

# **VIAS PEDONAIS-ESPAÇOS DE SOCIABILIDADES NO CENTRO DE FLORIANÓPOLIS**

**Adilson de Souza Moreira; Luiz Eduardo Fontoura Teixeira.**

## **Resumo**

O presente artigo procura identificar a cidade e suas ruas como o local de vivência humana, sociabilidades, a partir da observação dos usos públicos do Largo da Alfândega e as Vias Pedonais contíguas, focando sua condição de centralidade em Florianópolis. A relevância do objeto de estudo está fundamentada na sua condição de via pedestrianizada, nas transformações e na importância enquanto marco referencial das atividades exercidas no local ao longo do tempo. Ao caracterizar os usos do objeto de estudo no percurso histórico, este trabalho busca identificar, no momento presente, as transformações e as permanências no uso do espaço, enquanto local de convívio, troca, trabalho e lazer, a cidade como indutora de sociabilidades.

**Palavras-Chave:** usos; sociabilidades; transformações.

## Summary

This article seeks to identify the city and its streets as the site of human experience, sociability, from observation of the public uses of Largo Customs and footpaths contiguous, focusing his condition centrality in Florianópolis. The relevance of the object of study is based on its centrality, transformations and importance as a reference point of the activities performed at the site over time. In characterizing the uses of the object of study in history, this paper seeks to identify changes in the present moment and stays in the use of space as a place of living, exchange, work and leisure, the city as an inducer of sociability.

Keywords: uses; sociability; transformations

## **Introdução**

No Centro de Florianópolis, a relação do Plano Urbano com as Vias Pedonais e o conjunto de edificações tombadas atribuem um valor funcional e social aos espaços pela adaptação aos novos usos, valor estético pela sua arquitetura e valor histórico, enquanto memória da cidade impressa no tecido urbano. Os novos usos do espaço público, transformados em vias pedestrianizadas, imprimem um imaginário, representações e apropriações sociais, definindo o próprio espaço pela forma como é apreendido e percebido pelos grupos sociais, estabelecendo um elo com outras épocas e seus diferentes significados.

Entre os espaços públicos em estudo, o Largo da Alfândega e a Rua Felipe Schmidt receberam maior destaque. O primeiro por abarcar a memória portuária e incorporar em seu perímetro parte do traçado de outras três vias em estudo. O segundo justifica-se pela construção histórica de principal via da cidade, enquanto centralidade, e pela ligação que estabelece entre duas das vias em estudo, cruzando seus traçados. Enquanto referencial teórico utilizou-se, principalmente, os trabalhos desenvolvidos sobre a área de estudo por Vaz (1991) e Teixeira (2002; 2009). O eixo de análise do espaço urbano se apoiou, principalmente, nos trabalhos de Harvey (1992); Rossi (1995); Berman (2007); Pesavento (1999) e Lefebvre (1999; 2001).

A metodologia empregada centrou o foco na observação cotidiana das atividades humanas, caracterizando estes espaços quanto a centralidade e local de sociabilidade urbana, a partir da transformação dos espaços públicos para usos pedonais, sua função e situação frente às intervenções sobre o local e a localização dos diversificados usos distribuídos dentro da área de estudo. Para realizar a análise procederam-se inúmeras visitas ao local em diferentes dias da semana, obtendo-se relatos e imagens que permitiram representar os usos e suas limitações, diante das transformações impostas ao espaço.

## **2. Plano Urbano, Origem Portuária e a Centralidade dos Espaços da Orla**

Desterro, hoje Florianópolis, embora elevada à condição de Vila em 1726, seguiu a mesma lógica das vilas quinhentistas, configurando a consolidação do

domínio litorâneo português, onde “trechos da extensa costa foram eleitos para as fundações urbanas em função da sua latitude, das suas possibilidades de abrigo aos navegantes, da sua ligação com o interior, misterioso e desafiante”. (MARX, 1980: 15). Além da condição de bom porto, o assentamento urbano na Ilha de Santa Catarina desenvolveu-se também pela sua condição de sede político-administrativa, reforçado por sua função estratégico-militar, pois ao longo do litoral se realizava a defesa do território.

A Vila ergueu-se segundo os moldes expressos na Provisão Real de D. João V. (1747)<sup>1</sup>, que constituiu a primeira norma pública à regulamentação urbanística e distribuição da população aplicada à Ilha de Santa Catarina, determinando a ocupação ao redor do antigo Largo do Palácio ou da Matriz, hoje praça XV, ligada ao mar por um trapiche de madeira. Vaz (1991: 24) reforça que, “a praça colonial litorânea tornou-se o primeiro espaço público claramente definido como abrigo das atividades coletivas da povoação”.

Ao longo de sua evolução urbana nos espaços da orla central e seu entorno se faziam as trocas, a compra e venda de gêneros diversos, consolidando-se como o local de convívio, “de encontros, de chegada das informações, pessoas e mercadorias”. (TEIXEIRA, 2002: 24). Para o lado oeste da praça central, até a ponta do Estreito, cabeceira insular da Ponte Hercílio Luz, entre o último quartel do século XIX e a década de 1930, foram construídos o Prédio da Alfândega (1875), o Cais e o Mercado Público (1895), além da Ponte Hercílio Luz (1926), o atracadouro da Alfândega (1928) e o Trapiche Municipal Miramar (1928), equipamentos que consolidaram as características próprias da orla e, particularmente, da área de estudo enquanto espaço de convergência no Centro Histórico<sup>2</sup>.

