/santacatarina/historia/paginas/governadores.html> - Visitado em 10 de março de 2008.

<http://www.iee.sed.sc.gov.br/hist.htm> - visitado em 20 fevereiro 2007

<http://www.ufsc.br/~esilva/Albuns.html> - Visitado em 18 fevereiro 2007.

<http://www.turisan.com.br/majestic.jpg> - visitado em 20 fevereiro 2007.

<http://www.cefetsc.edu.br/website/paginas/institu.html> - visitado em 20 fevereiro 2007.

<http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/fotos/618/tirantes.jpg> - visitado em 23 fevereiro 2007

<http://www.cefetsp.br/edu/sinergia/mauro2.jpg> - Visitado em 23 fevereiro 2007

<http://brasil.indymedia.org/images/2005/03/310864.jpg> - visitado em 23 fevereiro 2007

http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/imagens/249_13.jpg - visitado em 23 fevereiro 2007

<http://www.interata.squarespace.com/> - visitado em 23 fevereiro 2007.