

O crescimento populacional de Florianópolis e suas repercussões no plano e na estrutura da cidade*

PELUSO JUNIOR, Victor Antônio**

Nossa Senhora do Desterro abrigava, antes de completar meio século de existência, pouco mais de cento e trinta pessoas (Boiteux, 1913). Desde então muitas estimativas foram feitas sobre o número de indivíduos que Desterro abrigava, seja por viajantes, seja por autoridades até que, realmente, fosse ele determinado. Os primeiros recenseamentos não resolveram este problema, porque os levantamentos foram feitos nas áreas das freguesias ou dos municípios. Em Florianópolis, assim chamado o núcleo urbano desde 1894, o efetivo de sua população foi conhecido a partir de 1940, visto que desse ano em diante os censos demográficos passaram a ser feitos dentro dos perímetros urbanos e suburbanos das cidades.

Os censos acusaram para a população de Florianópolis:

Quadro nº1
População de Florianópolis – 1940 - 1980

Ano	Número de Habitantes	Aumento	
		Porcentual (%)	Taxa média geométrica de incremento (%)
1940	25.014	-	-
1950	48.264	92,95 *	6,79 ¹
1960	72.889	53,09	4,35
1970	115.547	56,38	4,57
1980	153.547	32,89	2,88

Fontes - IBGE - Censos Demográficos do Estado de Santa Catarina, de 1940, 1950 e 1960.
- FIBGE - Censo Demográfico - Santa Catarina – 1970.
Sinopse Preliminar do Censo Demográfico – 1980
Vol. 1 – Tomo 1 – Número 1

Como se refletiram no plano e na estrutura estes aumentos demográficos? O objetivo do presente trabalho é responder a esta questão, ainda que de maneira sucinta. Admitimos que a cidade não permanece a mesma através do tempo. Muda incessantemente de acordo com as variações econômicas e sociais do núcleo urbano no exercício das suas funções, em consonância com as modificações que atingem a sociedade nacional.

* Publicado originalmente na Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina, 3ª fase, nº 3.981

PELUSO JUNIOR, Victor Antonio. **Estudos de Geografia Urbana de Santa Catarina. 1. ed.. Florianópolis: Ed. Da UFSC: Secretaria do Estado da Cultura e do Esporte, 1991. 400p.

* O elevado aumento de 1940 para 1950 deve-se ao fato deste último censo ter incluído, na população da capital, os habitantes das vilas de João Pessoa, Saco dos Limões e Trindade, incorporadas, então ao distrito da sede de Florianópolis. Computando-se, para efeito de comparação, o efetivo populacional de Florianópolis de 1940 mais os das referidas vilas naquele ano, o total seria 34.110.
O aumento da população foi então 41,52% ou à taxa média geométrica de crescimento anual de 3,15%.

O PLANO URBANO

A cidade compõe-se de duas partes que se interpenetram estreitamente: superfícies livres e superfícies construídas (Lavedan, 1936). A disposição das ruas, praças e edifícios sobre o terreno é o plano urbano, “que dá fisionomia à cidade” (Chabot, 1940). Este traçado evolui com o aumento da população e adapta-se às funções urbanas. À medida que o contingente populacional se eleva, novos elementos são adicionados ao plano, notadamente para atender a novas relações que surgem entre seus habitantes em decorrência da elevação do seu número. Será possível, então, distinguir o plano primitivo e as novas disposições nele introduzidas no decorrer da evolução urbana, pois “o plano lembra a idéia diretriz, o esquema mental dos primeiros habitantes, e é também o resultado do crescimento progressivo ou o efeito do remanejamento” (Chabot, 1940).

Lavedan (1936) distingue o elemento de formação e o elemento de progressão da cidade. Um relaciona-se à fundação, e diz respeito ao plano urbano instalado em determinado sítio; o outro explica porque a cidade cresceu e como influenciou o plano urbano.

O elemento de progressão liga-se à função urbana, que não depende apenas, de circunstâncias locais, mas também da situação geográfica, que, para Chabot (1948), fixa as relações necessárias à realização da atividade funcional.

“A póvoa de Desterro – escreve Oswaldo Cabral (1971) – teve seu fundamento em torno da ermida que, no alto da pequena colina, o fundador construiu. Mas cresceu na rampa suave que descia até a praia, onde as choupanas se levantaram de pau-a-pique, cobertas de folhas, olhando quase todas para a capelinha de Nossa Senhora do Desterro que as protegia com o seu olhar e animava os moradores com seu sorriso, quando saíam para o mar, em busca do peixe, ou quando se embrenhavam pela mata que começava logo adiante, à procura da caça ou dos frutos silvestres”. A povoação, fundada em 1673 (Pauli, 1973), tornou-se simples agrupamento de pescadores após a morte do seu fundador.

O porto foi o elemento de formação de Nossa Senhora do Desterro. A baía Sul, entre a ilha de Santa Catarina e o continente, oferecia abrigo às embarcações, constituindo o porto que Francisco Dias Velho utilizou para chegar ao sítio que escolhera, e com o qual contava para manter relações com a comunidade de que se destacara para lançar as bases da sua fundação.

O sítio do povoado foi a colina de “rampa suave que descia até a praia”, como escreveu Oswaldo Cabral, mas a cidade ultrapassou a área insular, alcançando o continente. Com propriedade, Murphy (1974) acentua que na Geografia urbana há a considerar a cidade legal, que existe de acordo com as leis do Estado em que está situada, e a cidade geográfica, melhor apreciada em vôo a grande altura. Examinemos, então, o sítio de Florianópolis, considerando a cidade geográfica.

O sítio de Florianópolis, na ilha e no continente, é constituído de terraços com altitude de 25 metros predominantemente, havendo altitudes mais elevadas, 30 metros na ilha, perto da cabeceira da ponte Hercílio Luz, e até 102 metros no continente, junto à baía Sul (fig. 1). Os terraços sofreram erosão, dando origem a pequenos vales de vertentes de quase sempre suaves, freqüentemente com largos patamares.

Os terraços de Florianópolis foram atribuídos à ação do mar, correlacionados aos de níveis de 25 e 30 metros que se observam no litoral de Santa Catarina. Para Francis Ruellan (1945) “Florianópolis está situada sobre terraços. Os canais existentes entre Florianópolis e o continente são profundos. No continente vêem-se terraços marinhos com antigas falésias extremamente belas” (as falésias a que se referiu Ruellan localizavam-se entre Palhocinha e Coqueiros, e foram destruídas para a retirada de material para aterro).

A abundância de terraços atribuídos à ação do mar em virtude de seu aspecto é bastante grande, mas encontra um obstáculo à sua aceitação definitiva: a falta de testemunha de origem

marinha. Modernamente interpretam-se os terraços do litoral catarinense como resultado da evolução em clima semi-árido do pleistoceno, segundo teoria de João José Bigarella (1961).

A posição de Florianópolis (fig. 2) na ilha de Santa Catarina distingue-se por se situar entre as duas maiores cidades litorâneas da face atlântica da América do Sul – Rio de Janeiro e Buenos Aires. No Século XVII, essa localização salientava-se por ficar na metade da distância entre Rio de Janeiro e o estuário do Prata, e ser Santa Catarina a maior ilha nessa direção. A situação geográfica entre os dois centros atlânticos dos impérios rivais – Portugal e Espanha – tornou-se fundamental para a povoação de Dias Velho. Até sua ereção em vila, em 1726, Desterro pertencia o termo de Laguna (Cabral, 1968). Não obstante essa inferioridade, a ilha de Santa Catarina veio a ser capitania, com Desterro por sua capital, que nesse ato da Coroa Portuguesa teve seu elemento de progressão.

A criação da capitania da ilha de Santa Catarina não teve por fundamento a importância da sua economia. Paulo José Miguel de Brito (1932) assim a explicou em 1816: “A vantajosa posição geográfica da ilha de Santa Catarina, o seu excelente porto, muito freqüentado pelos navios que iam da Europa para o rio da Prata e mar Pacífico, e outras razões políticas determinaram enfim o Senhor D. João V, em 1738 a formar com a ilha e a terra firme adjacente uma capitania ou governo separado independentemente da de São Paulo, a que havia pertencido até aquela época”.

A posição geográfica e as vantagens físicas do porto impuseram-se às razões políticas, em que a dominante foi a posse das terras meridionais da colônia, também pretendidas pela Espanha. No século XVI a costa catarinense foi freqüentada por navegadores espanhóis, que a tinham como pertencente à Coroa Espanhola. Em 1540, o rei da Espanha concedeu o governo da ilha de Santa Catarina a Alvar Nunes Cabeza de Vaca (Boiteux, 1959). Por sua vez, os portugueses reputavam o rio da Prata como o limite sul do Brasil (Porto Seguro, 1959). Segundo Aicardi e Aicardi (1979) a bula papal de ereção do bispado do Rio de Janeiro, em 1676, fixou sua jurisdição “uísqe Flumen de Plata”.

A Metrópole encarregou o governador do Rio de Janeiro de Ocupar a margem setentrional do rio da Prata, daí resultando a fundação da Colônia do Sacramento, quase em frente a Buenos Aires. A reação espanhola foi violenta. O governador de Buenos Aires, no mesmo ano atacou e ocupou o novo estabelecimento português, porém o devolveu em 1683, em virtude do tratado de 1681. A Colônia foi outra vez sitiada em 1704 e 1705, caindo, novamente, em poder dos espanhóis e mais uma vez devolvida a Portugal em 1716 (Porto Seguro, 1959). Como escrevem Aicardi e Aicardi (1979) foram lançados, devido à iniciativa do governador do Rio de Janeiro, “as bases de uma polarização conflitiva que se prolongou até sua destruição por Cevalos (1777)”.

As guerras oriundas da fundação da Colônia do Sacramento são essenciais à compreensão das causas da criação da capitania da ilha de Santa Catarina. A ocupação da margem setentrional do rio da Prata tinha atrativos econômicos. Para Roberto Simonsen (1977) foi o baixo preço e a abundância de couro da bacia do Prata que influenciaram nessa fundação. Aicardi e Aicardi (1979) vêem no estabelecimento da Colônia do Sacramento dois aspectos de grande importância: a obtenção da prata de Potosi, através do contrabando na vizinhança de Buenos Aires, e a exportação de couros.

Para defender seus direitos, a Espanha ordenou, em 1716, a ocupação do porto de Montevidéu. Tentaram também os portugueses realizar, de surpresa, esta façanha, entregando Gomes Freire de Andrade, governador do Rio de Janeiro, o comando das tropas de desembarque ao brigadeiro José da Silva Paes. A presença de navio de guerra espanhol em Montevidéu, contudo, impediu a operação, fazendo com que Silva Paes fortificasse a barra do Rio Grande e criasse postos militares em outras áreas. Gomes Freire de Andrade, em 1737, sugeriu, entre outras medidas, que se fortificasse a ilha de Santa Catarina. Atendendo a esse conselho, a Carta Régia de 11 de agosto de 1738 criou o Governo Militar da ilha de Santa Catarina, instalando-se em desterro, onde o brigadeiro Silva Paes dele tomou posse em 1739.

O esboço histórico sobre a origem da capitania da ilha de Santa Catarina evidenciou que na iniciativa do governo português houve, tão-somente, considerações de ordem militar. Ocorreu, certamente, interesse econômico na fundação da Colônia do Sacramento, por motivos próprios da região platina, mas nenhum objetivo dessa ordem se relacionou, diretamente, com o litoral catarinense. Assim, a vila de Nossa Senhora do Desterro passou a depender de medidas governamentais.

A nova capitania era despovoada, e para sanar a deficiência, Portugal incentivou a imigração de açorianos e madeirenses em Santa Catarina. De 1748 a 1756 (Cabral, 1968) chegaram os imigrantes, que se espalharam pela ilha e litoral do continente. A população de Desterro cresceu, e povoações surgiram na sua vizinhança, destacando-se São José e São Miguel, que se comunicavam com a capital por meio das pequenas embarcações que singravam a baía. O quadro em que evoluiu Florianópolis completou-se no século seguinte, com o estabelecimento de imigrantes alemães em São Pedro de Alcântara (1829), em Santa Isabel (1847) e em Teresópolis (1860). Destas colônias eram transportados produtos alimentícios para abastecimento da capital, primeiramente através de São José, vila localizada no fundo da enseada que proporcionava bom porto às pequenas embarcações, e mais tarde também por Palhoça, isolada do mar por mangues que foram vencidos por meio de canais facilmente abertos pelos interessados em levar barcos até a estrada, onde os carregavam de produtos originários daquelas colônias com destino à Capital.

A Colônia São Pedro de Alcântara, com sua sede na bacia do rio Maruim, ocupou, também, a bacia do alto rio Biguaçu, dando origem à vila do mesmo nome, depois cidade de Antônio Carlos. Dessa parte da colônia igualmente vinha produção para abastecimento da capital, através do povoado que se criou na foz daquele rio.

Palhoça passou a contar com negociantes originários das colônias do médio e alto rio Cubatão (Lopes, 1939); da mesma forma Biguaçu teve comerciantes que se transferiram do alto rio Biguaçu para o povoado na desembocadura do mesmo rio (Born, 1941). Mas o local deste último pertencia ao município de São Miguel, fundado ainda no século anterior em decorrência da colonização açoriana. Em 1886 a sede municipal passou para Biguaçu, e ainda que mais tarde (1888) tenha voltado para a localização primitiva, em 1894 foi transferida, definitivamente, para Biguaçu. De nascimento igualmente espontâneo, Palhoça fazia parte do município de São José, sendo seu território desmembrado em 1894.

Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu cresceram independentemente, todas ligadas às suas populações rurais, às quais forneciam bens e serviços em suas atividades de lugar central. Florianópolis, que tinha por região a ilha e o continente fronteiro, possuía ainda a função política de capital da unidade administrativa, anteriormente a capitania da ilha de Santa Catarina (limitada ao território insular e continente imediato, em 1742 incluindo Laguna, em 1750 São Francisco e em 1820 o restante do território catarinense, abrangendo Lages, que havia sido fundada em 1766). Em 1822 Santa Catarina passou a Província do Império do Brasil, e em 1891, a Estado Federado da República dos Estados Unidos do Brasil.

Não conhecemos pormenores da implantação do plano urbano na povoação de pescadores que, em 1726, foi elevada a vila. É provável que tenha sido traçado de acordo com a herança que os lusos receberam dos acampamentos romanos (Peluso Júnior, 1952) ou em cumprimento da Provisão de 9 de agosto de 1747, que mandava assinalar “um quadro para praça de quinhentos palmos de face, e em um dos lados se porá a Igreja, a rua ou ruas se demarcarão ao cordel com largura ao menos de quarenta palmos” (Boiteux, 1913).

Saint’Hilaire (1936) visitou Desterro em 1820, e comentou: “A cidade é dividida em duas partes desiguais por uma grande praça que ocupa quase toda sua largura e se estende, em suave declive até a praia. Essa praça tem a forma de um quadrilongo, é gramada e mede cerca de noventa passos de largura pro trezentos de comprimento, da praia à igreja paroquial, onde termina. A igreja é dedicada à Nossa Senhora do Desterro, prejudica a regularidade da praça,

pois não tiveram o cuidado de localizá-la a igual distância das suas fileiras de casas situadas em ambos os lados e deram-lhe uma posição oblíqua à praia”.

Desterro foi elevada à categoria de cidade com a declaração da Independência do Brasil, quando todas as capitais de províncias foram assim distinguidas. Nessa ocasião Desterro foi dotada de perímetro urbano, cuja evolução obedeceu a interesses fiscais, não refletindo a expansão do aglomerado urbano.

O objetivo de se estudar a evolução do plano urbano em decorrência do aumento da população pode ser alcançado através da comparação de mapas da cidade. Seleccionamos, para isso, os mapas de 1823, 1876, 1950, 1960 e 1980 (fig. 3, 4, 5, 6 e 7).

A planta do patrimônio da Câmara do Desterro, levantada em 1823, mostra o traçado básico da cidade. A praça central foi localizada no centro da costa da enseada, onde a curva da orla marítima é mais acentuada, e como firmaram os dois lados perpendiculares à linha da praia, resultou daí figura irregular, com um deles em rumo nordeste mais forte que o outro; a igreja, que dela ocupa a face principal, ficou perto de um dos lados, influenciando todo o traçado norte próximo à colina em que foi construída.