O plano urbano seguiu o sistema ortogonal, dentro dos moldes estabelecidos na citada Provisão, cujo ponto de partida foram as laterais da praça central, seguindo direção paralela à orla, surgindo depois travessas

---

<sup>1</sup>No sítio destinado ao lugar assinalará um quadro para a praça, de quinhentos palmos de face, e num dos cantos se porá a igreja, a rua ou ruas se demarcarão ao cordel com largura ao menos de 40 palmos; por elas e nos lados da praça se porão as moradas em boa ordem, deixando entre umas e outras, e para trás, lugar suficiente e repartido para quintaes”. (Trecho da Provisão Real de D. João V - 1747).

<sup>2</sup>O Centro Histórico “é um lugar definido por uma geometria fruto de legislação colonizadora, que vai ter atividades, funções, rituais específicos dos homens, e vai dar vazão ao imaginário e ao simbólico dessa urbe”. (TEIXEIRA, 2002, p. 59).

perpendiculares ao mar, ou seja, “desenvolveu-se na tendência do traçado xadrez, respeitando como centro, a praça fronteira à igreja e a orientação geral dada pela praia”. (PELUSO JR., 1991: 358). O contraste entre as antigas e modernas edificações sobre o tecido urbano, retratadas transformações de um espaço que abriga as práticas da vivência humana, constitui-se em um palimpsesto<sup>3</sup>, tecido onde os objetos estão estampados, ocultos e sobrepostos.

A colocação da igreja e dos órgãos governamentais ao redor da praça central deu a esta localização e seu entorno a condição de centralidade. A localização destas edificações e os espaços públicos que os interligam, promovem uma condição mnemônica solidificada em sua relação com o plano urbano, bem como estabelece uma dimensão constitutiva, um sistema de referência, local de fortes representações sócio-espaciais, construído pela técnica aplicada à ciência da cidade<sup>4</sup> em contínua transformação na construção de um ideário impregnado de imaginários urbanos. A materialidade das formas da arquitetura ou a aparente fixidez do espaço, de acordo com Pesavento (1999: 16), “implicam uma relação complexa entre forma física e relações sociais de força, que, por sua vez, se expressam por representações imaginárias”.

A posição de centralidade dos logradouros objeto deste estudo, sua condição de vias pedonais, apesar dos usos difusos, seus conflitos e contradições, mantém o princípio norteador do espaço público, que é a sua condição de espaço de sociabilidade, acessível por todos e a qualquer hora. Descobre-se a essência do fenômeno urbano nesta centralidade, onde se estabelece uma “nova paisagem, altamente desenvolvida, diferenciada e dinâmica, na qual tem lugar a experiência moderna”. (BERMAN, 2007:28).

### **3. O Tempo, as Transformações e o Espaço**

A área central de Florianópolis imprime o significado histórico das transformações por que passou, desde o traçado de seu Plano Urbano, passando pelos contrastes da arquitetura entre as modernas construções e a memória impressa nas antigas edificações remanescentes em

---

<sup>3</sup>Harvey (1992: 69), refere-se ao “tecido urbano como algo necessariamente fragmentado, um “palimpsesto” de formas passadas sobrepostas umas às outras”. (grifo do autor).

<sup>4</sup>Segundo Lefebvre (2001: 106), “a ciência da cidade tem a cidade por objeto. Esta ciência toma emprestado seus métodos, démarches e conceitos às ciências parcelares”.

seu Centro Histórico<sup>5</sup>. O declínio do modo de transporte marítimo, que atribuía grande valoração social e comercial aos espaços da orla, e sua passagem para o rodoviário, estabeleceu uma ruptura, introduzindo o automóvel em vias de uso do pedestre e tração animal, transformando os usos dos espaços que giravam, até então, em torno da função portuária.

A decadência da atividade portuária deu-se em consequência de limitações naturais e da falta de investimentos para rompê-la, apesar dos pedidos para a realização de dragagens que melhorassem a navegabilidade do porto. Neste sentido não ocorreram ações intensivas, de acordo com Teixeira (2002: 19), "promessas feitas pelo Governo Central e não cumpridas, além do desenvolvimento de embarcações maiores, novidades a vapor acabariam por iniciar em processo de decadência do movimento portuário". A isto sucedeu-se, gradativamente, a substituição do transporte marítimo pelo rodoviário na comunicação entre as localidades da Ilha de Santa Catarina e do continente com a área central, resultando em grandes investimentos centrados nas vias de rodagem.

Apesar das transformações ocorridas no espaço, sua condição de centralidade e pólo atrativo das trocas e encontros permanecem, mesmo com o afastamento do convívio da área central com o mar. Para Teixeira (2002: 86), "a atitude de resguardar a memória coletiva da centralidade, através do real uso dos espaços urbanos, deve envolver os vários atores e classes sociais da cidade". Neste sentido, de acordo com Lefebvre (2001:51), "A cidade tem uma história; ela é obra de uma história, isto é, de pessoas e de grupos bem determinados que realizam essa obra nas condições históricas".

Vaz (1991: 33) dividiu o tempo da transformação da paisagem urbana no centro de Florianópolis, a partir de quatro períodos econômicos, todavia, de acordo com este autor, são dois os tempos que revelam maiores

---

<sup>5</sup>A área central de Florianópolis está inserida espacialmente no Centro Histórico, núcleo urbano fundador, tombado como Patrimônio Histórico Municipal, por decreto nº 270/86 de 30 de dezembro de 1986. O conjunto das edificações de interesse histórico, existentes na orla, que (...) avança a oeste pelas ruas da antiga linha do cais, juntamente com os prédios monumentais (situados ao redor da praça) e os espaços públicos – vias da orla, Mercado Público e Largo da Alfândega – constituem o chamado Conjunto Urbano 1, das Áreas de Proteção Cultural. (TEIXEIRA, 2002: 23).

transformações na paisagem local: “o segundo período<sup>6</sup>, de atividade portuária, e o quarto período<sup>7</sup> em que a integração da rede urbana e o crescimento das classes médias fizeram crescer a máquina estatal sediada na capital e o seu setor terciário”. Diante da condição imposta pelo capitalismo em que os processos materiais de reprodução social se encontram em constante mudança, Harvey (1992: 189) reforça que, “tanto as qualidades objetivas como os significados do tempo e do espaço também se modificam”.

