

## **A ÁREA CENTRAL DE FLORIANÓPOLIS E O DESPERTAR TURÍSTICO**

### *THE CENTRAL ÁREA OF FLORIANÓPOLIS AND THE AWAKEING TOURISM*

*Luana EMMENDOERFER<sup>1</sup>*

**Resumo:** A pesquisa realizada teve como objetivo verificar de que modo a área central de Florianópolis está se relacionando com o processo turístico desenvolvido na cidade. A formação histórica e as principais heranças da área mostram a importância deste espaço para o surgimento da cidade, bem como as características da área central indicam a maneira que o crescimento turístico vem trazendo alterações no núcleo histórico de formação da cidade, buscando revitalizar e modernizar diante do desenvolvimento urbano.

**Palavra-chaves:** Formação Histórica. Área central. Crescimento Turístico.

**Abstract:** The survey aimed to determine how the central area of Florianópolis is relating to the process developed in the tourist city. The historical background and the main heritage of the area show the importance of space for the emergence of the city as well as the characteristics of the central area indicate the way the growth of tourism has brought historic changes to the core training of the city, seeking to revitalize and modernize before urban development.

**Key words:** Historical Background. Central area. Tourism Growth.

O presente estudo buscou verificar a maneira como a revitalização que vem ocorrendo na área central de Florianópolis se relaciona com o processo turístico da cidade, uma vez que diversos olhares estão voltados para esta área, produzindo uma nova dinâmica<sup>2</sup> que busca reafirmar a cidade como capital turística do MERCOSUL<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Mestre em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Sócio-Ambiental pela Universidade do Estado de Santa Catarina – UDESC, Especialista em Desenvolvimento Regional pela Universidade Federal do Paraná – UFPR e Bacharel em Turismo e Hotelaria pela Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI. Analista de Turismo da Secretaria de Estado de Turismo, Cultura e Esporte de Santa Catarina, atuando no setor de Gerência de Políticas Públicas de Turismo.

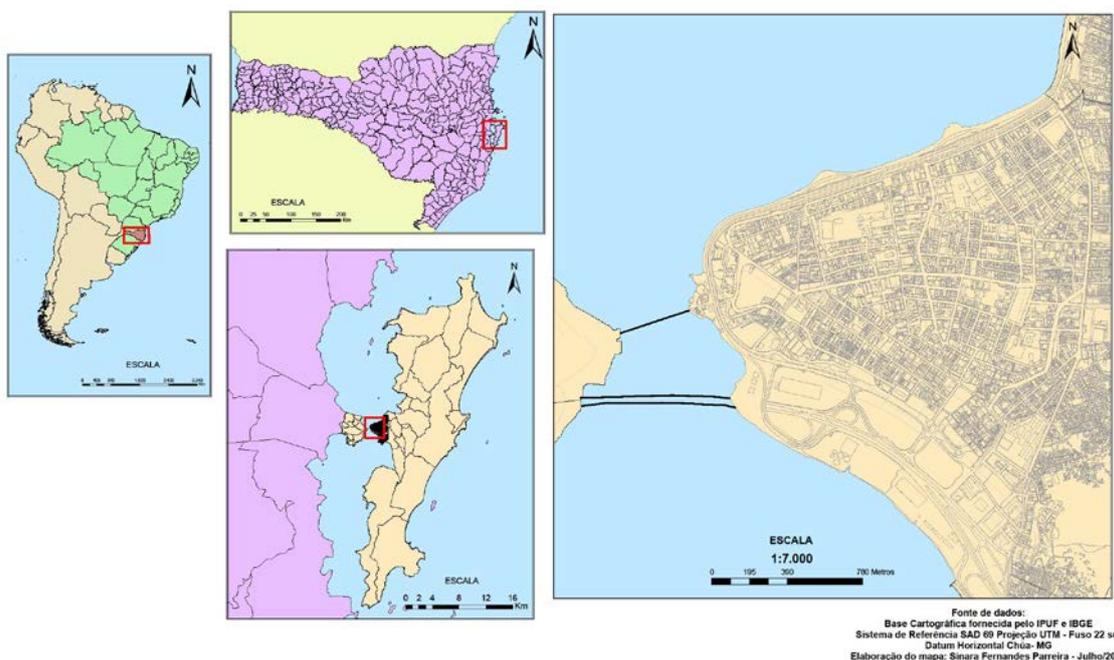
<sup>2</sup> Florianópolis foi escolhida pela Revista Newsweek International, em 2006 (MAC, 2006) como uma das 10 cidades mais dinâmicas do mundo. A publicação justificou a inclusão da capital catarinense no ranking devido a fatores como o banimento das indústrias pesadas no município; o crescimento populacional acompanhado de oportunidades de educação, trabalho, renda e infra-estrutura urbana e o sucesso do turismo ocorrendo simultaneamente ao incentivo de empreendimentos na área de tecnologia.

O estudo apresentado é uma reflexão sobre alguns aspectos observados com relação a modernização desta área. Numa visão abrangente pôde-se constatar que a área central é considerada uma complementação turística da cidade, pouco frequentada como lugar de lazer da população, mas que possui uma carga histórica significativa na memória coletiva das pessoas.