As linhas da praça orientaram as ruas. A que fica a oeste é reta, mas a face leste é quebrada, passando a ser paralela ao lado oeste, possivelmente devido à proximidade do templo. As ruas longitudinais, do alto da colina à praia, são paralelas às linhas da praça acima descritas, e as transversais, a elas perpendiculares. Como a parte leste é mais acidentada, com pedreira saliente que dificultava as edificações, apresentando, ainda, irregularidade da costa devido à pequena enseada no extremo leste, o setor ficou com maior número de quadras que o outro.

As comunicações da área central de Desterro com o restante do sítio urbano eram feitas por caminhos que alcançavam o forte de Santana, o forte de São Francisco, o forte de São Luiz e continuava, na baía Norte, entre o morro do Sinal (que chamaremos de morro do Antão) e o mar, para a Trindade; e na baía Sul, a leste do forte de Santa Bárbara, para o Saco dos Limões, além de outro caminho que demandava à Trindade através do morro.

Desterro tinha população bastante pequena. Não se dispendo de seu número para essa época, pode registrar-se que, segundo o Presidente Adolfo de Barros Cavalcanti Lacerda, a população da freguesia de Desterro em 1866 era de 6.474 indivíduos, e já na República, em 1890 o censo acusava, para a Paróquia de Desterro, 11.400 pessoas.

A planta da cidade de 1876 mostra que o plano urbano atendeu ao acréscimo do número de habitantes de novas vias públicas. O caminho em direção ao antigo forte de São Francisco tornou-se a atual rua Esteves Júnior. A rua agora denominada Conselheiro Mafra, que desde a Figueira até o forte de Santana era simples picada, recebeu o tratamento de rua, por haver sido instalado, em 1841, no alto da colina, o cemitério público. Na baía Norte, paralelamente à praia, foi aberta rua até o forte de São Luiz (presentemente ruas Almirante Lamego, Bocaiúva, Heitor Luz) que se afasta da praia onde encontra a avenida Trompowski (ainda não aberta naquele ano).

O caminho levava do centro da cidade ao forte de São Luiz deu as ruas que se denominam Visconde de Ouro Preto, Almirante Alvim e Victor Konder, e unindo-as à paralela à orla da baía Norte, as que, presentemente, são as ruas Altamiro Guimarães e Alves de Brito.

A trilha através do morro em direção à Trindade foi prolongada, na sua base, até encontrar-se com a rua para a Trindade a leste do local do forte São Luiz, constituindo ruas que mais tarde foram incorporadas à avenida Mauro Ramos. Desembocando nessas ruas já desaparecidas, a rua General Bittencourt era a via pública do extremo leste da cidade.

O plano urbano inicial, de quadras regulares, foi abandonado quando a cidade se expandiu. A causa desse fato encontramos já em Saint'Hilaire (1936). “Nas vizinhanças da cidade estabeleceram-se lindas chácaras – escreve o arguto viajante – e mais longe, dispersos aqui e ali, encontram-se numerosos sítios”. Oswaldo R. Cabral (1971) considera as chácaras

lugares de refúgio, e acrescenta: “É lógico que, sendo a necessidade de todos, poucos a sentiam e tinham dela consciência, e mais raro ainda os que puderam superá-la. Só alguns poucos moradores, é lógico, possuíam suas chácaras fora do recinto da cidade, lá pra os lados da Praia de Fora, para os do forte de S. Ana, para os lados do Mato Grosso, ou na longínqua rua das Olarias, para as bandas do Saco dos Limões ou na Santíssima Trindade de Trás do Morro”. Este autor, baseando-se na planta de 1848, de Oto Carlos Schlappal, enumera diversas dessas chácaras, acrescentando outras mais assinaladas na planta de 18765 que examinamos. Vieira da Rosa (1905), já no século em curso, salienta, ainda, as chácaras, que nessa época pouco produziam visto se acharem “bastante cansadas que não admira, pois é sabido que tirar sem restituir, extermina”. As pequenas propriedades rurais nos arredores da cidade pertenciam a pessoas abastadas que as tinham como refugio, mas em parte também a agricultores que delas viviam. A cidade assim não teve facilidade para se expandir, porque os ricos não queriam se desfazer dessas áreas de recreação e os agricultores relutavam em trocar seu meio de vida agrícola pelo citadino. O plano urbano, então, era acrescido quando a chacara se dividia por partilha hereditária ou quando o proprietário optava pelo lucro que lhe proporcionaria a divisão da terra. Justamente os ricos proprietários criaram a maior dificuldade à expansão do plano urbano. As ruas paravam ou mudavam de direção quando encontravam uma chacara de pessoa influente na comunidade.

O morro já apresentava ocupação em 1876, ainda que com casas isoladas, exceto nos lugares que correspondem às ruas Major Costa e Nestor Passos.

A área do sítio urbano ao norte da rua Artista Bittencourt, entre os caminhos para os fortes de São Francisco e de São Luiz, que em 1823 era contínua, apresentava divisões em 1876. Além das ruas paralelas à baía Norte e das duas outras citadas nas imediações do antigo forte, a rua Presidente Coutinho dividiu a grande área ocupada por chácaras. Até 1950, a nordeste da rua Trompowski, no fim do século passa ou início do século em curso, e nos anos quarenta, as ruas Rafael Bandeira e São Jorge, todas em terrenos de chácaras. Ao sul da rua Presidente Coutinho, foram abertas, no princípio do Século XX, a avenida Rio Branco, e depois, paralelas a ela, as ruas D. Jaime Câmara, Dr. A. Dib Mussi (ao sul) e ao norte da mesma avenida, a rua F. N. Pires. Transversalmente, bastante antiga é também a rua Nereu Ramos, e na década de quarenta, surgiram as ruas Lacerda Coutinho, Brigadeiro Silva Paes e Coronel Melo e Alvim. Esta exposição não pretende fazer a história das ruas, mas evidenciar que a evolução do plano urbano foi feita com a divisão de chácaras, divisão processada segundo os interesses dos seus proprietários.

Ora o Governo Municipal, ora o Governo Provincial ou Governo Estadual executava obras de grande repercussão no plano urbano. A canalização do rio Fonte Grande, curso d'água responsável pela insalubridade da parte oriental da cidade, ao sopé do morro do Antão, foi realizada pelo Estado, iniciada em 1905 e concluída em 1918 (Andrade, 1978). As pequenas ruas e becos existentes nessa área desapareceram.

A obra mais importante para o plano urbano foi a construção da Ponte Hercílio Luz, que liga a ilha ao continente. As ruas Felipe Schimidt e Conselheiro Mafra, bem como a avenida Rio Branco tiveram que ser adaptadas à nova função (Andrade, 1978). Isto era natural, porque além de a área na cabeceira da ponte passar a exercer parte da função até então desempenhada pela praça central perto do mar, referente à chegada e à saída de passageiros nas viagens ilha-continente, na colina a que chegavam aquelas ruas esteve o cemitério público, que em 1925 foi transferido para Itacorubi.

O plano urbano do Estreito, com a construção da ponte Hercílio Luz, integrou-se ao de Florianópolis, mas a área estava sob jurisdição do município de São José. Como zona rural e depois como sede de distrito, o Estreito pouco ou nenhum cuidado recebeu do Poder Público. As ruas eram trechos das estradas que levavam a Biguaçu e a São José, respectivamente pelo Canto e Barreiros, e por Capoeiras e Campinas, esta última tendo por alternativa Coqueiros para chegar a Capoeiras. Algumas ruas foram sendo abertas por proprietários a partir dessas

vias principais, em repetição do que ocorrera na ilha, iniciativas que aumentaram depois da inauguração da ponte Hercílio Luz.

A população de Florianópolis em 1940 era 25.014 habitantes. O censo de 1900 acusou para o distrito da sede, que em 1940 já estava totalmente incorporado à cidade, o efetivo de 13.474 indivíduos, que dá a taxa média geométrica de crescimento anual de 1,56%. Este aumento, mesmo que lento, exigiu grande número de habitações, problema que foi resolvido, em grande parte, pelo adensamento de edificações nas ruas já existentes. O loteamento de chácaras, pouco freqüentes, até 1940, intensificaram-se daí em diante, como resultado do crescimento do decênio 1940-1950 à taxa média geométrica anual de 3,15%. A classe menos favorecida economicamente instalou-se no morro ou se dirigiu para o Estreito.

Uma das intervenções do governo no plano urbano que mais influência teve sobre a cidade foi a abertura da avenida Mauro Ramos nos anos quarenta. Seu início se deu na área do antigo forte de São Luiz, terminando no largo Treze de Maio, chamado hoje praça da Bandeira, já então completamente aterrada, num longo processo que tivera seus albores na metade do Século XIX. A avenida Mauro Ramos absorveu algumas ruas existentes, cuja orientação na base do morro prosseguiu, extinguindo ruelas e becos nas imediações do quartel onde se encontra o Instituto de Educação. Os ocupantes dessas artérias marginais mudaram-se para o morro ou para o Estreito, como parte do processo que dirigiu a adaptação da camada da população mais pobre a que já nos referimos.

A evolução do plano urbano nos anos cinqüenta, quando o aumento da população se processou à taxa média geométrica de 4,35%, obedeceu ao mesmo processo que até então, isto é, de divisão de chácaras, tomando o Município a direção dos trabalhos quando se tratava de diversas propriedades, como sucedeu, por exemplo, com a abertura da avenida Osmar Cunha, que uniu a rua Vidal Ramos à avenida Rio Brando e à rua Bocaiúva.

O notável aumento da população de Florianópolis, no período 1950-1960 processou-se, principalmente dentro do perímetro da Capital. Além das subdivisões de grandes áreas na ilha e dos loteamentos semelhantes no Estreito, a capital começou a ser dotada de edifícios de oito andares e mais, conforme os gabaritos aprovados pela Prefeitura Municipal, prédios destinados a escritórios e apartamentos no centro e somente a apartamentos nas outras áreas. Este desenvolvimento da indústria de construção atraiu numerosos moradores da zona rural, que aumentaram os bairros da população de baixa renda.

Os anos sessenta foram expressivos na evolução do plano urbano. O crescimento da população à taxa média geométrica de 4,57%, superior à do decênio anterior, contou com elementos diversos nessa adaptação ao incremento populacional. Dois fatos fundamentais foram responsáveis por este aumento: a fundação da Universidade Federal de Santa Catarina e a implantação da BR-101.

A Universidade Federal de Santa Catarina, criada em 1960, teve seu início nos edifícios das antigas escolas particulares que incorporou, no centro da cidade. A decisão de fazê-la funcionar na Trindade, em área de antiga fazenda do Estado, doada para esse fim, atraiu para o bairro numerosa população. A divisão de chácaras na encosta do morro do Antão, intensificada nos anos cinqüenta com a instalação de dependências do 5º Distrito Naval, inclusive a vila de oficiais dessa unidade da Marinha de Guerra, estendeu-se ao redor do morro. As baixadas começaram a ser aterradas e loteadas.

A implantação da BR-101 exerceu grande influência no plano urbano de Florianópolis. Os seus acessos constituíram artérias nas quais se instalaram depósitos, oficinas e pequenas atividades industriais, ao redor dos quais se reuniam muitos trabalhadores. Os loteamentos surgiram pro toda parte, inclusive de vilas do BNH, que nas margens da rodovia e sua vizinhança conta com diversos núcleos.

A maior parte da expansão no continente ultrapassou os limites municipais de Florianópolis, atingindo território de São José. Os censos demográficos demonstraram essa invasão, que teve início antes dos anos quarenta.

Os municípios vizinhos de Florianópolis – São José, Palhoça e Biguaçu – sofreram grandemente as perturbações que na década de 1940 e 1950 atingiram Santa Catarina, da qual trataremos em ESTRUTURA. Suas sedes diminuíram de população. O crescimento de São José foi à taxa média geométrica de 0,46%; o de Palhoça à de 1,50% e o de Biguaçu 3,50%. As áreas rurais, porém, tiveram as taxas de 9,55% (São José), 0,98% (Palhoça) e 0,37% (Biguaçu). Estes valores quantificam o deslocamento da população pobre de Florianópolis para o espaço entre a Capital e São José. Tal ocupação foi geralmente do tipo de invasão, e a área continuou rural. Palhoça e Biguaçu, mais distantes, não receberam, essa gente, e assim, o crescimento das suas zonas rurais dos distritos das sedes não demonstrou aumento.

Os anos cinqüenta foram de recuperação, e as cidades cresceram moderadamente – São José à taxa média geométrica de 2,79%; Palhoça à de 3,39% e Biguaçu à de 2,15%. As zonas rurais destes dois últimos distritos pouco acréscimo demonstraram (respectivamente à taxa de 1,36% e 0,10%), mas a de São José continuou a sofrer invasão, mostrando a taxa de 5,69%.

A BR-101 modificou o movimento para as cidades vizinhas da Capital. O asfalto foi contínuo até a rodovia, e as próprias cidades foram procuradas por pessoas que tinham suas atividades na ilha. Assim, de 1960 a 1970 a cidade de São José teve o incremento médio geométrico de 17,17%; Palhoça 11,59% e Biguaçu 10,26%. O espaço entre o perímetro urbano de Florianópolis e a BR-101 passou a constituir a vila de Barreiros com sua zona rural, tendo a sede, em 1970, a população de 13.064 habitantes.

A obra de maior importância para o plano urbano realizado nos anos sessenta foi a construção da avenida Rubens de Arruda Ramos, desde logo aproveitada pelas empresas incorporadoras para construção de edifícios até doze andares destinados a apartamentos. Essa avenida enriqueceu o plano urbano sem alterá-lo, pois substituiu a praia da baía Norte; mudou, porém a significação da baía Norte no contexto urbano, eis que a Beira-Mar Norte, como freqüentemente é chamada, passou a constituir a área nobre da cidade, com fácil acesso ao centro comercial através das avenidas Oton Gama D’Eça e Osmar Cunha.

A população de Florianópolis, em 1970, era 115.547 habitantes, e em 1980, o último censo registrou 153.547. O incremento deu-se à taxa média geométrica de 2,8%, muito inferior aos das décadas anteriores. Florianópolis, contudo, não perdeu o ritmo de seu crescimento. Descartou a característica de cidade individual, passando a constituir conurbação com as cidades vizinhas. Em parte os prédios de apartamentos abrigaram grande volume do contingente humano que se dirigiu para a Capital; em parte foram os loteamentos de chácaras e propriedades rurais da ilha, dos municípios de São José, Biguaçu e Palhoça que receberam outra porção, cabendo acolher o restante as próprias sedes destes municípios.

As três grandes obras dos anos setenta – a ponte Colombo Machado Salles, o aterro da baía Sul e a via expressa em continuação à avenida Rubens de Arruda Ramos – fizeram desaparecer os entraves à ocupação dos terrenos oferecidos à expansão urbana. O continente, a ponte Colombo Machado Salles, venceu a limitação imposta pelo congestionamento da ponte Hercílio Luz; na ilha, ao norte, a dificuldade de acesso à Trindade, devido à deficiência de tráfego das ruas que contornam o morro do Antão, desapareceu mercê da via expressa; ainda na ilha, o aterro da baía Sul passou a permitir rápida viagem à via que conduz aos bairros de José Mendes e Saco dos Limões, e através da avenida para o aeroporto, à Ressacada, onde surgiram novos loteamentos.

As duas áreas mais procuradas para o crescimento da cidade foram as de “trás do morro” (Trindade, Itacorubi, Córrego Grande e Pantanal) e a de Campinas e Barreiros, entre Florianópolis e a BR-101. É através desta última área que os planos urbanos de Biguaçu, São José e Palhoça se fundem com o de Florianópolis.

São José, fundada por açorianos no século XVIII, teve plano inicial traçado de acordo com as instruções da Metrópole. As estradas, mais tarde, tiveram importância fundamental para a cidade, que em sua expansão a elas adaptou seu plano urbano. Biguaçu e Palhoça,

núcleos de nascimento espontâneo que surgiram da própria circulação, tiveram seus planos urbanos gerados pelas rodovias de que dependeram.

