

## As transformações do século XX na cidade de Florianópolis

A decadência da atividade portuária e a estagnação da agricultura, juntamente com a inauguração da Ponte Hercílio Luz (1926) foram os principais deflatores das transformações sofridas pela cidade ao entrar no século XX.



Transporte de passageiro entre o continente e a Ilha de Santa Catarina antes da construção da Ponte Hercílio Luz.

A inauguração da Ponte Hercílio Luz provocou uma mudança na dinâmica urbana de Florianópolis social, econômica e funcionalmente. Foram extintos o trânsito de balsas e lanchas pelo canal do Estreito, ruas foram alargadas,

alterando o sistema viário; a renovação da arquitetura repercutiu nas áreas urbanas dos núcleos, principalmente no núcleo central. Além disso, em 1940, iniciou-se o processo de desmembramentos de terra e loteamentos de chácaras pertencentes às camadas de alta renda.

Todas essas transformações na paisagem urbana e o declínio da atividade portuária colaboraram para a elaboração do primeiro Plano diretor de Florianópolis, em 1952 e aprovado em 1954 pela lei nº 246/55, na administração do prefeito Osmar Cunha.<sup>1</sup>

Partindo da idéia básica de que Florianópolis necessitava de uma alavanca para o progresso econômico e urbano local, o Plano propôs a construção de um moderno porto na cidade.



Construção da Ponte Hercílio Luz em 1922. Fonte: www.ufsc.br/~esilva

Os autores do Plano ainda consideraram mais dois fatores, que eram arduamente defendidos na cidade, embora estes não acreditassem na eficácia dos mesmos. O primeiro referia-se a função universitária de Florianópolis e o segundo à vocação turística da região.

Os autores defendiam a idéia de que estes dois fatores não poderiam servir como base de sustentação econômica da cidade, mas que deveriam ter apenas uma função acessória. (SUGAI, 1994).

Este Plano, então, definiu uma ocupação e utilização do solo a partir do pensamento modernista da Carta de Atenas que adota o princípio do zoneamento, estabelecendo o uso do solo e a densidade através das alturas das edificações e do tamanho dos lotes e procurou adequar a cidade às novas exigências sócio-econômicas e àquelas determinadas pelo uso do automóvel<sup>2</sup>.

A partir da década de 60, o processo de urbanização foi intensificado, principalmente, pela construção civil, com o incentivo dos governos locais. A paisagem urbana de Florianópolis transforma-se rapidamente

<sup>1</sup> Este Plano Diretor que foi elaborado pelos arquitetos e urbanistas Edvaldo Pereira, Demétrio Ribeiro e Edgar A. Graeff, sofria influência das formulações definidas pela CEPAL (Comissão Econômica para América Latina), que propunha a superação do atraso econômico através do incentivo às atividades industriais, consideradas modernas e dinâmicas. (SUGAI, 1994)

<sup>2</sup> A "cidade-universitária" acabou por ser implantada no bairro da Trindade em função de interesses políticos existentes na cidade, indo contra as intenções dos autores do Plano.

com a substituição das construções antigas pelas novas edificações verticais, promovendo, em pouco tempo, a descaracterização do centro histórico. (LOUREIRO, 2003, p.64)

Na segunda metade desta mesma década, começou a ser elaborado em Florianópolis, o Plano de Desenvolvimento Integrado da Área Metropolitana, tendo como justificativa as mudanças urbanas ocorridas, pressões por investimentos viários e interesses de ordem política.

Esse Plano contemplava, principalmente, a área urbana central da ilha e a área do continente voltada para baía sul, onde seria criado o Centro Metropolitano e a área sudeste da Ilha, abrangendo o trecho entre a Praia da Joaquina, passando pela Lagoa da Conceição, indo até o Campeche, onde seria implantado o Setor Oceânico Turístico da Ilha.

O Plano de Desenvolvimento Integrado da Área Metropolitana de Florianópolis foi concluído e encaminhado para aprovação na câmara municipal em 1970, mas permaneceu em tramitação durante seis anos e foi aprovado em 1976 como o novo Plano Diretor de Florianópolis.