## CONTEXTUALIZAÇÃO DA ÁREA CENTRAL DE FLORIANÓPOLIS

Atualmente a área territorial do município de Florianópolis, compreende 438,50 km<sup>2</sup>, sendo 426,40 km<sup>2</sup> referentes à Ilha de Santa Catarina e 12,10 km<sup>2</sup> para a área continental. Possui uma população segundo dados do IBGE (2010) de 421.203 habitantes o que equivale a 6,8% da população do estado, 2<sup>a</sup> cidade no ranking populacional catarinense, com densidade demográfica de 960,55 hab./km<sup>2</sup>.

### MAPA DE LOCALIZAÇÃO DA ÁREA CENTRAL DE FLORIANÓPOLIS - SC



<sup>3</sup> Segundo a Secretaria do Estado de Turismo, Cultura e Esporte de Santa Catarina em 2007 (informação verbal), Florianópolis foi considerada entre os três destinos turísticos de Santa Catarina (os outros dois são Balneário Camboriú e São Joaquim) e dentre os 65 destinos turísticos do Brasil definidos pelo governo federal (Ministério do Turismo) como de padrão de qualidade internacional. Estão inseridos dentro do Programa de Regionalização do Turismo, e tem prioridade no recebimento de investimentos técnicos e financeiros direcionados ao setor. Por meio do programa, foi feita a estruturação de roteiros turísticos intermunicipais, com base nos princípios da cooperação, integração e sustentabilidade ambiental, econômica, sócio-cultural e político-institucional. Cada um dos destinos tem como principal característica a capacidade de atrair e distribuir um significativo número de turistas para seu entorno e dinamizar a economia da região na qual estão localizados.

## FORMAÇÃO HISTÓRICA E PRINCIPAIS HERANÇAS

Essencialmente, alguns momentos da história<sup>4</sup> são importantes de serem destacados para melhor entender a produção do espaço geográfico e a formação da cidade de Florianópolis, principalmente da sua área central, a qual constitui um local urbano em acelerado processo de mudança.

Desde sua origem, a forma urbana foi um aspecto resultante da história da sociedade local. Devido à sua formação geomorfológica, o sítio original de Florianópolis facilitou a ocupação urbana e, a partir do núcleo inicial sua expansão se transpôs para além das baías calmas; nas encostas do Morro da Cruz.

A localização da capela de Nossa Senhora do Desterro<sup>5</sup> na pequena colina que domina a praça, no mesmo local onde hoje está a catedral de Florianópolis, voltada para o mar, foi o gesto mais duradouro do fundador Francisco Dias Velho, confirmado pela arquitetura que o consagrou. Ao que parece, jamais houve tentativa de modificar-se esta condição inicial. [...] A praça colonial litorânea tornou-se o primeiro espaço público claramente definido como abrigo das atividades coletivas da póvoa. Constituiu-se, pelas suas qualidades de porto de abastecimento, no pólo inicial do povoamento desta região, reforçado posteriormente por funções militares (Vaz, 1991).

O relevo também influenciou na configuração dos primeiros arruamentos, conforme constata Peluso (1991). Nos núcleos de origem portuguesa, as primeiras ruas adaptaram-se ao relevo. O desenvolvimento do plano, cujo caráter principal é o de respeitar a proeminência da igreja com sua praça resultou em blocos irregulares. Os povoados também não comportavam funções características de uma vida urbana plena à semelhança de povoados europeus, o pensamento oficial era de agrupamentos em torno do espaço fronteiro ao templo.

Constata-se então, que em Florianópolis o traçado da praça ocorreu de forma irregular, com formato trapezoidal e não retangular, a praça não ocupava uma posição central, mas se colocava mais deslocada para Leste. Para Peluso (1953, p. 6), a igreja foi sempre um elemento independente no plano de Desterro e sua construção obedeceu exclusivamente às melhores possibilidades de aproveitamento da colina. A cidade foi dividida em duas partes desiguais por uma grande praça que ocupava quase toda sua

---

<sup>4</sup> Neste breve relato histórico foram abordados dados referentes à área central de Florianópolis e que contribuíram para a formação histórica e geográfica de Florianópolis. Outros autores podem ser consultados sobre a história de Santa Catarina e da capital Florianópolis: Cabral (1979, 1994), Correa (2004), Pauli (1987), Piazza (1989, 2003), Várzea (1985) e Veiga (1993).

<sup>5</sup> Em 1628 o núcleo central da ilha denominada Santa Catarina passou a ser chamada de Nossa Senhora do Desterro – fundação efetiva da póvoa, depois simplesmente Desterro (Veiga, 1993).

largura e se estendia, em suave declive até a praia. Essa praça tinha a forma de um quadrilongo, era gramada e media cerca de noventa passos de largura por trezentos de comprimento, da praia à igreja paroquial, onde terminava (PELUSO, 1991, p. 315-316).