Novas situações, diante da ampla circulação de pedestres, tornaram necessárias a implantação de vias pedonais, tendo em vista que com a construção do aterro da baía Sul o uso destas antigas vias como pistas de rodagem se tornaria secundário e obsoleto. Desta forma, as ruas Felipe Schmidt, Trajano, Deodoro e, posteriormente a Conselheiro Mafra, foram transformadas em calçadas, criando condições para que “aqui ou ali, uma multidão possa se reunir, objetos amontoarem-se, uma festa ocorrer, um acontecimento, aterrorizante ou agradável, sobrevir”. (LEFEBVRE, 1999: 119)

A construção dos terminais de transportes no aterro da baía Sul manteve o Centro Histórico como local de convergência das localidades da ilha e continente, restabelecendo com as vias pedonais certa similaridade entre passado e presente, entre a antiga Desterro e a moderna Florianópolis. Estes espaços públicos têm ampla relevância e significado à modernidade florianopolitana, numa perspectiva de que “ser moderno é encontrar-se em um espaço que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor”. (BERMAN, 2007: 24).

#### **4.As Vias Pedonais-Os Espaços e seus Usos**

Ao longo das últimas décadas algumas das empresas estatais se deslocaram para bairros fora do Centro Histórico. Todavia, o adensamento do

---

<sup>6</sup>Neste período, no Brasil, correspondente principalmente à segunda metade do século XIX, de acordo com Vaz (1991: 32), “ensaia-se a formação de uma burguesia local ligada à produção agrícola monocultora e exportadora (de açúcar e de café) e extrativa (ouro), organizada de forma autárquica, isto é, através de empreendimentos agrícolas ou extrativistas auto-suficientes e dirigidos ao exterior. Quando a rede urbana brasileira amplia suas ligações com o exterior pela intensificação das exportações”.

<sup>7</sup>Neste período, segundo Vaz (1991: 32), “a transferência da hegemonia política para um setor social dominado pelos interesses do capital internacional a partir de 1950 e sobretudo após 1964, dá-se em nome do capitalismo monopolista tendo como consequência a formação das classes médias urbanas e a ampliação do terciário”.

comércio diversificado, cursos pré-vestibulares, prédios de escritórios, serviços bancários, enfim a prestação de serviços diversos garantiram a manutenção da condição de centralidade, além do entroncamento viário com a localização dos terminais rodoviários municipais e intermunicipais no aterro da baía Sul.

O espaço contido na área de estudo que representava o universo do trabalho citadino, totalmente ligado às atividades na orla, formou ao longo do tempo em seus arredores um núcleo forte de comércio popular, abrigando também, durante o período de funcionamento do porto, firmas comerciais exportadoras e importadoras, atacadistas e varejistas, consulados e hotéis. O avanço da modernidade e da sofisticação dos padrões de consumo consolidariam a hegemonia comercial local, pois, mesmo com o declínio da atividade portuária, durante as décadas de 1950 e 1960, o comércio de Florianópolis permaneceria concentrado dentro da área de estudo.

As intervenções nos espaços contíguos a orla central, transformações resultantes do desenvolvimento da sociedade capitalista sobre a cidade colonial, resultam da luta de classe em torno de tal espaço e dos projetos das elites, que não abriram mão do desfrute da Centralidade, focando sobre este espaço a construção da modernidade. De acordo com Lefebvre (2001: 130), "já é bem conhecido o duplo caráter da centralidade capitalista: lugar de consumo e consumo de lugar". Esse tipo de processo, para Arantes (1984, p.09), "se estrutura em torno de intensa competição e luta política em que grupos sociais diferentes disputam, por um lado, espaços e recursos naturais e, por outro, concepções de se apropriarem simbólica e economicamente deles".

#### *4.1 O Largo da Alfândega*

O antigo Largo do Príncipe, hoje da Alfândega, situado na antiga Rua do Príncipe, atual Conselheiro Mafra, no trecho entre as antigas Ruas do Livramento, atual Trajano, e do Ouvidor, atual Deodoro, recebeu em 1875 a construção do Prédio da Alfândega<sup>8</sup>, adquirindo a denominação atual. A condição original de logradouro, contudo, caracterizaria a área de seu entorno

---

<sup>8</sup>De acordo com Cabral (1979: 80), "com a escolha, aliás, não concordou a Câmara Municipal, que contra ela protestou: - o terreno lhe pertencia, ficava dentro do rocio patrimonial da Cidade, e fora destinado, por alvará a logradouro público".

como espaço aberto ao uso público, contemplando-se a prioridade de seus habitantes como usuários privilegiados do espaço.

