

DO PORTO AO TURISMO: a transformação da (o) capital e a revalorização do mar na ilha de Santa Catarina

Adilson de Souza Moreira*

Resumo

Este artigo trata do processo de declínio da atividade marítima portuária à ascensão do turismo na Ilha de Santa Catarina. A excelente condição de porto de atracação estimulou as atividades comerciais, gerando uma categoria de trabalhadores formada por marítimos, que determinariam os aspectos de sua ocupação territorial. As intervenções urbanas do final do século 19 e início do século 20, seguindo as “reformas” que ocorreram em outras capitais do Brasil, removeram as populações pobres das áreas centrais sob o pretexto da higienização e com o apelo à modernidade, modificando a trajetória histórica e construindo uma nova cidade. Com a construção da ponte Hercílio Luz, ligando a Ilha ao continente, sua vocação marítima é, gradativamente, abandonada e com ela, o transporte marítimo. A cidade permaneceria por algumas décadas dependente de suas atividades político-administrativas. A “urbanidade” florianopolitana deu as costas ao mar, para depois perceber que o “progresso”, o turismo, estava de frente para a praia.

Palavras-chave: Atividade Marítima. Porto. Turismo. Modernidade. Transporte Marítimo.

Introdução

Ao longo do litoral brasileiro, foram se fixando as povoações, a partir do descobrimento, protegidas por fortalezas que pudessem resguardá-las dos ataques estrangeiros, garantindo a defesa do território. Desta forma, consolidou-se a ocupação lusitana em locais que tivessem portos protegidos e adequados às embarcações, facilitando o contato com a metrópole e outros assentamentos, além do fato de que o interior apresentava medo e insegurança.

O sítio urbano da Ilha de Santa Catarina apresenta similaridades com outras cidades marcadas pelas atividades portuárias, administrativas e militares¹. Nas águas de suas baías,

*Mestre em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental pela Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC). Geógrafo, agrimensor e professor de Geografia do Ensino Público Municipal de Florianópolis. E-mail: aram.geo@hotmail.com

encontravam-se locais muito adequados à atracação, com grande disposição de víveres e materiais para o reparo das embarcações, consolidando a sua condição histórica de importante e geograficamente bem-situado porto no Atlântico Sul.

O declínio da atividade portuária, devido ao aumento do calado das embarcações e ao limitado canal de passagem ao porto, com a construção da ponte Hercílio Luz, em 1926, e com o desejo das elites em modernizar e destinar a capital do estado às atividades político-administrativas, fariam avultar em Florianópolis o fenômeno do “rodoviarismo”².

As transformações da sociedade, através do apelo à modernização, impuseram um novo modelo de desenvolvimento, destinando a cidade, por algumas décadas, principalmente a atividades político-administrativas. O crescimento da máquina pública fomentaria o comércio e a indústria da construção civil, utilizando-se do capital acumulado com a atividade comercial portuária. Com o advento do turismo, tais atividades ganhariam impulso ainda maior e trariam novas perspectivas de desenvolvimento social e econômico, impondo outro ritmo à ocupação dos espaços.

Originalmente portuária, presentemente turística e intrinsecamente marítima

A Ilha de Santa Catarina³, antes da chegada dos navegantes europeus, era habitada por indígenas de origem guarani, denominados carijós, adaptados às condições locais. Há evidências da existência de indígenas, ainda no século 18, que passaram determinados traços culturais aos primeiros ocupantes da Ilha, como, por exemplo, a construção de canoas de troncos, o plantio e o manuseio da mandioca, que resultou na adaptação dos engenhos de trigo à fabricação de farinha, assim como técnicas de pesca.

O registro mais antigo do estabelecimento de europeus dá-se em 1516, quando espanhóis, tripulantes da expedição de Juan Dias de Solís, naufragaram na Barra Sul da Ilha.

¹O atendimento às demandas portuárias e a proteção do território levaram ao estabelecimento de atividades voltadas ao atendimento de um contingente temporariamente fixo ou em trânsito, caracterizando-a pela fixação de categorias de trabalhadores urbanos marítimos que variavam desde marinheiros, embarcadiços, pescadores, carregadores, vendedores, ambulantes, além de lavadeiras, soldados e prostitutas. Por outro lado, produziam carreiras de prestígio, como militares de patente, políticos, armadores e prósperos comerciantes. Estes contrastes fariam aflorar conflitos de convivência e intervenções com o pretexto de remodelação do espaço urbano.

²A decadência das atividades marítimas de transportes que caracterizavam a cidade e, principalmente, a posterior extinção do porto, que rememorava o passado da “decadente” Desterro, levaria a população, aos poucos, a abandonar o deslocamento marítimo para se locomover por terra.

³A Ilha recebeu tal denominação por ocasião da passagem e estadia de Sebastião Caboto, em 1526, que estabeleceu um assentamento para a construção de um pequeno estaleiro para construir uma embarcação de apoio. O término da obra, em 25 de novembro, dia de Santa Catarina, levou-o a fazer tal homenagem (CORRÊA, 2004, p. 30). Hans Staden, em 1550, que conviveu com os indígenas, refere-se à Ilha como Jurumirim (Jurerê-Mirim), ou seja “pequena boca do rio” (STADEN, 1999, p. 46).

Estes, de acordo com Bond (1998, p. 20), “depois de nadarem até a terra mais próxima e serem recolhidos pelos indígenas, marcados pela sorte, viriam a ser os primeiros habitantes europeus de toda Santa Catarina”. Tais náufragos formaram famílias com as mulheres nativas⁴.

Entre os europeus que por aqui passaram⁵, em razão de degredo ou naufrágio, alguns acabaram se estabelecendo, mesmo que temporariamente, conseguindo desta forma sobreviver às dificuldades que se apresentavam. De acordo com Santos (2004, p. 37), “náufragos, fugitivos e navegadores em trânsito ficavam mais ou menos tempo junto aos indígenas, partindo tão logo tivessem condições”.

Neste processo de ocupação da Ilha de Santa Catarina foram surgindo, gradativamente, os bandeirantes vicentistas, que praticavam a captura e escravização dos nativos. O conhecimento da terra e o abandono por parte dos donatários⁶, que não assumiram o desígnio de a colonizarem, juntamente com a necessidade de estabelecerem postos e avançarem no domínio territorial, levariam os bandeirantes a intentarem o estabelecimento de sítios de ocupação ao sul da Capitânia de São Vicente. Desta forma, fundariam sucessivamente nas terras de Santana, São Francisco (1645), Desterro (1673) e Laguna (1676)⁷.

