

MARJORIE MARTINI DE SOUZA OKANO, DENIO BENFATTI E JONATHAS SILVA

## Aterros na ilha de Santa Catarina: transformações e valores do espaço público

*Grounds in Santa Catarina island: transformations and values in public spaces*

### **Marjorie Martini de Souza Okano**

Professora da Centro Universitário Adventista de São Paulo, mestra em Arquitetura e Urbanismo pela Pontifícia Universidade Católica – Campinas (2020) e graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade do Sul de Santa Catarina (2012).

*Professor at the Adventist University Center of São Paulo, Master's degree in Architecture and Urbanism at the Pontifical Catholic University – Campinas (2020) and graduated in Architecture and Urbanism at the University of Southern Santa Catarina (2012).*

marjorie\_ms@hotmail.com

### **Denio Benfatti**

Doutor em Urbanismo e Planejamento Urbano pelo Institut d'Urbanisme de Paris (1985) e pesquisador do Laboratório Quapá da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo..

*PhD in Urbanism and Urban Planning by the Institut d'Urbanisme de Paris (1985) and researcher at the Quapá laboratory in the Faculty of Architecture and Urbanism at the University of São Paulo.*

dbenfatti@uol.com.br

### **Jonathas Silva**

Professor da Pontifícia Universidade Católica – Campinas e doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (2006)..

*Full Professor at the Pontifical Catholic University – Campinas and DsC. in Architecture and Urbanism from University of São Paulo (2006).*

jonathas.silva@puc-campinas.edu.br

## Resumo

O presente artigo investiga os processos de aterros que ocorreram de 1847 a 1975 e transformaram a forma de ocupação e a relação de Florianópolis (SC) com o mar na fachada marítima central da cidade bem como os reflexos da globalização sobre o urbanismo e espaços livres. A barreira natural da orla ou rios não impediu a expansão urbana, sendo os aterros solução para moldar o espaço conforme a necessidade humana, o que modifica a paisagem e a natureza. Essas intervenções, fruto de ação antrópica para expansão do território, são práticas antigas na ilha de Santa Catarina, tendo registros desde 1847. Este estudo utiliza revisão bibliográfica e análise iconográfica e cartográfica para identificar os espaços criados e compreender as novas dinâmicas urbanas advindas das transformações pelos aterros. Como resultado, verifica-se que historicamente a relação estabelecida entre cidade e orla esteve ligada a interesses econômicos e que predominou nas várias intervenções em Florianópolis a implantação de vias para automóveis, quando, no mesmo período no Brasil, os espaços livres públicos passaram a ser considerados por práticas de lazer e socialização. Por último, novas propostas têm surgido, e Florianópolis é alvo de estudos de projeto na Baía Norte para reforçar interesses e parcerias público-privadas, sofrendo os reflexos da globalização sem resgatar a relação da cidade com o mar. Sendo assim, o artigo busca contribuir no campo da arquitetura e urbanismo, compreendendo como as transformações na fachada marítima afetam a paisagem, as relações sociais e a forma de apropriação dos espaços públicos livres no centro histórico e na cidade contemporânea.

**Palavras-chave:** Paisagem. Fachada marítima. Aterro. Ilha. Florianópolis (SC).

## Abstract

*This article investigates the landfill processes that occurred from 1847 to 1975 and transformed the form of occupation and the relationship of Florianópolis, SC with the sea in the central maritime facade of the city, as well as the effects of globalization on urbanism and open spaces. The natural barrier of the shore or rivers did not prevent the urban expansion, being landfills a solution to shape the space according to human need, which modified the landscape and nature. These interventions, result of anthropic action to expand the territory, are an old practice on the island of Santa Catarina registered since 1847. The study uses bibliographic review, and iconographic and cartographic analysis to identify created spaces and to understand the new urban dynamics arising from landfill transformations. As a result, it appears that historically the relationship established between the city and the waterfront has been linked to economic interests, and that in Florianópolis the implementation of roads and automobiles has predominated in the various interventions when, in the same period in Brazil, public open spaces became considered in leisure and socialization practices. Finally, new proposals have emerged, and Florianópolis is the target of project studies in the North Bay, where public-private interests and partnerships are reinforced, suffering the reflections of globalization without rescuing the city's relationship with the sea. Thus, the article seeks to contribute in the field of architecture and urbanism, understanding how the changes in the maritime facade affect the landscape, social relations and the form of appropriation of free public spaces in the historic center and in the contemporary city.*

**Keywords:** Landscape. Waterfront. Landfill. Island. Florianópolis, SC.

### Resumen

Este artículo investiga los procesos de vertedero sanitario que ocurrieron entre 1847 y 1975 y transformaron la forma de ocupación y la relación de Florianópolis (SC) con el mar en la fachada marítima central de la ciudad, así como los efectos de la globalización sobre el urbanismo y los espacios abiertos. La barrera natural de la costa o ríos no impidió la expansión urbana, siendo los vertederos una solución para configurar el espacio según la necesidad humana, lo que modifica el paisaje y la naturaleza. Estas intervenciones, resultado de la acción antrópica para ampliar el territorio, son prácticas antiguas en la isla de Santa Catarina, con registros desde 1847. Este estudio se utiliza de la revisión bibliográfica y el análisis iconográfico y cartográfico para identificar los espacios creados y comprender las nuevas dinámicas urbanas derivadas de las transformaciones de los vertederos sanitarios. Como resultado, parece que históricamente la relación que se establece entre la ciudad y el malecón ha estado ligada a intereses económicos y que la implantación de vías para vehículos predominó en las diversas intervenciones en Florianópolis, cuando, en el mismo período en Brasil, los espacios públicos abiertos se volvieron considerado por las prácticas de ocio y socialización. Finalmente, han surgido nuevas propuestas y Florianópolis es objeto de estudios de proyectos en la Bahía Norte para reforzar los intereses y las alianzas público-privadas, sufriendo los reflejos de la globalización sin rescatar la relación de la ciudad con el mar. Así, el artículo busca contribuir en el campo de la arquitectura y el urbanismo, entendiendo cómo los cambios en la fachada marítima afectan el paisaje, las relaciones sociales y la forma de apropiación de los espacios públicos libres en el centro histórico y en la ciudad contemporánea.

**Palabras clave:** Paisaje. Fachada marítima. Vertedero. Isla. Florianópolis (SC).

## Introdução

A ilha de Santa Catarina, parte insular de Florianópolis (SC), passou por diversas transformações na fachada marítima, pois desde o primeiro aterro em 1847 com os aterros finais na Baía Sul e Baía Norte de 1975 houve investimentos na área, alterando a forma como a cidade se relaciona com o mar (CONCEIÇÃO, 2014; VEIGA, 2010).

As intervenções para construção dos aterros na orla ocorreram por diferentes motivações. Inicialmente eram pequenas adaptações para implementação de cais e trapiches, depois aterros com soluções sanitárias e, com o passar do tempo, consideravelmente ampliadas e associadas à utilização do automóvel em meio urbano, provocando o declínio do transporte marítimo, como as lanchas de passagem antes utilizadas e, mais do que isso, afastando e distanciando a cidade e o mar (CORBIN, 1989; FERRARO, 2017).

Para além das motivações nos interessa resgatar as contradições construídas pela correlação de forças que disputam os interesses públicos ou privados. Essas relações de interesse estão presentes ainda hoje, quando são elaborados projetos ou ações, para atender a uma parcela da população, ou um modelo de urbanismo pautado na globalização, descaracterizando o local e comercializando o espaço público (VILLAÇA, 2001).

A partir de uma revisão bibliográfica, baseada principalmente nos autores Veiga (2010), Ferraro (2017) e Sugai (1994), este trabalho busca a reflexão histórica sobre a ocupação e relação da cidade com o mar, seguido da compreensão do impacto dos aterros, reflexos do Plano Diretor (1952) e do Plano de Desenvolvimento Integrado de Florianópolis (1976), que além do distanciamento alterou a dinâmica local. Por último, resultado de toda a teorização anterior e utilizando autores como Teobaldo (2010) e Abrahão (2008), buscou-se avaliar como os novos espaços livres públicos advindos dos acréscimos de terra pelos aterros são ainda hoje influenciados por relações de interesse, ao elaborar-se projetos ou ações para atender a uma parcela da população. Em relação à orla, esses questionamentos baseiam-se mais em leituras e estudos (ZAPATEL, 2011; TEIXEIRA, 2002; CRUZ, 2019; CORBIN, 1989), por tratar-se de uma parcela de solo público.

## Paisagem e ocupação inicial

A ilha de Santa Catarina, situada no oceano Atlântico, litoral sul do Brasil, tem em toda sua área central um relevo acidentado, com áreas livres e planas próximo ao mar, possibilitando uma ocupação litorânea linear e com potenciais paisagísticos.

