LUIZ EDUARDO FONTOURA TEIXEIRA

**Arquitetura e cidade: a modernidade (possível)
em Florianópolis, Santa Catarina – 1930-1960**

Foto de Norberto Depizzolatti

LUIZ EDUARDO FONTOURA TEIXEIRA

**Arquitetura e cidade: a modernidade (possível)
em Florianópolis, Santa Catarina – 1930-1960**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Doutor em Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Alberto Ferreira Martins

**São Carlos
2009**

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE
TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO,
PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

Ficha catalográfica preparada pela Seção de Tratamento
da Informação do Serviço de Biblioteca – EESC/USP

T266a Teixeira, Luiz Eduardo Fontoura
 Arquitetura e cidade : a modernidade (possível) em
 Florianópolis, Santa Catarina - 1930-1960 / Luiz Eduardo
 Fontoura Teixeira ; orientador Carlos Alberto Ferreira
 Martins. -- São Carlos, 2009.

 Tese (Doutorado-Programa de Pós-Graduação em
 Arquitetura e Urbanismo e Área de Concentração em Teoria
 e História da Arquitetura e do Urbanismo) -- Escola de
 Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo,
 2009.

 1. Arquitetura. 2. Cidade. 3. Modernidade.
 Florianópolis. I. Título.

FOLHA DE JULGAMENTO

Candidato: Arquiteto LUIZ EDUARDO FONTOURA TEIXEIRA.

Tese defendida e julgada em 27/11/2009 perante a Comissão Julgadora:

Prof. Titular **CARLOS ALBERTO FERREIRA MARTINS (Orientador)**
(Escola de Engenharia de São Carlos/USP) aprovado

Prof. Titular **RENATO LUIZ SOBRAL ANELLI**
(Escola de Engenharia de São Carlos/USP) aprovado

Profª. Associada **CIBELE SALIBA RIZEK**
(Escola de Engenharia de São Carlos/USP) aprovado

Prof. Dr. **CARLOS EDUARDO DIAS COMAS**
(Universidade Federal do Rio Grande do Sul/UFRGS) aprovado

Profª. Titular **MARIA CRISTINA DA SILVA LEME**
(Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/USP) aprovado

Profª. Assoc. **AKEMI INO**
Vice-Coordenadora do Programa de Pós-Graduação em
Arquitetura e Urbanismo, em exercício

Prof. Titular **GERALDO ROBERTO MARTINS DA COSTA**
Presidente da Comissão da Pós-Graduação da EESC

Protocolado em 27/11/2009
EESC/USP
Serviço de Pós-Graduação

Para Mirtô, Bruno, Mariana e Cecília.

AGRADECIMENTOS

Ao professor Carlos Alberto Ferreira Martins por aceitar a orientação e pela confiança nesse trabalho. Aos professores Carlos Eduardo Comas e Renato Anelli pela valiosa contribuição crítica por ocasião do Exame de Qualificação. Aos professores da Banca Final por aceitarem essa incumbência. Ao conjunto dos professores do Curso de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da EESSC/USP pela contribuição intelectual que me deram, com seu conhecimento e dedicação.

À CAPES pela bolsa de estudos PICDT. Ao conjunto dos professores e funcionários do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFSC, que em muito colaboraram para o processo de concretizar o Doutorado.

Aos funcionários das Bibliotecas da EESC-USP, da UFSC e da UFRGS pela grande ajuda na pesquisa. Aos funcionários da Pós-Graduação e da Graduação em São Carlos pela ajuda permanente.