Na Ilha de Santa Catarina, anteriormente à sua fundação, ocorreram algumas tentativas oficiais de estabelecimento também de paulistas, os bandeirantes Manoel Preto (1629) e Antônio Amaro Leitão (1645). Este último estabeleceu o marco inicial da futura vila por ter erguido um cruzeiro de pedra em 1651, onde, posteriormente, Francisco Dias Velho ergueria uma ermida, em 1673, encontrando-se hoje no local a catedral de Florianópolis, ponto central a partir do qual se desenharia a futura malha urbana da Ilha (CORRÊA, 2004; VEIGA, 1993).

⁴Entre eles estava Aleixo Garcia, o qual, de acordo com Bueno (1999, p. 21), “acompanhado por cerca de dois mil indígenas, partiu de Santa Catarina para realizar uma das mais extraordinárias viagens da história da exploração da América do Sul”, alcançando as margens do Império Inca.

⁵Durante o século 16., VI muitos navegadores aportaram na Ilha, a maioria espanhóis, entre eles Juan de Salazar y Spinoza (1549), Jaime de Rasquim (1557) e Juan Ortiz de Zarate (1572) (VARZEA, 1985, p. 5-6). Em 1541, Álvaro Núñez Cabeza de Vaca, *adelantado* da província do Rio da Prata, chegou à Ilha de Santa Catarina seguindo para Assunção, no Paraguai pelo caminho Peabiru, indicado pelos guarani, a partir do Rio Itapocu (VACA, 1999, p. 156).

⁶Coube a Pero Lopes de Souza a denominada «Capitânia de Santo Amaro e Terras de Sant’Ana», que começava na baía de Paranaguá e ia até a altura de Laguna, porém, ele próprio e a Coroa Portuguesa, em um primeiro momento, não se haviam interessado pela região. Com a morte de seu donatário, em 1539, as terras entraram em disputa entre seus herdeiros, sendo, por fim, resgatada pela Coroa Portuguesa em 1711, portanto 172 anos após a morte de Pero Lopes (CORRÊA, 2004, p. 35- 37).

⁷A póvoa de Nossa Senhora do Desterro, que deu origem à cidade de Florianópolis, assim como suas irmãs São Francisco e Laguna, para Evaldo Pauli (1991, p. 27), “são cidades bandeirantes e neste bandeirantismo encontram seu grande significado histórico”.

O local onde Dias Velho⁸ se estabeleceu havia sido desmatado até a praia nas tentativas que o antecederam, situando-se em excelente posição para efeito de segurança, no ponto mais próximo ao continente, entre as duas baías, “apresentando um excelente porto e água em abundância e a topografia apresentava-se favorável à instalação da comunidade” (VEIGA, 1993, p. 54).

Desterro é fundada seguindo a mesma lógica das vilas quinhentistas que marcaram a consolidação do domínio litorâneo português. A necessidade da existência de um bom porto foi critério adotado em todos os estabelecimentos litorâneos portugueses, sendo condição essencial e decisiva para situar uma feitoria. Entretanto, se os portos bons atraíam os portugueses, atraíam igualmente seus rivais (MARX, 1980, p. 15- 20).

A ganância levaria o vicentista e sua tentativa de fixar povoação a um destino trágico⁹. O estabelecimento, devido à fatídica morte de seu fundador, passaria por uma situação de abandono, porém resistiria e seria o marco da fixação de uma povoação permanente na Ilha de Santa Catarina. De acordo com Santos (2004, p. 39), “devido a esse desastre, somente alguns moradores ficaram na Ilha de Santa Catarina, regressando os demais para São Paulo”.

Este derradeiro abandono abriria espaço para o estabelecimento de Manoel Manso de Avelar, que chegou supostamente em 1714, vindo a fixar-se no excelente Porto de Santo Antônio de Lisboa. Caracterizando-se como personagem bastante controverso¹⁰, pois, enquanto Pauli (1987, p. 150) o caracteriza como “o pequeno herói da rústica póvoa de Desterro de alegres ares”, Cabral (1979, p. 541) o descreve como um “estraminado”, isto é, exilado, desterrado, degredado.

A póvoa da Ilha de Santa Catarina teve sua elevação a categoria de vila em 1726 e a criação da freguesia em 1730, destacando-se devido a sua posição estratégica entre Rio de Janeiro e Buenos Aires, duas das maiores cidades da América meridional atlântica, ganhando importância em razão da conseqüente necessidade de povoamento, principalmente como posto avançado de apoio na disputa lusitana com os espanhóis pela colônia de Sacramento, ao sul.

⁸De acordo com Santos (2004, p. 39), “Dias Velho já conhecia toda a região do litoral Sul, pois juntamente com seu pai fizera diversas expedições para a captura de índios”.

⁹Quando da atracação de uma embarcação de corsários na Ilha de Santa Catarina, em 1687, para reparar as avarias, Dias Velho os aprisionaria, apossando-se de parte da carga. Após dois anos, objetivando recuperar os despojos e ajustar as contas, os corsários retornariam, queimando as casas, violentando as mulheres e vitimando o fundador de Desterro (VÁRZEA, 1985, p. 8- 9).

¹⁰Manso de Avelar, em Desterro, também sofreu, por parte do capitão mor de Laguna, a denúncia de praticar contrabando. Segundo Cabral (1979, p. 543), “nisto ele foi sabido, pois, ainda que não contasse com a proteção do Governador, era preferível afrontar a justiça d’El Rei do que a cólera dos piratas”.

Com a designação do brigadeiro José da Silva Paes (1737) para governá-la, ampliaram-se as suas funções administrativas. Para tanto, fazia-se necessário povoar a ilha e a sua fortificação com a construção de fortalezas¹¹. Este sistema de defesa apresentava as mesmas peculiaridades dos que haviam sido implantados ao longo da costa brasileira. Segundo Marx (1980, p. 87), “para atacar e ocupar um estabelecimento portuário era preciso passar pela barra do rio da baía ou do canal, por isso, grandes fortalezas as protegiam. Como a de Macapá e a de São José da Ponta Grossa em Santa Catarina”.