Desde a minha chegada ao Brasil ainda não tinha visto uma região tão aprazível como a da cidade do Desterro e seus arredores. [...] A cidade acompanha os contornos das margens. Defronte, fica-lhe o canal que parece formar uma baía. Por todos os lados elevam-se colinas e morros de formas várias e que, dispostos em diversos planos, oferecem aos nossos olhos um agradável conjunto de cores brilhantes e vaporosas. A ponta que limita o porto pelo lado do sul é revestida de florestas verde-escuras; mais distante, divisam-se morros cujas encostas foram cultivadas e cujas sumidades permanecem coroadas de árvores e recebem a luz suave do sol poente; do lado oposto, ao norte, a ponta de s. João, pouco elevada e em parte revestida de grama, empresta a sua graça à paisagem; ao longe, defronte da cidade e ainda mais além, para o lado do sul, ficam situados diversos morros que se avistam através da névoa. (SAINT-HILAIRE, 1936, pp. 151-152)

A descrição da ilha por Auguste de Saint-Hilaire, decorrente de sua viagem a Santa

Catarina em 1820, e as pinturas de Louis Choris, em expedição de 1815, retratam a paisagem da ilha catarinense na beleza natural, nos morros esverdeados pela mata contrastante às planícies da borda do mar, características essas que favoreceram a ocupação inicial.



FIGURA 1 - Vue de la côte du Brésil vis à vis de l'île de Ste Catherine, de Luis Choris

Fonte: Berger, 1979, p. 238.

O bandeirante paulista Francisco Dias Velho, num processo de ocupação “litorânea lenta e espontânea”, fruto da “concessão de sesmarias, que se fixaram com seus estabelecimentos agrícolas e pastoris” (VEIGA, 2010, p. 31), estabelece o povoamento de Nossa Senhora do Desterro, entre as baías Norte e Sul.

A escolha se deu por fatores geográficos e naturais, uma vez que a região tinha uma praia abrigada, possibilitando futuramente a instalação de um porto (FERREIRA, 1994), e “aparentava uma mata menos agreste, onde os córregos eram abundantes, e a própria topografia convidava à instalação da comunidade, protegida por um ‘morro padrasto’<sup>1</sup>” (VEIGA, 2010, pp. 35–36).

Por muito tempo, a paisagem se manteve inalterada, com características de uma “pequena vila de pescadores à beira da praia” (MÜLLER, 2002, p. 55). Porém, com a intervenção da Coroa Portuguesa, que torna então a vila em capitania da Ilha de Santa Catarina (1738), enviando o brigadeiro José da Silva Paes, começam as primeiras modificações e intervenções na paisagem.

1 Padrasto: “monte, colina, ou construção que domina um terreno” (A. FERREIRA, 1986, p. 1245). Também, segundo Almeida Coelho, em Memória histórica da província de Santa Catarina, sobre a povoação: “Limita-se esta cidade pelo Norte com a Praia de Fora, a Leste com o morro da Boa Vista continuação do Antão que lhe serve de padrasto [...]” (VEIGA, 2010, p. 61).

Para um plano estratégico-militar, Silva Paes criou um sistema de fortalezas, característica da apropriação ou reconquista do território desde o século XVI, que de forma estratégica previa a ocupação por controle militar (ABREU, 2014). Também substituiu a capela por uma nova igreja, além de realizar a construção de edifícios públicos, como a Casa do Governador, o quartel e a Casa de Câmara e Cadeira (MÜLLER, 2002), fortalecendo a ocupação central da ilha, na baía Sul, próximo à praça da matriz.

Segundo Veiga (2010), as intervenções impulsionadas por Silva Paes influenciaram o fluxo populacional, resultado de mais doações de terra pelo sistema de sesmarias como também pela necessidade da vinda de “titulares graduados com suas famílias” para ocupação de cargos públicos, estimulando assim o gradativo crescimento da capitania.

Entretanto, é no início do século XIX, com a consolidação de uma elite comerciante, “proprietários de embarcações que efetuavam o comércio de pequena cabotagem<sup>2</sup> entre diversos pontos do litoral catarinense” (HÜBENER, 1981, p. 16 apud TEIXEIRA, 2002, p. 18), é que há a organização do porto, o que de forma mais efetiva influenciou na formação e transformação urbana, com alterações na borda marítima.

## Aterros como instrumento transformador da paisagem

As intervenções nas fachadas marítimas advindas de aterros para expansão do território é uma prática antiga – segundo Ferraro (2017), há registros na Roma Imperial e na Grécia Antiga. A barreira natural da orla ou de rios não impediu a expansão urbana, sendo os aterros solução para moldar o espaço conforme a necessidade humana, modificando a paisagem e a natureza. O Palácio de Versalhes, na França, é um exemplo de construção sobre aterros, uma vez que as terras eram pantanosas. Quase concomitante, em 1640, em Boston, Estados Unidos, são construídas docas para navegação que fomentaram a expansão de áreas próximas por meio de preenchimentos de terra sobre o mar para ampliar a região que crescia com o comércio e a industrialização (FERRARO, 2017).

Em Florianópolis, o acréscimo de terras por aterros que modificam a fachada marítima também não é recente e teve diversas motivações e agentes ao longo dos mais de cem anos de intervenções (de 1847 a 1975).

Conforme os estudos de Veiga (2010), os aterros iniciaram-se no século XIX, com modestas alterações da borda, não modificando as relações que a cidade tinha com o mar. Porém, no decorrer do tempo, as proporções se modificaram, até o aterro final que somou 600 mil metros quadrados de área (FERRARO, 2017).

A Figura 2 apresenta um resumo cronológico das intervenções por aterros, ocorridos na baía Norte, área de estudo do projeto de parque urbano e marina, e os executados na baía Sul. As práticas de aterro foram realizadas em outras áreas da cidade, tanto na parte insular como na área continental, entretanto destaca-se (em itálico na tabela) as intervenções que possuem registro documental e que serão objeto de análise individual.

<sup>2</sup> Segundo dicionário Michaelis, capotagem refere-se a “[n]avegação que se faz ao longo da costa, ou entre cabos, tendo-se terra à vista”. O dicionário ainda difere as expressões “grande cabotagem” e “pequena cabotagem” como, respectivamente, “navegação mercante entre portos de um mesmo país” e “navegação mercante em águas territoriais, no máximo a 15 milhas da costa, e entre pontos não mais afastados que 250 milhas”.

Baía Sul	1847	Plano de aformoseamento
	1847–1888	Aterro Cais do Menino Deus
	1863–1890	Aterro Cais da Alfandega <sup>3</sup>
	1887–1889	Aterro Capitania dos Portos (prolongamento cais Menino Deus)
	1938	Aterro da Prainha/largo Treze de Maio
	1950	Aterro da praia e trapiche Rita Maria
	1962–1968	Aterro para construção do cais da rua do Príncipe (atual rua Conselheiro Mafra)
	1972–1975	Aterro Baía Sul
Baía Norte	1840	Trincheira do Mendes e Leça (entre o atual Shopping Beiramar e a Ponta do Coral)
	1839	Abertura da travessa da rua da Praia de Fora
	1965	Aterro da praia de Fora e praia do Müller – av. Beira Mar Norte
	1975	Início da ampliação da av. Beira Mar Norte
Ponte	1922–1926	Ponte Hercílio Luz
	1971–1975	Ponte Governador Colombo Machado Salles (sentido ilha–continente)
	1982–1991	Ponte Governador Pedro Ivo Campos (sentido continente–ilha)

FIGURA 2 - Resumo cronológico dos aterros na baía Sul e baía Norte, Florianópolis.

Fonte: adaptado de Ferraro, 2017, p. 57.

Inicialmente os aterros foram pontuais e de pequeno porte. O primeiro de que se tem informação é o Aterro Cais do Menino Deus (1847–1888), que começou a ser projetado no ano de 1842, através da Lei nº 170, decretada pelo então presidente de província Antero José Ferreira de Brito (VEIGA, 2010).

Esta intervenção previa apenas o alinhamento da rua Augusta (atuais ruas Conselheiro Mafra e João Pinto), porém em 1880 o presidente da província aforrou as terras de marinha em frente à praia do Menino Deus “e mandou fazer aterro aludido, cedendo depois a particulares se isso conviesse aos interesses da Província” (VEIGA, 2010, p. 228). Este aterro teve sua área final como um “arco alongado, tendo um dos extremos apoiados no antigo forte de Santa Bárbara e o outro em um muro particular, no lado oposto, situado no prolongamento da rua Augusta” (VEIGA, 2010, p. 228).

Nesta intervenção, tem-se a licença de “privatização” da orla, como supracitado, já que o presidente da província concedeu as novas áreas “àqueles que já haviam-no requerido a sua demarcação” (VEIGA, 2010, p. 228). Não há registro dos interessados e se isso realmente aconteceu, mas cabe uma reflexão sobre a real motivação: se seriam apenas “correções” da fachada marítima ou interesses políticos. Ainda assim, na sequência de fotos (Figura 3), observa-se que, mesmo com o distanciamento do mar, há pouca interferência do aterro com as práticas locais de pesca e passeio, mantendo a característica da orla de espaço e uso público.

Não há como precisar a extensão e largura do aterro, porém com base na descrição de Veiga e no acervo fotográfico, elaborou-se a Figura 4, que localiza sua possível área de intervenção.

<sup>3</sup> Aterro de pequeno porte, próximo a região do cais Rita Maria, na região do Mercado e da Alfândega, paralelo à rua Francisco Tolentino e o prolongamento da rua Menino Deus.