A imagem a seguir mostra os locais de uso público e a situação atual do Largo da Alfândega em relação as Vias Pedonais e sua condição de centralidade:

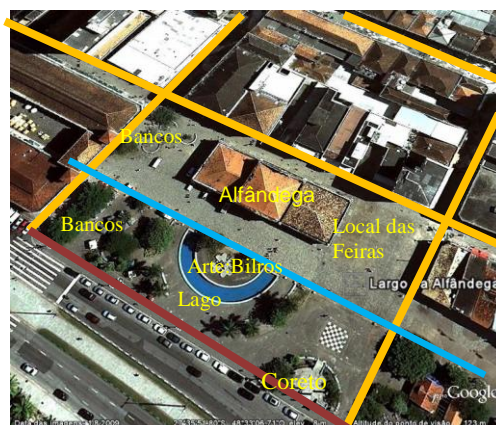


Figura 01: Imagem Aérea do largo da Alfândega. (Fonte: Google Earth)  
(Marcações do autor)

Legenda: ( ) Vias Pedonais; ( ) : Limite da Área de Estudo; ( ) : Linha de mar, anterior ao Aterro da Baía Sul.

Dentro do quadrilátero que conforma o Largo encontram-se distribuídos espacialmente os seus usos, conforme a figura 01. Nos extremos do lado que está voltado para o Mercado Público, sobre parte do traçado da Rua Deodoro, encontram-se assentos para descanso, existindo entre eles um vão de passagem para o pátio central do mercado, antiga pista de rodagem. Os fundos do Largo da Alfândega está voltado para a Rua Conselheiro Mafra, que forma com as ruas adjacentes um circuito de vias pedonais, “o calçadão”, tradicional zona de comércio popular e grandes lojas de magazine. No lado voltado para a praça XV e o Memorial ao Miramar, sobre parte do traçado da Rua Trajano, ocorrem as feiras e apresentações artísticas em um coreto, usos bastante adequados devido à sua conexão com os espaços do entorno, além da contigüidade com o aterro da baía Sul e o Mercado Público.

Na parte frontal do Largo estão colocados um lago e uma obra de arte em homenagem a arte da renda de bilros. Para além do belo trabalho de arte executado, mas pela referência à memória simbólica do lugar, um motivo ligado à sua condição marítimo-portuária talvez fosse mais adequado, fazendo jus ao caráter monumental do Prédio da Alfândega e do Porto que ali havia. Tal composição estaria mais condizente com à linguagem que deve ser expressa



na imagem de um monumento, que no entender de Choay (2001: 17), “trata de tocar, pela emoção, uma memória viva”. Apenas a imagem do espaço, segundo Le Petit (2001: 149), “nos dá a ilusão de não mudar através do tempo e de reencontrar o passado no presente”. Uma ligação das nossas relações imediatas com o mundo, os arredores e nós mesmos, através do tempo.

Nas imagens a seguir, pode-se ver alguns dos usos do espaço no Largo Prédio da Alfândega:



Figuras 02: Exposição de Artesanato Coloniais (Foto do Autor- jun/11) Figura 03: Feira de Produtos (Foto do Autor- jun/11) Figura 04: Estandes da Feira do Livro (Foto do Autor- jun/11)

As figuras 03 e 04 representam atividades e eventos que perpetuam o uso histórico deste espaço, conferindo ao local um caráter de sociabilidade, guardando no presente uma similaridade com as atividades do passado, enquanto lugar de encontro, compra, venda de artigos e trocas culturais. Todas estas atividades, de acordo com Vaz (1991: 67), “ocupam parcelas do espaço público de forma eventual, isto é, não permanente, permitindo dizer que são penetrações do setor privado no espaço público”. Ainda, segundo este autor, a implantação destas vias pedonais no Centro Histórico “permitiu interferência menor das atividades de comunicação com o tráfego normal da área, favorecendo sua realização mesmo durante os horários de trabalho”. (VAZ, 1991: 69).

O Prédio da Alfândega apresenta o estilo de arquitetura em voga à época, o neoclássico<sup>9</sup>. O piso superior da edificação abrigava, até recentemente, o escritório técnico do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, enquanto no térreo funciona uma exposição permanente de artesanato e um

<sup>9</sup>Este estilo arquitetônico, segundo Reis Filho (2010: 116), “é identificado geralmente com a contratação da missão cultural francesa, chegada ao Rio de Janeiro no início de 1816”. Os “estilos históricos são a grande preocupação do século XIX” (SUMMERSON, 2009: 112).

posto de informações turísticas (figura 02), ocupando somente uma parte do pavimento térreo, ou seja, a edificação encontra-se sub-ocupada. O uso qualificado e o acesso às instalações do prédio da Alfândega<sup>10</sup> constitui-se em uma condição essencial para o significado de sua preservação, frente à extinção de sua função original e às dimensões das transformações ocorridas no espaço em seu entorno, resgatando o seu valor histórico e a importância à sociabilidade humana, que justifica o significado a ele atribuído.

Atualmente o Largo da Alfândega está passando por um processo de discussão relacionado à sua revitalização, promovido pelo poder público<sup>11</sup>. As intervenções de qualquer forma irão interferir sobre o espaço e seus usos, todavia são sempre necessárias, sob a expectativa de que proporcionem melhores condições de uso aos seus usuários, dentro de uma perspectiva cultural e que favoreça, ainda mais, a apropriação social, ampliando o seu caráter de local de sociabilidade.

#### 4.2 Rua Felipe Schmidt- O "Calçadão"

A construção da Ponte Hercílio Luz, ligando a Ilha ao Continente, confirmou a Rua Felipe Schmidt<sup>12</sup> como a via principal, uma vez que, partindo do centro da praça, concentrava as maiores casas comerciais e conduzia à ponte. Entre as vias pedonais em estudo, sua condição transversal estabelece um meio de conexão, dando por isto nome ao conjunto de vias, conhecido como o "Calçadão da Felipe Schmidt". A importância desta via é enfatizada por Vaz (1991: 38), ao afirmar que "o núcleo principal do assentamento estendeu-se a partir da praça (Largo do Palácio), para noroeste, tendo como eixo as ruas Felipe Schmidt e Conselheiro Mafra".