Embora, até então, Portugal tivesse dado pouca importância à Ilha, demandas circunstanciais, estratégicas tornaram emergencial garantir a posse e ocupação. Esta mudança deu-se devido à perda ao longo do século 16, de praticamente todas as suas possessões orientais e africanas. De acordo com Mori (2004, p. 52), “privado daquelas bases de sua prática mercantil, o país converteu sua colônia americana no sustentáculo principal de sua economia”.

Portugal tinha nas ilhas dos Açores e Madeira um excedente populacional como um problema a ser resolvido¹². Por outro lado, necessitava, na ilha de Santa Catarina, fronteira longínqua de seus domínios ultramarinos, consolidar a povoação, garantindo a posse do território e a produção de gêneros alimentícios para as tropas militares, além do fornecimento de recrutas para a guarnição, os migrantes serviriam desta forma como agricultores e soldados (FLORES, 2000, p. 39).

Os colonos que se estabeleceram na ilha¹³ e arredores encontraram no movimento contínuo de embarcações, nas instalações militares e no crescimento do número de funcionários para suprir a administração pública, um mercado necessário para a venda de seus produtos. Conforme Golovnin (1996, p. 204), em passagem pela ilha em 1808, “a principal vantagem deste porto para os navegadores é, porém, a fartura dos diversos gêneros alimentícios frescos e a preço moderado. (...). Às vezes, pediam por aquilo que vendiam mais do que para os seus patrícios, mas a diferença era muito pequena”.

¹¹O sistema de Fortalezas estabelecido na Ilha de Santa Catarina era composto por um número de três na ponta Norte da Ilha (São José da Ponta Grossa, Santo Antônio de Ratonas e Santa Cruz de Anhatomirim), uma na ponta sul e outra na porção leste da Ilha, em local ignorado na Barra da Lagoa. Na Freguesia de Nossa Senhora do Desterro foram erguidos os fortes São Luiz, São Francisco, Santa Bárbara e Santana e, em frente a esta no continente, o forte de São João (MACHADO, 1994, p. 21- 22).

¹²Conforme expresso no edital que expedia a ordem para que se transportassem os colonos, de acordo com Flores (2000, p. 39) “donde resultará às ditas ilhas grande alívio em não padecer os seus moradores reduzidos aos males, que traz consigo a indigência em que vivem”.

¹³Quanto ao número de colonos que se fixaram na ilha, Corrêa (2004, p. 79) descreve que “a população açoriana e madeirense que chegou na Ilha de Santa Catarina somou em torno de seis mil. A metade, pelo menos, permaneceu somente na Ilha, quase que dobrando a população existente em quase que dezoito anos”.

A ocupação da ilha por colonos açoriano-madeirenses se deu junto ao porto na Vila do Desterro e ao longo das águas abrigadas das baías norte e sul e da Lagoa da Conceição, caracterizando o processo de urbanização, bem como o deslocamento por água como o meio de transporte viável e difundido. Quanto à localização das casas e ao meio de transporte utilizado por seus habitantes, Golovnin (1996, p. 203), destaca:

... os habitantes constroem suas casas à margem das baías ou nas fozes e nas margens dos rios navegáveis; todas as comunicações entre povoações próximas ou distantes se fazem pela água. (...). Acham mais fácil comunicar-se desta maneira do que atravessar o mato, no qual nem sempre há sendas, até o correio é mandado por mar.

Sua condição portuária determinaria os aspectos de sua ocupação territorial. Desta forma, a área urbana apresentava os contrastes característicos de uma sociedade em que circulava a riqueza, mas esta precisava de mãos para carregar. Nos quartéis, os soldados cumpriam guarda; fora deles, necessitavam de lugares para morarem, sós ou com suas famílias, bem como lugares de diversão. As áreas que ficavam nas adjacências do núcleo urbano, próximas ao morro, foram sendo ocupadas, gradativamente, pelas populações de menor poder aquisitivo.

As características da dinâmica urbana brasileira, assentada na espontaneidade dos processos urbanos, raramente orientados por planejamento, marcariam a expansão do fenômeno da urbanização na até então Nossa Senhora do Desterro da Ilha de Santa Catarina. A cidade sofreria um surto urbanizador que englobaria, inicialmente, as áreas do entorno da região central, expandindo-se, posteriormente, para as demais localidades à medida que a infra-estrutura chegava.

Os mais abastados moravam nos bairros da Praia de Fora e Mato Grosso, ao Norte da área central, atual Beira Mar Norte e adjacências, todavia desenvolviam suas atividades políticas e comerciais no centro, ao longo da área portuária, o crescimento da cidade apresentava-se bloqueado, limitando sua expansão, devido aos bolsões de pobreza contíguos à mesma.

Na Ilha de Santa Catarina, durante o decorrer do século 19, consolidou-se uma elite política e econômica alavancada pelo desenvolvimento do comércio, impulsionado pela atividade portuária. O convívio com os trabalhadores urbanos subalternos não se dava de forma harmônica, configurava-se uma diferenciação entre as distintas categorias pelo seu modo de vida e condições de local de moradia (NECKEL, 2003; ARAÚJO, 1989).

A excelência de seu porto, por onde entravam e saíam as mercadorias, estabeleceu os moldes de uma elite dominante. Pedro (1995, p. 20) destaca:

Até a década de 30 do século XIX, e ainda por muito tempo, (...), os inúmeros funcionários civis e militares da administração, eram os principais elementos da elite local (...), o incremento do comércio e da urbanização de Desterro promoveu o aparecimento de uma nova elite, formada por comerciantes e por armadores vinculados ao transporte, a qual vai proporcionar a constituição de um novo segmento, (...).

A riqueza gerada a partir do porto, por sua vez, atraía às atividades portuárias uma série de ocupações que não eram bem-vistas pela elite local, descritas por Cabral (1942, p. 91) como: “lavadeiras, soldados, negros libertos, gente do mar, embarcações, mulheres perdidas, marinheiros, que habitavam os casebres, cortiços baratos, quartinhos, compondo os “bairros sujos””.