A Norberto Depizzolatti, da Casa da Memória de Florianópolis (FFC), pela disposição e profissionalismo em contribuir com seu trabalho documental. Ao funcionário dos Arquivos da SUSP, Sr. Juraci, pelo acesso ao (combalido) acervo de plantas de Florianópolis. Ao ETUSC/UFSC, na pessoa da arquiteta Graça Velho, pelo acesso à documentação. A Betina Adams, por viabilizar o acesso a documentos do IPUF e pela sua inestimável interlocução. A Silvana Moretti que ajudou gentilmente a percorrer Blumenau e seus arquivos. A Ulisses Munarim pela colaboração amiga permanente (inclusive no IPHAN) com essa pesquisa. À família Rau, particularmente a Lea Rau Martins, pela pronta disposição em tornar acessível o registro da obra de seu pai, inclusive viabilizando o contato pessoal com o Sr. Wolfgang Ludwig Rau (hoje falecido), já então em avançada idade.

A Maria do Rocio Fontoura Teixeira, pelo carinho fraternal (legítimo) e recursos logísticos em Porto Alegre.

A Carlos Alberto Zuzzi, anfitrião, parceiro e irmão em São Carlos.

Aos amigos da Pós, com sua energia contagiante, particularmente a Maria Tereza Cordido, Francisco Sales e Ingrid Wanderley, que com afeto (e interlocução) tornaram minha estadia em São Carlos mais interessante e profícua.

Aos colegas-amigos do SITUS-UFSC, particularmente a Maria Inês Sugai e Américo Ishida, pela generosa colaboração intelectual com a qual me brindaram.

A alguns ex-alunos (nomear alguém seria injusto com os demais) que ajudaram com sua vivência, a entender um pouco o interior catarinense.

A Mariana Nunes Elias (agora arquiteta) pela ajuda digital com os mapas. A José Hélio Veríssimo Jr. pelo apoio digital amigo quando da Qualificação. Ao amigo Dario de Almeida Prado, que com seu olhar atento e lúcido criou os registros fotográficos atuais da pesquisa. Ao amigo e parceiro de grupo de estudos, Guilherme Freitas Grad, pelo inesquecível e criativo “auxílio luxuoso” na parte gráfica e infinita paciência.

Por fim, à Ilha de Santa Catarina, que há vinte e oito anos tem me acolhido, objeto e motivação dessa investida em pesquisa.

RESUMO

TEIXEIRA, Luiz Eduardo Fontoura. **Arquitetura e cidade: A modernidade (possível) em Florianópolis, Santa Catarina – 1930-1960**. São Carlos, 2009. Tese (Doutorado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo). Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo.

O trabalho aborda a relação entre a arquitetura produzida e as transformações da cidade de Florianópolis em dois ciclos. As concepções de moderno, modernidade e modernização norteiam a investigação. Apontamentos para a montagem de um panorama da modernidade catarinense são traçados. Um primeiro ciclo (décadas de 1930 a 1950) é definido principalmente pela influência dos regimes de Getúlio Vargas no governo federal – o Estado Novo e o posterior. Uma modernidade muito a reboque do estado, que mantém a cidade como capital, com a chegada de novas edificações e programas arquitetônico-urbanos, é estudada. Um crescimento lento ajuda a manter vazios urbanos na área peninsular fundadora. Profissionais emigrados, na ausência de arquitetos formados, ajudam a desenhar a atualização de espaços arquitetônicos e a desenvolver gradativamente novas técnicas construtivas. Um segundo ciclo, que vai dos anos 1950 a meados dos anos 1960 – o nacional-desenvolvimentismo – é também pesquisado. O início de um processo de verticalização e adensamento do centro urbano e de balneabilidade e turismo no interior da Ilha são abordados. Tendências da modernidade em arquitetura brasileira, como a do modernismo, são apontadas em novos programas como o edifício de apartamentos e de escritórios. A expansão para o além da península central, através de vetores como as avenidas, criando novos bairros e consolidando outros, é estudada. O processo de aterramentos da área central e o início da ênfase rodoviarista definem o encerramento desse segundo ciclo. A ausência histórica de

planos, que contemplassem a especificidade morfológica e contextual de Florianópolis, faz concluir que a partir de então a cidade verá o avanço de problemas como a perda da maritimidade e o do crescimento urbano descontrolado.