A partir da Revolução de Trinta e da consolidação dos veículos motorizados como meio de transporte, a Felipe Schmidt sofreria alargamento

---

<sup>10</sup>A edificação tombada a nível federal em 1975, também faz parte do conjunto histórico tombado pelo Município. Apresenta "bom equilíbrio de proporções, é composto de três corpos, com entablamento e platibandas. Corpo central em dois pisos, com frontão triangular encimando fachada de janelas rasgadas, sacada com guarda corpo em ferro trabalhado". (SOUZA, 1992: 48- 49).

<sup>11</sup>Segundo a matéria veiculada na página da Prefeitura, se reuniram no IPUF (Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis) diversas autoridades e comerciantes do local para discutir uma proposta de projeto de revitalização do Largo da Alfândega. ([www.pmf.sc.gov.br](http://www.pmf.sc.gov.br), acesso realizado em: 08/07/2011).

<sup>12</sup>Cabral (1979: 132) relata que, "quando o governador Felipe Schmidt conseguiu resolver a velha questão de limites com o Paraná, foi de justiça que lhe dessem o nome à rua, hoje a principal da cidade".

e a predominância estética na fachada das edificações do estilo Art Déco. Referindo-se à implantação deste estilo arquitetônico a partir deste período, Teixeira (2009: 245) coloca que, “no lado oeste, isso se deu nas Ruas Felipe Schmidt, Conselheiro Mafra e Transversais, (...). Deu-se, muitas vezes, a formação de conjuntos urbanos modernos, no viés Art Déco em várias versões”. Foi no campo da estética, de acordo com Flores (2006: 16), “que se pôde perceber a utopia de cidade desejante, o espaço privilegiado para se ver o objeto artístico, o produto material, visual, estético e instrumental, da modernidade que se desejava”.

As imagens a seguir possibilitam observar a evolução histórica, o movimento de pedestres e o uso do espaço público:



Figura 05: Placa Indicativa (Foto do Autor) Figura 06: Final do Séc. XIX (Acervo Casa da Memória) Figura 07: Meados do Séc. XX. (Acervo Casa da Memória)



Figura 08: Felipe Schmidt, hoje (Foto do Autor- jun/11) Figura 09: Apresentação Artística (Foto do Autor- jun/11) Figura 10: Local de jogos (Foto do Autor- jun/11)

A Rua Felipe Schmidt, inicialmente conhecida por Rua dos Moinhos de Vento, foi transformada em calçadão em 1976 no trecho entre a praça XV e a Rua Jerônimo Coelho, constituindo-se no ponto mais movimentado da capital. Consagrado centro comercial, concentra comércio fixo e diversificado, composto por lojas de eletrodomésticos, vestuário, equipamentos eletrônicos, material escolar, livrarias, óticas. Com suas vitrines e letreiros luminosos, configura-se em “um espaço atingido pela modernidade, que é visualizado pelas luzes, pelo tráfego, pela multidão que caminha nas ruas”. (PESAVENTO, 1997: 28).

As imagens 05, 06 e 07 mostram as transformações em seu aspecto urbano e arquitetônico, cujo ponto de referência para se situar são as torres da igreja de São Francisco, no fundo à esquerda, desvendando a rua em três períodos distintos. Um cenário em que "apropriamo-nos dos espaços antigos de maneiras bem modernas, tratando o tempo e a história como algo a ser criado, em vez de aceito". (HARVEY, 1992, p. 190). Na figura 06 observa-se a rua no século XIX, antes de seu alargamento, ainda com a predominância do estilo colonial. A figura 07, já com a rua alargada, mostra a predominância da arquitetura do final do século XIX e início do século XX, ainda presente, além do uso compartilhado entre pedestres e veículos. Estas sequências de imagens demonstram as transformações do espaço, onde se observa que "a história da cidade também é a história da arquitetura, mas a história da arquitetura é, no máximo, um ponto de vista de que se deve olhar a cidade". (ROSSI, 1995, p. 164).

Na figura 08 temos o uso atual com a via transformada em "calçadão", percebendo-se ao fundo a verticalização. O estilo Art Déco, predominante nas fachadas a partir da década de 1940, apresenta certa uniformização do cenário, o qual, "visível na modernização das ruas antigas, reserva aos objetos (mercadorias) os efeitos de cores e formas que os tornam atraentes". (LEFEBVRE, 1999: 29).

A via reúne em seu trecho pedonal, trabalhadores e habituais freqüentadores formados por aposentados e artistas que fazem da rua o seu local de trabalho, tais como músicos, mímicos, atores, pintores e desenhistas, um exemplo de tal uso pode ser visto na figura 09. Também trabalham no local, cambistas e portadoras de deficiência visual que vendem cartões telefônicos novos. Outra atividade bastante comum são os jogos de mesa, canastra, pôquer, dominó e xadrez (Figura 10). O local também é ponto de atração para colecionadores de cartões usados, os telecartofilistas, e de moedas e cédulas antigas. A diversidade dos usos do espaço público torna o espaço urbano "o lugar do encontro das coisas e das pessoas, da troca. Ele se ornamenta dos signos dessa liberdade conquistada, que parece a Liberdade". (LEFEBVRE, 1999: 20).

### *4.3 Rua Trajano*

Originalmente denominada Rua do Livramento<sup>13</sup>, compreende uma via perpendicular à praia que partindo do Largo da Alfândega, passando pelos fundos do palácio do governo, conduz à elevação onde situa-se a Igreja do Rosário<sup>14</sup>. A denominação atual, datada de 1874, presta homenagem, segundo Cabral (1979: 134), a “um catarinense que se distinguiu como construtor naval, Trajano Augusto de Carvalho”.