Estas categorias habitavam locais próximos ao porto, nos arredores da área central, descritos por Veiga (1993, p. 106- 107) da seguinte forma:

O centro da cidade agrupava as regiões chamadas Figueira, Pedreira, Tronqueira, Toca e Rita Maria. (...). Por eles é que geralmente começavam os incêndios e que as ondas epidêmicas atingiam primeiramente aquela gente pobre, pois seus casebres recolhiam os primeiros doentes vindos de fora. A Tronqueira era a zona das lavadeiras, dos soldados e dos negros libertos. Nos seus cortiços, “espécies de colméias”, havia quartos e outros cubículos habitados promiscuamente por muitas pessoas. A Toca, refúgio da “gente do mar”, onde moravam os pescadores e os embarcações, em casas que, a rigor, podiam abrigar duas pessoas, mas que, na realidade, acomodavam o quádruplo ou quántuplo. Quanto a Figueira, era o bairro das “mulheres perdidas”, dos marinheiros em trânsito, da gente mais humilde e recuada da escala social.

Estes bairros podem ser localizados no mapa a seguir:

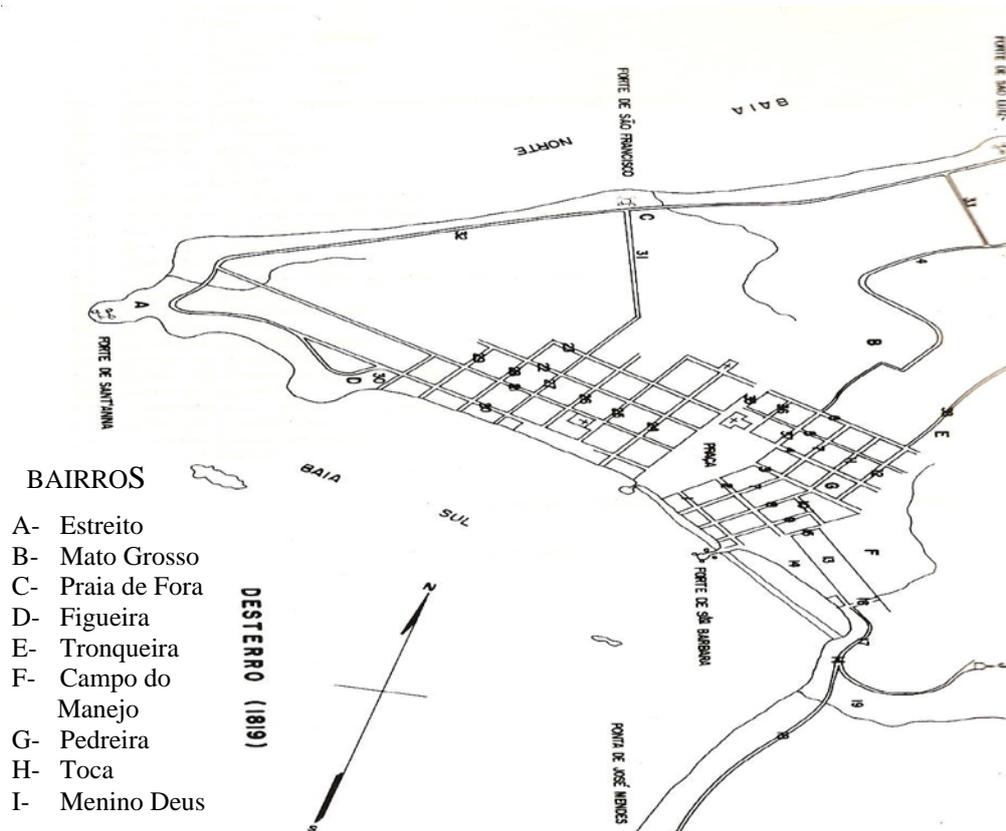


Figura 1: Desterro em 1819
Fonte: Cabral, 1972, apud Veiga, 1993, p. 91.

Os bairros nos extremos e próximos à área portuária - a Figueira, a Pedreira e a Toca - constituíram-se em redutos tradicionais da “gente do mar”. O estabelecimento destes assentamentos e seus modos de vida apresentavam um quadro que contrastava com os anseios da “modernidade”. Estas localidades, segundo Cabral (1942, p. 91- 92), “eram os três bairros sujos, em que não se conhecia limpeza nem sossego, bairros palpitantes de vida, movimentados, agitados, com suas paixões e seus sofrimentos, com seus ciúmes e seus crimes, com suas vinditas, com as suas intrigas e ajustes de contas”. Estas categorias contrastavam, certamente, com a pregação de novos valores, o descompromisso, a vida errante e, como colocado anteriormente, alguns estavam apenas de passagem.

A importância do porto para o desenvolvimento da cidade foi crucial, em uma época em que a principal ligação se dava pela via marítima, realizando o transporte de todo tipo de mercadorias e serviços, comunicando as cidades brasileiras, que a partir daí se desenvolveram, inicialmente ao longo da costa. Marx (1980, p. 15) ressalta que, “desses trechos, mais particularmente dos postos avançados ou de apoio como Belém do Pará ou

Desterro, a atual Florianópolis, vai se desenhando o perfil marítimo nacional e o da rede urbana brasileira”.

Este contínuo contato com outras cidades brasileiras, até então na sua maioria litorâneas, colocava a elite da ilha em constante influência dos acontecimentos e hábitos advindos de outras províncias. O advento da República ocasionaria toda uma onda de transformações nos modos e costumes vigentes, propagando uma série de mudanças na configuração urbana, adequando-se aos novos tempos, inclusive com a mudança do nome da cidade¹⁴.

A Florianópolis, que precisava negar o seu passado, tinha no porto a principal porta de acesso por onde chegavam e saíam as pessoas e as mercadorias. O porto, por sua vez, foi o fomentador das transformações urbanas¹⁵ nas primeiras três décadas do século 20 XX. De acordo com Pereira (1974, P. 55), “entre 1901 e 1925, a cidade passou por profundas transformações benéficas. De toda a corrente de idéias e forças em jogo, todas de impulsos externos, o que se presenciou em Florianópolis se alastrou por todos os setores”.