Percebe-se então, que a forma do traçado básico urbano se adaptou à influência do relevo, com ligeira curvatura da praia até ao alto da colina. Lançavam-se perpendicularmente ruas estreitas na orla do mar e mais largas no topo da colina, dando assim um aspecto de um núcleo original em forma de tabuleiro xadrez. As formas do traçado das ruas obedeciam a causas práticas. Era preciso adaptar a rua ao terreno, poupar construções existentes, evitar, por exemplo, um curso d'água. Assim, em função da topografia, a regularidade do plano urbano pretendido não foi possível. Como coloca Veiga (1993, p. 57), o contorno sinuoso das baías e a limitação resistente das curvas de nível que circundam o Morro da Cruz, impuseram a recusa dos quarteirões bem alinhados, e assim sendo, a irregularidade na expansão do núcleo central acabou vencendo.

Dessa maneira, as ruas e praças se desenvolveram em Florianópolis a partir do centro histórico – área central da cidade constituída da praça da Catedral e ruas adjacentes – de onde partiam os principais vetores do crescimento urbano. As ruas foram criadas pouco a pouco, pelo desenvolvimento gradual das principais vias de circulação que ligavam o centro a seus arredores.

Para Peluso (1991, p. 317), o plano urbano inicial de quadras regulares foi abandonado quando a cidade expandiu e se incorporou às chácaras estabelecidas nas vizinhanças. Essa formação só foi possível quando havia interesses por parte dos proprietários optando pelo lucro que lhes proporcionaria a divisão de terras, ou então quando ocorria a divisão por partilha hereditária.

Para Pereira (1974, p. 48) a cidade “nasceu” com a chegada do primeiro governador em 1739, o Brigadeiro José Silva Paes. Foi neste período que se iniciou o surto de desenvolvimento com a construção das Fortalezas, do Palácio do Governo e da Catedral. E, principalmente no período de 1748-1756 com a vinda dos imigrantes açorianos<sup>6</sup> que povoaram a ilha e litoral do continente, dinamizando a economia por meio da produção da farinha de mandioca e armações de baleia. Até então, a Ilha de Santa Catarina abrigava características de porto de abastecimento e ponto de apoio para a colonização portuguesa e das embarcações que circulavam entre o Atlântico Sul e à Bacia do Prata.

Os principais edifícios públicos que se localizavam de frente para o mar, como o Mercado Público, a primeira Alfândega (explodida por um acidente em 1866), e as Ruas

---

<sup>6</sup> No século seguinte a população começa a crescer com a vinda de imigrantes alemães em São Pedro de Alcântara (1829), em Santa Isabel (1847) e em Teresópolis (1860).

comerciais como a Conselheiro Mafra e a Felipe Schmidt eram exclusivas de pedestres, pois o sistema de transportes de tração animal era pouco intenso.

Vaz (1991) destaca que os pontos de interesse mais distantes da Praça XV de Novembro eram o jardim da Praia de Fora, hoje a Praça dos Namorados no final da Rua Esteves Júnior, a igreja do Menino Deus ao lado do Hospital de Caridade e o cemitério nos altos da Felipe Schmitd, hoje o Parque da Luz. Todos eram distantes quinze minutos a pé do Largo do Palácio, constituindo assim os limites da cidade.

Assim, o crescimento da cidade através do tempo ocasionou mudanças econômicas e sociais do núcleo urbano no exercício das suas funções. Todavia, alguns reflexos foram percebidos:

As atividades urbanas exercidas neste espaço sofreram grandes alterações decorrentes das diversas etapas de crescimento e adensamento da cidade, que foram gravando cumulativamente as suas marcas na arquitetura local, de forma a constituir-se hoje na sede principal da memória coletiva dos moradores do lugar (VAZ, 1991).

O mesmo autor coloca ainda que foram dois os fatores que revelaram maiores transformações na paisagem local: 1) a atividade portuária e a integração da rede rodoviária urbana e, 2) o aumento das classes médias que fizeram crescer a máquina estatal sediada na capital e o seu setor terciário.

Entretanto, o crescimento da cidade foi lento, mas progressivo, alterando as construções vagarosamente, guardando ainda seu aspecto de cidade bucólica e modesta vila de pescadores. O avanço da cidade foi possível com obras de engenharia que superaram elevações, riachos, pântanos e várzeas, até mesmo ampliando a distância do mar para edifícios e ruas da orla, com sucessivos aterros.

No século XIX, Desterro foi elevada à categoria de cidade. Tornou-se Capital da Província de Santa Catarina em 1823 e inaugurou um período de prosperidade, com o investimento de recursos federais. Projetou-se a melhoria do porto e a construção de edifícios públicos, entre outras obras urbanas. Neste período recebeu imigrantes europeus, principalmente alemães e italianos, para se dedicarem ao comércio que era dinâmico devido à atividade portuária. A modernização política e a organização de atividades culturais e literárias também se destacaram, marcando inclusive os preparativos para a recepção ao imperador D. Pedro II (1845).