Florianópolis forma conurbação com as cidade de São José, Palhoça e Biguaçu, constituindo agrupamento formado por diversas unidades administrativas contíguas urbanizadas (Dickinson, 1961). Esta conurbação resultou da pressão do aumento da população de Florianópolis sobre seu plano urbano, resultando daí um plano próprio dessa unidade maior. O centro da área conurbada, sob o ponto de vista físico do traçado urbano e não em relação à vida econômica e social, é a área das pontes Hercílio Luz e Colombo Machado Salles, de onde se lançam as linhas que enquadram a área urbanizada (fig. 8). Na ilha, a partir da ponte Hercílio Luz, a linha norte são as ruas Chateaubriand e Felipe Schimidt, alcançando a avenida Rubens de Arruda Ramos e seguindo as ruas da base do morro do Antão, chega à Trindade; a partir da ponte Colombo Machado Salles, a linha sul é formada pela alameda Adolfo Konder, rua Nunes pires, Francisco Tolentino, Frederico Rola, continuando até encontrar a rua José da Costa Moellmann, onde se une à rua Silva Jardim, e rodeando o morro do Antão ao Saco dos Limões. No continente, as pontes são os pontos de partida da avenida Governador Ivo Silveira, que continua pela avenida Presidente Kennedy para São José e Palhoça. Da primeira das pontes sai a linha norte, constituída pela rua Fúlvio Aducci e continua por Barreiros e BR-101 a Biguaçu, e ainda no Estreito, liga-se à rua Santos Saraiva e une-se à avenida Presidente Kennedy; da segunda das pontes a linha sul é a avenida Eng.º Max de Souza, e continuando por Coqueiros e Abraão, liga-se Pa avenida Presidente Kennedy. A oeste, a BR-101 faz conexão entre Palhoça, São José e Biguaçu. Dentro dessas linhas evoluiu o plano urbano ao longo das histórias das cidades conurbadas, predominando sempre a divisão de áreas rurais levada a efeito espontaneamente de acordo com os interesses de seus proprietários. Os loteamentos externos a essas linhas delas partem, tornando-se apêndices ao plano urbano, qualidade que apresentam, não obstante a importância que representam para a cidade, a via expressa ao norte e o aterro da baía sul.

A ESTRUTURA

O plano urbano, segundo Lavedan (1936) faz parte da estrutura urbana, no que é acompanhado por Labasse (1966). Mas enquanto o primeiro separa da estrutura o planejamento, zoneamento, circulação e equipamento, o segundo integra na estrutura urbana todos esses elementos.

Ao separar plano urbano e estrutura pretendemos expor (com fizemos) o processo fundamental da evolução do plano sob o influxo do aumento da população, desde a cidade individual à conurbação, e depois tratar da população, desde a cidade individual à conurbação, e depois tratar (como faremos) da evolução das atividades urbanas em decorrência, igualmente, da expansão do contingente populacional.

O tratamento da estrutura urbana através das atividades dos habitantes da aglomeração apóia a exposição feita sobre o plano urbano. Evidentemente, utilizaremos elementos inespaciais neste estudo, orientação comum ao se tratar de cidade, como Foley (1964) em seu ensaio sobre o método de análise da estrutura espacial metropolitana, no qual “trata da organização funcional da comunidade” e “das características culturais ou dos valores sobre os quais se funda a vida da comunidade”. Se em “plano urbano” procuramos verificar os elementos que orientaram a expansão do plano primitivo até a conurbação, em “estrutura” teremos em vista constatar o que é a cidade através das atividades de seus habitantes. Somente a descrição, por meio do que revelam os historiadores, poderá nos conduzir neste trabalho até chegarmos à época em que os dados dos censos demográficos nos permitam o emprego de método quantitativo.

A povoação de Desterro, no princípio do Século XVIII, vivia da pesca e de pequena lavoura, em regime de isolamento quase completo. Frézier, em 1712, viu essa população em “tão grande carência de todas as comodidades da vida que, em troca dos víveres que traziam a nós não aceitavam dinheiro, dando mais importância a um pedaço de pano ou fazenda para se cobrir, protegendo-os da penúria do tempo” (Berger, 1979).

Desterro, elevada a vila em 1726, passou a capital da capitania da ilha de Santa Catarina em 1738, mas mesmo com o acréscimo de algumas famílias e da guarnição militar não melhorou muito do isolamento em que vivia, ainda que entre eles estivesse o governador, o Brigadeiro Silva Paes.

O progresso foi lento. Em 1763, Pernetty, membro da expedição de Bougainville, registrou ainda gente muito pobre, mas com transações monetárias – “andam descalços, cabeça descoberta e muito mal penteados; suas roupas consistem em uma camisa, uma calça e às vezes um casaco que jogam nas costas, à maneira dos espanhóis. Os que ganham mais, utilizam um chapéu de forma muito alta, com abas de quase dez polegadas abaixadas” (Berger, 1979). Além de Pernetty fazer alusão a pessoas que “ganham mais”, também escreve: “Na vila não se viu quase nenhuma tenda de mercador. Só vi uma marcenaria e um boticário”. Evidentemente havia movimento econômico, não obstante o viajante ter anotado que “os habitantes, homens e mulheres, vivem numa grande ociosidade, e deixam a seus escravos o cuidado da limpeza e arrumação e o pouco trabalho que se faz na região”. Os funcionários públicos, que se tornaram constantes em Desterro, com a instalação da capitania, mereceram a atenção de Pernetty – “o chefe e os oficiais de justiça são distinguidos por uma bengala de cana-da-índia arqueada, que as autoridades levam no braço, acima do cotovelo; os subalternos usavam presa na botoeira do bolso esquerdo de suas roupas”.

A descrição que de Desterro deixou La Perouse em 1785 não foi diferente das dos viajantes anteriores. “As habitações, tanto na ilha como no continente, estão todas à beira do mar; os bosques que as cercam têm um aroma deliciosos devido à grande quantidade de laranjeiras, árvores e arbustos aromáticos de que estão cheios. Apesar de tantas vantagens, a região é muito pobre e tem falta absoluta de objetos manufaturados, de modo que os camponeses se encontram quase nus ou cobertos de andrajos; suas terras, que seriam muito

próprias para o cultivo de cana-de-açúcar, não podem ser aproveitadas por falta de escravos, pois não são suficientemente ricos para comprá-las” (Berger, 1979).

Os viajantes no princípio do Século XIX mantiveram o mesmo tipo de comentário. Krusenstein, em 1804 viu Desterro “situada em local muito agradável, consiste de cerca de 100 casas mal construídas, e habitadas por 2.000 a 3.000 portugueses pobres e escravos”, e mais adiante, dando idéia da lavoura – no continente, bem como na ilha, o solo é notavelmente fértil. Excelente café e açúcar são cultivados aqui” (Berger, 1979).

As descrições dos navegantes que viram Desterro nos seus primeiros cento e trinta anos de existência mostram a diferença entre o pequeno grupo de pescadores em economia de troca, visto por Frézier, e o núcleo urbano, ainda que pobre, que vivia do comércio, encontrado por Pernetty, La Perouse e Krusenstein. Evidentemente as apreciações dos viajantes eram sempre o resultado da comparação que faziam entre a maneira de viver da sociedade de que faziam parte e a que encontravam no porto da colônia portuguesa.

Relatório do governador da Capitania, tenente-coronel João Alberto de Miranda Ribeiro esclarece o que era Desterro no fim do século XVIII (Laytano, 1959). Em 1776 a população da capital era 3.757 habitantes, dos quais 2.652 brancos, 110 forros e 995 escravos, mais 1.027 militares. Havia 18 lojas de fazendas, com sortimento variado, encontrando-se fio de algodão em novelo, galões de ouro e prata, lenços brancos de linho e algodão, lenços de tabaco, linhos brancos e de cores, meias de seda e linho, mantas de lã, brim, cambraia, etc.; as tavernas, que vendiam gêneros alimentícios, eram 43, tendo mercadoria como azeite-doce, aguardente do reino, algodão em rama, manteiga, passas de uva, vinho, chá, etc. o porto, nesse ano, recebera 116 navios, provenientes de Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Goitacazes, Parati, Ilha Grande, São Sebastião, Paranaguá, Rio de São Francisco, Laguna, Rio Grande, Santos, Biscaia. Os artífices que atendiam à população eram oito alfaiates, dezenove sapateiros, quatro barbeiros, quatro ferreiros, dois marceneiros e um de cada das seguintes profissões: serralheiro, tanoeiro, funileiro, entalhador, pintor. Encontravam-se, ainda, duas casas de pasto, dois curtumes e duas boticas. A exportação era variada: farinha de mandioca, arroz, milho, feijão, favas, aguardente, melado, açúcar, gravatá, barba de baleia, tabuado, betas dimbé, peixe seco, azeite de peixe, cebolas, couro, cal, telhas, tijolos, etc.

A pobreza de Desterro devia ser grande, pois o governador, em suas recomendações, escrevia: “Seria muito melhor o comércio desta ilha se não fosse a estagnação em que a tem posto a falta de dinheiro da Troa, que é o sangue mais puro de que ele precisa para sua circulação. O atraso de oitenta e dois meses de soldo que se devem à referida Tropa, faz com que ela se veja oprimida de dívidas que não pode pagar aos Mercadores” (Laytano, 1959).

Paulo José Miguel de Brito (1829) descreve o funcionamento da administração pública no Desterro em 1816, e enumera os servidores. Havia o governador de capitania com seu ajudante-de-ordens. Servindo-o, a Secretaria, com secretário, oficial e amanuense. Funcionava a Administração da Fazenda Real, a cargo da junta composta de cinco membros, sob a presidência do governador, que contava com a “Contadoria com seus respectivos oficiais”. Desterro não tinha ouvidor, porque Porto Alegre era cabeça de comarca, mas tinha juiz de fora, com escrivães, tabeliães e oficiais de justiça. A vila tinha ainda a Câmara, encarregada da administração municipal e um Juízo de Almotaceria, com respectivos escrivães e mais oficiais. O Vigário da Vara, que contava com escrivão, meirinho e mais oficiais do juízo eclesiástico, encarregava-se da administração da igreja. A força militar em Desterro era constituída do Regime de Infantaria de Linha a única tropa paga na vila, mas que desde 10811 defendia a capitania de São Pedro do Rio Grande. Havia também um regimento de Infantaria das Milícias, formada com agricultores. A instrução pública dispunha de um professor régio de gramática latina e algumas escolas de primeiras letras.

Pacheco (1979) enumera os cargos da Junta da Real Fazenda de Santa Catarina, criados entre 1817 e 1820 – presidente, governador da capitania; demais membros: deputado escrivão, deputado tesoureiro, deputado juiz dos feitos da Coroa, deputado procurador da Fazenda,

deputado intendente, 1º escriturário contador, 2º escriturário contador, contínuo, porteiro e recebedor do selo, praticante, praticante extranumerário, amanuense.

Os dados acima evidenciam que as tarefas do governo colonial eram bem limitadas: cobrar impostos, manter a ordem e difundir instrução.

Saint'Hilaire, em 1820, confirma as palavras do Governador Miranda Ribeiro. “A partir do Rio de Janeiro – escreve Saint'Hilaire – em nenhuma parte, excetuando São Paulo, vi lojas tão bem sortidas como em Santa Catarina. Os negociantes fazem suas compras na capital do Brasil e a Rapidez da viagem permite-lhes ter nos seus estabelecimentos mercadorias sempre novas”. A exportação em 1820, segundo Saint'Hilaire, alcançou duzentos contos de réis.

O depoimento dos viajantes e os estudos de historiadores no período colonial levam-nos a analisar quais as atividades que mantinham Desterro. Vejamos, para isso, duas teorias em que se apóiam os geógrafos em análises semelhantes: teoria dos lugares centrais e teoria da base econômica.

Christaller (1966) afirma que a característica fundamental da cidade é ser o centro de uma região. Isto significa que a principal função da cidade é ser o centro de fornecimento de bens e serviços ao território ao seu redor, isto é, da sua região. Esta atuação depende das condições econômicas e sociais da área. Nos países ricos, essas relações entre cidade e região são complexas, compreendendo fornecimento de bens pro atacado e a varejo, serviços profissionais, pedagógicos, educacionais, bancários, etc.; nos países pobres, essas relações se reduzem a artigos e serviços simples. O que caracteriza o lugar central é o fato de abastecer a área em torno (sua região) de bens e serviços.

A teoria da base econômica diz respeito à produção, pela cidade, de bens e serviços a ela mesma destinados e de bens e serviços exportados para áreas externas, sejam estas vizinhas ou longínquas (Alexander, 1969).

Pode comparar-se a cidade a um país que consome parte da sua produção e exporta outra. Um núcleo urbano, para sobreviver, necessita de mandar para fora de seus limites, parte da sua atividade, a fim de poder importar bens e serviços que não produz, pois se não exportar não entram recursos financeiros para seu próprio abastecimento. Dessa forma uma parte da população trabalha “para fora”, conseguindo recursos para adquirir bens e serviços que não produz, enquanto outra trabalha para atender à própria população. As atividades de exportação chamam-se “básicas”, porque permitem a obtenção de recursos que mantêm a cidade, e as atividades de atendimento interno são “não básicas”. Tiebout (1956) adverte que “não existe um critério exclusivo em relação à aplicação do conceito de base econômica. Os estudos de realidade urbana o usam na forma que seus autores supõem a mais conveniente, procurando, sempre, que tal aplicação tenha sentido”. Este emprego, não havendo dados quantitativos, deverá ser feito, sem dúvida, descritivamente.

Desterro, desde sua fundação até a imigração açoriana, foi agrupamento em que apenas os funcionários da capitania e os soldados tinham renda, como se deduz dos depoimentos dos viajantes. Não havia exportação, e por conseguinte não entrava outro recurso para importação.

Após a imigração açoriana, ocorrida de 1748 a 1756, havia agricultores nas áreas rurais, e Desterro passou a exportar excedentes e teve recursos para realizar importação. As palavras de Pernetty, em 1763, evidenciam a existência de comércio e de artífices na vila, podendo concluir-se, inclusive, que também existia comércio exportação. Além do relatório do governador Miranda Ribeiro, Laytano (1959) divulgou a estatística de 1804 que prova de que vivia Desterro:

Produção da ilha de Santa Catarina vale	185:329\$852
O consumo vale	70:986\$856
A exportação vale	108:342\$996

Saint'Hilaire, nos últimos anos do regime colonial, mostrou o comércio varejista e o atacadista que havia em Desterro, bem como as viagens, através da baía, que os moradores do continente faziam à vila.

Não obstante as incertezas sobre a quantificação do efetivo populacional, pode afirmar-se que Desterro vivia do comércio, fornecendo bens e serviços à população dos arredores, tanto da ilha como do continente, e exportando, para outros portos, os produtos da sua região. Outra fonte de receita da vila era o governo, através dos pagamentos que fazia ao seus funcionários e aos oficiais e soldados da guarnição militar. Mas o numerário que entrava na vila era pequeno. A exportação, que não há dúvida deveria ser a maior parcela de renda do comércio para fora, foi, em 1820, de 200:000\$000, segundo Saint'Hilaire. Desterro era pobre, com forte desnível na repartição de renda para manter a classe abastada que descreveu Saint'Hilaire. Assim, a maior parte da população empregava-se nos trabalhos que surgiam no atendimento à população do próprio núcleo, atividades bem modestas como distribuição de água, lenha, e principalmente, nos serviços que surgiam na praia, onde chegavam as pequenas embarcações com os moradores da região que procuravam vender seus produtos e adquirir os bens de que necessitavam, e onde, também, se realizavam a carga e a descarga dos produtos relacionados a outros portos.

A independência teve grande importância na estrutura de Desterro. A administração pública tornou-se mais complexa, pois o império cuidou, com mais zelo, de alguns setores que a metrópole descuidara. Assim, por exemplo, em 1841, a instrução pública em Desterro tinha um professor de retórica, aulas de aritmética, álgebra e geometria, gramática latina e diversas aulas de instrução elementar. A Província dispunha de Força Policial, serviços de justiça, socorros e saúde pública, funcionando na capital a Assembléia Provincial.