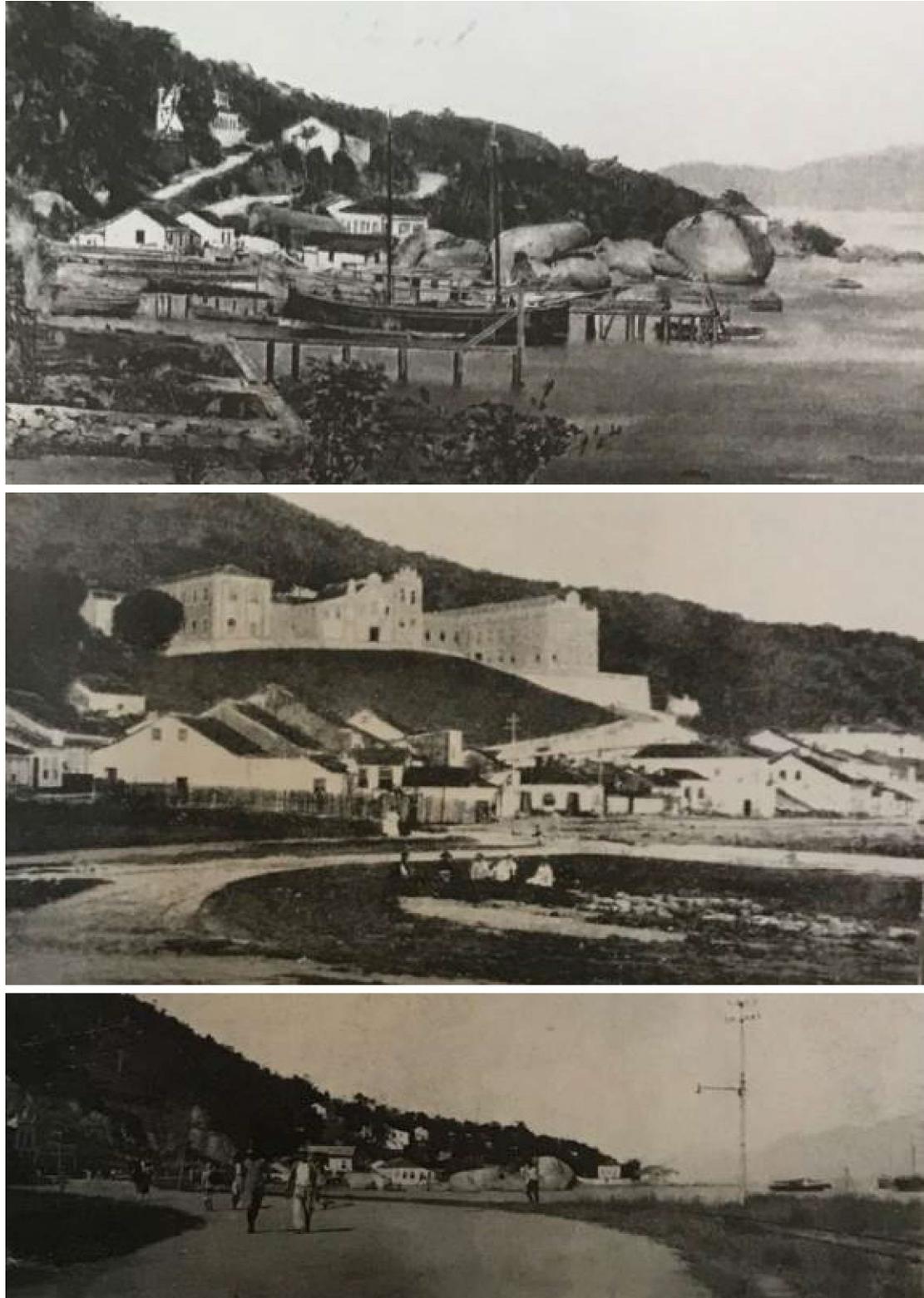


FIGURA 3 - Panorâmica da prainha no séc. XIX (acima), seguida por fotos do aterro.

Fonte: Veiga, 2010, p. 397.

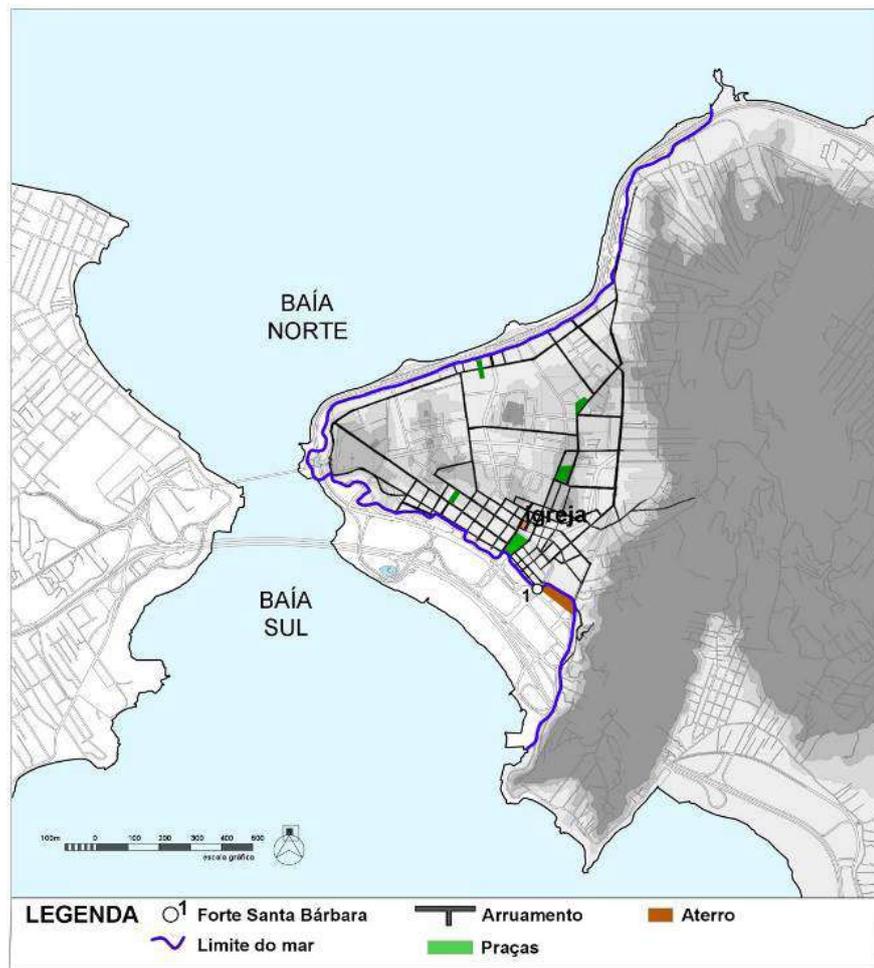


FIGURA 4 - Ocupações do núcleo central em Desterro em 1876 e aterro Praia do Menino Deus

Fonte: baseado nas imagens e descrição de Veiga (2010)

Na mesma época do aterro Cais do Menino Deus, ocorreram as intervenções no cais da Alfândega (1863–1890), que, assim como o primeiro, tratou-se de uma intervenção de pequeno porte e sem alteração significativa na relação da cidade com o mar, tendo como objetivo a adequação da orla para instalação de cais (FERRARO, 2017).

Ainda no século XIX, ocorreu uma das intervenções mais importantes da região, o aterro da Capitania dos Portos (1887–1889) – nome este por ocorrer ao lado da edificação de mesmo nome –, extensão do primeiro aterro, sendo cogitado desde 1846 (VEIGA, 2010), mas que teve suas obras somente iniciadas em 1887.

A área de intervenção entre o Forte de Santa Bárbara e o Hospital de Caridade é decorrente de medidas sanitaristas. Nesse período (décadas de 1880 e 1890), houve várias intervenções com o intuito de minimizar os problemas de lixo e insalubridade. Destaca-se a canalização de diversos rios, entre eles o rio da Bulha (atualmente onde se localiza parte da av. Hercílio Luz), o qual atravessava toda a cidade até desaguar na praia da Boa Vista, que era tido como o mais sujo, pois era alvo de despejo ao longo de todo seu trajeto (MÜLLER, 2002).

Após a canalização do rio da Bulha, a afluição das águas dos morros ficou concentrada, somando-se às “marés que penetravam pela única abertura existente” na fachada marítima, o que resultou em uma área pantanosa e malcheirosa, sendo resolvido com o aterro. Esta área permaneceu sem uso, sendo um grande vazio urbano até as futuras intervenções e projetos para baía Sul, em 1975.

Também foi canalizado, em toda sua extensão, o rio da Fonte Grande, através da

construção de um canal de concreto e a retirada de diversas casas. Sobre esta obra de engenharia, Müller (2002, pp. 89–90) comenta que a canalização “teve grande repercussão não somente do ponto de vista sanitário, mas principalmente do ponto de vista urbano, excedendo profunda modificação no traçado e na paisagem local”, resultando em uma grande área pavimentada onde atualmente está instalado o Instituto Federal de Santa Catarina.

Além das obras sanitárias, o período marcado pelo aterro da Capitania dos Portos foi de grandes intervenções no centro da cidade, sendo parte do aterro construído com material da rua do Senado (atual rua Filipe Schmidt, Figura 5) (VEIGA, 2010).