Este período, caracterizado por situações externas, foi passageiro e o declínio do porto, a partir do final do século 19, apresentava queda em seu movimento, devido a fatores de ordem operacional, provocados de acordo com Pedro (1995, p. 79), pela:

pouca profundidade do canal principal que impedia a entrada de grandes embarcações, as quais, a cada dia, ampliavam seu calado”. Isto provocou gradativamente a extinção de suas atividades, refletindo diretamente sobre o comércio. Quanto ao comércio, o declínio do porto proporcionou limites à sua expansão, fazendo com que se voltasse para o abastecimento da cidade, a qual passou a depender, cada vez mais, dos cargos públicos criados pela República, e que a privilegiavam por ser capital do Estado.

Na ilha de Santa Catarina, o porto que demandava as atividades econômicas era o local que garantia a manutenção de uma classe que fora se tornando abastada - comerciantes, armadores e pequenos industriais -, bem como mantinha a sobrevivência de categorias subalternas que prestavam serviços. À medida que a cidade crescia em importância, também as atividades governamentais de controle e regulamentação dos serviços ganhavam maior

¹⁴O topônimo Nossa Senhora do Desterro, simplificado para Desterro, remetia à antiga prática de abandono, refúgio e degredo, o que nas últimas décadas do século 19 levaria a algumas tentativas de mudança de nome da capital. Seguindo os rumos das mudanças advindas da passagem da Monarquia para a República e a exclusão do passado, remetendo à modernidade, a cidade ganharia o nome de Florianópolis, em 1º de outubro de 1894, homenageando Floriano Peixoto (MEIRINHO, 1997, p. 110). (SANTOS, 2004, p. 80).

¹⁵As intervenções urbanas ocorridas no final do século 19 e início do 20, restringiram-se ao perímetro central das cidades e seu entorno, que guardavam os resquícios de um passado escravocrata e colonial (VILLAÇA, 2004).

relevância, inserindo na sociedade uma ampla categoria de políticos e servidores públicos, consumidores de uma série de outros serviços.

O porto, além de concentrar as atividades político-administrativas, por outro lado, em função de fornecer condições aos seus modos de vida, foi foco de atração da população, concentrando a aglomeração urbana. De acordo com Pereira (1974, 118), “cidade portuária, no apogeu do transporte marítimo, teve em seu porto outro pólo aglutinador de incremento populacional e de localização urbana. Os aglomerados surgiam próximos ao porto de Desterro”.

A construção da ponte Hercílio Luz, em 1926, mudaria definitivamente o perfil da cidade, construída sob o desígnio de romper o “isolamento” da ilha de Santa Catarina, marcando a modernidade republicana, separando a “decadente” Desterro do “progresso” florianopolitano. Todavia, a cidade passaria por um período de estagnação, que extrapolava a de sua ligação com o continente. A falta de implantação do sistema rodoviário e as características geográficas continuavam dificultando a sua conexão com outras cidades do estado e fora dele, demonstrando a importância do mar como meio de transporte e comunicação.

A ponte marcou o início do “rodoviarismo” e a decadência das atividades marítimas de transporte. As águas das baías eram, por assim dizer, as vias de circulação da cidade, tanto que, de acordo com Andrade (1981, p. 37):

As estradas, tanto na ilha quanto no continente, eram apenas caminhos abertos que ligavam as freguesias, sem que por ali fosse transportada nenhuma mercadoria, pois o transporte tornava-se demorado e caro. A via marítima, para as localidades próximas, era a maneira mais rápida e barata para se fazer transporte.

A ilha de Santa Catarina teve com a construção da ponte a afirmação de um novo modo de vida, excluindo a sua ligação marítima com o passado que marcou fortemente as características que a identificava com outras cidades brasileiras, as quais, mesmo com a ampliação do fluxo rodoviário, mantiveram suas atividades marítimas e portuárias. Esta “negação” do passado, resultante de uma série de transformações da sociedade, por sua vez acabaria alterando a dinâmica social e econômica.

Durante as duas décadas que se sucederam à construção da ponte, período entre 1930 e 1950, a cidade apresentaria, devido ao declínio da atividade portuária, um quadro de

estagnação. Esta situação, por sua vez, manteria preservada a paisagem urbana na área central, conservando ainda a sua estrutura portuária, conforme se pode observar na foto a seguir:

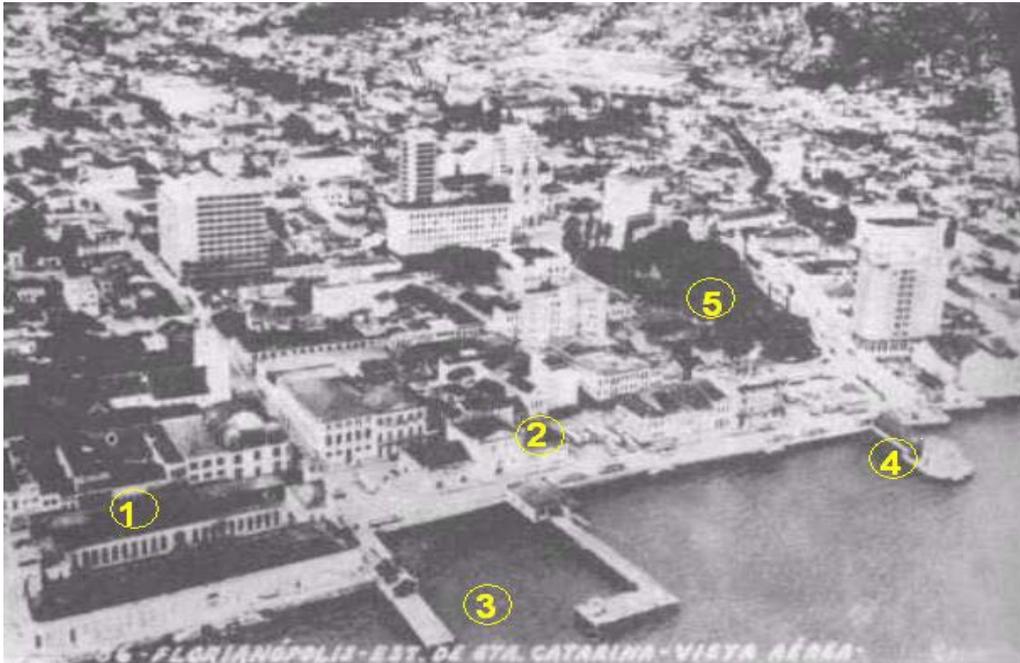


Figura 2. Florianópolis em 1950. 1. Mercado Público; 2. Alfândega; 3. Piers; 4. Miramar; 5. Praça XV. (VEIGA, 1993 p.310).