Palavras-chave: Arquitetura, cidade, modernidade, Florianópolis.

ABSTRACT

TEIXEIRA, Luiz Eduardo Fontoura. **Architecture and city. The (possible) modernity in Florianópolis, Santa Catarina – 1930-1960**. São Carlos, 2009. Thesis (Doctorate in Theory and History of Architecture and Urbanism). Department of Architecture and Urbanism, São Carlos Engineering School, University of São Paulo (USP).

The work broaches the relation between the architecture produced in Florianópolis and the transformations of the city in two cycles. The conceptions of modern, modernity and modernization guide the research. Notes for the assembly of a panorama of the modernity in Santa Catarina are outlined. A first cycle (decades from 1930 to 1950) is defined mainly by the influence of the Getúlio Vargas federal government regimes – the so called "New State" (Estado Novo) and the later regime. A modernity linked with the state, that maintains Florianópolis as the capital city, with the appearance of new buildings and new architectural-urban programs, is studied. A slow urban growth helps to keep urban empty spaces in the original founder peninsular area of the city. Immigrant professionals, in the absence of local architects, help to draw the update of architectural spaces and to gradually develop new building techniques. A second cycle, that goes from the fifties to the beginning of the sixties – the national-developmentalism – is also researched. The beginning of the verticalisation and density process of the urban center, and of the tourism development in other areas around the island are broached. Tendencies of the modernity in the brazilian architecture, like the modernism, are pointed in new programs like apartments and office buildings. The expansion beyond the central peninsula of the island, through vectors such as avenues, creating new neighborhoods and consolidating others, is studied. The process of embankments in the central area and the beginning of the emphasis on road construction defines the ending of this second

cycle. The historical absence of a town planning that contemplates the morphological and contextual specificity of Florianópolis, draws to the conclusion that since then, the city has been witnessing the increasing of problems like the disconnection between the city and the sea (embankments, lack of marine transportation and of marinas) and the out of control urban growth.

Key-words: Architecture, city, modernity, Florianópolis.

LISTA DE FIGURAS

FIG. 2.1: BUSTO DE GETÚLIO VARGAS NO GRUPO ESCOLAR DO BAIRRO DO SACO DOS LIMÕES, FLORIANÓPOLIS, 1940.	87
FIG. 2.2: BELVEDERE NA CABECEIRA INSULAR DA PONTE HERCÍLIO LUZ EM HOMENAGEM AO GOVERNADOR. FLORIANÓPOLIS, DÉCADA DE 1940.	87
FIG. 2.3: CASA NEOCOLONIAL À RUA BELISARIO DA SILVEIRA, SACO DOS LIMÕES, FLORIANÓPOLIS, DÉCADA DE 1940.	101
FIG. 2.4: CASA NEOCOLONIAL À RUA JUAN FERNANDES, SACO DOS LIMÕES, FLORIANÓPOLIS, DÉCADA DE 1940.	101
FIG. 2.5: “CASA SEM DONO”. PERSPECTIVA DO PROJETO (1930) DE LUCIO COSTA.	101
FIG. 2.6: CAPA DE A CASA POPULAR.	103
FIG. 2.7: PROJETO Nº 1, CASA CALIFORNIANA.	103
FIG. 2.8: PROJETO Nº 5, CASA ART DÉCO.	104
FIG. 2.9: PROJETO Nº 19, CASA ART DÉCO.	104
FIG. 2.10: PROJETO Nº 21, CASA NORMANDA.	105
FIG. 2.11: PROJETO Nº 24, CASA FUNCIONAL.	107
FIG. 2.12: ORÇAMENTO DA CASA FUNCIONAL.	108
FIG. 2.13: CONJUNTO URBANO ART DÉCO À RUA CONSELHEIRO MAFRA, CIRCA 1940, FLORIANÓPOLIS.	111
FIG. 2.14: EDIFÍCIO JOÃO ALMEIDA À RUA GENERAL BITTEENCOURT, CIRCA 1940, FLORIANÓPOLIS.	112
FIG. 2.15: CONJUNTO URBANO ART DÉCO À RUA CONSELHEIRO MAFRA, CIRCA 1940, FLORIANÓPOLIS.	112
FIG. 2.16: CARTEIRA DE HABILITAÇÃO PROFISSIONAL (CREA) DE WOLFGANG LUDWIG RAU.	114
FIG. 2.17: ANTIGO POSTO DE GASOLINA NAS INSTALAÇÕES HOEPCKE.	117
FIG. 2.18: CONJUNTO DAS EDIFICAÇÕES DA FÁBRICA DE RENDAS E BORDADOS HOEPCKE, À RUA FELIPE SCHMIDT, PROJETO DE TOM WILDI, CIRCA 1940, FLORIANÓPOLIS.	117
FIG. 2.19: FACULDADE DE DIREITO (JÁ DEMOLIDA) À RUA ESTEVES JR, PROJETO DE TOM WILDI, CIRCA 1940, FLORIANÓPOLIS.	117