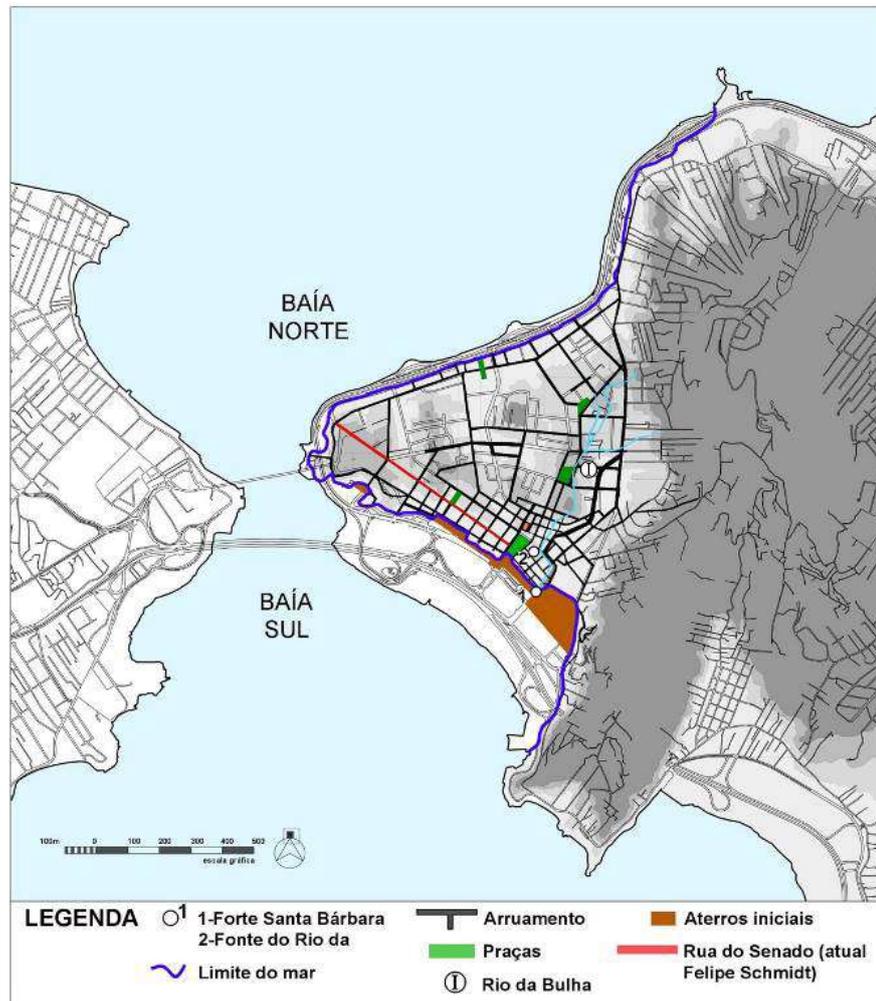


FIGURA 5 - Ocupações do núcleo central de Florianópolis em 1921 e aterro Capitania dos Portos.

Fonte: baseado em Ferraro, 2017.

Segundo Veiga (2010), o desmonte do morro alterou o perfil da rua do Senado, suavizando a declividade e possibilitando “o prolongamento de alguns eixos que esbarravam em elevações até então intransponíveis” (VEIGA, 2010, p. 233). O aterro, assim como o desmonte, alterou a paisagem, sendo a primeira intervenção na fachada marítima que modificou a relação cidade e mar, devido à extensão e a distância do mar com a malha urbana original (Figura 6).

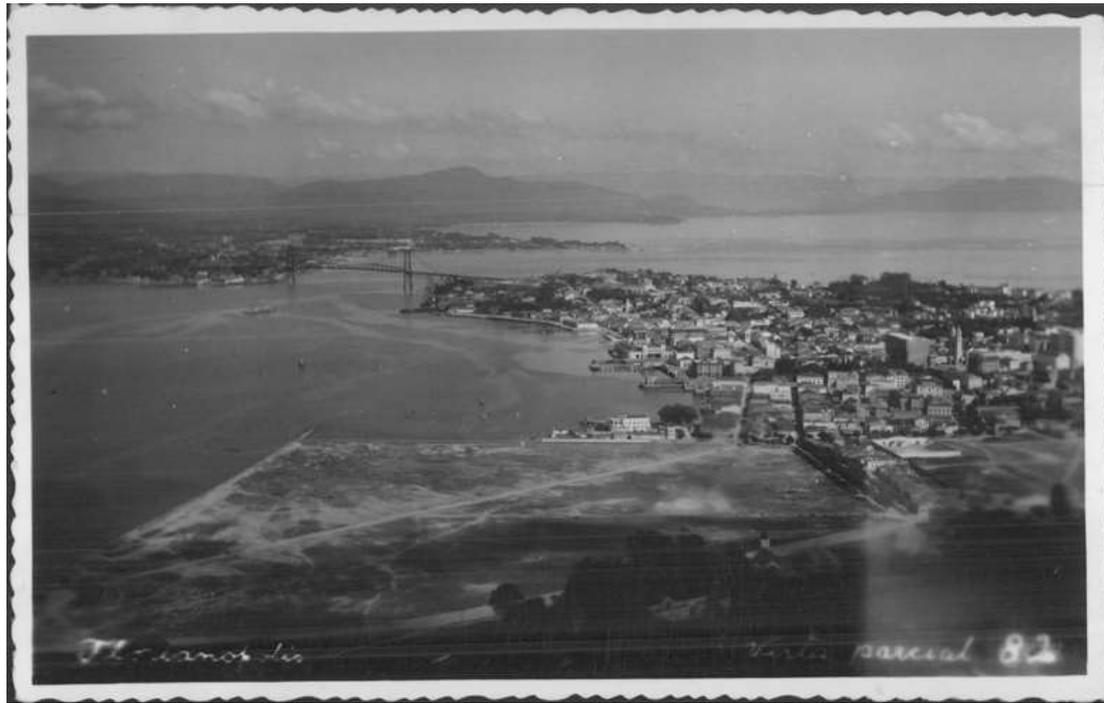


FIGURA 6 - Em primeiro plano o aterro final da Capitania dos Portos.

Fonte: Casa da Memória, Florianópolis (SC).

A criação do aterro sem um planejamento prévio, além da alteração da cidade com o mar, resultou em área obsoleta, enquadrando-a como um grande vazio urbano de difícil apropriação. Após o aterro da Capitania dos Portos, outras pequenas intervenções ocorreram na fachada marítima da baía Sul, verificando-se a inexistência de projetos ou documentos, tornando-se inexpressivas na leitura urbana.

Já no século XX, surgem dois novos projetos de aterros de proporções muito maiores do que os realizados até então. Primeiro na baía Norte (1965–1975) e outro na baía Sul (1972–1975), a princípio motivados pelos mesmos interesses: a implementação do sistema de rodovias previsto nos Planos Diretores de Desenvolvimento Integrado (PDDI).

## Impacto dos Planos Diretores de 1955 e 1976

A década de 1950 foi marcada por grandes obras e reformulação da legislação, incentivando a criação de planos urbanos nas esferas municipal, estadual e federal. Para isso, Florianópolis contratou, em 1952, uma equipe de arquitetos urbanistas, entre eles Edvaldo P. Paiva, Demétrio Ribeiro e Edgar A. Graeff para elaborar o plano diretor da cidade. A proposta final foi aprovada pela Câmara Municipal em 1955 (SUGAI, 1994).

O plano buscou definir formas diferenciadas entre a ocupação na ilha e no continente. Mantendo ainda o caráter portuário da cidade, a proposta previa a transferência do porto para a área continental, em um grande aterro de mais de sessenta hectares próximo à ponte Hercílio Luz. Nesta região também estariam localizadas indústrias e comércios, ao longo de uma avenida intermunicipal (SUGAI, 1994).

Na ilha, as propostas se limitaram a área central insular. Para a região da baía Sul, foi previsto uma via-tronco, que viria da área continental, passando pela ponte Hercílio Luz e contornaria a orla. Nas adjacências da via seriam instalados o centro cívico, centro religioso-comercial e, no aterro já existente, a cidade universitária (SUGAI, 1994, p. 65).

Na orla norte, foi projetado um zoneamento de áreas residenciais com edificações multifamiliares de até oito pavimentos e diversas áreas verdes, onde havia antigas

chácaras. A proposta ainda previa uma avenida que ligaria a área norte à orla sul, com trinta metros de largura, sendo parte instalada em terras existentes e em parte sobre o aterro (SUGAI, 1994).

O Plano de 1955 apresenta características modernas, influenciadas pela Carta de Atenas, que tem como princípio o zoneamento funcional, demarcando áreas de trabalho, lazer e moradia, bem como o aumento de densidade. Ainda que muitas das ideias não tenham saído do papel, sendo apenas implementada a via de contorno na baía Norte, atualmente conhecida com avenida Beira-Mar Norte, é neste plano que propostas de novas vias e aterros que transformarão a cidade são desenhadas, ideias que serão absorvidas pelo plano diretor da década de 1970.

A baía Norte tinha um caráter residencial, resultado do processo de ocupação da antiga praia de Fora, promovida pela elite de Florianópolis, que constituía chácaras de veraneio. Nas décadas de 1950 e 1960, essa região foi alvo de investimentos, sendo favorecida não apenas pela proposta do plano diretor, que garantiu acessibilidade através do sistema viário, mas também por investimentos urbanos não previstos, como preservação da região, vetando atividades industriais e portuárias (Lei nº 246/1955) e fortalecendo a concentração de residências das camadas sociais de alta renda (SUGAI, 1994).