Este quadro ainda demonstra como o porto definia as principais características da cidade. A decadência da atividade portuária levaria diversas atividades a não terem mais razão de continuarem existindo, as quais agrupavam categorias consideradas como avessas aos “bons costumes”, portanto fora dos padrões da modernidade almejados pelas elites. Sobre estas populações estariam voltadas as ações de higienização e sanitarismo, as quais cerceariam os seus modos de vida. Neste sentido, para Park (1967, p. 55), “sob as condições impostas pela vida de cidade, as condições de controle social são grandemente alteradas e as dificuldades aumentadas”.

O primeiro Plano Diretor de Florianópolis, elaborado em 1952, previa a revitalização econômica da cidade, transferindo o porto e criando uma área industrial e comercial no continente, reestruturando assim a atividade portuária que caracterizou a cidade durante toda a sua história. O Plano Diretor de 1952 previa a instalação de um porto na parte continental e a instalação de indústrias, rompendo o atraso comercial e industrial (PAIVA, 1952).

O porto que seria instalado a partir da construção de um aterro na parte norte do continente, entre a ponte Hercílio Luz e a ponta do Leal, manteria categorias de pessoas das quais as elites queriam ver-se livres. Desta forma, não foram mobilizados esforços para a sua

execução. Optava-se, assim, pela função político-administrativa da cidade, contrariando, provavelmente, interesses econômicos de setores da decadente elite comercial.

As opções que se apresentavam para a cidade não poderiam, dentro dos padrões das referidas elites, trazer de volta o passado, com a constituição de núcleos populacionais que agrupariam, segundo Araújo (1989, p. 94), “bairros cuja existência constituía a própria história da cidade, mas uma história, porém, que os dominantes locais ansiavam por superar e colocar no campo das coisas que deveriam pertencer, segundo seus discursos, ao passado da velha Desterro”.

O declínio do porto, até seu fechamento na década de 1960, manteria por algumas décadas a estagnação econômica. Todavia, esta situação seria compensada com a instalação de empresas públicas e, gradativamente, com o surgimento da “indústria do lazer”, o turismo, que tomou proporções a partir da década de 1980, incrementando setores como o da construção civil que estabeleceria, desta forma, uma nova dinâmica social e econômica. O capital acumulado com a então decadente atividade comercial portuária levaria membros da elite a fazerem investimentos em aquisição de terras, principalmente no norte da ilha, anunciando os acontecimentos futuros.

Em Florianópolis, a ausência de indústrias e a diminuição das atividades portuárias fariam surgir, na década de 1950, a idéia de explorar os atrativos naturais e seu potencial de lazer. De acordo com Lago (1996b, p. 263), “a crença na economia do tempo livre, como *rupturadora* da relativa lentidão do crescimento de Florianópolis, gestava na década de cinquenta e era, até mesmo, convicção ardentemente abraçada por algumas, visionárias cabeças”.

Tal expressão, “visionárias cabeças”, deve estar fundamentada no fato de que as praias do interior da ilha de Santa Catarina, pouco conhecidas até o final dos anos 1940, começaram a ser, aos poucos, procuradas, devido à falta de hábito desta forma de lazer e de estradas sem condições de transporte. De acordo com Corrêa (2004, p. 324), “até a década de 1960 as praias de Coqueiros, no continente, foram os locais de preferência para o lazer dos florianopolitanos. A população urbana não conhecia o interior da Ilha e, conseqüentemente, suas praias, reduto das comunidades agrícolas e pesqueiras”.

Segundo Lago (1996b, p. 266), “nos finais dos anos sessenta, embora as praias ainda tivessem um uso rarefeito, estava pronta a receita para o bolo turístico”. Para este autor (1996b, p. 264), “a crença no turismo redentor foi, inicialmente, um pacto social, um

consenso, a proclamação da necessidade do desfrute de valores paisagísticos que não tinham significado de mercado”.

Nas cidades litorâneas, os atrativos naturais são apropriados e difundidos, os quais, aliados às características climáticas e aos aspectos culturais, faziam do turismo objeto de planejamento e fomento da atividade econômica. A aquisição de terras nas áreas litorâneas do interior da ilha, por setores tradicionais da cidade, provocaram o deslocamento dos investimentos públicos em infraestrutura, atendendo aos interesses destes grupos e ao surgimento gradativo da “indústria do lazer”.

Tal processo, dispersor da urbanização, cria pequenos núcleos urbanos separados pelas condições do relevo, rotulados como polinucleamento urbano¹⁶, constituindo-se em um desafio para o planejamento e expansão da infraestrutura urbana. Em Florianópolis, segundo Lago (1996b, p. 271), “a economia do tempo livre tendeu a se confundir com a urbanização, incorporando um espaço potencial como espaço da dinâmica urbana”.

As condições de infraestrutura e receptividade dos consumidores do turismo de férias recebem, também, durante épocas distintas do ano, o chamado “turismo de eventos”, congressos, encontros de classe, religiosos, acadêmicos, esportivos, festivais, etc. Estas atividades, por outro lado, atraem a fixação de uma massa de trabalhadores prontos para prestarem serviços na implantação da infraestrutura e atendimento ao público em trânsito.

A fixação dos novos aportes populacionais e os interesses imobiliários, frente à supervalorização dos espaços, produz um conflito entre classes, acirrando a disputa pelo território, restando aos setores mais carentes, na maioria das vezes, a ocupação irregular em áreas ambientalmente frágeis. O surto urbanizador das cidades turísticas, implantando infraestrutura urbana e facilitando o acesso às localidades remotas, por outro lado, criariam condições para o estabelecimento de uma população fixa que, mesmo desenvolvendo suas atividades econômicas nos centros urbanos, optariam pelos recantos remotos para morar.