No final da década de 60 e começo da década de 70, os investimentos em Florianópolis foram destinados, principalmente, à implantação dos sistemas rodoviários inter e intra-urbanos, obras estas que faziam parte das propostas dos Planos Urbanos anteriormente citados, tendo em vista que o governo desta época priorizava o setor de transporte e a expansão industrial.

Neste período foram iniciadas as obras das rodovias BR-101 e BR-470, no âmbito federal; pavimentação de rodovias estaduais como a Avenida Beira-Mar Norte e a SC-401 (ligação para o norte da Ilha) em Florianópolis; ampliação dos serviços de transporte e a nova ligação Ilha-Continente com a construção da nova ponte Governador Colombo Salles.

Simultaneamente a construção da nova ponte, foram executados os aterros das baías Norte e Sul, na Ilha e na parte continental da cidade de Florianópolis, que daria suporte à malha viária e aos acessos à ponte. Além disso, o aterro também recebeu importantes equipamentos urbanos como o terminal rodoviário Rita Maria, terminais de transporte público municipal, o sambódromo e o centro de convenções.



Vista panorâmica da cidade de Florianópolis na década de 1960. No primeiro plano a Baía Sul e o Miramar. Fonte: www.ufsc.br/~esilva



Rua Felipe Schmidt na década de 1960. Fonte: www.ufsc.br/~esilva

É nesta época também, que Florianópolis dá ênfase ao turismo para seu crescimento econômico dentro do setor terciário, já que a cidade não apresentava vocação para atividades industriais.

Já na década de 80, o turismo consolida-se como "alternativa preferencial de desenvolvimento econômico para o espaço local" em função, principalmente, da pressão exercida por empresários do ramo sobre os recursos públicos, apoiados no clássico discurso de que o turismo traz enormes benefícios para a comunidade local. (CECCA, 1997, p.244)

A cidade passou, então, a absorver os efeitos das intervenções viárias e da ampliação do transporte coletivo. O acesso facilitado à toda região da grande Florianópolis foi o fator determinante da polarização do centro urbano em relação às outras áreas da cidade e à região conurbada. Como consequência, ocorreu a super-valorização dos terrenos na área central. "Sua verticalização, com a construção das edificações com até oito pavimentos, deu-se rapidamente nesses vinte anos, substituindo os antigos sobrados e as chácaras: o que era cidade tornou-se centro." (VAZ, 1991, p.52)



Vista panorâmica da Ilha a partir do Estreito, na década de 70. À esquerda, Av. Beira-Mar Norte, ao centro, Ponte Hercílio Luz e à direita a nova ponte Colombo Salles junto ao aterro da Baía Sul. Fonte: www.ufsc.br/~esilva

## O Processo de Esvaziamento dos Centros Históricos

"Toda aglomeração socioespacial humana – da taba indígena à metrópole contemporânea, passando pelas cidades medievais e as pré-colombianas – desenvolveu um e apenas um centro principal" (VILLAÇA, 1998, p.237)

No Brasil, o ponto de partida da transformação do espaço urbano foi a ocupação deste por portugueses. Primeiramente, o Brasil-colônia foi organizado como uma imensa retaguarda rural de exportação para os mercados europeus. Posteriormente (início do séc. XIII), além de serem parte integrante da estratégia portuguesa de colonização, as cidades brasileiras serviram de bases comerciais e sedes do poder administrativo.

Já no século XIX, o processo de urbanização foi impulsionado pela estabilidade política e institucional, bem como a migração da população interna para a cidade.

No que diz respeito à configuração do espaço, o centro urbano era o local de mais fácil acesso na cidade, pois foi a partir dali que esta se desenvolveu e, portanto, era para ali que convergiam as linhas dos meios de transporte existentes na época - Essa acessibilidade tornou os centros pólos de atração, estimulando o desenvolvimento do comércio, associando a distribuição de produtos ao mercado potencial de consumidores assalariados.

O centro tradicional foi considerado uma localização privilegiada até a segunda metade do século XX. A partir daí, houve um rápido crescimento das grandes cidades, marcado por um salto na industrialização e pela expansão imobiliária das camadas de alta renda. Essas transformações provocaram uma grave crise sanitária e habitacional, pois ocorreram sem que houvesse infra-estrutura e equipamentos urbanos adequados, o que contribuiu para tornar os centros históricos indesejáveis a moradia burguesa.