FIG. 2.20: IGREJA SAGRADO CORAÇÃO DE JESUS EM ANTÔNIO CARLOS, SANTA CATARINA, CIRCA 1940, PROJETO DE SIMON GRAMLICH. _____	120
FIG. 2.21: IGREJA MATRIZ DE SÃO BENTO DO SUL, SANTA CATARINA, CIRCA 1950, PROJETO DE SIMON GRAMLICH. _____	120
FIG. 2.22: EDIFÍCIO ZAHIA À RUA FELIPE SCHMIDT, FLORIANÓPOLIS, 1959, PROJETO DE WOLFGANG RAU. _____	123
FIG. 2.23: INAUGURAÇÃO DO EDIFÍCIO ZAHIA, 1959. _____	124
FIG. 2.24: EDIFÍCIO SANTA TEREZINHA, LAGES, SANTA CATARINA, CIRCA 1940, PROJETO DE WOLFGANG RAU. _____	124
FIG. 2.25: HOTEL GRACHER, BRUSQUE, SANTA CATARINA, CIRCA 1950, PROJETO DE WOLFGANG RAU. _____	125
FIG. 2.26: CLUBE 29 DE JULHO, TUBARÃO, SANTA CATARINA, CIRCA 1950, PROJETO DE WOLFGANG RAU. _____	125
FIG. 2.27: FACHADA DO CINE MUSSI, LAGUNA, SANTA CATARINA, DÉCADA DE 1940, PROJETO DE WOLFGANG RAU. _____	126
FIG. 2.28: PLANTA BAIXA DO TÉRREO DO CINE MUSSI, LAGUNA. _____	126
FIG. 2.29: PLANTA BAIXA DO MEZANINO E PLATÉIA DO CINE MUSSI, LAGUNA. _____	127
FIG. 2.30: CORTE AA DO CINE MUSSI, LAGUNA. _____	127
FIG. 2.31: PLANTA DE DETALHES CONSTRUTIVOS DO CINE MUSSI, LAGUNA. _____	128
FIG. 3.1: MAPA DE SANTA CATARINA DA DÉCADA DE 1950. _____	134
FIG. 3.2: MAPA DA SEDE DA COLÔNIA BLUMENAU, A STADPLATZ SANTA CATARINA, 1864. _____	136
FIG. 3.3: CENTRO DA CIDADE DE BLUMENAU NA DÉCADA DE 1950. _____	141
FIG. 3.4: A FÁBRICA SUL FABRIL E SEU BAIRRO EM BLUMENAU, CIRCA 1950. _____	142
FIG. 3.5: CENTRO DE BLUMENAU, CIRCA 1950. _____	142
FIG. 3.6: PLANTA DA CIDADE DE LAGES EM 1888. _____	145
FIG. 3.7: PLANTA DA CIDADE DE LAGES, INÍCIO DO SÉCULO XX. _____	146
FIG. 3.8: CENTRO DA CIDADE DE LAGES, CIRCA 1950. _____	146
FIG. 3.9: DESENHO DA FACHADA LATERAL DO MERCADO PÚBLICO DE LAGES, PROJETO DE WOLFGANG RAU, CIRCA 1940. _____	150
FIG. 3.10: VISTA DO MERCADO PÚBLICO DE LAGES EM 2003. _____	150