Os investimentos do capital imobiliário concentraram-se no norte da ilha de Santa Catarina. Outras partes do território, principalmente o sul da ilha, ficaram como uma reserva futura, aliviando a pressão imobiliária e os investimentos em infraestrutura que propiciaram, juntamente com a grande oferta de terras, preços acessíveis à população na aquisição de lotes para moradia. Com a aprovação do Plano Diretor dos Balneários,¹⁷ amplas áreas de interesses

¹⁶ Em Florianópolis, Lago (1996b, p. 272) ressalta que a “expansão da cidade, com a utilização de lugares de turismo, fortaleceu ainda mais o sentido dispersor da urbanização, com óbvia constatação do que muitos estudiosos chamam de polinucleamento urbano”.

¹⁷O Plano Diretor dos Balneários, Lei 2.193/85, dispõe sobre o zoneamento, o uso e a ocupação do solo nos balneários da ilha de Santa Catarina, declarando-os como áreas de especial interesse turístico (IPUF, 1985).

turísticos foram objeto de planejamento, cedendo à pressão pela necessidade de aprovação de empreendimentos.

A distribuição socioespacial da população de Florianópolis, pelas próprias características da ocupação do seu território, estabeleceu um padrão de urbanização com diversos núcleos urbanos¹⁸ espalhados, caracterizados pelo isolamento. As propostas de intervenções urbanas em um ambiente insular como o que caracteriza a ilha de Santa Catarina encontra seus limites nos mangues, nas dunas e na extensa cadeia longitudinal de montanhas, formada por seu maciço cristalino que, em muitos casos, dificulta o acesso e a implantação de infra-estrutura, principalmente de transportes, voltados ao deslocamento terrestre.

Historicamente, a cidade tinha nas águas de suas baías e cursos d'água, cujas reentrâncias formam mangues (Ratones, Saco Grande, Itacorubi e Rio Tavares), as estradas, por assim dizer, as vias de circulação, que realizavam o trânsito de pessoas e mercadorias. A melhoria dos caminhos que se transformaram em estradas gerais e, posteriormente, com alguns trechos corrigidos, em rodovias ligadas à ponte, tornariam o transporte terrestre uma alternativa mais atraente. O abandono do transporte marítimo como meio de locomoção e a adoção, quase que exclusiva, do transporte terrestre, enfim um modal substituindo inteiramente o outro, provocou sérios problemas na mobilidade presente da cidade.

Em 1997, em uma tentativa de recuperar algumas funções da cidade e buscar alternativas para o uso do aterro da baía sul, o IPUF lançou um concurso de revitalização do referido aterro. O projeto ganhador teve como proposta central o reencontro da área central com o mar, conforme pode ser observado:

¹⁸Núcleo urbano são as zonas urbanas já consolidadas e com alto grau de interesse pela presença de patrimônio e níveis aceitáveis de sustentabilidade, que constituem também centralidades para a articulação da vida urbana no território (IPUF, 2006, p. 18).



Figura 3. Projeto vencedor do Concurso para o Aterro da Baía Sul.
Fonte: IAB - Boletim n° 21, p.12.

A reutilização do mar, enquanto via de locomoção, tem sido motivo de debates entre técnicos, acadêmicos e populares. Desde o início da década de 1990, está em pauta a discussão acerca da implantação do transporte marítimo nas baías. Apesar de as vias aquáticas “estarem prontas”, os estudos apresentam-se inconsistentes, encontrando alguns obstáculos de ordem técnica, arrastando-se até o presente momento. Um novo desafio se apresenta para a resolução dos sérios problemas de mobilidade na capital catarinense. Entre as soluções em pauta, discute-se a implantação de um modelo intermodal, apresentando-se o mar como um auxiliar para solucionar o caos na mobilidade.

Diante das discussões sobre a implantação do transporte hidroviário, percebe-se que a “urbanidade” florianopolitana deu as costas para ao mar, para depois perceber que o “progresso”, que adotou única e exclusivamente o transporte terrestre, necessita incorporar o mar, que era a via de transporte da “decadente” Desterro para resolver o problema da mobilidade na “moderna” e “cosmopolita” Florianópolis. Desta forma, a cidade voltará a ser vista pelos olhos de quem chega do mar.

Considerações finais

O processo de ocupação dos territórios tem as características determinadas pelo desenvolvimento de suas atividades econômicas, definindo, assim, as categorias sociais em função das relações de troca estabelecidas entre as classes sociais, dando forma à ocupação do núcleo urbano. A dependência de uma categoria em relação às outras é um fator determinante da posição social dos indivíduos, caracterizando-o por seu local de moradia e o meio social de convívio.

Na Florianópolis, a partir da terceira década do século 20, com a construção da ponte Hercílio Luz, surge o fenômeno do rodoviarismo. Sua vocação marítima de transporte de cargas e pessoas é abandonada. A população deixa o deslocamento pelas águas para se locomover por terra, aderindo à novidade, pois, com a melhoria das estradas, o transporte terrestre tornou-se uma alternativa mais atraente. Restaram apenas a pesca e embarcações de passeio, caracterizando o abandono do transporte marítimo como meio de locomoção, principalmente com a extinção do porto, diferenciando-a de outras capitais que se desenvolveram no mesmo contexto.

Durante o século 20, o desenvolvimento da máquina pública, indústria da construção civil e, posteriormente, o turismo, provocariam um novo fluxo migratório, acarretando a ocupação de áreas ainda não valorizadas, tanto no entorno da região central como nas praias do interior da ilha, repercutindo no aumento da oferta de infraestrutura.

O reencontro com o mar, enquanto meio de locomoção, motivo de debates entre o poder público e a sociedade civil, se arrasta até o presente momento. A “urbanidade” florianopolitana deu as costas ao mar, para depois perceber que o “progresso”, o turismo estavam de frente para a praia e que o mar se apresentaria como um auxiliar para solucionar o caos da mobilidade urbana.

**FROM PORT TO TOURISM: capital transformation and
reappreciation of the sea on the Island of Santa Catarina**

Abstract

This article addresses the process of decline of maritime port activity and the growth of tourism on the Island of Santa Catarina. Optimum mooring conditions of the port boosted commercial activities and generated the category of maritime workforce, which determined the Island's territorial occupation features. Late nineteenth century and early twentieth century urban interventions, followed by "reforms" that took place in other Brazilian capital cities, removed low-income populations from central areas under the pretext of sanitation actions and appealing to modernity, changing the historical trajectory and building a new city. When the Hercílio Luz Bridge was built to connect the Island to the continent, the maritime vocation was gradually put aside, and consequently, so was maritime transportation. For some decades, the city would remain dependent on its political-administrative activities. The "urbanity" of Florianópolis (the capital city) turned its back to the sea, only to realize later that "progress", in the form of tourism was on the beach front.