Ao entrar no século XX, a cidade passou por profundas transformações, sendo que a construção civil foi um dos seus principais suportes econômicos. À implantação das redes básicas de iluminação pública, a instalação de serviços de telefone, do sistema de fornecimento de água e captação de esgotos somou-se a construção da Ponte Governador Hercílio Luz, inaugurada em 1926. Essa obra teve grande

importância para Florianópolis e a área central da cidade, foi um marco do processo de desenvolvimento urbano da cidade, se afirmando como capital do Estado.

Em 1950 teve início o período conhecido como desenvolvimentista, que foi marcado pela modernização econômica e social do país e das principais capitais. A formação de uma classe urbana burguesa, juntamente com o desenvolvimento tecnológico promovido pela política econômica de Juscelino Kubitschek – substituição das importações e fortalecimento do mercado interno de consumo – consolidou as bases políticas e sociais do desenvolvimento brasileiro.

Na década de 1960, alguns marcos ilustravam as alterações no espaço urbano da cidade: a criação da Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC (1960) e a Universidade para o Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina – UDESC (1965), a transferência da ELETROSUL (1968) do Rio de Janeiro para Santa Catarina, a modernização do sistema viário com a implantação da BR-101<sup>7</sup> e, a construção da Avenida Rubens de Arruda Ramos que enriqueceu o plano urbano, conhecido como Baía Norte. É neste período que se verifica o maior índice de expansão imigratória. O crescimento populacional decorrente destas imigrações se refletiu principalmente na área urbana da cidade.

Uma característica a ser ressaltada é que após os anos 1960 Florianópolis se tornou uma “cidade universitária” abrigando cada vez mais jovens moradores, que buscavam estudar em uma das duas Universidades. Observa-se que esta tendência se reflete nos dados<sup>8</sup> apresentados por Sostisso (informação verbal) sobre o comportamento futuro da população de Florianópolis que projetada até 2050 prevê 876.159 pessoas residindo na cidade. Ainda, se se considerar a população flutuante<sup>9</sup> acrescida da residente, apenas no bairro centro estima-se 403.705 pessoas, em 2050, o que equivale quase ao número de habitantes de todo o município atualmente.

Nos anos 1970, três grandes obras fizeram desaparecer os entraves à ocupação dos terrenos oferecidos à expansão urbana: a Ponte Colombo Machado Salles, o aterro da Baía Sul e a via expressa em continuação à Avenida Rubens de Arruda Ramos.

---

<sup>7</sup> A construção da BR-101 favoreceu os escoamentos de produtos, dessa forma os navios deixam de entrar no porto (desativado no início dos anos 1960). Florianópolis e região ganharam um novo e importante dinamismo e passaram a crescer no ritmo mais acelerado do que os principais centros urbanos do país.

<sup>8</sup> Palestra realizada em 25 de junho de 2008 na ESAG/UDESC pelo Coordenador do Plano Diretor Participativo do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis – IPUF, sobre a “Dinâmica demográfica e projeção da população de Florianópolis”. Estes dados foram baseados em um estudo do período 1950-2000, o qual foi necessário para entender a dinâmica demográfica das últimas décadas, ou seja, as mudanças na fecundidade, mortalidade e nos saldos migratórios, para projetá-las e assim poder estimar a população futura com maior segurança.

<sup>9</sup> Em certas cidades, além da população residente, o número de pessoas que a utilizam temporariamente é, também, significativo e tem que ser considerado como é o caso de cidades balneárias.

Constata-se que Florianópolis é uma das poucas cidades litorâneas do Brasil que teve na área central uma ampliação tão extensa - 440.000m<sup>2</sup> de solo criado - afastamento de aproximadamente 500 metros entre a área e o mar. Com o acúmulo de aterros realizados e pela busca do progresso a todo custo, a cidade voltou-se ao transporte automotor, em detrimento dos pedestres e da maritimidade, tanto a serviço como a lazer.

O aterro da Baía Sul acabou sendo o marco referencial de transformação da paisagem urbana florianopolitana. Em função dele perderam-se grandes construções históricas e parte da memória visual e histórica da cidade. O Miramar foi um deles, demolido em 1974 para a construção do grande aterro, realizado entre o período de 1972 a 1975. Sobre este fato Vaz acrescenta:

O aterro destruiu o convívio cotidiano com o mar junto à praça e às ruas do centro, antes com suas balaustradas típicas e trapiches, afastando a paisagem da baía e das montanhas para longe. Introduziu-se no cotidiano da vida urbana, como um marco pretensioso da modernização, apagando os vestígios da fase portuária. A persistência desta lembrança na memória dos cidadãos, embora sutil, bloqueia a definição de uma destinação mais significativa e de um uso efetivo a este vazio urbano. Ficou, a nostalgia do mar próximo, evidenciada claramente na tentativa de reconstruir o Miramar como edificação de significado simbólico e evocativo desse fato (1991, p. 70).

Dessa forma, perdeu-se a função agregadora de lugar central, a cidade deu as costas ao mar, ocorreu uma ruptura definitiva da inter-relação da cidade com o mar, que muitas vezes foi a razão de existência e meio de sustento da população local.