FIG. 3.11: PERSPECTIVA DO PROJETO ARQUITETÔNICO DO CINE TEATRO MARAJOARA, LAGES, 1947, WOLFGANG RAU. _____	152
FIG. 3.12: FOTO DE ÉPOCA DO CINE TEATRO MARAJOARA, 1947. _____	152
FIG. 3.13: VISTA NOTURNA DA FACHADA DO CINE TEATRO MARAJOARA EM 2003. _____	153
FIG. 3.14: VISTA DO FOYER DO CINE TEATRO MARAJOARA EM 2003. _____	153
FIG. 3.15: VISTA DA PLATÉIA DO CINE TEATRO MARAJOARA EM 2003. _____	154
FIG. 3.16: PLANTA BAIXA DO CINE TEATRO MARAJOARA, 1947, PROJETO DE WOLFGANG RAU. _____	154
FIG. 3.17: CORTE LONGITUDINAL DO CINE TEATRO MARAJOARA. _____	154
FIG. 3.18: DESENHO DA FACHADA DO CINE TAMOIO, 1948, LAGES, PROJETO DE WOLFGANG RAU. _____	156
FIG. 3.19: DETALHE DE FACHADA DO CINE TAMOIO. _____	156
FIG. 3.20: PERSPECTIVA DO PROJETO ARQUITETÔNICO DO EDIFÍCIO DR. ACCACIO, 1943, LAGES, PROJETO DE WOLFGANG RAU. _____	158
FIG. 3.21: VISTA DA VOLUMETRIA DE ESQUINA DO EDIFÍCIO DR. ACCACIO EM 2003. _____	158
FIG. 3.22: PLANTA BAIXA (PAVIMENTO TIPO) DO EDIFÍCIO DR. ACCACIO. _____	158
FIG. 3.23: CONSTRUÇÃO DA PONTE HERCÍLIO LUZ, INÍCIO DA DÉCADA DE 1920, FLORIANÓPOLIS. _____	161
FIG. 3.24: LOCALIZAÇÃO DA PONTE EMÍLIO BAUMGART, 1930, HERVAL DO OESTE, SANTA CATARINA, PROJETO DO ENGENHEIRO EMÍLIO BAUMGART. _____	164
FIG. 3.25: VISTA DA PONTE BAUMGART EM EXECUÇÃO. _____	164
FIG. 3.26: PLANTA BAIXA E ELEVAÇÃO DO PROJETO ESTRUTURAL DA PONTE BAUMGART. _____	164
FIG. 3.27: VISTA DA PONTE BAUMGART EM JANEIRO DE 1983. _____	165
FIG. 3.28: VISTA DA PONTE BAUMGART NAS CHEIAS DE 28, JUN, 1939. _____	165
FIG. 3.29: MAPA DA DISTRIBUIÇÃO DAS CINCO REDES FERROVIÁRIAS DE SANTA CATARINA. _____	167
FIG. 3.30: PERSPECTIVA DO PROJETO ARQUITETÔNICO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PORTO UNIÃO, CIRCA 1940, SANTA CATARINA. _____	169
FIG. 3.31: VISTA ATUAL DA FACHADA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PORTO UNIÃO. _____	170
FIG. 3.32: VISTA DA PORTADA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PORTO UNIÃO. _____	170