Cabral (1971) descreve a sociedade nos primeiros tempos da Independência. “Todos foram unânimes em tecer elogios à grã-finanagem de Desterro, mesmo quando dele havia apenas um pequeno círculo bastante reduzido e de pouca significação”. Esta sociedade era constituída de comerciantes e altos funcionários públicos. Cabral dá idéia dessa constituição por ocasião do “cortejo” em homenagem ao Imperador, na Câmara Municipal: “Às horas tantas, tropa formada, bandas de música, os maioraes metidos em suas casacas e fardas iam chegando. Eram o presidente da Província, seu secretário, deputados, vereadores, oficiais do Exército, da Marinha, das Milícias, das Ordenanças, magistrados, membros do Clero, chefes de repartições públicas, funcionários graduados, expoentes das classes conservadoras, comendadores da carne seca e da farinha de mandioca, os homens de dinheiro feitos no comércio delas, que presidiam as irmandades, concorriam com donativos para a Igreja e pagavam impostos à Nação – eram admitidos ao cortejo”. Esta sociedade era a mesma que Saint'Hilaire encontrara em 1820 em reunião social a que fora convidado: “Compareceram à festa grande número de cavalheiros – oficiais e empregados públicos – e cerca de quinze senhoras, todas bem vestidas e sabendo dançar com perfeição”.

A classe mais numerosa era a dos pobres, Cabral também descreve essa gente no seu cenário característico, na praia do mercado. “Ali chegavam as canoas com produtos que eram expostos à venda em esteiras estendidas na areia. O peixe era vendido nas canoas, depois nas bancas, Ponto de convergência desses produtores, que diretamente vendiam os gêneros que traziam, era para ali que se viam atraídos os moradores, a fim de mais barato adquirirem as necessidades de sua mesa - a farinha, os legumes, as frutas, as caças, os peixes”. E continua este autor: “Aos poucos foram surgindo os produtos de feitura doméstica e apareceram, então, as quitandeiras que eram mais quituteiras do que outra coisa e que devendo passar longas horas ao sol, junto à praia, cuidaram de abrigar-se, e às suas panelas e balaias, debaixo de toldos de esteira e de restos de velas inservíveis das embarcações”. Era nessa área, no meio de compradores e vendedores que estava o povo, arranjando seu meio de vida, vendendo também alguma coisa, transportando o que pessoas de mais posses adquiriam, auxiliando qualquer trabalho.

Os membros das firmas exportadoras e importadoras, os agricultores que abasteciam o mercado dos produtos exportáveis e de consumo da vila, os armadores, os quais mantinham as relações entre a vila e o restante do país, além dos funcionários públicos e os militares eram as pessoas abastadas; os artífices e pequenos empregados e a massa da população sem meio de vida definido, sempre pronta a ocorrer a qualquer lugar em que surgisse possibilidade de ganho, constituíam o povo, os pobres. E era na praia do mercado que se encontravam os representantes mais baixos da primeira sociedade com a massa da segunda, procurando adquirir, por preços reduzidos, as mercadorias para o lar. Não se pode compreender o funcionamento da vila de Desterro com milhares de indivíduos, baseado no comércio da produção de pequenas propriedades em que predominava a agricultura de subsistência, sem se admitir que a maior parte da sua população exercia atividades à margem das que economicamente mantinham o núcleo urbano. Acresce ainda que nesta economia modesta alguns comerciantes fizeram fortuna, tendo dinheiro para emprestar ao Governo Imperial. Pacheco (1979) cita vinte e dois negociantes que em 1829 emprestaram ao governo o total de 30:540\$710, podendo-se avaliar o que isto representava comparando-se esta importância com a renda da província no mesmo ano, no total de 33:337\$000.

A estrutura de Desterro, durante o Segundo Império, não se alterou. A economia crescia baseada no comércio da produção regional para o mercado nacional, acrescida, na segunda metade do século XIX, da parte do que produziam as colônias de imigrantes alemães no continente fronteiro à ilha. As tarefas do governo continuavam as mesmas já anotadas no período colonial e nas primeiras décadas do Império. Em 1886, as preocupações do Governo da Província continuavam sendo a educação, que já possuía, no território catarinense, a rede de 41 escolas do sexo masculino, 35 feminino e 43 mistas, mais 12 escolas particulares subvencionadas, encontrando-se na capital uma repartição para o controle dessa rede, formada por um inspetor, um secretário e um amauense. As obras públicas eram administradas por dois inspetores, e a Força policial, comandada por um capitão, era integrada por 133 soldados.

Desterro acompanhou a vida nacional, ainda que pouco lhe afetassem as grandes inovações na economia brasileira. Beneficiou-se, sem dúvida, do comércio de café, pois a ilha, entre seus produtos de exportação, incluía a rubiácea, mas como em terras divididas em pequenas propriedades a produção era pouco apreciável, reduzida era sua repercussão na economia da capital.

As relações entre Desterro e o restante da Província não eram apenas as que decorriam de sua condição de capital. O seu comércio concorria com os das outras vilas, e algumas vezes os negociantes de Desterro foram acusados de responsáveis por medidas do Governo Provincial que as prejudicavam. Este foi o caso, por exemplo, do imposto de quarenta mil réis criado sobre cargueiros que conduzissem mercadorias da província sulina. “O Lageano”, jornal da vila de Lages, verberava este encargo que onerava o comércio do planalto. “Procedendo assim a assembléia não fez mais do que favorecer uma espécie de monopólio que pretendem alguns comerciantes de Desterro”, escrevia o jornal em 26-7-1884, e explicando sua reação à medida do governo: “Porque a praça de Porto Alegre, para onde de Lages seguem boas estradas, e onde as mercadorias têm uma diferença de preço de 50% para menos que no comércio da capital, lembrou-se a assembléia de adotar um imposto odioso e inconstitucional, proibitivo quase, a fim de obrigar os lageanos a irem à capital, por caminhos que não são caminhos, fazer seus sortimentos por muito mais dinheiro do que fá-lo-iam em Porto Alegre”.

O campo de concorrência entre Desterro e outras vilas teve lugar na navegação. Cabral (1971) muito acertadamente atribuiu a melhoria do sistema de vida de Desterro, no século passado, ao comércio marítimo. “Com um porto intensamente freqüentado - escreve Cabral (1971) - para a capital convergiam os produtos de outras partes da Província, tornando-o um entreposto razoável. Das outras cidades litorâneas, produtoras do que se solicitava fora da Província, tudo convergia para o Desterro, onde os navios faziam ponto de escala, certo e

seguro. Por aqui saíam as mercadorias, que encontravam mercado no Rio Grande e mesmo no Rio da Prata, nas praças de Montevideu e Buenos Aires; e saíam as que para o Norte do País demandavam, fosse à Corte, fossem às praças da Bahia e de Pernambuco. Por aqui, em compensação, entravam as que carecíamos, pois a vida se complicara, ficara mais requintada, criara novas exigências - porque deixáramos de ser auto-suficientes”.

Hübener (1981) focaliza a importância do movimento do porto de Desterro face aos outros portos da Província - Laguna e São Francisco, e mais tarde Tijucas e Itajaí. Em 1839-1840, por exemplo, a receita da Alfândega e das Mesas de Rendas na Província de Santa Catarina era 92,42% de Desterro, 3,30% de Laguna e 4,17% de São Francisco. A principal exportação era de farinha de mandioca, de que em 1849-1850 cabia a Desterro 59,06%, a Laguna 31,24% e a São Francisco 8,43%, restando 1,27% para outros portos. Hübener notou, como também Cabral, que nos registros diários de entrada no porto da capital convergiam para Desterro as embarcações que faziam o comércio de pequena cabotagem na costa catarinense. “Os produtos provenientes de diversos portos da Província era dirigidos para Desterro e daí exportados” (Hübener; 1979). Em geral, os barcos da Laguna eram mais numerosos. Em 1871, os de Laguna: perfaziam 32%, de Tijucas 28%, e os 60% restantes de outros portos neste movimento de mercadorias para o porto da capital, de onde saíam depois. A exportação direta de cada porto intensificou-se mais tarde. De 1880 a 1885, das exportações da Província saíram de Desterro 39%, de São Francisco 22%, de Itajaí 21% e de Laguna 18%. Hübener acrescenta “que até o final do império o porto de Desterro mantém a posição de primazia no movimento comercial da Província. Entretanto, o mesmo não oferecia mais condições técnicas que uma série de embarcações que, naturalmente com o avanço tecnológico haviam ampliado seu calado”.

O aumento da população de Desterro, no Século XIX, foi lento, como se pode apreciar da estimativa de 1796 (3.757 hab.) citada por Laytano (1951) e de 1866 (6.474 hab.) feita pelo presidente da Província, Adolfo de Barros Cavalcanti de Lacerda. Ainda que esses dados careçam de confiança, permitem avaliar a lentidão do crescimento que atinge a capital, pois a taxa média geométrica de incremento anual seria 0,78%, taxa que se elevou, entre o ano da última estimativa e o censo de 1890 (11.400 hab.) para 2,38%. Mas a avaliação segura do aumento populacional foi feita no último decênio do Século XIX, quando censo de 1900 acusou a população de 13.474 hab., estabelecendo a citada taxa ao nível de 1,68%.

O reduzido progresso no volume de população de Desterro foi consequência da lentidão de todos os processos econômicos e sociais que acompanharam a vida da capital da Província de Santa Catarina. Depois da imigração açoriana, não houve outro surto colonizador na ilha, e o que se registrou no continente, com a fundação de colônias, atingiu-a, apenas, melhorando seu abastecimento. Além disso, Desterro foi vítima de epidemias, como a do “cholera morbus”, e de endemias, como a varíola, que anualmente atacava seus habitantes, além de muitas outras doenças que se difundiam no ambiente em que não se conheciam os princípios de higiene que poderiam defender a aglomeração urbana.

O Século XX foi percorrido até 1926 sem modificações na estrutura da cidade de Florianópolis (em 1894 o nome da cidade deixou de ser Desterro). Sua base continuava a ser o comércio, e, secundariamente a administração pública, os dois setores responsáveis pela entrada da maior parte dos recursos financeiros que mantinham o núcleo urbano. Além do comércio de exportação de produtos para o mercado interno, a que davam lugar as atividades da sua região, havia também exportação para o exterior, que cresceu nos anos subsequentes, e mais o comércio proveniente de fornecimento de bens à sua região, cuja população recorria aos serviços existentes na cidade. Em 1914 Florianópolis possuía 606 casas comerciais. A indústria era de bens de consumo - móveis, chapéus de sol, torrefação de café, telhas de cimento, vinagre, bebidas, sabão, caramelos, fogos de artifícios, cigarros, massas alimentícias, refinação de açúcar, gelo. Grande firma existente na cidade instalara, em 1896, a fábrica de prego e em 1907, o estaleiro da Arataca. A outra fábrica importante de Florianópolis viria em

1917, a de rendas e bordados (Czsnat, 1980).

O Governo do Estado em 1914 tinha ainda uma única Secretaria de Estado, porém as diretorias eram três, e mais a Inspetoria de Saúde do Estado. A educação preparava-se para a grande expansão, pois se iniciava a reforma de ensino que destacou Santa Catarina na comunidade nacional. Florianópolis já tinha dois grupos escolares, dois colégios secundários e escola normal, e já estava dotada de redes de água e esgoto, e energia elétrica. O Regimento de Segurança era comandado por tenente-coronel, contando com dezesseis oficiais. Uma unidade do Exército Nacional, mantendo a tradição desde a criação da capitania da ilha de Santa Catarina, tinha sua sede na cidade.

Automóveis percorriam as ruas da capital - eram em número de quatorze. Ainda não havia táxis, pois o transporte era feito em carros de praça de tração animal, no total de trinta e cinco. As cargas eram transportadas por vinte veículos de carreto, cento e quarenta carroças e vinte e oito carrinhos de mão. Todos os distritos na ilha ligavam-se à sede por estradas de rodagem.

As ligações de Florianópolis com o interior, através de rodovias, começaram na última década do século passado, e já em 1910 uma empresa de diligências se organizou para explorar a linha Estreito-Lages.

A travessia do canal entre a ilha e o continente data dos primeiros tempos da fundação de Desterro. Até 1926, quem fazia a viagem por terra a Florianópolis encontrava, no Estreito, meios de chegar à capital. A planta de Desterro de 1876 localiza os pontos em que se encontravam as pessoas que, em suas canoas, se dedicavam ao mister de transportar pessoas e cargas através do canal, quase todas na área em frente à ilha. Quando o movimento cresceu, o transporte de passageiros foi objeto de regulamentação. Andrade (1978) transcreve o contrato de passagem do canal, firmado com o empreiteiro pelo Poder Público Provincial para essa atividade, pelo qual se vê que “o serviço de passagem do canal deve ser diariamente, desde o amanhecer até as oito horas da noite, isto no inverno. No verão o serviço terminará às nove da noite”. As lanchas a motor substituíam as embarcações a vela no princípio do Século XX. As lanchas eram baixas, próprias para mar agitado, tão comum na travessia. Saindo do Estreito na baía Norte, as lanchas chegam ao trapiche da praça XV de Novembro, mas em dias de forte vento sul o desembarque era feito na Praia de Fora; quando o vento da baía Norte era demasiadamente violento, a partida do continente se fazia na baía Sul, em Coqueiros.

O transporte marítimo a longa distância evoluiu de acordo com o avanço tecnológico a que se refere Hübener (1981). Na segunda metade do Século XIX as embarcações que chegavam a Desterro eram “os brigues, os patachos e as escunas” (Cabral, 1971). Em 1863 os paquetes mantinham viagens regulares “entre Rio-Desterro - Rio Grande e vice-versa” e “em 1875, havia uma Companhia Catarinense que com o governo celebrou um contrato para a instalação de uma linha de vapores entre a Capital e Laguna, subvencionando o poder público, com 12 contos de réis” (Cabral, 1971). Em 1895 foi fundada, em Florianópolis, outra empresa que adquiriu um vapor em 1905, outro em 1909 e dois outros em 1912 (Czsnat, 1980) e mais tarde um de tonelagem superior aos primeiros. Ao mesmo tempo outras companhias nacionais freqüentavam o porto de Florianópolis com seus vapores.

O transporte coletivo apareceu em Desterro em 1880 (Cabral, 1971), com pequena duração. Em 1907 voltaram os bondes de tração animal, e se as linhas no centro da cidade não permaneceram em operação, a da praça XV de Novembro à Agrônômica durou até 1930.

A construção da ponte Hercílio Luz, inaugurada em 1926, teve grande importância para Florianópolis. Abriu nova área às construções, numa cidade em que muitas chácaras se mantinham intactas, produzindo alta nos terrenos para edificações à medida que crescia a população.

Os ônibus começaram a circular em Florianópolis logo após a inauguração da ponte (Andrade, 1978), surgindo diversas linhas entre as quais a mais importante foi a do Estreito, que substituíam as antigas viagens através do canal. O movimento de população para o Estreito

foi considerável, aumentando em 1930, quando foi abolido o pedágio para os pedestres. Em 1943 o Estreito foi anexado à capital, e em 1945 o número de passageiros para este subdistrito foi 1.455.664 (Dias, 1947).

A influência da ponte Hercílio Luz sobre as pessoas de renda elevada fez sentir-se com o maior uso do automóvel a partir dos anos cinqüenta, quando os bairros de Coqueiros e Bom Abrigo começaram a exercer forte atração sobre elas. O congestionamento da ponte Hercílio Luz, mais tarde, nos anos sessenta, fez diminuir essa propensão a residir no continente, hesitação que desapareceu com a construção da ponte Colombo Machado Salles, época em que se desenvolveu a procura de terrenos entre Florianópolis e a BR-101 e a procura de residências nas cidades de São José, Palhoça e Biguaçu.

O porto nada sofreu em virtude da construção da ponte Hercílio Luz. A navegação continuou a percorrer a costa regularmente e a transportar as cargas que Florianópolis recebia e as que remetia para outros portos. Ainda em 1947 escrevia Dias (1947) “Mercado regional, a carga importada por Florianópolis destina-se ao consumo, não só da capital, como das cidades e vilas no seu raio de ação. A carga exportada, consistindo em farinha de mandioca, mel, cera, couro e madeira, provém, na sua quase totalidade, do continente, saindo por Florianópolis, visto ser a capital o porto de mais fácil escoamento e o local onde se realizam as transações comerciais”.