Pode-se inferir que os principais agentes transformadores das áreas centrais foram as classes de alta renda, os meios de transporte e o Estado.

De acordo com Villaça (1998, p.85), os transportes intra-urbanos são os maiores estruturadores do espaço – não por urbanizá-lo, mas na capacidade que tem de arranjar espacialmente o crescimento urbano. As vias têm enorme influência sobre a expansão urbana, pois melhoram os acessos aos terrenos adjacentes e conseqüentemente, provocam a valorização dos mesmos.

O Estado exerce um papel marcante no que se refere ao processo de abandono do centro antigo, pois atua mediante conflitos de interesses dos diferentes segmentos sociais e acaba por privilegiar as classes dominantes.

Esses privilégios concretizam-se na forma de investimentos públicos (infra-estrutura viária, saneamento básico, etc) e, por conseguinte, investimentos privados, nas áreas consideradas mais novas e nobres da cidade, incentivando assim, a migração da população de alta renda para estas áreas e atrelando suas ações aos interesses do capital imobiliário.

Dessa forma, os centros históricos de muitas cidades brasileiras vêm sendo substituídos por novos centros que têm papel de pólos de atração de investimentos e consumo dos setores mais abastados.

Como resultado destes processos, tem-se a perda da vitalidade das áreas históricas centrais e do dinamismo urbano caracterizados principalmente pela diminuição do número de moradores, em muitos casos a existência de vários imóveis vazios e subutilizados, degradação do patrimônio histórico, concentração de atividades informais, mudança do perfil socioeconômico dos moradores, dos usuários e das atividades locais e, como já mencionado anteriormente, a transferência de setores públicos e privados para outras localidades.

Em Florianópolis as coisas aconteceram de forma semelhante. Fatores de ordem econômica, social e política e as intervenções do Estado nortearam as mudanças na produção do espaço urbano e no uso dos espaços públicos.

No final do século XIX, verificou-se em Florianópolis a separação espacial de ricos e pobres. As classes de mais alta renda transferiram-se para as primeiras quadras a oeste da Praça, que davam acesso à fonte da Carioca, à área das chácaras e à Praia de Fora – as duas últimas localizadas na Baía Norte. Os pobres, por sua vez, habitavam os cortiços situados a leste da Praça, nas encostas do Morro da Cruz e nas últimas quadras ao extremo oeste da península, próximas às atividades consideradas menos "nobres" (o porto, atividades industriais, a zona de prostituição e o cemitério).

Na parte econômica, a Ilha deixou de exercer atividade portuária e pesqueira e especializou-se em atividades do setor terciário (comércio, serviços e administração pública), que tomaram lugar no centro histórico e contribuíram para o deslocamento da função residencial para fora deste.



Vista panorâmica da cidade de Florianópolis em 1970. lfonte: www.ufsc.br/~esilva

Sobre a atuação do estado, verifica-se que os grandes e importantes investimentos por este realizados, na sua absoluta maioria, coincidiram com as áreas onde se concentram as classes de alta renda.

Um exemplo disso foi a construção da Av. Beira-Mar Norte, ao longo da orla da baía norte ( maior área residencial das elites).A construção iniciou-se em meados da década de 60 e foi concluída e pavimentada na década de 70. Tinha por objetivo garantir a acessibilidade e a consequente valorização da área norte da península central. Posteriormente, foi executada a Via de Contorno Norte Ilha como continuação ao eixo estruturador (BR-101, Via de Contorno Norte Ilha, SC-401 e SC-404).

As transformações urbanas decorrentes dos investimentos viários e das alterações na distribuição sócio-espacial definiram também, nas décadas seguintes, e, principalmente, durante os anos 80, deslocamentos de várias instituições estatais (CASAN, CELESC e TELESC) para os bairros situados na área de influência da Via de Contorno Norte Ilha, nos seguintes bairros: Agrônômica, Trindade, Itacorubi, Pantanal, Santa Mônica e Saco Grande.

Esses fatos, portanto, confirmam os estudos desenvolvidos por Villaça (1998) nas principais metrópoles brasileiras, de que o Estado tende a transferir suas instalações para onde se direciona o crescimento das áreas residenciais da classe dominante.