Outros exemplos da falta de cuidado com o patrimônio da cidade podem ser encontrada em Adams (2002), que destaca o local onde foi o Forte de Santa Bárbara e abrigava a sede da Capitania dos Portos. O patrimônio foi cogitado para ser demolido em 1970 com a construção do Terminal Cidade de Florianópolis, mas resistiu e teve seu tombamento em âmbito federal em 1984, mantendo-se também a ponte de acesso à antiga ilha. Hoje o local abriga a Fundação Franklin Cascaes.

Assim como relata Dias (2005) em “A reutilização do patrimônio edificado como mecanismo de proteção: uma proposta para os conjuntos tombados de Florianópolis”, o século XXI trouxe consigo um período de grande crescimento populacional e desenvolvimento urbano para a cidade. O que acabou por trazer à tona questões importantes que vinham sendo relegadas. Os problemas mais relevantes são os de cunho ambiental, em decorrência da ocupação excessiva da cidade, e as questões relacionadas à perda da memória local.

A partir da década de 1980, Florianópolis se firmou como cidade de serviços e começou a se projetar como região turística. A cidade passou a sofrer os efeitos do rápido crescimento e das grandes transformações em sua configuração urbana (CECCA, 1997, p. 214). Segundo Sostisso (informação verbal), o número de turistas – nacionais e estrangeiros – em Florianópolis no período de janeiro e fevereiro, entre os anos 1980-2000 representou um aumento no percentual de aproximadamente 58% de pessoas na população total.

É durante a temporada de verão que se pode constatar um considerável aumento populacional com a chegada dos turistas. Estudos realizados com base na temporada de 1993, ano em que houve uma média diária de 25 mil turistas para uma população estimada em 270 mil, indicam o nível de gravidade da situação (MACEDO, 1996, p. 11).

Um fator que mostra o aspecto econômico crescente de Florianópolis são os dados referentes ao PIB (Produto Interno Bruto). Segundo o IBGE e a Secretaria de Estado do Planejamento de Santa Catarina, em 2007 o PIB catarinense atingiu a 7ª posição no ranking nacional, representando 3,9% (R\$ 104,6 bilhões), sendo que Florianópolis ficou na 3ª posição do ranking estadual (R\$ 7,1 bilhões), com um crescimento de 6,8% em relação ao ano anterior. Entre os setores mais produtivos destacaram: agropecuária (0,5%), indústria (14%) e serviços (85,5%) do PIB municipal.

Os dados mais relevantes foram os do PIB de Santa Catarina levantados em 2009 pela Oxford Economics exclusivos para o evento WTTC (World Travel and Tourism Council) realizado na capital. O Congresso é considerado a maior plataforma para líderes empresariais do setor. O evento foi organizado pela primeira vez na América do Sul e recebeu cerca de 700 líderes de todo o mundo, entre os quais presidentes e principais executivos (CEOs) das cem maiores empresas do setor, representantes de governos, além de outras áreas afins, para discussões sobre os rumos do turismo internacional.

A capital catarinense foi escolhida pela sua diversidade e potencial de crescimento, e por ser considerada o terceiro maior centro de turismo no país, mostrando um movimento de aproximadamente US\$ 1,5 bilhão na alta temporada de 2008 (SANTUR, 2009).

Para receber tal evento o governo e iniciativa privada do Estado investiram aproximadamente R\$ 6,5 milhões em projetos e obras. Foi criado um Conselho Consultivo que reuniu 52 entidades empresariais e trade turístico organizados em quatro câmaras temáticas que identificaram os principais problemas da cidade e propuseram sugestões de melhorias. As principais mudanças feitas foram no Norte da Ilha, onde o evento foi realizado mostrando mais uma vez que a área central da cidade

foi trocada pelo litoral (distante 27 km), o local escolhido do evento foi o Costão do Santinho Resort & Spa, localizado na praia dos Ingleses, onde foi aplicado cerca de R\$ 3 milhões na construção de um Pavilhão específico para sediar o Congresso. Além disso, o governo investiu R\$ 1,5 milhão na obra para o acesso principal à Praia do Santinho, com a revitalização da avenida, colocação de asfalto, passeio, ciclovia e recuos para ônibus. A Avenida Beira Mar Norte também foi recapeada, houve a arborização da Via Expressa Sul, a limpeza de praças, vias e a retirada de todas as placas irregulares da cidade, a reparação na iluminação da cidade e das Pontes Pedro Ivo e Colombo Salles com tecnologia utilizada nas construções européias.

É importante destacar que foram apontadas ao Estado ações neste evento e entre elas estava à definição de nichos de atuação para o desenvolvimento do turismo de alta qualidade em todo o litoral, com destaque para a criação de políticas de estímulo aos esportes náuticos e a instalação de marinas. Além disso, foram citados 6 (seis) problemas urgentes a serem resolvidos, considerados pontos fracos para o setor catarinense: 1) acesso ruim por meios aéreos, 2) sazonalidade, 3) dados pouco confiáveis, 4) monitoramento de tendências, 5) carga tributária elevada e 6) falta de imagem clara do produto turístico. Ainda, a diversidade cultural, étnica e paisagística do Estado é apontada como um grande potencial inexplorado e uma das alternativas seriam as parcerias público-privadas (PPPs) como estratégia para a diversificação.