Os laços entre Florianópolis e sua região estreitaram-se com a construção da ponte Hercílio Luz. A facilidade de acesso, decorrente da criação de linhas de ônibus em toda a região com destino à capital, resultou em procura mais freqüente de bens e serviços por parte de sua população na capital. Os melhoramentos introduzidos nas estradas em toda parte intensificaram os contatos de cada cidade da Grande Florianópolis (nome dado à região de Florianópolis depois de 1970) com sua própria região, integrando um sistema de que a antiga Desterro é o lugar central de ordem mais elevada. Na realidade, é a nova versão criada pelo aumento de população e pela inovação tecnológica, do mesmo fenômeno que antes da construção da ponte se mostrava na praia do mercado com a chegada de canoas e outras embarcações das cidades e povoações costeiras da região de Florianópolis.

A década de trinta iniciou a política que iria atingir a estrutura de Florianópolis, que, como capital de Estado Federado, sofreu sempre a influência do aparelho governamental. Em diferentes épocas mostramos que as tarefas do governo regional pautaram-se pelos mesmos princípios postos em prática pelo Governo Colonial: fisco, ordem pública e instrução, aparecendo mais tarde as obras públicas, em que inseriam os cuidados com as estradas. A complexidade crescente que apontamos no Governo Provincial e, depois, no Governo Estadual, foi sempre conseqüência do maior volume de governadores resultantes do aumento de população, e não do alargamento da visão do governo. A Revolução de 1930 trouxe novas idéias. No contexto nacional, a Revolução representou “um esforço de ajustamento entre os setores tradicionais, grupos oligárquicos dissidentes e os setores emergentes, com os grupos empresariais e a classe urbana” (Diniz, 1978). A discussão das idéias da Revolução de 30 e sua história em Santa Catarina não se incluem no objetivo do presente trabalho, que se dedica, tão-somente, a estudar a repercussão do aumento da população na estrutura urbana de Florianópolis. Cabe-nos, então, registrar que de 1930 em diante o Governo Estadual alargou seu campo de ação, agindo no setor social, orientação que atingiu, como veremos, a estrutura da cidade.

A política "social" que assumiu o Governo do Estado de Santa Catarina foi conseqüência da política nacional voltada para as classes trabalhadoras, e que no Estado Federado tomou o rumo assistencial. Em Florianópolis, a ação se fez sentir, na parte que nos interessa, no aumento do volume de empregados do setor público, rompendo o equilíbrio que temos apontado entre o comércio e o governo no contingente humano dedicado à entrada de recursos para a manutenção da cidade. Até 1930 foi através do comércio que entrou na capital o maior volume de recursos como atividade básica, seguida pelo setor público, passando este

último, daí em diante, a aumentar sua presença na composição da cidade.

A Revolução de 1930 foi o ponto de partida do processo de expansão das tarefas do Poder Público Estadual. Iniciada timidamente, cresceu nos anos cinquenta com as inovações do governo Juscelino Kubitschek na órbita federal com a criação de sociedades de economia mista e autarquias.

A política social abriu novo campo às tarefas da Administração Pública. A União fazia-se presente nos Estados principalmente pelos órgãos arrecadadores, correios e telégrafos e guarnições militares. A previdência social foi, no campo social, a área mais desenvolvida pelo Governo da República depois de 1930 nas Unidades Federais, especialmente nas capitais, com larga faixa de servidores dos diferentes institutos e caixas então criados. A regulamentação da força-de-trabalho resultou, igualmente, no aumento do funcionalismo público em serviços especializados (Ministério do Trabalho).

A estrutura urbana adaptou-se às inovações, e quando surgiram dificuldades, foi a população de baixa renda que com elas sofreu. Um exemplo é o da pequena navegação costeira.

O porto de Florianópolis animava-se com as pequenas embarcações a vela. Com as más estradas da época, era mais vantajoso trazer mercadorias em lanchões do que pagar frete rodoviário. Muita carga transportada tomava-se econômica pelos baixos fretes que pagava para chegar ao mercado.

O Governo Federal, nos anos trinta, regulamentando as atividades marítimas, determinou condições que tornaram inviável a pequena navegação costeira. As velas brancas nas baías de Florianópolis voltaram a animar a cidade somente quando pessoas de condições econômicas folgadas iniciaram o esporte do iatismo, fazendo lembrar a época em que homens rudes ganhavam seu sustento atravessando a baía em seus pequenos barcos. O baixo setor da economia sofreu, pois a praia do mercado perdeu sua clientela e os homens que conseguiam ali ganhar algum dinheiro foram forçados a procurar outra atividade.

A partir de 1940 o estudo da estrutura de Florianópolis dispensa o recurso à descrição. Os recenseamentos decenais passaram a fornecer os dados para esta análise.

A teoria da base econômica, de que nos temos servido para salientar de que maneira vive a cidade tem, na identificação das atividades básicas e não-básicas (das que trazem recursos financeiros para a cidade e das que se dedicam a servir a própria população) a principal dificuldade. Visando permitir a determinação destes dois setores de atividades urbanas, Ullman e Dacey (1960) criaram o método das “necessidades mínimas”, que oferece processo para se conhecer, aproximadamente, estes valores.

As cidades são divididas em grupos de categorias dimensionais, como 1.000 a menos de 2.000 hab., etc. O número de pessoas dedicadas a cada atividade não-agrícola é transformado em porcentagem da população ativa. Em seguida destaca-se, em cada grupo dimensional, a menor porcentagem de emprego em cada atividade, assumindo-se a hipótese, característica do método, que tais porcentagens constituem as necessidades mínimas das cidades do grupo. O mesmo procedimento repete-se em todas as outras categorias dimensionais. Os dados relativos a cada atividade, locados em papel semi-logarítimo, aproximam-se da linha reta. Compensando-se esses valores pela equação

$$y = a - b \log x$$

em que y é o valor da atividade, x a população da cidade, e a e b parâmetros, obtêm-se as linhas regressivas de cada atividade, e delas a linha regressiva do total dos mínimos. A diferença entre as porcentagens obtidas diretamente dos dados censitários para cada atividade em cada cidade e as porcentagens dos mínimos correspondentes dá a porcentagem do emprego-básico para cada atividade.

As vezes resulta, do cálculo porcentagens superiores a 100 e porcentagens negativas.

As primeiras indicam que a cidade tem, na atividade, número de pessoas empregadas além do que deveria ter em centro urbano do tamanho em que a anomalia se verifica, dentro

das condições econômicas e sociais do sistema de cidades de Santa Catarina nessa época; as segundas mostram, pelo contrário, deficiência de empregos na atividade, dentro das condições econômicas e sociais do sistema de cidade de Santa Catarina no ano considerado (Peluso Júnior, 1979).

A aplicação do método de Ullman e Dacey aos dados dos censos demográficos de 1940, 1950, 1960 e 1970 relativos a Florianópolis resulta no Quadro nº 2. Preliminarmente, é necessário chamar a atenção para o crescimento percentual em 1950, da ordem de 91,71%, Quadro nº 1. O forte índice de aumento provém da integração do Estreito, em 1943, na capital. Desde o estabelecimento de linha regular, através da baía, entre o continente e Florianópolis, muitas pessoas que trabalhavam na ilha residiam no Estreito, crescendo muito seu número depois da inauguração da ponte Hercílio Luz.

As atividades industriais apresentaram o volume máximo em 1940, quando foram além de um quarto da população ativa, e o mínimo em 1970. O volume de pessoas empregadas indica sua importância na vida urbana de Florianópolis. O que elas significam pode ser verificado através da comparação de dados do Censo Demográfico com os do Censo Industrial. O Quadro nº 2 ressalta o número de pessoas ocupadas na atividade nos dois censos.

O número de pessoas empregadas nos estabelecimentos industriais é sempre menor que as pessoas ocupadas nas atividades industriais. Isto quer dizer, tendo-se em vista que no primeiro a declaração é feita pela empresa e no segundo é a própria pessoa que informa sua condição, que a maior parte desta última não está em estabelecimentos fabris, mas em trabalhos individuais, quase sempre em ocupações ocasionais. A média por estabelecimento mostra que se trata, em geral, de pequenos empreendimentos industriais.

Quadro nº2												
Florianópolis												
Porcentagens de empregos básicos e não-básicos												
Atividades	1940			1950			1960			1970		
	Pop. Ativa: 7.745			Pop. Ativa: 14.848			Pop. Ativa: 21.799			Pop. Ativa: 33.976		
	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Atividades industriais	23,45	18,31	7,30	18,76	8,86	9,90	22,20	15,50	6,70	18,56	23,03	-4,47
Comércio de mercadorias	16,36	15,18	1,18	14,96	6,53	8,16	12,60	13,39	-0,79	12,29	11,01	1,28
Prestação de serviços	11,47	6,90	4,57	21,74	13,07	8,67	22,20	16,58	5,62	20,49	13,88	6,61
Transportes, comunicações e armazenagem	8,64	9,26	-0,62	10,59	3,33	7,26	7,80	3,02	4,78	6,26	4,66	1,58
Administração pública, legislativa, justiça	13,94	2,68	11,26	9,42	0,22	9,20	10,30	1,23	9,07	11,87	2,94	8,93
Atividades sociais	6,15	4,53	1,62	11,67	2,76	8,91	10,60	4,20	6,40	18,41	7,47	10,94
Profissões liberais	4,34	1,28	3,06	0,92	0,36	0,56	2,30	2,19	0,11	-	-	-
Defesa nacional e segurança pública	12,46	0,41	12,05	10,34	0,96	10,18	10,50	0,35	10,15	4,92	0,67	4,25
Comércio de imóveis, valores mobiliários, crédito, seguro e capitalização	1,20	0,30	0,90	1,87	0,94	0,93	1,50	1,16	0,34	7,20	6,30	0,90
TOTAIS	100,00	58,85	41,15	100,00	36,23	63,77	100,00	57,62	42,38	100,00	68,98	30,02
(1) – Participação na população ativa												
(2) – Mão-de-obra ou emprego não-básico												
(3) – Mão-de-obra ou emprego básico												
FONTES:	IBGE – Censos Demográficos – 1940, 1950, 1960.											
	FIBGE – Censos Demográficos – 1970.											

Quadro nº 3						
Florianópolis						
Atividades Industriais no censo demográfico e no censo industrial						
Ano	Censo Demográfico			Censo Industrial		
	Pop. Ativa	Porcentagem	Número de pessoas	Número de Estabelecimentos	Pessoal ocupado	Média por Estabelecimentos
1940	7.745	25,44	1.970	58	693	11,95
1950	14.848	18,76	2.785	87	1.648	18,94
1960	21.799	22,20	4.839	145	1.665	11,48
1970	33.976	18,56	6306	163	2.301	14,12
Fontes:	IBGE – Censos Demográficos – 1940, 1950, 1960.					
	FIBGE – Censos Demográficos – 1970.					
	IBGE – Censos Industriais – 1940, 1950, 1960.					
	FIBGE – Censos Industriais – 1970.					

A exposição da influência do aumento de população sobre a estrutura de Florianópolis tem ressaltado as atividades de lugar central, do comércio, do transporte marítimo e do governo.

As atividades centrais são expostas no Quadro nº 4. Elas são a soma das atividades básicas de comércio de mercadorias, prestação de serviços e atividades sociais.

Quadro nº 4			
Florianópolis			
Atividades de Lugar Central			
Ano	Empregos	Não-básicos	Básicos
	%	%	%
1940	33,96	22,61	7,37
1950	48,10	22,36	25,74
1960	45,40	34,17	11,23
1970	51,19	32,36	18,83
Fontes	IBGE – Censos Demográficos – 1940, 1950, 1960.		
	FIBGE – Censos Demográficos – 1970.		

As atividades que sustentam a função de lugar central têm sua porcentagem de emprego em ascensão desde 1940, mostrando irregularidade apenas em 1950. As atividades de lugar central aparecem, no Quadro nº 2, na coluna Básico, pois é a parte que atende à região, isto é, a área em torno do núcleo urbano, com o qual mantém estreita relação.

Os dados acima permitem, apenas, destacar a importância que Florianópolis tem para sua região, pois o agregado que exprime as atividades centrais está influenciado pela função política da cidade como capital do Estado Federado. Isto se verifica, principalmente, em relação às atividades sociais.

“Comércio de mercadorias” é uma das atividades que reúne grande porcentagem de empregados, dividido em varejo e atacado. O Quadro nº 5 mostra os empregos nas duas variedades de comércio, segundo o Censo Comercial.

Quadro nº 5				
Florianópolis				
Pessoal empregado no comércio (censo comercial)				
Ano	Comércio Varejista		Comércio Atacadista	
	Número de Estabelecimentos	Pessoal ocupado	Número de Estabelecimentos	Pessoal ocupado
1940	355	687	41	449
1950	561	1.388	98	538
1960	574	2.022	40	499
1970	1.206	4.492	52	402
Fontes	IBGE – Censos Demográficos – 1940, 1950, 1960.			
	FIBGE – Censos Demográficos – 1970.			

O exame do Quadro nº 2, na coluna relativa à participação do “comércio de mercadorias” na população ativa, revela que a porcentagem cai de 16,36% em 1940 a 12,29% em 1970, significando que não acompanhou o crescimento da população urbana. O Quadro nº 5, porém, permite verificar-se que o comércio a varejo teve comportamento inteiramente oposto, enquanto o comércio atacadista confirma aquela constatação.

Vejam, primeiramente, o comércio varejista. O aumento de 1940 para 1950 do pessoal empregado neste comércio foi de 102,04%, alto índice devido, evidentemente, à anexação do Estreito à Capital em 1943; de 1950 a 1960, o incremento do número de empregados nesta

mesma atividade foi 45,68%, pouco inferior ao da população (53,09% conforme o Quadro nº 1), mas em 1970, quando o progresso em população foi 56,38%, o do número de empregados no comércio varejista subiu a 122,16%. Isto demonstra que a população da área conurbada, seja residindo em São José, seja em Palhoça ou Biguaçu, faz suas compras, de preferência, em Florianópolis.

O comércio atacadista é, realmente, decadente. Algumas variedades deste tipo de comércio desapareceram, outras mudaram de forma; e em geral, foi o melhoramento dos transportes rodoviários o responsável pela mudança.

O comércio atacadista exportador dos produtos da região constituiu a principal atividade de Florianópolis até os anos trinta. Desde o início da colonização açoriana, a capital contou com os recursos financeiros que a exportação, através do porto, proporcionou à cidade. O Quadro nº 6 ilustra a decadência do porto a partir de 1940.

Quadro nº 6	
Florianópolis	
Movimento de entrada de navios	
Ano	Número de navios
1940	643
1950	555
1960	184
1970	15
Fontes	IBGE – Anuário Estatístico – 1940, 1950, 1960.
	FIBGE – Anuário Estatístico – 1970.

Os navios deixaram de entrar no porto de Florianópolis na década de setenta. Este fato, porém, não se deve apenas à concorrência da rodovia no transporte, mas também, à substituição da rede exportadora por outros elementos localizados na zona rural, favorecidos pelo melhoramento das estradas de rodagem.

O mercado para a produção agrícola da região, ilha e continente, estava, até os anos quarenta, em Florianópolis. Comerciantes da capital adquiriram a produção que os atacadistas do interior conduziam em carroças, depois em caminhões, e exportavam para outros portos o que a cidade não consumia. Com o melhoramento das estradas, já na década de trinta, atacadistas de outras áreas penetravam na região de Florianópolis, movimento que se foi intensificando daí em diante. Ao mesmo tempo os próprios comerciantes da região começaram a colocar suas mercadorias em outras áreas, e depois da implantação da BR-101, já com frotas de caminhões e armazéns em pontos favoráveis, passaram a adquirir a produção agrícola e transportá-la para o mercado de São Paulo. Aos atacadistas de Florianópolis restou o abastecimento da capital, que depende, inteiramente, do transporte rodoviário.