Keywords: Maritime Activity. Port. Tourism. Modernity. Maritime Transportation.

Referências

ANDRADE, Djanira Maria Martins de. *Hercílio Luz: Uma ponte integrando Santa Catarina*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1981. 172 p.

ARAÚJO, Hermetes Reis de. *A invenção do Litoral: reformas urbanas e reajustamento social na Primeira República*. 216 f. Dissertação (Mestrado em História) -Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo: 1989.

BOND, Rosana. *A Saga de Aleixo Garcia: O descobridor do Império Inca*. Florianópolis: Insular, Fundação Franklin Cascaes, 1998. 88 p.

BUENO, Eduardo. *Capitães do Brasil: A Saga do Primeiros Colonizadores*. Rio de Janeiro: Objetiva, 1999. 288 p.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *Nossa Senhora do Desterro*. Notícia, V.1. Florianópolis: Imprensa Universitária (UFSC), 1972. 572 p.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *Nossa Senhora do Desterro*. Memória, V. 2. Florianópolis: Lunardelli, 1979.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *Medicina, Médicos e Charlatões do Passado*. Florianópolis: Imprensa Oficial, 1942. 298 p.

CORRÊA, Carlos Humberto. *História de Florianópolis - Ilustrada*. Florianópolis: Insular, 2004. 376 p.

FLORES, Maria Bernardete Ramos. *Povoadores da Fronteira: Os casais açorianos rumo ao Sul do Brasil*. Florianópolis: EDUFSC, 2000.

GOLOVNIN, Vassili Mihailovitch. Sotchinenisa. Izdateistvo Glavsermorouti. In: HARO, Martin Afonso Palma de (org.). *Ilha de Santa Catarina*; relatos de viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX. Florianópolis: Ed. da UFSC, Lunardelli, 1996. p. 197-205.

HARO, Martin Afonso Palma de (org.). *Ilha de Santa Catarina*: relatos de viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX. Florianópolis: Ed. da UFSC, Lunardelli, 1996. 236 p. INSTITUTO DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS- IPUF. *Lei 2.193- Plano Diretor dos Balneários*. Dispõe sobre o zoneamento o uso e a ocupação do solo nos balneários da Ilha de Santa Catarina, declarando-os área especial de interesse turístico e dá outras providências. Florianópolis: IPUF, 1985.

LAGO, Mara Coelho de Souza. *Modos de vida e identidade - Sujeitos no processo de urbanização da Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1996-a. 274 p. LAGO, Paulo Fernando. *Florianópolis: a polêmica urbana*. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, Palavra Comunicação. 1996-b. 312 p.

MACHADO, Rosângela Maria de Melo. *Fortalezas da Ilha de Santa Catarina: um panorama*. Florianópolis: Imprensa Universitária da UFSC. 1994. 130 p.

MARX, Murillo. *Cidade Brasileira*. São Paulo: Ed. da USP, Edições Melhoramentos, 1980. 151 p.

MEIRINHO, Jali. *República e Oligarquia: subsídios para a história catarinense: 1891- 1930*. Florianópolis: Insular, 1997. 216 p.

MORI, Klára Kaiser. A Ideologia na Constituição do Espaço Brasileiro. In: DÉAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos. *O Processo de Urbanização no Brasil*. São Paulo: Ed. da USP, 2004. p. 49-72.

NECKEL, Roselane. *A República em Santa Catarina: modernidade e exclusão (1889-1920)*. Florianópolis: Editora da UFSC, 2003.

PAIVA, Edvaldo; RIBEIRO, Demétrio; GRAEFF, Edgard. *Florianópolis: plano Diretor*. Florianópolis, 1952.

PARK, Robert Esras. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, Otavio Guilherme. *O Fenômeno Urbano*. Zahar editores. Rio de Janeiro. 1967.

PAULI, Evaldo. *A Fundação de Florianópolis*. Florianópolis: Lunardelli, 1987. 192 p.

PAULI, Evaldo. Os primeiros Povoadores. In: MELO, Osvaldo Ferreira. *História Sócio-Cultural de Florianópolis*. Florianópolis: Clube Doze de Agosto, Editora Lunardelli, Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina, 1991. 216 p.

PEDRO, Joana Maria. *Nas tramas entre o público e o privado: a imprensa de Desterro, 1831-1889*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1995. 105 p.

PEREIRA, Nereu do Vale. *A modernização de Florianópolis*. Florianópolis, 1974. Tese (Livre Docência em Sociologia), UFSC.

SANTOS, Silvio Coelho dos. *Nova história de Santa Catarina*. Florianópolis: Ed. da UFSC. 2004. 118 p.

SANTOS, Silvio Coelho dos. *Ensaio Oportunos*. Florianópolis: Associação Catarinense de Letras e Nova Letra, 2004. 192 p.

STADEN, Hans. *Primeiros registros escritos e ilustrados sobre o Brasil e seus habitantes*. São Paulo: Terceiro nome, 1999. 116 p.

TIBIRIÇÁ, Luiz Caldas. *Dicionário Tupi-Português - Com esboço de gramática de Tupi Antigo*. São Paulo: Traço, 1984. 200 p.

VACA, Alvar Nunes Cabeza de. *Naufrágios e Comentários*. Porto Alegre: L& PM. 1999. 324 p.

VÁRZEA, Virgílio. *Santa Catarina: a ilha*. Florianópolis: Lunardelli, 1985. 226 p.

VEIGA, Eliane Veras da. *Florianópolis: memória urbana*. Florianópolis: Ed. da UFSC e Fundação Franklin Cascaes, 1993. 390 p.

VELHO, Otavio Guilherme. *O Fenômeno Urbano*. Zahar editores. Rio de Janeiro. 1967.

VILLAÇA, Flavio. Uma Contribuição para a História do Planejamento Urbano no Brasil. In: DÉAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Org.). *O Processo de Urbanização no Brasil*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2004. p. 170-243.

Recebido em: julho de 2010
Aprovado em: dezembro de 2010