Para isso, foi apresentado um portfólio com 37 projetos (SC Investimentos) que buscava transformar Santa Catarina num destino internacional, os investimentos em diversas áreas somaram R\$ 13,5 bilhões, e incluiu uma marina para 700 barcos, ecoresorts, campos de golfe e complexos turístico-imobiliários de alto padrão. As propostas apresentadas foram abertas a investidores externos, através de um tour com roteiros pelo Estado. O caráter elitista deste evento confirmou o tipo de turismo que se pretende criar para Florianópolis, destacaram obras de grande porte voltadas para um público seletivo.

Ainda alguns dados sobre o turismo, sua participação de 12,5% na formação do PIB do estado, significou em 2009 um movimento de R\$ 14,8 bilhões por ano, além de ter uma participação de 21,1% do segmento de turismo na receita de exportações de Santa Catarina.

Dessa maneira, o início dos efeitos do turismo começa a aparecer em Florianópolis, em decorrência da apropriação do espaço pela atividade turística, que resulta em grande parte na massificação dos lugares. Diante da grandeza dos fluxos de turistas é possível admitir seu significado como importante agente urbanizador da cidade, suficiente para gerar transformações.

## A ÁREA CENTRAL E SUA CENTRALIDADE

Muitos autores afirmam que é na área central onde se pode perceber o reflexo e traços da gênese da cidade. Diante do processo histórico, formação e funcionalidade que este espaço adquire é importante demonstrar seu significado e transformações, pois como acrescenta Lacaze (1995, p. 15) é na área central que se tem a identidade da cidade. Da mesma forma que é referência para os cidadãos, pode ser para o visitante uma “imagem resumida da cidade”. Em outras palavras é o que Vaz (1991, p. 36) chama de “coração histórico da cidade”, ou núcleo histórico. Seu entorno “representa o conjunto mais importante da área urbana no período que antecede à modernização”.

De modo geral, as áreas centrais das cidades possuem uma forte concentração de equipamentos e instituições públicas, marcante presença de atividades comerciais, uma alta densidade de edificações, onde coexistem antigas com novas e, uma grande variedade e diversidade de usos.

Quando se trata de grandes cidades, capitais ou metrópoles pode-se pensar no centro como um aglomerado que inclui o centro histórico e os arrabaldes antigos. Segundo Panerai (2006) são considerados os bairros elegantes do século XIX, as expansões ordenadas da primeira metade do século XX e alguns setores que foram objeto de ações de renovação, até mesmo uma parte dos bairros novos que substituíram antigas zonas industriais ou portuárias.

O centro de uma cidade pode ser o seu cartão de visitas; mesmo quando compreende espaços degradados, que são lugares que deixaram marcas e funcionam como padrões de referência identitária.

Por ser o núcleo mais antigo do assentamento urbano, o centro é considerado o local principal do traçado original da urbe. É onde surgiram os primeiros equipamentos urbanos, os quais deram origem a espaços políticos, culturais, religiosos e de intensa sociabilidade.

Portanto, pode-se considerar que, de modo geral a cidade<sup>10</sup> surge, cresce e se desenvolve a partir de um centro, do núcleo original onde se situa a parte mais antiga. Entretanto, a cidade possui características e desdobramentos que a fazem crescer de forma desmesurada sendo que os centros são os primeiros a sofrerem tais transformações.

Partindo então de uma peculiaridade inicial, a centralidade é uma das características que pode ser relacionada como um referencial espacial e geográfico, sendo, geralmente, o marco zero de uma cidade. O local onde tudo começou; núcleo

---

<sup>10</sup> Para as cidades planejadas existe outra concepção, a escolha do local do centro pode ser de acordo com planejamento do Estado, interesses políticos e/ou necessidades da população.

de origem da primeira aglomeração urbana, sendo privilegiado por nele estar um aglomerado de serviços e produtos de fácil acesso. Neste caso, a área central de Florianópolis também se relaciona com as representações das cidades de colonização portuguesa. O que revela um conjunto de sua paisagem urbana com origem numa praça central, localizada em posição estratégica e centralizadora, ao seu redor um edifício religioso em função do qual partem os principais eixos de circulação, terminando com uma rua defronte ao mar (GUTIERREZ, 1989).

Outra característica das áreas centrais é que elas conduzem o crescimento das cidades a partir da expansão do centro. Com a acentuada divisão social do trabalho o centro começa a ficar estruturado e passa-se a ter um lugar para produzir, outro para comercializar, outro para morar e outro para o lazer; assim a cidade vai, também, se setorizando.

As transformações do modo de vida e a constante introdução de novas modalidades de consumo vêm provocando uma grande expansão da superfície urbanizada. Pode-se destacar ainda que a relação centro/periferia apresenta um conflito quando ocorre o deslocamento das funções do centro para outros bairros. A área central continua a desempenhar um importante papel e em muitos casos se revaloriza, mesmo quando sofre a concorrência com outras áreas da cidade.