Dias (1947) descreveu a situação do comércio atacadista nos anos quarenta: “Sofrendo a competição crescente da distribuição direta feita pelas fontes produtoras e também de concorrentes estabelecidos em praça de maior movimento, como São Paulo, Rio, Curitiba e Porto Alegre, o comércio atacadista de Florianópolis é diminuto e está em visível declínio. As áreas tributárias da praça de Florianópolis, com a melhoria das rodovias e com o desenvolvimento do transporte motorizado, vão sendo invadidas pelos atacadistas de outras praças, os quais, especializados e movimentando maiores capitais, podem competir vantajosamente com os atacadistas locais. Aliás, as casas atacadistas florianopolitanas são, antes jobbing-houses, comprando em grosso, nas fontes produtoras e distribuidoras, para, acumulando estoques, revenderem, por grosso e a retalho, a pequenos e médios comerciantes localizados tanto nas cidades e vilas, como distribuídos pelas zonas rurais da área tributária”. Restaram, atualmente, apenas os atacadistas que revendem a retalho ao pequeno comércio da região.

“Prestação de serviços” é atividade limitada à própria cidade e à sua região. No agregado referente à função de lugar central é o componente em que se verifica menor influência da função política da cidade. O Quadro nº 7 registra a atividade segundo o Censo Demográfico e conforme o Censo de Serviços.

Quadro nº 7			
Florianópolis			
Pessoal empregado em serviços			
Ano	Censo Demográfico Empregados	Censo de Serviços	
		Estabelecimentos	Pessoal ocupado
1950	888	214	849
1960	3.228	226	872
1970	6.962	464	1.871
Fontes	IBGE – Censos de Serviços – 1950, 1960.		
	FIBGE – 1970.		
Nota - O número do pessoal empregado atribuído ao Censo Demográfico foi calculado a partir da população ativa com as porcentagens conforme consigna o Quadro nº 2.			

“Serviços” é a ocupação que abrange a maior faixa de pessoas de baixa renda. Os níveis mais elevados da categoria estão em atividade nos estabelecimentos de serviços de alojamento e de alimentação (hotéis, restaurantes, cafés, etc.), de serviços de reparação (oficinas de ourives, relojoaria, reparação de motores, etc.), de serviços pessoais (salões de barbeiro, instituto de beleza, etc.), serviços comerciais (agentes, corretores e intermediários de venda, etc.) e de serviços de diversões, radiodifusão e televisão (cinema, bilhares, estações de rádio e televisão, etc.). Estes foram levantados pelo Censo de Serviços, e de 1950 a 1970 passaram de 849 a 1.871. Os níveis mais baixos, que exercem a atividade diretamente junto às pessoas, é a diferença entre o registro do Censo Demográfico (no qual o indivíduo declara sua própria condição) e o do Censo de Serviços (em que a firma faz a declaração de seu pessoal).

No município de Florianópolis em 1950, as pessoas dedicadas à “prestação de serviços” eram 3.435, número que em 1970 se elevou para 7.590. Neste último ano, a diferença entre este algarismo e o de 6.962 atribuído ao censo demográfico na cidade, era de indivíduos que prestavam serviço na zona rural e os que, trabalhando no núcleo urbano, residiam no campo ou na zona conurbada dos outros municípios.

“Transporte, comunicações e armazenagem” têm por principal componente o primeiro da enumeração da atividade. Juntamente com o comércio, o transporte ocupou grande parte da população de Florianópolis até o desaparecimento da pequena navegação costeira. Os barcos entravam e saíam a toda hora, e a população pobre perambulava pela praia à espera de oportunidade de algum carreto, trabalho, negócio, fosse lá o que fosse lá o que fosse que lhe permitisse algum ganho. A massa pobre, dependeu, por longo tempo, da navegação dos pequenos barcos a vela. Também as carroças, os carrinhos de mão, os carros, de tração animal para passageiros, que ainda na década de quarenta trafegavam pelas ruas da capital desapareceram.

Os empregos em transporte em Florianópolis trabalham em veículos a motor, urbanos, municipais, intermunicipais e interestaduais, de carga ou de passageiros, com exceção dos que trabalham nas agências de transporte aeroviários.

A limitação da capital à ilha em 1940 resultou em falta de trabalhadores em transportes dentro do padrão de cidade a que pertencia, em Santa Catarina, Florianópolis. De 1950 em diante a participação das atividades de transportes na população ativa da cidade passou de 10,59% a 6,26% em 1970. O número de pessoas empregadas ascendeu, naturalmente, mas a queda da porcentagem mostra que as necessidades de transporte são atendidas, em parte, por

empresas de outras áreas, que se limitam a manter agências na cidade. Os transportes não despertam, como no passado, o espírito de competição que revelaram os armadores de Desterro para garantir a sobrevivência da cidade. Os empregos básicos nos transportes, igualmente em declínio, de 7,26% em 1950 para 1,50% em 1970, testemunham que a maior atividade do setor é exercida dentro da cidade.

As tarefas do governo estão nas atividades “administração pública, legislativa, justiça” mais as de “atividades sociais” e “defesa nacional e segurança pública”.

As atividades sociais incluem algumas ocupações do setor privado, como ensino particular, assistência médico-hospitalar particular e culto, porém não obstante a sua importância intrínseca, são todos pouco expressivos como fornecedores de emprego, comparados com ensino público, assistência médico-hospitalar pública, previdência, melhoramentos urbanos, saneamento. O Quadro nº 8 consigna as porcentagens referentes aos empregos nas atividades do Governo.

Quadro nº 8				
Florianópolis				
Atividades Governamentais				
	Administração pública etc.	Atividades sociais	Defesa nacional etc.	Totais
1940	13,94	6,15	12,46	32,55
1950	19,42	11,67	10,34	31,43
1960	10,30	10,60	10,50	31,40
1970	11,87	18,41	4,92	35,20
Fontes	IBGE – Censos Demográficos – 1940, 1950, 1960.			
	FIBGE – Censos Demográficos – 1970.			

As tarefas do Governo cresceram depois de 1930, impulsionadas pela política social. A análise desse desenvolvimento não está nos objetivos do presente trabalho. Contudo, para se ter idéia dessa evolução bastam algumas indicações para mostrar o rumo que tomou, em relação aos empregos, a administração pública a partir dos ideais de trinta.

A criação de novos serviços voltados para o campo da assistência marcou o início desta revolução na administração do Estado. Foram os serviços pré-natal, de higiene infantil, higiene escolar, odontologia, etc. Em 1940 foi inaugurado o Abrigo de Menores.

A nova orientação foi seguida e desenvolvida pelos governos posteriores, surgindo, na década de cinquenta, a primeira sociedade de economia mista, a Centrais Elétrica de Santa Catarina - CELESC. Foi na época em que o Governo Federal iniciou a “administração paralela” que marcou a execução do Plano de Metas do Governo Juscelino Kubitschek. Nos anos sessenta, Santa Catarina foi dotada de órgãos criados pelo Estado no campo das finanças - Banco de Desenvolvimento do Estado, Banco Regional do Desenvolvimento do Extremo Sul - BRDE e Conselho de Desenvolvimento do Extremo Sul - CODESUL com os governos do Paraná e Rio Grande do Sul, sobressaindo-se, ainda, o FUNDESC - Fundo de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina.

A reforma administrativa do Governo do Estado, em 1970, conceituou a administração Estadual em termos de administração direta e indireta, ficando o Poder Executivo com competência para regular a estruturação, as atribuições e o funcionamento da Administração Estadual (Matos, 1973). A complexidade da administração pública aparece, nitidamente, na enumeração de alguns órgãos surgidos na década de setenta; PRODASC (Companhia de Processamento de Dados do Estado de Santa Catarina), IOESC (Imprensa Oficial do Estado), ITEP (Fundação Instituto Técnico de Economia e Planejamento), CEDE (Conselho Estadual de Desenvolvimento Econômico), IATUR (Convênio de Incentivos ao Aperfeiçoamento Técnico Administrativo das Municipalidades), COCAR (Companhia Catarinense de

Comércio e Armazenamento), CODISC (Companhia Distrito Industrial Sul Catarinense), TEAR (Fundo Estadual de Assistência Rodoviária), PRM (Patrulha Mecanizada), etc.

As atividades administrativas do Governo do Estado são realizadas em Florianópolis com vistas à população do restante do território catarinense. O Quadro nº 2 mostra que o setor básico, que trabalha para fora da cidade, supera, consideravelmente, o setor não-básico, que trabalha para o próprio aglomerado urbano. Florianópolis exerce, assim, sua função de capital do Estado.

As atividades de “comércio de imóveis, valores mobiliários, seguro e capitalização” contêm setores de importância fundamental para a economia. Até 1960 inclusive, este agregado, não obstante sua alta significação econômica, pouco representava como fornecedor de emprego, conforme se vê do Quadro nº 2. Em 1970 sua alta porcentagem mostra a importância que vem adquirindo na composição da população ativa da cidade, quase toda dedicada ao próprio núcleo urbano.

CONCLUSÃO

Desterro, pequeno povoado de pescadores, foi elevado, em 1738, à função de capital da capitania da ilha de Santa Catarina. A investidura deu-lhe os elementos essenciais de núcleo urbano, que marcaram o início da cidade. O Brigadeiro Silva Paes, “com os empregados que trouxe do Rio organizou as repartições civis e com a tropa que se encontrava na ilha e a que com ele viera criou um Batalhão de artilheiros-fuzileiros” (Boiteux, 1913). Este pessoal, juntamente com os pescadores existentes e algumas famílias que acompanharam a primeira guarnição da ilha constituíam toda população da vila. Os recursos financeiros que entravam no núcleo era os vencimentos dos funcionários e os soldos da tropa, uns e outros pagamentos, respectivamente, de atividades - administração e defesa militar - relativas à Capitania, a não apenas, ao aglomerado urbano. Tais recursos, assim, eram renda de exportação de serviços na parte que se referia à burocracia e às atividades militares fora da vila, rendas características de aglomerado urbano. A imigração açoriana, de 1748 a 1756, completou a formação dos elementos essenciais à constituição da cidade. A exportação dos produtos agrícolas da área que se povoava trazia recursos financeiros que permitiam, aos comerciantes, a aquisição das utilidades que vendiam aos moradores do campo e aos que, na vila, prestavam serviços ao Rei - funcionários públicos e militares - e à própria população urbana.

A estrutura de Desterro, em 1796, estava bem delineada, como se constata da Corografia da Capitania de Santa Catarina (Laytano, 1959). Os recursos financeiros entravam no núcleo através da exportação dos excedentes agrícolas e dos vencimentos e soldos do funcionalismo público e da guarnição militar; o numerário assim existente na vila pagava as mercadorias que os comerciantes compravam de outras áreas (principalmente Rio de Janeiro) e vendiam em lojas de fazendas e “tavernas molhado” a seus fregueses, entre os quais se incluíam as pessoas que prestavam serviços à população urbana - alfaiates, sapateiros, barbeiros, ferreiros, etc. O comércio contava com a clientela da população instalada em torno do núcleo, na ilha e no continente, e que nele adquiria bens e serviços, pagando com o resultado da venda da produção agrícola.

Os elementos típicos do crescimento urbano achavam-se já presentes no século XVIII. Pode dizer-se, parafraseando Thompson (1975) que um dado número de trabalhadores de exportação sustentava um dado número de trabalhadores de serviço local. É o esquema da teoria da base econômica, racionalização analítica da economia urbana. O esquema, apoiado na exportação da produção regional e na renda oriunda dos pagamentos de serviços pelo Governo - funcionários e tropas militares - manteve-se no Século XIX e se sustentou até a década de trinta do Século XX. A economia nacional alçou a economia regional, e a população foi elevando seu nível de vida dentro das condições gerais de cada época. Contudo, esta evolução não conduziu a toda a população da capital. Parte considerável dela permaneceu estranha ao progresso e bem-estar. Examinemos, primeiramente, esta exceção.

Milton Santos (1979) considera o espaço dos países subdesenvolvidos marcado por grandes diferenças de renda que se a nível regional apresentam tendência à hierarquização das atividades, a nível local tendem a “coexistência de atividades da mesma natureza, mas de níveis diferentes”. Há, nos países subdesenvolvidos, as atividades econômicas cujo dinamismo produz o desenvolvimento da sociedade, encontrando-se, no vértice da hierarquização a que dão lugar, as grandes firmas de vultosos capitais, e no grau mais baixo da hierarquia, as que negociam com pouco ou quase nenhum capital. Esta dicotomia pode ser exemplificada na oferta e procura de bens necessários à alimentação. A camada da população ligada ao setor de capital elevado faz suas compras em supermercados, onde é oferecida quantidade mínima a partir da qual fazem suas compras as pessoas que percebem renda suficiente para isso. Aí concorrem não somente a freguesia de renda elevada, mas também a de renda baixa mas compatível com a oferta do supermercado. Grande massa da população, contudo, não desfruta de renda para chegar a esse mínimo, Recorre, então, aos botecos de sua

área de moradia, onde tudo é vendido em pequenas quantidades, como cem gramas de açúcar, um ou dois cigarros em vez de um maço e assim por diante. Há, então, uma mesma atividade, o comércio varejista, mas de níveis diferentes. “Criam-se dois circuitos econômicos, responsáveis não só pelo processo econômico mas também pelo processo de organização do espaço”, escreve Milton Santos, que a esses elementos chama de “circuito superior” e “circuito inferior”. Estes conceitos, que Milton Santos criou tendo em vista a sociedade dos dias atuais, aplicamos à sociedade catarinense do Século XVIII.

Florianópolis teve, desde a transformação do povoado de pescadores em núcleo urbano, dois circuitos que lembram a teoria de Milton Santos. Quando Desterro foi elevada à categoria de sede da Capitania, a população pobre era descendente da que se encontrava no lugar desde a morte do fundador de Nossa Senhora do Desterro, Era o grupo do qual Frézier adquiriu mantimentos e pagou em objetos manufaturados, porque dinheiro não tinha circulação. Os funcionários chegados com o Brigadeiro Silva Paes e a guarnição militar recebiam ordenados e soldos, e com a imigração açoriana constituiu-se o comércio regular com base na produção agrícola da ilha e continente imediato. Em 1796, o Governador Miranda Ribeiro (Laytano, 1959) informou que a população incluía comerciantes, artífices, escravos, pardos e negros forros. Considerando-se o número de comerciantes, funcionários da Capitania e artífices, torna-se evidente, aceitando-se a população registrada por Miranda Ribeiro em Desterro, de 3.757 habitantes (sem incluir os militares), que a maior parte era pobre, vivendo à margem da economia da vila, prestando pequenos serviços ocasionais. Dessa população pobre participariam possivelmente, antigos pescadores que teriam permanecido no lugar, pardos e negros forros e, talvez, açorianos que preferiram ficar na vila e não tinham recursos para estabelecer-se nem habilidades artesanais. Inicialmente, conforme Cabral (1971) esta gente estava localizada na área central, mas com a instalação de comerciantes na vila, os pobres se localizaram nos dois extremos, na Pedreira e na Toca a leste, e na Figueira a oeste. Cabral (1971) deu aos pobres seu lugar na história de Desterro. “O Rio da Fonte Grande criou está visto - nome. Ficou célebre. Junto às suas margens surgiam os primeiros casos de epidemia que reinaram. As zonas que ele cortava, à medida que ia avançando o seu curso, iam se tornando as piores da cidade. A Pedreira, zona por ele flanqueada foi (sem desconsiderar a Figueira nem a Toca) o bairro mais sujo que jamais existiu em Nossa Senhora do Desterro. Do outro lado, o Beco do Soares, as casinhas do Campo do Manejo, os casebres do Beco Sujo, vizinhando o Quartel, complementavam a paisagem”.

Esses bairros ficavam próximos ao centro, constituindo o cenário que fazia de Florianópolis (pois desapareceram entre 1920 e 1940, exceto a Figueira, que se urbanizou mais cedo) uma cidade pobre. Nos anos quarenta, essa gente havia se instalado no continente e nos morros, onde Dias (1947) indicou sua localização. Contudo, a estrutura urbana conserva a mesma massa de pobres que não se integra no sistema que dinamiza a cidade, continuando a mesma vida miserável dos primeiros anos da vila de Nossa Senhora do Desterro. Enquanto a população que dá vida à economia urbana ocupa as melhores áreas da cidade, a que integra o “circuito inferior” vai mudando de lugar. Deixou o morro em que se exibia na década de quarenta, e foi encontrado, em 1970, na parte sul do maciço montanhoso e na área continental a oeste da cidade (fig. 9). Em 1981 afastou-se para mais longe, e em parte ficou apertada entre loteamentos nos sítios mais desfavoráveis. “Próximo a Campinas - escreveu o jornal O ESTADO em sua edição de 01/09/1981 - na favela Professor Egídio Ferreira, ou Favela do Sapé, ou Pasto do Gado, subabitação centenas de pessoas, talvez mais de mil. É quase impossível contar, porque espremidos nas ruas do bairro, sem esgoto, muitas sem água, sobrevivem em algumas casas mais de uma dezena de pessoas em um cômodo apenas, com centenas de crianças brincando nas águas sujas das valetas que os moradores constroem para escorrer a água. As moscas azuis varejeiras infestam o ambiente, colando na pele das crianças. Falta escola. A única que existe perto da favela só atende 100 crianças, a maioria - informam os favelados - dos bairros mais urbanizados que cercam o aglomerado”. Este quadro, sem

dúvida, mostra as mesmas tintas com que o historiador Oswaldo R. Cabral pintou a gente pobre de Desterro do Século XIX.