A região da baía Norte foi aos poucos se transformando. A praia que por seu luxo uma vez fora tida como a “Botafogo catarinense”, por suas construções e paisagem natural (FERREIRA, 1994). Casas à beira-mar, trapiche, um lugar de lazer, recreio, descanso, tranquilidade e contemplação, características que motivaram comerciantes a ocupar a região no afã de “fugir” da área urbana, se alteraram com as novas propostas e intervenções do plano diretor.

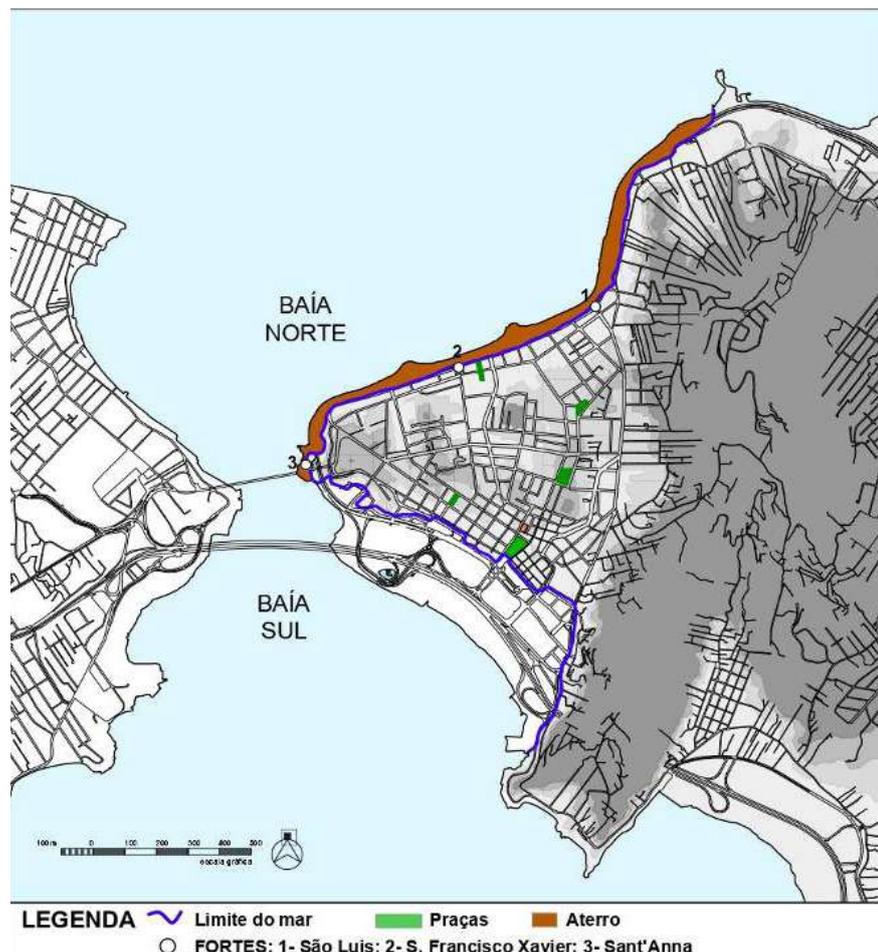


FIGURA 7 – Mapa do aterro na baía Norte.

Fonte: baseado em Veiga (2010).

Com a execução do aterro (Figura 7) e implantação da via de contorno na baía Norte, atualmente conhecida com av. Beira-Mar Norte, a dinâmica e paisagem da fachada marítima foi alterada. O caminho que inicialmente era de pedestres e cavalos foi substituído por vias automobilísticas, priorizando os poucos carros que já existiam na época. Na Figura 8, observa-se em primeiro plano o sistema viário e mais ao fundo a construção da primeira edificação com mais de dois pavimentos, ambas propostas do plano diretor de 1955. A orla que era longilínea, com edificações baixas e o mar próximo, em pouco tempo seria distanciada por vias expressas e edifícios com gabaritos superiores a oito pavimentos.



FIGURA 8 – Av. Beira-mar Norte, década de 1960, após a implementação do sistema viário.

Fonte: Casa da Memória, Florianópolis (SC).

A implantação da av. Beira-Mar Norte foi projetada para atender um sistema rodoviário que ligaria a baía Norte à baía Sul, que por sua vez se conectaria com o continente pela avenida tronco. Entretanto, boa parte do transporte continente-ilha era por embarcações, ainda que precárias, opção desconsiderada sem apresentar alternativas de modernização ou melhorias, priorizando exclusivamente o transporte individual.

A avenida de natureza intraurbana foi executada pelo Departamento de Estradas de Rodagem, órgão do governo estadual (SUGAI, 1994), que reforçou os estímulos externos governamentais para implementação de um sistema viário expresso.

A pista que inicialmente foi prevista com trinta metros e executada apenas com 22 fora superestimada em relação à quantidade de carros – segundo a Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, no levantamento feito em 1958 existiam apenas 575 automóveis, 88 camionetas, 33 motocicletas (FERREIRA, 1959). Devido à pouca demanda e às largas vias, observa-se pela Figura 9 que, mesmo após sua implantação, tal via foi usada como área de passeio e lazer. Poderia se dizer que foi uma tentativa de apropriação do espaço público que lhes foram tirados.



FIGURA 9 - Av. Beira-Mar Norte, década de 1970.

Fonte: Aterros, 2013.

Em Florianópolis, a ideia de desenvolvimento esteve intimamente ligada ao sistema viário. Para isso, o município desenvolveu o Plano de Desenvolvimento Integrado da Área Metropolitana de Florianópolis (PDI), futuramente denominado Plano de Desenvolvimento Integrado da Micro-Região de Florianópolis, em consonância com Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) do governo de Médici (1969–1974).

Diferentemente do Plano Diretor de 1955, que se limitou à área central insular, o PDI para Florianópolis, elaborado entre 1969–1971, tornando-se lei em 1976, abrangia toda a área conurbada do município. Ferraro (2017, p. 96) comenta sobre os ideais do novo plano, o qual foi baseado numa “ideologia desenvolvimentista e de modernização assumidos pelo governo tecnocrata, fruto da ditadura militar, instalada no país desde 1964”. Isso porque, com o novo governo, vê-se o espaço urbano como possibilidade de desenvolvimento, pautado no movimento moderno.

O PDI tinha como objetivo geral transformar a capital catarinense num grande centro urbano. Para isso o plano urbano propôs expansão urbana na área continental, ao longo da BR-101, bem como, na orla leste da parte insular, através de um Plano Setor Oceânico Turístico da Ilha, uma ideia de ocupação residencial e lazer. Este plano previu um sistema viário que ligasse as praias com a Via Expressa Sul. Além de uma organização da expansão e do sistema viário, o PDI propunha a criação do Centro Metropolitano, área central insular: proposta para nova ponte e execução do aterro da baía Sul, no qual estaria localizado o centro administrativo, institucional e financeiro da capital; equipamentos rodoviários, como o terminal intra e interurbano; e edifícios do poder legislativo, judiciário e executivo (SUGAI, 1994).

Observa-se que as propostas do PDI vão transformar a fachada marítima de Florianópolis por três vertentes. A primeira são os aterros (parcelamento), que têm como consequências o distanciamento do centro histórico do mar e a perda da maritimidade<sup>3</sup> da cidade. A segunda vertente é o sistema de vias, que cruza as áreas de aterros, formando uma barreira invisível de acesso à borda d'água, e a terceira vertente são as edificações, que se transformam em barreiras físicas, dificultando tanto o contato visual como o acesso.

Contrariando a expansão e investimentos do plano diretor de 1955 na região norte da ilha, o PDI de 1976 priorizou a expansão urbana em direção à região sudeste, por motivos de interesse da elite florianopolitana, que, para manter as áreas residenciais do norte, direcionaram a expansão para outras regiões da ilha, como o bairro da Trindade (SUGAI, 1994). Outro ponto de destaque é a interferência do governo estadual, que, durante os seis anos que o PDI esteve em estudo e aprovação (1969–1976), executou algumas propostas, entre elas a ponte Colombo Sales (1975), novo elo ilha-continente ao lado da ponte velha (Hercílio Luz), e o aterro da baía Sul (1972–1975) (FERRARO, 2017; Figura 10).