Dessa maneira, o papel do centro é compreendido através da expansão urbana, ou seja, o aumento do centro com atividades consideradas tipicamente centrais, como o comércio e serviços que vêm cada vez mais se relocando ao seu entorno, atingindo outros bairros. Além disso, para a área central tal ação possibilita a diminuição do inchaço urbano, pois estas atividades descongestionam o local e induzem à construção de novas edificações proporcionando o adensamento das áreas periféricas.

Observa-se que com o desenvolvimento das regiões balneárias e limítrofes à área central, as pessoas não precisam mais se deslocar ao centro com frequência, pois os bairros destas localidades se tornaram subcentros onde existe estrutura urbana básica como bancos, supermercados, farmácias e lotéricas que dão suporte até mesmo para a população flutuante na alta temporada. Pode-se dizer que este crescimento independente dos extremos Norte e Sul da Ilha com relação ao centro ocorreu não só pela distância entre os bairros Centro-Norte e Centro-Sul, mas devido ao inchaço urbano da região central da Ilha.

Segundo Beltrão Sposito (1991, p. 6), o centro pode ser qualificado como “integrador e dispersor” a um só tempo. Na medida em que provoca a emergência de outros “centros”, desempenhando um papel de concentricidade. Os serviços e as atividades de comércio, antes características do centro tornaram-se necessários em

novos bairros – dispersando funções antigamente restritas à área central. De outra forma, pode-se entender que ao criar um novo “centro” existe a integração destas atividades novamente.

Com base nos estudos de Vaz (1991, p. 38), percebe-se que o crescimento da área central da cidade também passa por “processos de exclusão e de segregação” no sentido em que tende a expulsar algumas funções urbanas, tais como a habitacional e comércio. Por outro lado, aglutinam atividades semelhantes (serviços especializados, clínicas médicas), setorizando as próprias atividades do centro, até mesmo especializando-o, definindo padrões com predominância de algumas atividades, direcionadas a um público específico.

Outra característica que o centro incorpora no processo de expansão urbana é o que Beltrão Sposito (1991, p. 11) chama de “eixos de desdobramento” e o nível de especialização que eles trazem ao se alocarem em áreas adjacentes. Em alguns casos esses eixos cortam áreas de uso residencial de padrão mais elevado, procurando atingir uma determinada clientela e ao mesmo tempo construir uma imagem de área de comércio mais seleta. Esta expansão do centro não é um processo de transformação linear e homogêneo das áreas do entorno a ele. Ao contrário, revela uma heterogeneidade que muitas vezes permite a existência de “vácuos funcionais” que são absorvidos de forma rápida ou gradativa pela transformação do uso residencial de padrão médio ou alto em uso comercial e de serviços, em alguns momentos, admitindo a convivência temporal destes usos.

Todavia, não se pretende aqui fazer a construção e contínua reconstrução da área central de Florianópolis em seu aspecto evolutivo, recuperando-a numa seqüência cronológica. Contudo, cabe refletir sobre sua forma atual em plena utilização pela população através da influência turística na área no presente período, após sua modernização.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A área estudada compreende uma porção do espaço urbano (insular) central da capital do Estado de Santa Catarina, considerado o local de surgimento da cidade. Esta área é o resultado do acúmulo de períodos históricos e vem passando por crescente transformação, ocasionado pelo crescimento da cidade e nas últimas décadas pela atividade turística. Deste modo, a pesquisa procedeu do entendimento de que o espaço é fruto da junção de elementos naturais e humanos e de relações sociais historicamente determinadas. O turismo, ao contrário, é uma atividade criada e tipicamente inventada de acordo com as necessidades e interesses econômicos.

Algumas das características estudadas sobre a centralidade puderam ser relacionadas com a área central de Florianópolis, na medida em que o centro é considerado “integrador” e “dispersor”. A criação de “subcentros” nas regiões extremas Norte e Sul da Ilha fizeram com que estas áreas desempenhassem uma certa autonomia, absorvendo e integrando algumas funções antigamente restritas a área central. Ao mesmo tempo em que ocasiona a dispersão com serviços básicos e infraestrutura mínima evitando que as pessoas se desloquem ao centro antigo, principalmente na alta temporada.

Os processos de “exclusão” e de “segregação” também são características que o centro absorve ao buscar a especialização de atividades e direcioná-las a um determinado público específico. Na área central percebe-se que algumas regiões são identificadas pelo tipo de serviços que elas oferecem como é o caso das ruas Bocaiúva com clínicas médicas, lojas de grifes, bares e restaurantes e os “altos” da Felipe Schmidt com os aglomerados de hotéis.

Da mesma forma, os “eixos de desdobramento” da área central puderam ser interpretados pelo nível de especialização que o centro busca ao atingir uma clientela específica, muitas vezes cortando áreas de uso residencial de padrão mais elevado. Novamente exemplificada pela Rua Bocaiúva, Avenida Beira Mar Norte e seus entornos, esta região passou a absorver uma rápida e gradativa transformação do seu padrão econômico juntamente com a convivência de atividades comerciais específicas a uma classe social.