Desterro, depois Florianópolis, jamais permaneceu estática. Desde seus primeiros anos como cidade, o dinamismo da vida urbana modificou-a constantemente, ainda que de forma lenta. O plano urbano criado por seus fundadores expandiu-se pela transformação de terras rurais em terrenos urbanos, geralmente obedecendo aos interesses dos proprietários, raramente aos da urbanização, à medida que a orla urbana avançava sobre o campo, impulsionada pelo crescimento da população. Florianópolis estendeu-se para o continente adjacente, e seu plano urbano fundiu-se com os das cidades de São José, Palhoça e Biguaçu, criando a conurbação que atualmente caracteriza a capital catarinense.

A estrutura de Florianópolis mantinha-se dentro do esquema da “base econômica de exportação”, com os mesmos elementos por mais de dois séculos, quando, nos anos trinta, um dos seus suportes começou a desmoronar. O comércio exportador entrou em decadência mas ao mesmo tempo se registrou o enriquecimento das funções do governo. Nas décadas seguintes o próprio porto desapareceu, ficando Florianópolis, apenas, com transportes continentais e aéreos. Segundo a lógica da “base econômica de Exportação”, se os empregos ligados à exportação tivessem de desaparecer, os empregos ligados aos serviços locais também desapareceriam (Thompson, 1976). Este é o ponto fundamental na evolução de Florianópolis: se a capital era cidade marítima e comercial, por que razão não se extinguiu quando seu apoio econômico, o comércio de exportação, acabou?

A história urbana de Santa Catarina contém exemplo deste fato. A cidade de Tijucas, centro comercial de exportação dos produtos agrícolas do vale do rio Tijucas, possuía frota de algumas centenas de pequenos barcos a vela que transportavam, para Florianópolis e para Santos, as mercadorias que a cidade recebia em lanchas fluviais. A regulamentação da marinha mercante, que atingiu Florianópolis, feriu mais profundamente Tijucas, tornando antieconômica a pequena navegação costeira. A atividade desapareceu de um dia para o outro. Tijucas viu sem emprego a maior parte de sua população ativa. A cidade quase se despovoou. As pessoas de outras atividades, principalmente as de serviços locais, começaram a se retirar, até o ponto em que se fez sentir a reação do núcleo. Ainda que a exportação fosse a principal atividade da cidade, não era única. Independente dela, Tijucas era o lugar central da sua região rural, cuja população adquiria, na cidade, bens e serviços. Estabeleceu-se, então, o equilíbrio do tamanho do aglomerado com as exigências destas atividades. Mais tarde, a instalação de fábricas de produtos alimentares e de cerâmica tornou a reerguer Tijucas, que tinha 4.614 habitantes em 1940, e passou a 8.979 em 1980.

O exemplo de Tijucas indica uma das razões porque Florianópolis resistiu à perda da exportação de mercadorias: ficaram-lhe as atividades relativas às funções de lugar central da sua região e à de capital do Estado Federado. Além disso, outros três fatos militaram a favor de Florianópolis: ao contrário de Tijucas, em que o comércio exportador cessou repentinamente, na capital o processo foi lento, durou quase três decênios; em segundo lugar, Florianópolis tinha alcançado já o tamanho capaz de sustentar atividades variadas de serviços de atendimento à sua própria população, e, por último, as novas tarefas do Governo Estadual, criando serviços voltados para o campo social, passaram a empregar pessoas de vencimentos relativamente elevados, que concorreram para manter o movimento interno. O Quadro nº 2 mostra que a cidade, à medida que melhora suas condições econômicas, emprega maior número de pessoas para atendimento interno (não-básico). Em 1940, esta porcentagem foi 58,85%, caindo em 1950, para 36,23% devido às dificuldades que atingiram a economia catarinense na década de quarenta, principalmente a escassez de combustível e a perda da lavoura canavieira; uma vez recuperada, este índice passou a 57,62% em 1960 e a 69,98% em 1970.

Florianópolis, da década de sessenta em diante, firmou-se como cidade de serviços. Esta

especialização consolidou-se nos anos setenta, quando a maior parte das indústrias existentes transferiram-se para o continente, e os novos empreendimentos industriais procuraram a área conurbada, principalmente a margem da BR-101.

A comparação do Censo Industrial de 1970 com o de 1975, relativamente aos municípios das cidades conurbadas, mostra a tendência recente. Em 1970, em Florianópolis, o pessoal ocupado na indústria era de 2.301 pessoas, em 163 estabelecimentos, e em São José, Palhoça e Biguaçu, O total de 1.255 pessoas (1.046 a menos) em 176 estabelecimentos (13 a mais). O Censo Industrial de 1975 elevou em Florianópolis o número de estabelecimentos industriais a 183, com 2.863 pessoas ocupadas, e no conjunto dos municípios das outras três cidades da conurbação, a 228 estabelecimentos (45 a mais que na capital) e a 2.642 pessoas ocupadas (221 a menos que em Florianópolis). Vê-se, então, que nos cinco anos entre os dois censos, os municípios da área conurbada aumentaram o número de estabelecimentos em 21,24%, mas enquanto Florianópolis teve o incremento de 12,27%, os outros três experimentaram o de 29,55%; no número de pessoal ocupado, o conjunto dos municípios da conurbação teve a expansão de 54,84%, aumentando a capital 24,42% e os municípios de São José, Palhoça e Biguaçu, 110,52%. A tendência de concentração industrial fora da capital, servindo à conurbação, é reconhecida pelo Instituto de Planejamento de Florianópolis - IPUF, que incluiu a “Área Industrial de São José”, administrada pela Companhia de Distrito Industrial de Santa Catarina - CODISC, no projeto de captação dos recursos do BIRD para as cidades de porte médio.

Florianópolis, mercê do aumento de sua população, deixou de ser cidade individual, podendo, presentemente, ser compreendida, apenas, pela conurbação de que faz parte com São José, Palhoça e Biguaçu.

BIBLIOGRAFIA CITADA

(nota: tal como no original)

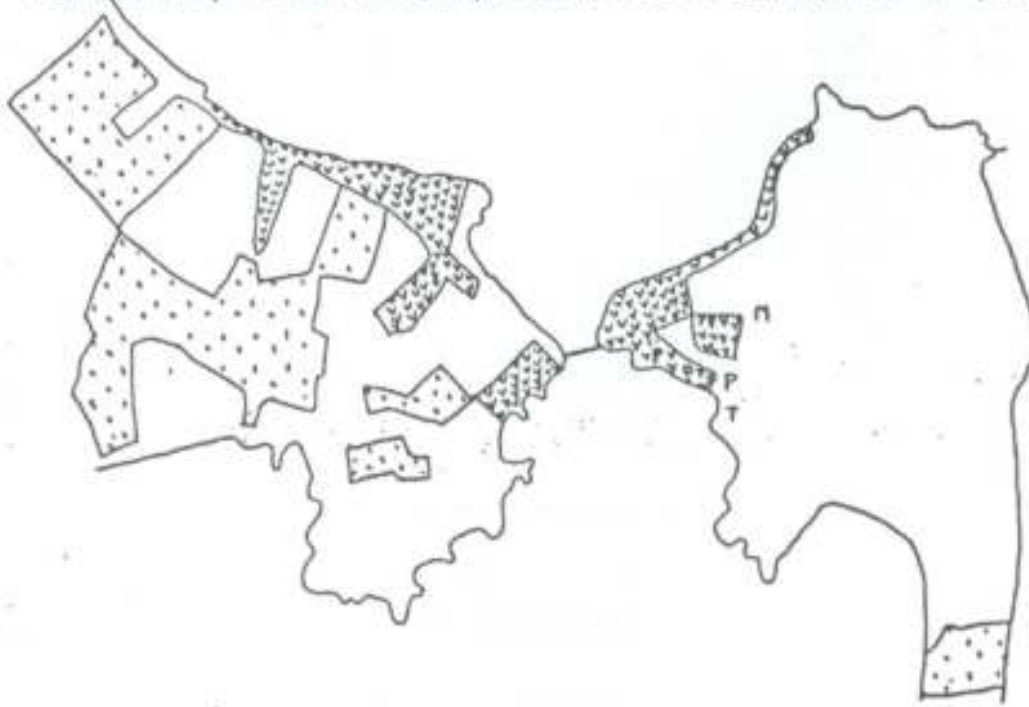
- BRITO, Paulo José Miguel de. **Memória Política sobre a Capitania de Santa Catarina** - Reimpressão pela Sociedade Literária Biblioteca Catarinense - Livraria Central. Florianópolis - 1932, 1829.
- VIEIRA DA ROSA, José. **Corografia de Santa Catarina** - Tip. da Livraria Moderna - Florianópolis, 1905.
- BOITEUX, Lucas Alexandre. **Notas para a História Catarinense** - Tip. da Livraria Moderna - Florianópolis, 1913. .
- LAVEDAN, Pierre. **Geographie des Villes** - Librairie Gallimard - Paris, 1936.
- SAINT-HILAIRE, Auguste. Viagem à Província de Santa Catarina - Tradução de Carlos da Costa Pereira - Companhia Editora Nacional - São Paulo, 1936.
- LOPES, José Lupércio. **Palhoça** - Departamento Estadual de Estatística - Florianópolis, 1939.
- CHABOT, Georges. **Les Villes** - Librairie Armand Colin - Paris, 1940.
- BOHN, José Nielau. **Biguaçu** - Departamento Estadual de Estatística - Florianópolis, 1941.
- RUELLAN, Francis. **Tertúlia Geográfica realizada no Conselho Nacional de Geografia** - Boletim Geográfico – Nº 27, 1945.
- DIAS, Wilmar. **Florianópolis, Ensaio de Geografia Urbana** – DEGC - Boletim Geográfico – Nºs. 1, 2 e 3 - Florianópolis, 1947.
- PELUSO JUNIOR, Victor Antonio. **Tradição e Plano Urbano** – Comissão Catarinense de Folclore - Florianópolis, 1953.
- BOITEUX, Lucas Alexandre. **Santa Catarina no século XVII** – Imprensa Oficial do Estado - Florianópolis, 1959.
- LAYTANO, Dante. **Corografia da Capitania de Santa Catarina** – Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro - Vol. 245 – Outubro - Dezembro, 1959.
- PORTO SEGURO, Visconde de. **História do Brasil** – 9ª edição, 1959.
- DICKINSON, Robert E. **Ciudad, Región y Regionalismo** – Traducción espanhola por Angel A. Garayoa - Ediciones Omega S. A., Barcelona, 1961.
- BIGARELLA, João José e SALAMUNI, Riad. **Ocorrências de Sedimentos Continentais na Região Litorânea de Santa Catarina e sua significação Paleoclimática** - Boletim Paranaense de Geografia – Nºs 4 e 5 - Novembro, 1961.
- FOLEY, Donald. **Estrutura Espacial Metropolitana: Um Método de Análises** - in Indagaciones sobre la estructura urbana - Editorial Gustavo Gili, S. A. - Barcelona, 1964.
- CHRISTALLER, Walter. **Central Places in Southern Germany** - Trans.C. W. Baskin - Englewood Cliffs, N. Y, 1966.
- LABASSE, Jean. **L'organisation de L'espace** - Hermann, editeurs dês Sciences et Arts - Paris, 1966.
- CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **História de Santa Catarina** – Secretaria de Educação e Cultura - Florianópolis, 1968.
- ULLMANN, Edward L. y Dacey, Michael F. **El Método de Las necesidades mínimas en el estudio de la Base Económica Urbana** – Textos Básicos - Instituto Panamericano de Geografía e História - Rio de Janeiro, 1969.

- CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **Nossa Senhora do Desterro** - oficinas Gráficas da Imprensa da Universidade Federal de Santa Catarina Florianópolis, 1971.
- MAGNANINI, Ruth Lopes da Cruz. **As Cidades de Santa Catarina Base Econômica? Classificação Funcional** - Revista Brasileira de Geografia - Ano 33 - Janeiro - Março, 1971.
- PAULI, Evaldo. **A Fundação de Florianópolis** - Edeme - Florianópolis, 1973.
- MURPHY, Raymond E. **The American City** - Mc Grow-Hill – Book Company - New York, 1974.
- MATOS, Fernando Marcondes de. **Santa Catarina - Nova Dimensão** - Universidade Federal de Santa Catarina - Florianópolis, 1973.
- THOMPSON, Wilbur. **Crescimento e Desenvolvimento Econômico Urbano no Sistema de Cidades** - in Estudos de urbanização – Livraria Pioneira Editora - São Paulo, 1976.
- SIMONSEN, Roberto C. **História Econômica do Brasil** - 7: edição - Campo Editora Nacional - São Paulo, 1977.
- ANDRADE, Djanira M. M. **A Influência da Ponte Hercílio Luz no Desenvolvimento da Ilha de Santa Catarina** - Tese de Mestrado - Mimeografado - Florianópolis. 1978.
- DINIZ, Eli. **Empresário? Estado e Capitalismo** - Paz e Terra – Rio de Janeiro, 1978.
- BERGER, Paulo. **Ilha de Santa Catarina** - Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina - Assessoria Cultural – Florianópolis, 1979.
- AICARDI, Anibal Abadie y AICARDI, Oscar Abadie. **Portugueses y Brasileños Hacia el Rio de La Plata - Un informe geopolítico (1816)** - Pool Editorial Ltda. - Recife, 1979.
- PACHECO, Darcy. **Um estudo sobre a Junta da Real Fazenda de Santa Catarina: Período 1817 -1831** - Dissertação de Mestrado - Mimeo grafado - Florianópolis, 1979.
- PELUSO JUNIOR, Victor Antonio. **A Evolução Urbana de Santa Catarina no período de 1940 a 1970** - Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina - 3: Fase - n 1 – 2º semestre, 1975.
- SANTOS, Milton. **O Espaço Dividido** - Livraria Francisco Alves Editora - Rio de Janeiro, 1979.
- CZSNAT, Ligia de Oliveira. **As Estruturas das Atividades Comerciais da Empresa Carl Hoepcke e Cia.** - Dissertação de Mestrado - Mimeografado - Florianópolis, 1980.
- HÜBENER, Laura Machado. **O Comércio da Cidade de Desterro no Século XIX** - Editora da UFSC - Florianópolis, 1981.
- PORTO SEGURO, Visconde de. **História Geral do Brasil** - 3: Edição - Comp. Melhoramentos de São Paulo - São Paulo, SD.