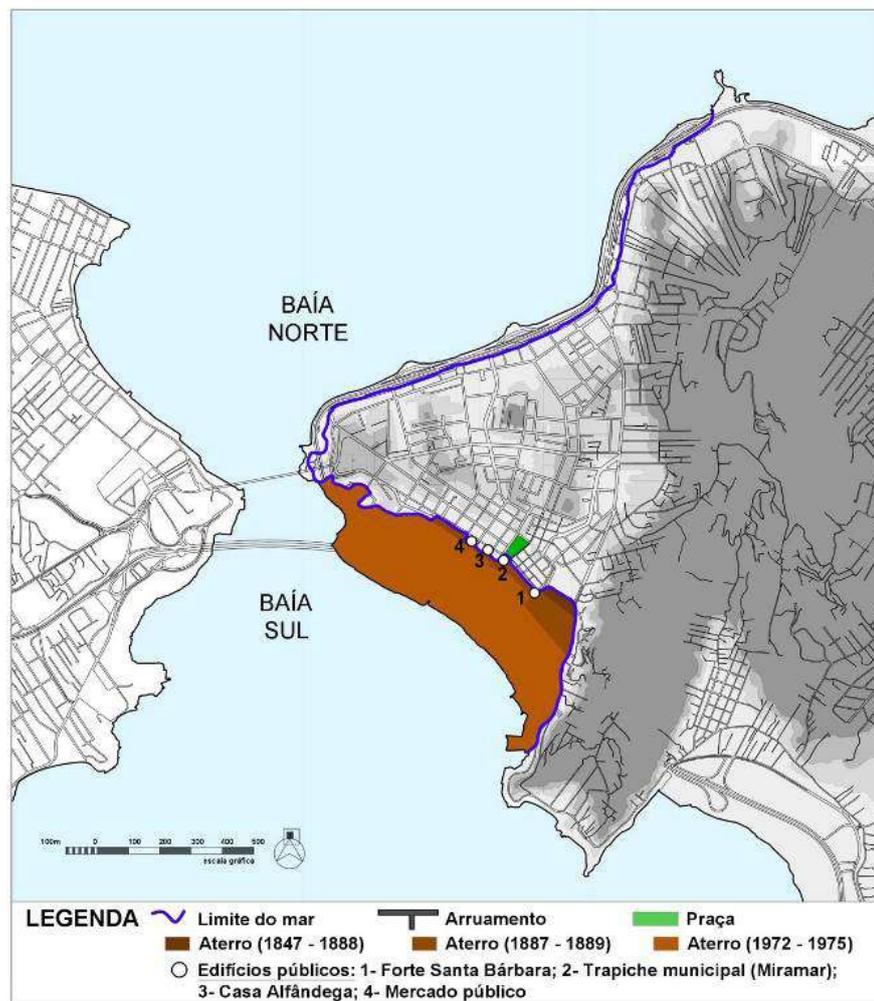


FIGURA 10 – Mapa do aterro na baía Sul (1972–1975).

Fonte: baseado em Veiga (2010).

<sup>3</sup> Ferraro (2017) define como maritimidade a dependência ou atividades que interagem diretamente com a água, o que, no caso de Florianópolis, ocorreu através da prática de pesca para sobrevivência, do comércio pelo porto e, posteriormente, com atividades de lazer.

A respeito do aterro final da baía Sul, quando ainda do projeto, surge uma pressão por parte dos empresários pela reserva de uma área de até 25% do novo espaço para alienação e comercialização (SANTA CATARINA, 1974, art. 1º). Entretanto, esta ideia bem como a proposta de Centro Metropolitano não foram concretizadas, pois no governo estadual de Antônio Carlos Konder Reis (1975–1980) foi bloqueada a construção de qualquer edifício em parte do aterro, conforme o Decreto nº 5.392/1978, com o intuito de proteção e preservação de área verde, que futuramente teria Roberto Burle Marx como convidado para elaborar o projeto do Parque Metropolitano Dias Velho (SANTOS, 1997).

Como visto anteriormente, o aterro da baía Norte alterou a dinâmica e paisagem da cidade, e não foi diferente com o aterro da baía Sul. Para essa região, foi previsto um aterro hidráulico com 611 mil metros quadrados, que em alguns pontos chegou a afastar mais de quinhentos metros o mar da cidade – o Mercado Público, por exemplo, encontra-se a 460 metros das águas que um dia o cercaram.

Além da distância e da barreira, o aterro e as novas propostas promoveram o rompimento de outras relações da cidade com o mar. O porto (trapiche municipal) foi extinto – e com ele as trocas de mercadorias e interação com o mercado público – assim como o transporte marítimo, impulsionando o transporte automotivo com a execução da nova ponte.

O remo, esporte praticado na capital e que tinha as edificações instaladas na fachada da baía Sul, próximos ao trapiche municipal, aglomerava torcedores para acompanhar as competições. Segundo Santos (1997), os clubes de remo com suas cores distintas entre si e a localização tradicional no centro da cidade, junto a orla da baía Sul, organizavam uma territorialidade esportiva, em que a rotina dos atletas e treinos eram apreciados por grande parte da população (Figura 11).



FIGURA 11 - Localização da sede de remo do Aldo Luz e da Martinelli.

Fonte: Clube de Regatas, 2018.

Com a execução do aterro, os clubes que ainda estavam ativos foram deslocados para próximo do mar, ao lado da nova ponte (Figura 12). Segundo Santos (1997), a territorialidade esportiva “nunca mais se reestabeleceu”, já que os clubes foram relocados para um local entre as pontes, em três edificações lado a lado e com a

mesma arquitetura, mudança que vai de encontro aos ideais dos clubes, pois, além de perder o contato com o público, se tornaram “indistintos”. Apesar da nova localização das sedes dos clubes de remo facilitar o acesso dos esportistas às raias da baía Norte, mantendo a “sociabilidade marítima”, a cidade é que “perdeu” os clubes e a possibilidade de torcida (SANTOS, 1997).



FIGURA 12 - Novas instalações dos clubes de remo, 1979)- 1. Clube Náutico Francisco Martinelli. 2. Clube de Regatas Aldo Luz. 3. Clube Náutico Riachuelo.

Fonte: História, s. d.

Por outro lado, os aterros criaram grandes espaços livres, em especial o executado na baía Sul. Ainda que tenha sido tombado para evitar a construção de edifícios, não representou solução para ocupação do espaço físico, gerando outros impasses, como abandono, grandes parcelas fundiárias, esvaziamento dos espaços públicos e dificuldade de apropriação.

A apropriação dos espaços, muitas vezes inesperada e que busca de alguma forma o melhor aproveitamento dos espaços públicos, é indispensável para se manter a vitalidade urbana. O movimento moderno, por sua vez, teve influência sobre os espaços livres propondo grandes áreas que “seriam, supostamente, intensamente utilizadas” (SABOYA, 2016). Porém, grandes áreas abertas dificultam a apropriação, como o caso de Florianópolis, onde o projeto do Parque Dias Velho (1978) não foi capaz de promover a plena ocupação e uso, sendo abandonado e mais tarde ocupado com edificações isoladas, deixando áreas ociosas e voltando-se contra o mar.

Como visto, os aterros iniciais foram modestas e pontuais alterações na borda da fachada marítima de Florianópolis. Entretanto, as intervenções da década de 1960 (baía Norte) e 1970 (baía Sul) tomaram maiores proporções, estendendo a porção de terra e configurando um novo espaço.

Esse novo espaço configurou um segundo limite, atual borda do mar, que separa terra e água, linha física que não proporciona as mesmas relações na baía Sul e na baía Norte, tampouco se comparado com o limite anterior ao aterro.

Em ambas as baías, as intervenções na fachada marítima reduziram o aterro a um local quase monofuncional, de passagem e de edificações isoladas, acarretando uma

ruptura no espaço, descontinuidade na unidade do espaço pelo desenho urbano e alteração da paisagem característica de uma ilha, com edifícios públicos voltados e relacionados às atividades marítimas.

## Os espaços públicos e a globalização

A análise da ocupação e desenvolvimento de Florianópolis nos permite identificar que o modelo de urbanismo passou por diversas fases (embelezamento, saneamento, preservação histórica, sistema viário), mas sempre como práticas governamentais, sem parceria ou interesse privado.

As propostas contemporâneas têm alterado a forma de intervenção, surgindo assim novos paradigmas de desenvolvimento. Entre esses, destacam-se a colaboração entre setores públicos e privados e a introdução de elementos catalisadores do desenvolvimento, como o turismo recreativo e cultural e o lazer, os quais, apesar de não garantirem por si sós o sucesso da revitalização, são elementos essenciais de propulsão no novo modelo (DEL RIO, 1993).

A orla marítima, palco de diversas ações e reflexos do novo modelo de urbanismo, é espaço de uso público e elemento importante na malha urbana, que compõe uma das classes estruturantes do tecido urbano, sendo definido como espaço não edificado (MAGNOLI, 2006, p. 179). Estes podem ser de carácter público, como ruas, praças, quintais, jardins e estacionamentos (QUEIROGA; MACEDO, 2016, p. 3), ou privado, como jardins frontais, pátios, quintais e demais áreas remanescentes de recuos obrigatórios nos lotes (CUNHA, 2003, p. 3).

Considerando o crescimento das cidades nas últimas quatro décadas, os espaços públicos tornaram-se essenciais para proporcionar o acesso a todos os cidadãos e para garantir o equilíbrio ambiental, social e cultural, sendo os espaços livres públicos ainda mais essenciais. Segundo Cunha (2003, p. 2), a presença dessas áreas é sentida nas condições ambientais da cidade, isto é, favorecem a salubridade bem como promovem a sociabilidade por meio do convívio e do lazer.

O termo “espaço público” antecede as cidades contemporâneas, e, ainda que se tenha mantido firme nas discussões urbanísticas e políticas, o conceito tem evoluído e ganhado novas abordagens, relativas à estrutura, função, e carácter social.