A área central de Florianópolis apontou transformações na paisagem local que puderam ser inferidas pela mudança da atividade portuária e integração da rede rodoviária urbana que após a construção da BR-101 favoreceu para o escoamento de produtos e o crescimento do Estado e, conseqüentemente para a consolidação da capital. Além disso, outras rodovias e avenidas construídas em Florianópolis, como a Avenida Rubens de Arruda Ramos (Beira Mar Norte) na área central e a SC-401 no sentido Norte das praias ajudaram a modernizar o sistema viário, enriquecendo o plano urbano. Bem como, a vinda de empresas estatais como a ELETROSUL e a implantação da UFSC e UDESC fizeram crescer o aumento das classes médias e inevitavelmente o setor terciário e a exigência de um comércio mais especializado.

O aterro da Baía Sul foi um dos marcos que deixou um grande hematoma na área central, a princípio concebido por um discurso da necessidade de escoamento e maior fluidez de veículos que passaram a aumentar a cada ano. Esta obra não abriu mão da demolição de prédios históricos como foi o caso do Miramar e da convivência das pessoas com o mar. A cidade priorizou outras alternativas de locomoção para a

população, esquecendo do transporte marítimo, um meio evidente e necessário pela localização em uma Ilha.

A atividade turística teve seu impulso a partir dos anos 1970, mas realmente despontou de forma radical e turbulenta na década de 1980 com o crescimento do turismo massificado. A influência de fatores econômicos e facilidade de acessos resultaram na vinda de novos moradores principalmente dos estados da região sul do país.

Assim, o local pode ser analisado como uma amostra dos “produtos” simbólicos da sociedade/cidade, e é para lá que se dirigem os visitantes e turistas que procuram conhecer obras, artes, arquitetura e edificações e o que mais pode ser classificado como identitário ou o típico do lugar. Assim, uma das preocupações desta pesquisa foi destacar a preservação dos seus referenciais históricos através das transformações urbanas voltadas para o despertar de uma cidade turística.

## REFERÊNCIAS

ADAMS, Betina. **Preservação urbana: gestão e resgate de uma história.** [Florianópolis]: Ed. UFSC, 2002.

BELTRÃO SPOSITO, Maria Encarnação. **O centro e as formas de expressão da centralidade urbana.** Revista. Geográfica. São Paulo, v. 10, p. 1-18, 1991.

CABRAL, Oswaldo R. **História de Santa Catarina.** 4. ed. Florianópolis: Lunardelli, 1994.

CABRAL, Oswaldo R. **Nossa Senhora do Desterro.** Florianópolis: UFSC, 1979.

CECCA. Centro de Estudos Cultura e Cidadania. **Uma cidade numa ilha: relatório sobre os problemas sócio-ambientais da Ilha de Santa Catarina.** Florianópolis: Insular, 1997.

CORRÊA, Carlos Humberto. **História de Florianópolis.** Florianópolis: Insular, 2004.

DIAS, Adriana Fabre. **Reutilização do patrimônio edificado como mecanismo de proteção: uma proposta para os conjuntos tombados de Florianópolis, 2005.** Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis.

GUTIERREZ, Ramón. **Arquitetura latino-americana.** São Paulo: Nobel, 1989.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE 2000/2009. **Estimativa da população.** Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 7 mar. 2010.

LACAZE, Jean-Paul. **La ville et l'urbanisme.** Paris: Flammaron, 1995.

MAC, Margolis. The Ten Most Dinamic Cities. **Newsweek Magazine**. New York: Daily Beast Company LLC, 2006. Disponível em:

<<http://www.thedailybeast.com/newsweek/2006/07/02/the-ten-most-dynamic-cities.html>>. Acesso em: 20 ago. 2010.

MACEDO, Antonio Odilon. Existe limite para o crescimento populacional da Ilha. **Diário Catarinense**, Florianópolis, n. 1, p. 11, mar. 1996. Origens e destino de uma cidade a beira mar.

PANERAI, Philippe. **Análise urbana**. Brasília: Ed. UNB, 2006.

PAULI, Evaldi. **A fundação de Florianópolis**. Florianópolis: Lunardelli, 1987.

PELUSO JR., Victor A. **Estudos da geografia urbana de Santa Catarina**. Florianópolis: UFSC, 1991.

\_\_\_\_\_. **Tradição e Plano Urbano**: cidades alemãs e portuguesas no Estado de Santa Catarina. Florianópolis: Comissão Catarinense de Folclore, 1953.

PEREIRA, Nereu do Vale. **A modernização em Florianópolis**. Florianópolis: UFSC, 1974.

PIAZZA, Walter F. **A epopéia açoriana**: 1748/1756. Florianópolis: Conselho Estadual de Cultura, 1989.

\_\_\_\_\_. **Santa Catarina**: história da gente. Florianópolis: Lunardelli, 2003.

SANTA CATARINA. SANTUR 2009. **SANTUR**. Estudo da demanda turística: estimativa para janeiro e fevereiro 2009. Disponível em: <<http://www.santur.sc.gov.br>>. Acesso em: 15 jun. 2010.

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

VAZ, Nelson P. **O centro histórico de Florianópolis**: espaço público do ritual. Florianópolis: Ed da UFSC, 1991.

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