As imagens a seguir permitem observar alguns aspectos relevantes:



Figura 11: Esquina (Foto do Autor- jun/11)      Figura 12: Século XIX (Acervo Casa da Memória)      Figura 13: Atualmente (Foto do Autor- jun/11)



Figura 14: O público, privado (Foto do Autor- jun/11)      Figura 15: Panorâmica, final do Século XIX. (Acervo Casa da Memória)      Figura 16: “Panorâmica”, hoje (Foto do Autor- jun/11)

A Figura 11 permite visualizar a extensão da Rua, a partir do Largo da Alfândega com a escadaria do Rosário ao fundo e o contraste proporcionado pela verticalização. Pode-se observar em primeiro plano a prática do comércio ambulante em ambos os lados da esquina com a Conselheiro Mafra, junto ao Largo. No cruzamento das Ruas Trajano e Felipe Schmidt, famosa esquina da cidade, situa-se o Café<sup>15</sup> Ponto Chic, o “Senadinho”, tradicional ponto de encontro da Ilha, “local de vários eventos importantes na vida política e

<sup>13</sup>Tal denominação decorre, de acordo com Cabral (1979: 134), “por ter numa das suas esquinas um nicho com a imagem de N. Sra do Livramento”.

<sup>14</sup>De acordo com Cabral (1979: 422), a “segunda em antiguidade, (...)”, foi a Confraria de N. Sra do rosário dos pretos, que foi fundada em 1750”. Inaugurando no mesmo ano a Igreja de N. Sra do Rosário e São Benedito”.

<sup>15</sup>O nome *café* apareceu durante o *Ancien Régime*; na França, tal como na Inglaterra, ele funcionava como ponto de encontro de gente que não se conhecia, palco de mexericos e troca de notícias. (SENNETT, 2008: 278)

cultural da capital". (TEIXEIRA, 2009: 275). Este espaço, juntamente com uma rede de *fastfood*(figura 14), caracteriza-se pelas mesas e assentos na via pública, uma forma fixa de apropriação do espaço público, onde "a luta pela manutenção da lucratividade apressa os capitalistas a explorarem todo tipo de novas possibilidades. São abertas novas linhas de produto, o que significa a criação de novos desejos e necessidades". (HARVEY, 1992, p. 103).

A transformação da paisagem urbana pode ser vista nas figuras 12 e 13, apresentando como referência a igreja do Rosário ao fundo. As Figuras 15 e 16 proporcionam a dimensão da verticalização ao longo desta via e a conseqüente obstrução visual da paisagem da baía Sul e área continental, que foi registrada em óleo sobre tela no século XIX pelo pintor Victor Meirelles, conforme a seguir:



Figura 17: Vista do Desterro (1847), Óleo sobre tela (Victor Meirelles) Disponível em: [www.museuvictormeirelles.org.br](http://www.museuvictormeirelles.org.br) (acesso em: 28/07/2011).

A tela mostra a área de estudo vista a partir do adro da Igreja de Nossa Senhora do Rosário, destacando-se na paisagem urbana as torres da Igreja Matriz, à Esquerda, e da Igreja de São Francisco, no centro à direita, que se constituem em marcos referenciais da imagem da cidade, anteriormente a verticalização que se propagou na área central a partir da década de 1950. O crescimento da classe média local promoveu a valorização imobiliária. Este fato, para Vaz (1991: 50), "juntamente com a explosão do turismo, viabilizaram a reconstrução do centro histórico através da substituição quase total da arquitetura do período anterior". No centro da tela, em sentido longitudinal à paisagem, o autor destaca a Rua Trajano, então do Livramento, com seu casario alinhado e a sobriedade das construções assobradando-se em direção à orla.

#### 4.4 Rua Deodoro

Entre tantos nomes que já teve, Rua do Ouvidor, dos Quartéis, São Francisco ou, quem sabe, fazendo jus ao presente, poderia ser "Rua das Artes", mas chama-se mesmo Rua Deodoro<sup>16</sup>, homenagem à República e ao Marechal. Esta via perpendicular à orla possui em um de seus extremos o Largo da Alfândega e o Mercado Público que lhe imprimem acentuado movimento, destacando-se também, em seu curso, dois marcos da arquitetura, a Igreja de São Francisco, oitocentista<sup>17</sup>, e o moderno Edifício das Diretorias.

Nas imagens, a seguir, pode-se observar o uso dos espaços na ViaPedonal:



Figura 18: Placa Indicativa  
(Foto do Autor- jun/11)



Figura 19: Artesãos  
(Foto do autor- jun/11)



Figura 20: Atelier aberto  
(Foto do autor- jun/11)



Figura 21: A Arte na Rua  
(Foto do Autor- jun/11)



Figura 22: Exposição de Artesanato  
(Foto do Autor- jun/11)



Figura 23: Escultor/Madeira  
(Foto do Autor- jun/11)

Esta via de ampla circulação de pedestres está sendo alvo de um projeto da prefeitura, objetivando transformá-la em um atelier aberto, o qual já obteve a adesão de alguns artistas. A figura 19 apresenta uma apropriação do espaço por artesãos, frente a um Cartório desativado, observa-se ao fundo uma mulher indígena sentada e expondo, acompanhada de seus filhos. Nas figuras 20 a 23, o espaço conhecido como esquina democrática, local de concentração e panfletagens promovidas pelos partidos e organizações

<sup>16</sup>Cabral (1979: 134) relata que "a denominação que, em 1889, lhe foi dada e que conserva até hoje- rua do Marechal Deodoro, ou simplesmente Deodoro, homenagem ao proclamador".