Abrahão (2008) comenta que estes espaços são como uma “espécie de coração da cidade”. Ainda que Castro (2002, p. 53) defenda a ideia de que reduzir o conceito a uma definição específica seria “reduzir a sua riqueza conceptual”, este trabalho se apoia numa visão ampla apresentada por Narciso (2009), segundo a qual o espaço público, independentemente da escala urbana, é de “uso comum, posse coletiva, pertence ao poder público [...] espaço por excelência da cidade”, onde se desenvolvem dimensões como política, vida pública, religiosa e artística ou mesmo encontros, sociabilidade e ócio (ABRAHÃO, 2008). Sendo assim, a qualidade da cidade está intrinsecamente ligada à qualidade desses espaços e permite a interpretação dos agentes atuantes, dos déficits, contradições e dinâmica do território (BORJA, 2013).

Entretanto, alguns espaços apresentam reflexos da globalização. Espaço e agentes específicos afetam a forma de produção e atuam profundamente nas políticas urbanas, tendo como resultado a “espetacularização das cidades”, que se tornam cada vez mais semelhantes entre si, fazendo com que os espaços percam as particularidades e a originalidade.

Teobaldo (2010) vai ao encontro da ideia de que as intervenções contemporâneas buscam por elementos catalisadores de desenvolvimento, defendida por Del Rio (1993),

ressaltando que a globalização transforma o espaço urbano em novas centralidades por intermédio da cultura e do lazer e apoiada no discurso de requalificação, com a “promessa aos cidadãos da recuperação de uma suposta vida local, dotando os espaços públicos de melhorias da infraestrutura, por meio de projetos envolvendo alta tecnologia” (TEOBALDO, 2010, p. 139).

Movidos pelo interesse e pelo poder privado que permeiam as parcerias público-privadas, os espaços são transformados de locais públicos em semipúblicos, quando não particulares, “uma vez que o público deve pagar pelos serviços dos quais usufrui” (LIMA, 2004). O resultado final da globalização são paisagens e intervenções repetidas, encontradas em numerosos lugares.

Em meio a esse cenário complexo e contraditório, são muitas as propostas de intervenção e requalificação dos espaços públicos, principalmente em orlas de rios, mares e lagoas, com o potencial de ocasionar, nessas áreas, uma mudança significativa nos usos e formas de apropriação por seus usuários. Florianópolis tem sido objeto de estudo e discussão pública para intervenção no espaço público por meio da execução e implementação do projeto do Parque Urbano e Marina Beira-mar na baía Norte, resultado de um edital para rocedimento de Manifestação de Interesse (PMI), de caráter público, para projeto de intervenção na orla.

O lazer é intrínseco à natureza humana e constitui uma das demandas para o espaço público. Entretanto, nas intervenções contemporâneas, há um conflito de interesses na produção do espaço, pois, conforme Borja (2013), o espaço público antes de tudo é de “uso coletivo, livre e heterogêneo”. Porém, pelos efeitos da globalização e o novo modelo de urbanização, defendido por Del Rio (1993), têm-se qualificado cada vez mais áreas de forma a transformar o espaço público em elemento de valorização, resultando em áreas mais exclusivas e “gentrificadas”, o que Teobaldo (2010) chama de “cidade espetáculo”.

Borges, Ferreira e Nóbrega (2017) também comentam que os reflexos da globalização sobre o mercado contemporâneo fizeram-no passar a “requerer esforços no sentido de transformações locais para despertar determinados interesses, em especial no âmbito econômico, de modo a captar investimentos dos setores público e privado”, assim como ignorar a antiga forma de apropriação, justificando-se com o discurso de revitalização dos espaços e assim alterando os usos e os usuários (TEOBALDO, 2010).

No projeto de Parque Urbano e Marina Beira-mar de Florianópolis, observa-se a supervalorização da área em detrimento de outros espaços urbanos, e a implementação da marina não ocorre como um serviço público que retoma o transporte náutico como prioridade, colocando-o como ponto central na proposta. Ao contrário, é prevista uma privatização da área de marina e a comercialização de serviços de lazer.

Os espaços livres públicos devem ser multifuncionais e possibilitar diversas formas de apropriação pública. Além disso, devem ser democráticos, o que, segundo Browne (2015), é um “espaço expressivo, significativo, polivalente, acessível e evolutivo, de forma que relaciona as pessoas e ordena o crescimento urbano [...] essencial para avaliar a democracia da cidade”. Esses conceitos, ainda que considerados na elaboração do projeto de Parque Urbano e Marina Beira-mar, não são perceptíveis na formulação do espaço, isso porque muitos ambientes são de usos predefinidos, restando a livre apropriação ao mesmo tempo que privatiza áreas, como a marina, e comercializa serviços de lazer (pedalinho e standup paddling), o que defaz o conceito de espaço democrático, acessível e aproveitável por todos gratuitamente.

Outro ponto que vale ser ressaltado e está diretamente ligado aos espaços públicos democráticos é a acessibilidade, não no sentido de acesso a determinado local, mas “defendido por vários autores como o lugar onde qualquer indivíduo pode circular livremente” (NARCISO, 2009). Tal princípio é um dos pontos chave que distinguem os

espaços públicos dos privados, com os acessos controlados ou de uso a um público específico.

O projeto para a baía Norte de Florianópolis, apesar de atender todos os parâmetros exigidos no edital disponibilizado pela prefeitura municipal, ainda é muito questionado e apresenta divergências entre discurso e proposta, além de estar sujeito aos reflexos da globalização e aos interesses da parcela da população que será beneficiada com esse projeto excludente, além dos interesses privados nas concessões para implementar, operar e gerir o Parque Urbano e a Marina Beira-mar.

## Considerações finais

No decorrer da pesquisa, observou-se que a baía Sul e a baía Norte, locais das primeiras ocupações, foram também os locais com maiores intervenções da fachada marítima advinda dos aterros e que estas alteraram as formas iniciais de relação da cidade com o mar, rompendo com as características de maritimidade e portuária existentes até as décadas de 1960 e 1970.

Ainda que os aterros promoveram maiores espaços livres na orla, estes foram ocupados com vias urbanas, fragmentando o espaço e sendo uma barreira invisível de acesso ao mar. No caso da baía Sul, essa barreira foi intensificada pelas construções que se voltaram contra o mar.

O presente artigo permite refletir ao menos sobre quatro pontos que aqui destacamos:

O primeiro trata da paisagem que se modificou conforme necessidades locais, baseadas sempre no interesse público coletivo. Florianópolis foi cenário de inúmeras mudanças como a implementação de fortalezas (ideal militar), organização portuária e edifícios públicos (carácter comercial) e, por último, a instalação dos clubes de remo, organizando uma territorialidade esportiva. Em todos os casos os espaços públicos mantinham estreita relação da cidade com o mar e revelavam a complexidade dos espaços pelos diversos usos e funções.

O segundo se refere à relação entre cidade e mar. Essa relação foi intensa quando assim interessou às elites econômicas. À medida que os negócios e a economia local foram tornando-se independentes da orla, as intervenções foram agravando o rompimento entre cidade e mar.

O terceiro ponto é a observação de que foi justamente no período em que os espaços livres públicos passaram, no Brasil, a ser considerados nas práticas de lazer e socialização (entre 1950 e 1970) que em Florianópolis começou a predominar um modelo em que as vias e os automóveis são os elementos centrais de várias intervenções. No caso da orla, o desequilíbrio entre as necessidades de implementar um sistema viário que impulsionasse os novos negócios e de planejar o espaço livre da cidade resultou no rompimento entre cidade e mar.

O quarto e último ponto trata do reflexo da globalização sobre o novo modelo de urbanismo, que, diferentemente das intervenções iniciais em que havia preocupação com o coletivo, atualmente é movido por interesses e poderes privados, transformando espaços públicos em semipúblicos.

Tal modelo de urbanização foi observado no projeto Parque Urbano e Marina Beira-mar, proposta para Florianópolis, onde há uma supervalorização na região em detrimento a outras áreas da cidade, movidas por interesses imobiliários e comerciais, resultando em um projeto excludente e distante dos ideais do que se espera para o espaço público, como espaço democrático, coletivo, livre, acessível e multifuncional.