FLORIANÓPOLIS

1970

CONCENTRAÇÕES DE POPULAÇÃO SEGUNDO OS EXTREMOS DE RENDAS



 - RENDAS MAIS ELEVADAS

 - RENDAS MAIS BAIXAS

FONTE - DI GIACOMO, MILTON - ECOLOGIA FATORIAL DA AGLOMERAÇÃO
DE FLORIANÓPOLIS

ANTIGAS LOCALIZAÇÕES DA POPULAÇÃO DE RENDAS MAIS BAIXAS

C - CENTRO
F - FIGUEIRA
P - PEDREIRA
T - TOCA
M - MORRO

FLORIANÓPOLIS

LIMBAS FUNDAMENTAIS DO PLANO URBANO
DA CONURBAÇÃO

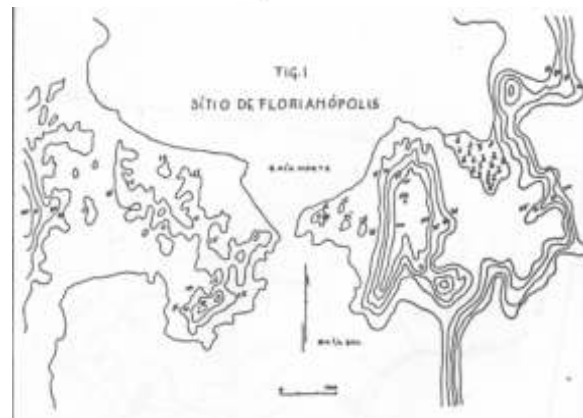
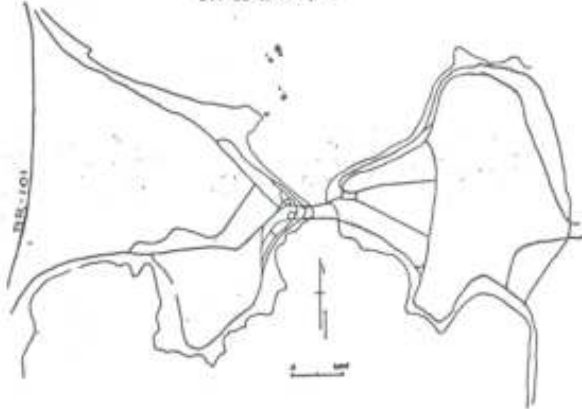


FIG 3
FLORIANÓPOLIS
1823

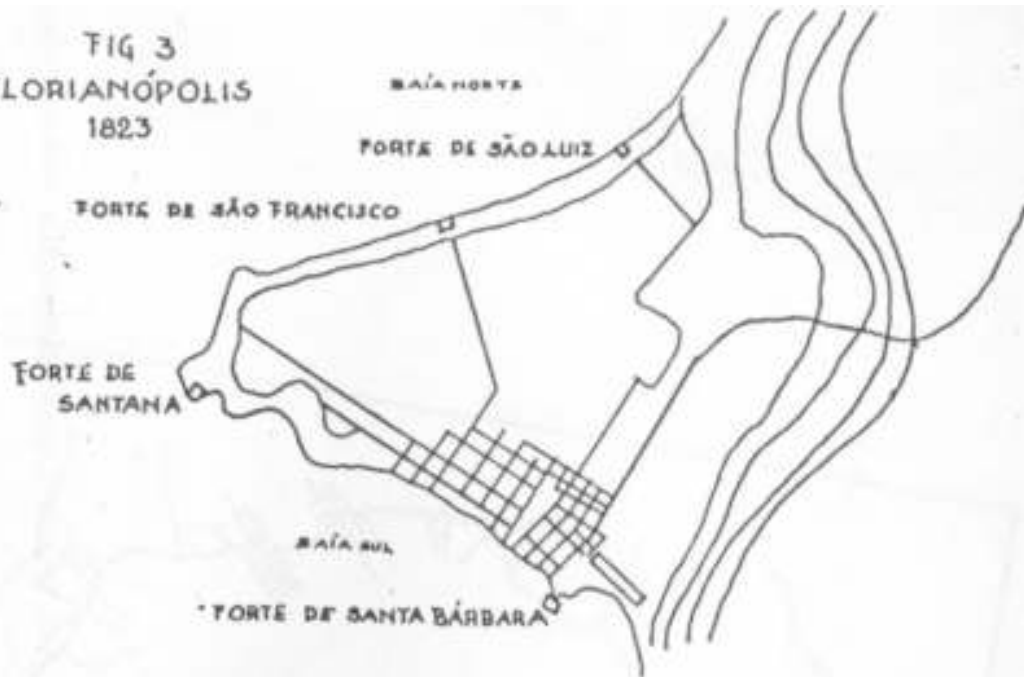


FIG. 4

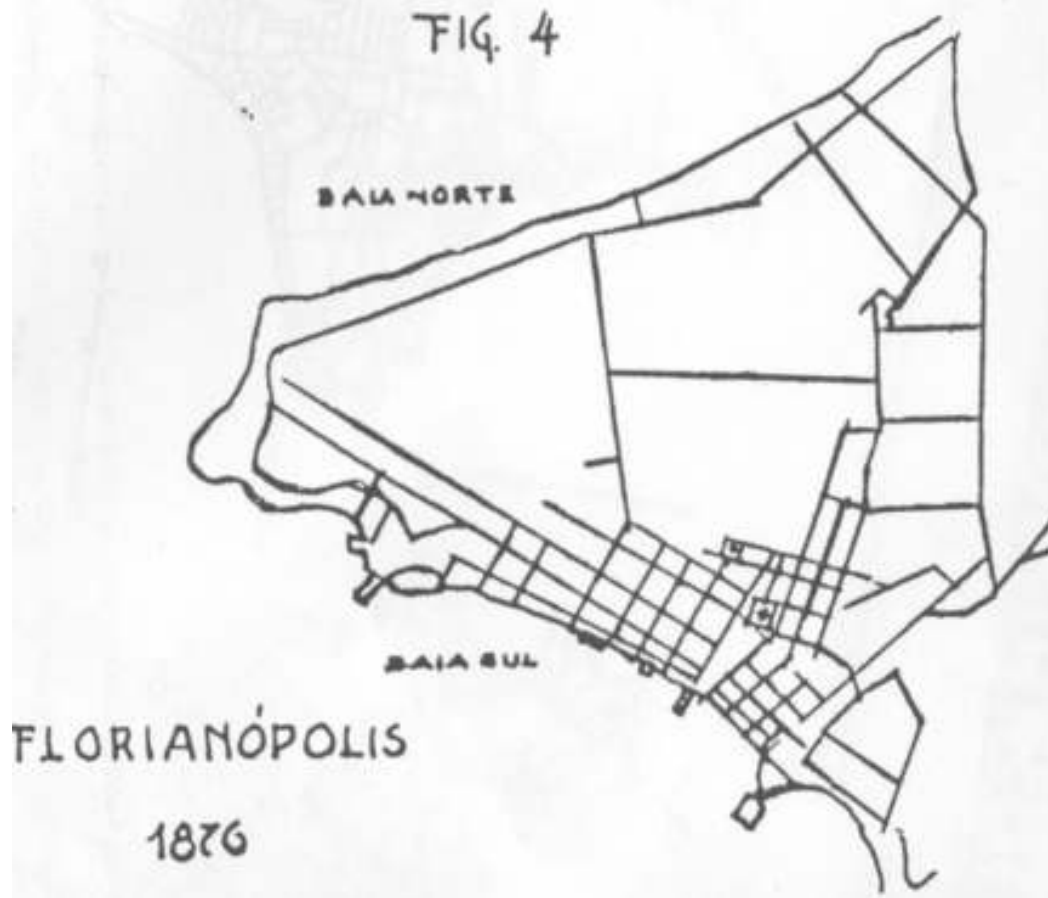


FIG. 5

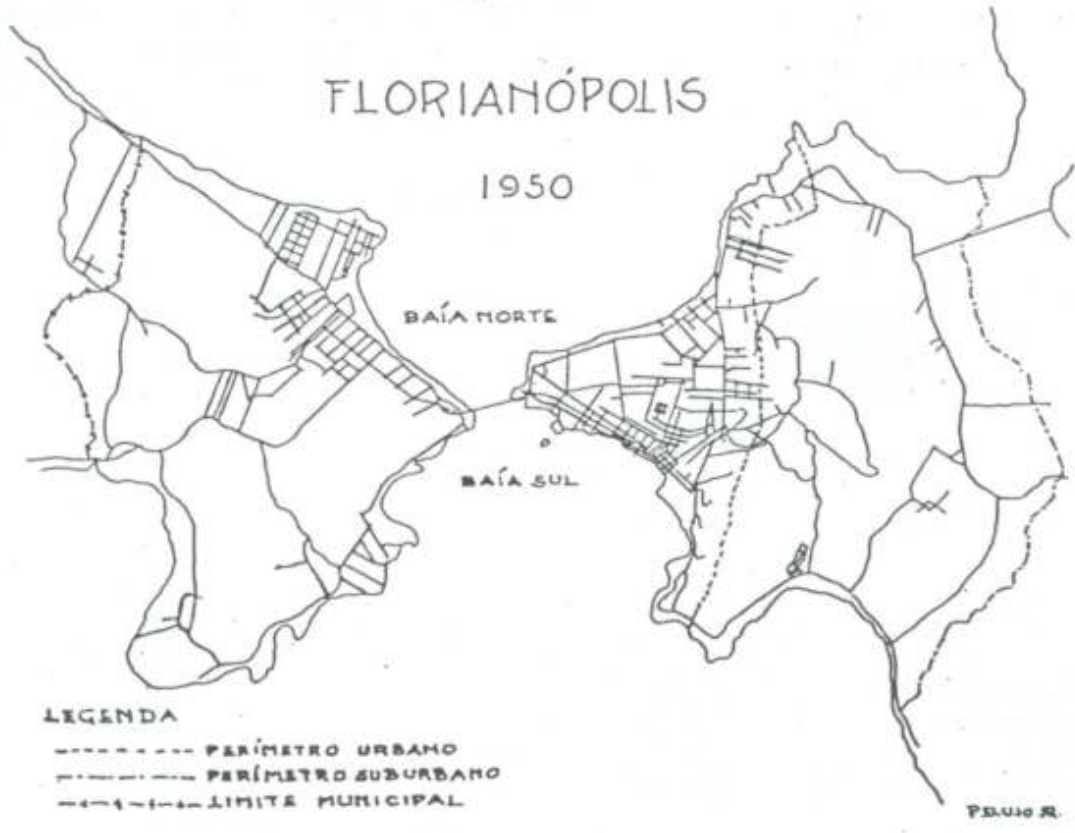
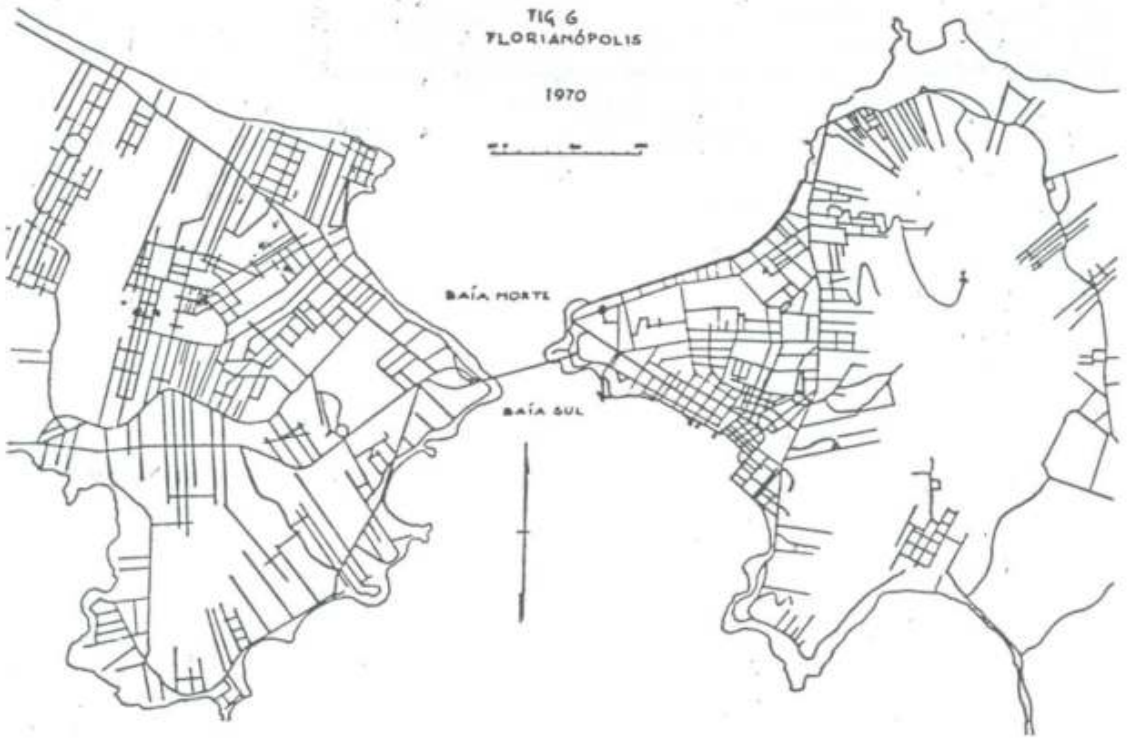
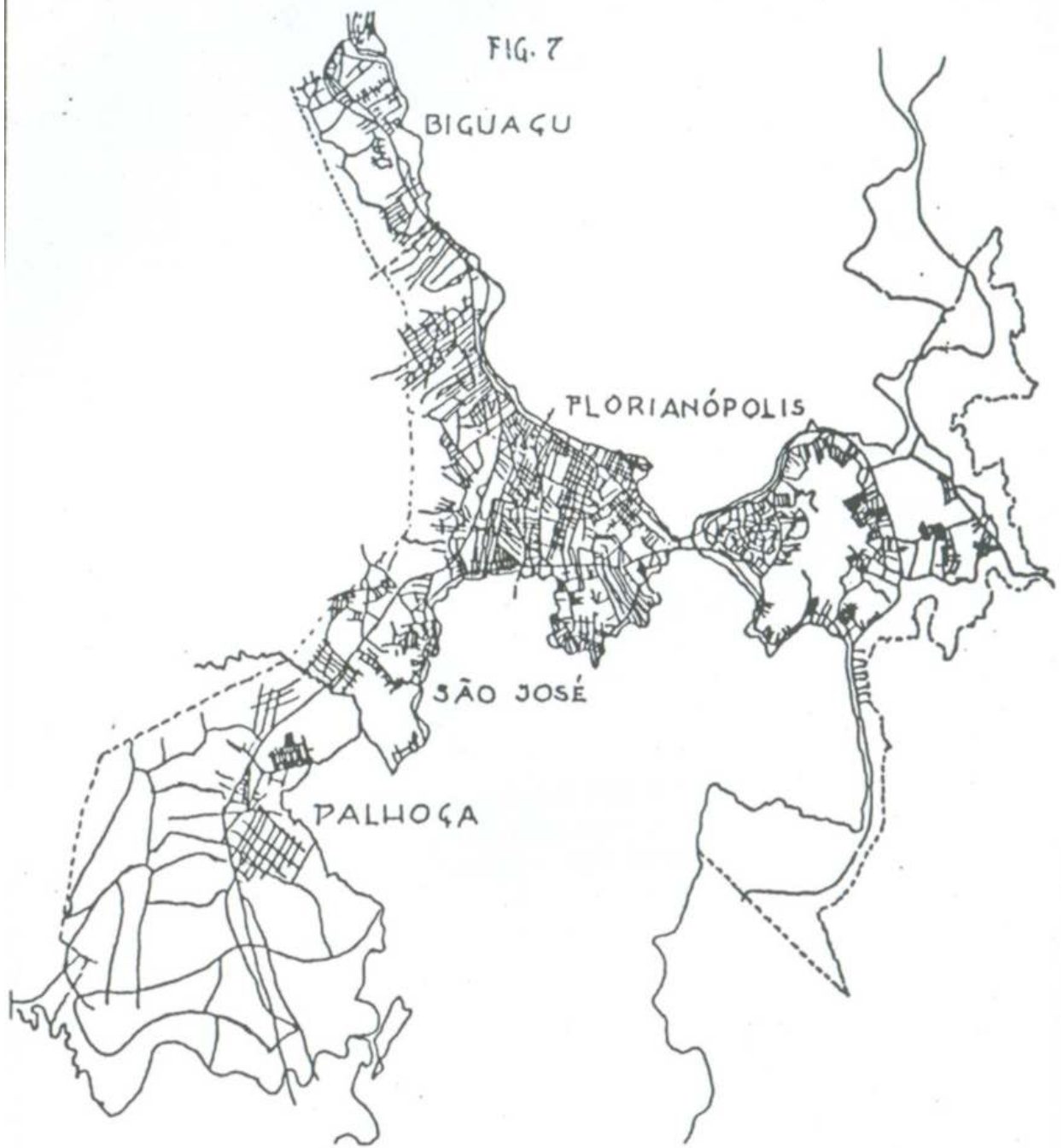


FIG. 6
FLORIANÓPOLIS
1970





MAPA ESQUEMÁTICO DA CONURBAÇÃO
1980