<sup>17</sup>Em relação à Igreja da Venerável Ordem Terceira de São Francisco, Cabral (1979: 419), destaca que, "a 25 de março de 1803, teve lugar a solenidade do lançamento da sua pedra fundamental".

populares, se consolida agora, também, como um atelier aberto, local de trabalho de artistas e artesãos, dando nova função à calçada. Em relação ao trabalho humano e a sua relação com a natureza, Lefebvre (2009: 44), salienta que, "suas atividades somente se exercem e progridem ao fazer surgir no centro da natureza um mundo humano. É o mundo dos objetos, dos produtos das mãos e do pensamento humano". A figura 21 apresenta uma visão mais ampla da Igreja de São Francisco com sua frente para a Deodoro e laterais para a Felipe Schmidt, destacando-se à frente uma apresentação artística. Nesta esquina de muitas faces e ofícios, "todos são atores de um espaço permeável, lugar de trocas e experiências, onde o encontro com o outro é imprescindível e condição *"sinequa non"* para a convivência urbana ". (TEIXEIRA, 2002, p. 65).

Neste espaço de convergência do intenso movimento das vias pedestrianizadas, lugar de trocas, palco de intensa sociabilidade, se reconhece que "as ruas pertencem ao povo, que assumem controle da matéria elementar da cidade e a tornam sua". (BERMAN, 2007: 195). Esta construção social implícita no uso dos espaços nos remete a reflexão de que "a cidade é na sua história a relação entre o lugar e os homens, e a obra de arte que é o fato último". (ROSSI, 1995, p.22).

A dinâmica do movimento, a pressa dos passantes, a aglomeração dos menos apressados, todos estes elementos da vida urbana se reúnem, vindos de todas as partes e se encontram na esquina onde está a arte, tornando-a popular. Este local de intensa sociabilidade, encontro do povo e arte na rua, dá a sensação de que, "durante um momento luminoso, as multidões de solitários, que fazem da cidade moderna o que ela é, se reúnem, em uma nova forma de encontro, e se tornam povo". (BERMAN, 2007: 195).

#### *4.5 Rua Conselheiro Mafra*

Esta via compõe um traçado que se estende em sentido longitudinal à antiga orla, tendo sua origem em um caminho que ligava dois fortes, Sant'Ana e Santa Bárbara. Sua proximidade com a orla, ponto de atração da população, lhe conferiu a condição de rua comercial, por isto também ficou conhecida como a Rua do Comércio, embora oficialmente se chamasse Rua do Príncipe,



atualmente Conselheiro Mafra<sup>18</sup>. Nesta via encontram-se, dentro da área de estudo, dois importantes monumentos, o Mercado Público e o Prédio da Alfândega, ambos conferindo-lhe vital importância à memória da cidade por estarem situado às margens da antiga orla.

As imagens a seguir demonstram os usos do espaço público e a sua condição de monumentalidade às edificações:



Figura 24: a Rua e Alfândega (Foto do Autor- jun/11)

Figura 25: A Rua e o Mercado (Foto do Autor- jun/11)

Figura 26: A Rua e a Feira (Foto do Autor- jun/11)

Tendo em vista que a área de maior movimento desta via está compreendida entre o Mercado e a Alfândega, dentro da área de abrangência deste estudo, concentraremos o foco na relação da via com estes monumentos. Para Lefebvre (1999: 29), “se o monumento sempre esteve repleto de símbolos, ele os oferece à consciência social e à contemplação (passiva) no momento em que esses símbolos, já em desuso, perdem seu sentido”. Transformada em Via Pedonal, “Calçada”, em 1989, esta rua que apresenta o maior conjunto de imóveis tombados, preserva as características das edificações de um tempo passado, que traz à memória a antiga atividade portuária, junto a orla. Teixeira (2002: 24) ressalta que “parece haver então uma grande importância desse tipo de espaço público, a orla marítima central, nas atividades urbanas ligadas às trocas existenciais, ao encontro com o outro, ao aprendizado e enriquecimento vivencial”.

A figura 24 situa a condição da Alfândega, enquanto um monumento em constante contato com o público, localizada em ponto de passagem quase obrigatória no deslocamento pedonal pelo Centro Histórico. O Mercado que igualmente tem conexão direta com a via, conforme pode ser visto na figura 25, apresenta uma condição de vitrine à exposição das mercadorias em contato visual com os passantes. A localização do terminal urbano e de espaços para estacionamento no aterro, proximidades do Mercado,

<sup>18</sup>Segundo Cabral (1979: 133), “homenagem a um ilustre jurista catarinense, magistrado, residente de Província, Ministro, deputado, durante o regime imperial”.

estabeleceu, a partir da transformação da Rua Conselheiro Mafra em via pedonal, um contato direto entre os usuários, o mercado e um centro comercial que liga as Ruas Felipe Schmidt e Conselheiro Mafra por uma galeria de lojas para passagem de pedestres. Diante desta configuração, segundo Vaz (1991: 67), "surge a separação pedestre-veículo. As áreas especializadas em estacionamentos, os calçadões, as galerias comerciais são elementos novos desta organização".

O poder público tem realizado intervenções diretas sobre o comércio ambulante, apertando a fiscalização, sob o pretexto de ordenar a atividade, estabelecendo espaços pré-determinados e procedimentos para o exercício da atividade como o uso de guarda-pó e crachás de identificação, além do estabelecimento de espaços específicos, conforme já citado, para artistas e artesãos. Estas intervenções se fundamentam no fato de que "as ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais". (JACOBS, 2000: 29). No entanto, dentro desta perspectiva, poderíamos ir mais longe e conceber o urbano como o lugar de sociabilidade, palco de muitos encontros e manifestações, lugar onde as pessoas "tropeçam umas nas outras, encontram-se diante e num amontoado de objetos, entrelaçam-se até não mais reconhecerem os fios de suas atividades, enovelam suas situações de modo a engendrar situações imprevistas". (LEFEBVRE, 1999: 44).