## Referências

- ABRAHÃO, Sérgio Luís. **Espaço público**: do urbano ao político. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2008.
- ABREU, Mauricio A. **Escritos sobre espaço e história**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Garamond, 2014.
- ATERROS da Beira Mar e outros uma breve história. Fotos antigas da Grande Florianópolis, 9 abr. 2013. Disponível em: <<https://www.facebook.com/floripaantiga/photos/a.551546768200829/551550821533757>>. Acesso em: 15 set. 2020.
- BERGER, Paulo. **Ilha de Santa Catarina**: relatos de viajantes estrangeiros (séculos XVIII e XIX). Florianópolis: Assessoria Cultural, 1979. Disponível em: <<http://www.portalbarcosdobrasil.com.br/handle/01/584>>. Acesso em: 15 set. 2020.
- BORGES, Aylana L. M.; FERREIRA, Luana D. O.; NÓBREGA, Wilker R. M. Políticas públicas de revitalização urbana: uma abordagem no turismo e lazer da cidade de Natal/RN. In: **Colóquio Nacional sobre Cidades Litorâneas e Turismo** – I Cilitur. 2017, Recife. Anais[...] Recife: Editora UFPE, MDU/UFPE, 2017. Disponível em: <http://cilitur.com.br/cilitur/arquivos/tematica2/BORGES-A-L-M-FERREIRA-L-D-O-NOBREGA-W-R-M.pdf>. Acesso em: 27 de ago. 2019.
- BORJA, Jordi. Espaço público, teste da cidade democrática. **ArchDaily Brasil**, 24 nov. 2013. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/155061/espaco-publico-teste-da-cidade-democratica>>. Acesso em: 27 ago. 2019.
- BROWNE, Ana Paula Goyos. Direito à cidade e espaços públicos democráticos. **Conteúdo Jurídico**, Brasília-DF. 2015. Disponível em: <<https://conteudojuridico.com.br/consulta/Artigos/45744/direito-a-cidade-e-espacos-publicos-democraticos>>. Acesso em: 27 de ago. 2019.
- CASTRO, Alexandra. Espaços Públicos, Coexistência Social e Civilidade. Contributos para uma reflexão sobre os Espaços Públicos Urbanos. **Revista cidades, comunidades e territórios**, Lisboa, Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE), n. 5, p. 53-67, 2002. Disponível em: <<https://revistas.rcaap.pt/cct/article/view/9164/6611>>
- CLUBE DE REGATAS Aldo Luz completa 100 anos de fundação. **Clube de Regatas Aldo Luz**, 27 dez. 2018. Disponível em: <http://aldoluz.com.br/clube-de-regatas-aldo-luz-completa-100-anos-de-fundacao>. Acesso em: 15 set. 2020.
- CONCEIÇÃO, Milton Luz da. O porto de Florianópolis: desenvolvimento econômico de uma ocupação estratégica. **Cadernos de Arquitetura e Urbanismo**, Belo Horizonte, v. 21, n. 29, p. 104-117, 2º semestre 2014. Disponível em: <<http://periodicos.pucminas.br/index.php/Arquiteturaeurbanismo/article/view/P.2316-1752.2014v21n29p104/10272>>. Acesso em: 18 fev. 2019.
- CORBIN, Alain. A ignorância e os balbucios do desejo. In: **O território vazio**: a praia e o imaginário ocidental. Tradução: Paulo Neves. São Paulo: Companhia das Letras, 1989. cap. 1-2, p. 11-67. ISBN 85-7164-072-6.
- CRUZ, Rita de Cassia Ariza da. **Por que Angra dos Reis não deve se transformar em uma Cancún**. Jornal da USP, 7 jun. 2019. Disponível em: <<https://jornal.usp.br/?p=250965>>. Acesso em: 27 ago. 2019.
- CUNHA, Rita Dione Araújo. Os espaços públicos abertos e as leis de uso e ocupação do solo: uma questão de qualidade para ambientes sustentáveis. In: **Anais do III Encontro Nacional sobre Edificações e Comunidades Sustentáveis**. São Carlos: Enecs, 2003.
- DEL RIO, Vicente. Revitalização de centros urbanos: o novo paradigma de desenvolvimento e seu modelo urbanístico. **Pós**. Revista do Programa de Pós-Graduação

em Arquitetura e Urbanismo da FAU/USP, São Paulo: n. 4, dez. 1993. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/137032>>. Acesso em: 15 set. 2020.

FERRARO, L. H. **Entre terra e mar**: aspectos morfológicos e patrimoniais do aterro da baía Sul. Florianópolis (SC). Florianópolis: UFSC, 2017. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2017.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário Aurélio**. 12. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.

FERREIRA, Sérgio Luiz. **O banho de mar na ilha de Santa Catarina (1900-1970)**. Florianópolis: UFSC, 1994. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1994. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/76142>>. Acesso em: 12 set. 2018.

HISTÓRIA do Martinelli. **Clube Náutico Franciscano Martinelli**, s. d. Disponível em: <[http://www.remomartinelli.com.br/?page\\_id=9](http://www.remomartinelli.com.br/?page_id=9)>. Acesso em: 15 set. 2020.

LIMA, Débora. **Ilha de Santa Catarina**: desenvolvimento urbano e meio ambiente. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 2007.

MAGNOLI, Miranda Maria E. M. Espaço livre: objeto de trabalho. **Paisagem e Ambiente**. USP, São Paulo: n. 21, pp. 175–198, 2006. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/paam/article/view/40249>>. Acesso em: 15 set. 2020.

MÜLLER, Gláucia Regina Ramos. **A influência do urbanismo sanitário na transformação do espaço urbano em Florianópolis**. Florianópolis: UFSC, 2002. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2002. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/83510>>. Acesso em: 12 set. 2018.

NARCISO, Carla Alexandra Filipe. **Espaço público: ação política e práticas de apropriação. Conceito e procedências. Estudos e Pesquisas em Psicologia**. UERJ, Rio de Janeiro: ano 9, n. 2, pp. 265–291, jul./dez. 2009. Disponível em: <<http://www.revpsp.uerj.br/v9n2/artigos/pdf/v9n2a02.pdf>>. Acesso em: 15 set. 2020.

PAIVA, Edvaldo; RIBEIRO, Demétrio; GRAEFF, Edgar. **Florianópolis**: Plano Diretor (1952). Florianópolis, 1952.

QUEIROGA, Eugênio F.; MACEDO, Silvio S. Os sistemas de espaços livres e a forma urbana contemporânea brasileira no século XXI: produção e apropriação. In: **Anais do Encontro Nacional de Paisagismo em Escolas de Arquitetura e Urbanismo do Brasil**. Salvador: FAUFBA, 2016.

SABOYA, Renato T. de. Fatores morfológicos da vitalidade urbana – Parte 1: Densidade de usos e pessoas. **ArchDaily Brasil**, 18 nov. 2016. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/798436/fatores-morfologicos-da-vitalidade-urbana-nil-parte-1-densidade-de-usos-e-pessoas-reno-t-de-saboya>>. Acesso em: 8 maio 2019.

SANTA CATARINA. **Lei nº 5013, de 2 de junho de 1974**. Dispõe sobre a utilização de acrescidos de marinha, a parcial alienação do domínio útil e dá outras providências. Florianópolis, 2 jun. 1974. Disponível em: <<http://leisestaduais.com.br/sc/lei-ordinaria-n-5013-1974-santa-catarina-dispoe-sobre-a-utilizacao-de-acrescidos-de-marinha-a-parcial-alienacao-do-dominio-util-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 12 maio 2019.

SANTOS, Paulo César dos. **Espaço e memória**: o aterro da baía Sul e o desencontro marítimo de Florianópolis. Florianópolis: UFSC, 1997. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1997. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/77327>>. Acesso em: 12 set. 2018.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem à província de Santa Catarina (1820)**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936. Disponível em: <<http://www.brasiliana.com.br/obras/viagem-a-provincia-de-santa-catarina-1820/pagina/1>>. Acesso em: 23 jan. 2019.

SUGAI, Maria Inês. **As intervenções viárias e as transformações do espaço urbano. A via de contorno norte-ilha**. 1994. São Paulo: USP, 1995. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.

TEIXEIRA, Luiz Eduardo Fontoura. **Espaços públicos da orla marítima do centro histórico de Florianópolis: o lugar do mercado**. Florianópolis: UFSC, 2002. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2002. Disponível em: <<http://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/83888>>. Acesso em: 2 set. 2018.

TEOBALDO, Izabela Naves Coelho. A cidade espetáculo: efeito da globalização. **Sociologia**. Revista do Departamento de Sociologia da FLUP, Porto: v. 20, pp. 137–148, 2010. Disponível em: <<http://www.redbcm.com.br/arquivos/bibliografia/8791.pdf>>. Acesso em: 15 set. 2020.

VEIGA, Eliane V. **Florianópolis: memória urbana**. 3. ed. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 2010.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

ZAPATEL, Juan Antonio. **Barcelona: transformação urbanística (1979–1992)**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2011.

#### RESPONSABILIDADE INDIVIDUAL E DIREITOS AUTORAIS

A responsabilidade da correção normativa e gramatical do texto é de inteira responsabilidade do autor. As opiniões pessoais emitidas pelos autores dos artigos são de sua exclusiva responsabilidade, tendo cabido aos pareceristas julgar o mérito das temáticas abordadas. Todos os artigos possuem imagens cujos direitos de publicidade e veiculação estão sob responsabilidade de gerência do autor, salvaguardado o direito de veiculação de imagens públicas com mais de 70 anos de divulgação, isentas de reivindicação de direitos de acordo com art. 44 da Lei do Direito Autoral/1998: “O prazo de proteção aos direitos patrimoniais sobre obras audiovisuais e fotográficas será de setenta anos, a contar de 1º de janeiro do ano subsequente ao de sua divulgação”.

O CADERNOS PROARQ (ISSN 2675-0392) é um periódico científico sem fins lucrativos que tem o objetivo de contribuir com a construção do conhecimento nas áreas de Arquitetura e Urbanismo e afins, constituindo-se uma fonte de pesquisa acadêmica. Por não serem vendidos e permanecerem disponíveis de forma *online* a todos os pesquisadores interessados, os artigos devem ser sempre referenciados adequadamente, de modo a não infringir com a Lei de Direitos Autorais.

Submetido em 22/03/2020

Aprovado em 12/09/2020