### **Considerações Finais**

Nas vias pedonais centrais de Florianópolis, a localização das edificações e os espaços públicos que as interligam, promovem uma condição mnemônica solidificada na relação das pessoas com os espaços de sociabilidades que as circundam. O cotidiano das vias que pela sua condição pedestrianizada permitem o encontro, a conversa, as trocas, ao mesmo tempo, contrasta a pressa de passantes e a descontração do encontro.

A passagem do modo de transporte marítimo para o rodoviário estabeleceu uma ruptura nos usos dos espaços que giravam, até então, em torno da função portuária e que atribuíam grande valor social e comercial aos espaços da orla. A transformação das antigas ruas em vias pedestrianizadas, proporcionou maior contato e possibilidade de contemplação

dos espaços sociais consolidados, cuja memória persiste em seus casarios e monumentos. Esta vivência no centro Histórico, onde estão presentes os contrastes entre as antigas e novas edificações, estabelece uma linha temporal, onde estão impressos todos os tempos da cidade, cujo significado é a junção de todos estes tempos e a sua concepção de espaço, bem como a transformação de seus usos, ao longo desta linha temporal.

Uma cidade sem seus habitantes é apenas um espaço preenchido de vazios. O movimento dos passantes, as cores, as formas, as funções, todos estes elementos em conjunto dão vida à cidade, suas singularidades e sociabilidades reúnem a todos e estabelecem características que a faz ser o que é, uma cidade única, espaço de sociabilidade urbana. Este é o significado do Centro Histórico e da centralidade de seus monumentos e vias pedonais.

### **Bibliografia**

ARANTES, Antonio Augusto (Org.). **Produzindo o Passado- Estratégias de Construção do Patrimônio cultural**. São Paulo: Brasiliense, 1984. 240 p.

BERMAN, Marshall. **Tudo o que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007. 465 p.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **Nossa senhora do Desterro**. Notícia 1. Florianópolis: Lunardelli, 1979. 525 p.

FLORES, Maria Bernardete Ramos; LEHMKUHL, Luciene; COLLAÇO, Vera Regina Martins. **A Casa do baile: estética e modernidade em Santa Catarina**. Florianópolis, SC: Fundação Boiteux, 2006. 478p.

FLORES, Maria Bernardete Ramos. **Estética e Modernidade: à guisa de introdução**. In: FLORES, Maria Bernardete Ramos; LEHMKUHL, Luciene; COLLAÇO, Vera Regina Martins. **A Casa do baile: estética e modernidade em Santa Catarina**. Florianópolis, SC: Fundação Boiteux, 2006. (pp. 11- 36).

CHOAY, Françoise. **A Alegoria do Patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade. UNESP, 2001.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna- Uma pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural**. São Paulo: Edições Loyola, 1992. 349 p.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000. 510 p.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2001. 144 p.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo horizonte: UFMG, 1999. 176 p.

LEFEBVRE, Henri. **Marxismo**. Porto Alegre: L&PM, 2009. 128 p.

LE PETIT, Bernard. **Por uma nova história urbana**. São Paulo: EDUSP, 2001.

MARX, Murillo. **Cidade Brasileira**. São Paulo: Editora da USP, Edições Melhoramentos, 1980.

PELUSO JR, Victor Antonio. **Estudos de geografia urbana de Santa Catarina**. Florianópolis: UFSC; Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1991. 400 p.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. A cidade maldita. In: SOUZA, Célia Ferraz de; PESAVENTO, Sandra Jatahy (org.). **Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano**. Porto alegre: UFRGS, 1997. 292 p. (pp. 25- 38).

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O Imaginário da cidade: visões literárias do urbano- Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre**. Porto Alegre: UFRGS, 1999. 393 p.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da Arquitetura no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 2010. 211p.

ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1995. 309 p.

SENNETT, Richard. **Carne e Pedra**. 5ª edição. Rio de Janeiro: 2008. 362 p.

SOUZA, Alcídio Mafra de. **Guia dos Bens Tombados, Santa Catarina**. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1992. 152 p.

SOUZA, Célia Ferraz de; PESAVENTO, Sandra Jatahy (org.). **Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano**. Porto alegre: UFRGS, 1997. 292 p.

SUMMERSON, John. **A linguagem clássica da arquitetura**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009. 148 p.

TEIXEIRA, Luiz Eduardo Fontoura. **Espaços públicos da orla marítima do centro histórico de Florianópolis: o lugar do mercado**. Florianópolis, 2002. 95 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Santa Catarina

TEIXEIRA, Luiz Eduardo Fontoura. **Arquitetura e cidade : a modernidade (possível) em Florianópolis, Santa Catarina - 1930-1960**. 377 p. Tese (Doutorado) - USP, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, 2009.

VAZ, Nelson Popini. **O Centro Histórico de Florianópolis: Espaço Público do Ritual**. Florianópolis: UFSC; FCC, 1991. 108p.

**Fontes eletrônicas consultadas: Fontes eletrônicas consultadas:**

[www.pmf.sc.gov.br](http://www.pmf.sc.gov.br), acesso realizado em: 08/07/2011.

[www.museuvictormeirelles.org.br](http://www.museuvictormeirelles.org.br) (acesso em: 28/07/2011).