FIG. 3.33: VISTA ATUAL DA PORTADA COM O RELÓGIO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CAÇADOR, CIRCA 1940, SANTA CATARINA. _____	172
FIG. 3.34: VISTA ATUAL DA FACHADA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CAÇADOR. _____	173
FIG. 3.35: PLANTA BAIXA DO PROJETO ARQUITETÔNICO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE LAGUNA, CIRCA 1940, SANTA CATARINA. _____	173
FIG. 3.36: LOCAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE LAGUNA. _____	173
FIG. 3.37: SEDE DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS DE CHAPECÓ, CIRCA 1930, SANTA CATARINA. _____	179
FIG. 4.1: PLANTA DA VILLA DE N. S. DO DESTERRO DA ILHA DE SANTA CATARINA, 1754, MAPA DE JOSÉ CUSTÓDIO DE SÁ E FARIA. _____	185
FIG. 4.2: PLANTA DA VILLA CAPITAL DE SANTA CATARINA, 1774, MAPA DE JACQUES FUNCK. _____	185
FIG. 4.3: PLANTA DA CIDADE DO DESTERRO, 1823, MAPA DO TENENTE COELHO PENICHE. _____	187
FIG. 4.4: PLANTA TOPOGRAPHICA DA CIDADE DO DESTERRO, 1876. _____	188
FIG. 4.5: MAPA DIAGRAMÁTICO DOS ARRUAMENTOS DO DESTERRO. _____	189
FIG. 4.6: PLANTA DA CIDADE DO DESTERRO. _____	189
FIG. 4.7: VISTA (POSTAL TRÍPTICO) DA ORLA INSULAR CENTRAL DA CIDADE DE FLORIANÓPOLIS, DESDE A TORRE DA CATEDRAL, CIRCA 1920. _____	191
FIG. 4.8: VISTA DA RUA FELIPE SHMIDT, DESDE A PRAÇA XV, ANTES DOS ALARGAMENTOS, CIRCA 1920. _____	192
FIG. 4.9: VISTA DA RUA FELIPE SCHMIDT DURANTE AS OBRAS DE ALARGAMENTO, CIRCA 1930. _____	193
FIG. 4.10: ALARGAMENTO DA RUA FELIPE SCHMIDT (CIRCA 1930). _____	193
FIG. 4.11: VISTA ATUAL DO PALÁCIO DO GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (HOJE CRUZ E SOUZA). _____	194
FIG. 4.12: VISTA DO CAIS RITA MARIA E FÁBRICA DE PONTAS, CIRCA 1930. _____	198
FIG. 4.13: VISTA DAS INSTALAÇÕES DA HIDRÁULICA DE FLORIANÓPOLIS, CIRCA 1920. _____	198
FIG. 4.14: VISTA DA AVENIDA DO SANEAMENTO, CIRCA 1920, FLORIANÓPOLIS. _____	201
FIG. 4.15: VISTA DA AVENIDA HERCÍLIO LUZ (ANTES DO SANEAMENTO), CIRCA 1950. _____	201
FIG. 4.16: VISTA ATUAL DE TRECHO DA AVENIDA HERCÍLIO LUZ. _____	201
FIG. 4.17: PLANTA DA CIDADE DE FLORIANÓPOLIS, NA DÉCADA DE 1930. _____	202

FIG. 4.18: VISTA ATUAL DA ANTIGA ESCOLA DO COMÉRCIO NA AVENIDA HERCÍLIO LUZ, INICIADA EM 1921. _____	205
FIG. 4.19: VISTA ATUAL DO ANTIGO LICEU DE ARTES E OFÍCIOS, INAUGURADO EM 1917, TENDO EM PRIMEIRO PLANO O COLÉGIO ESTADUAL DIAS VELHO DE 1941. _____	205
FIG. 4.20: VISTA DA PONTE HERCÍLIO LUZ, 1926, FLORIANÓPOLIS. _____	212
FIG. 4.21: VISTA ATUAL DA PONTE HERCÍLIO LUZ. _____	212
FIG. 4.22: VISTA DA CIDADE DE FLORIANÓPOLIS NA DÉCADA DE 1940, COM A PONTE AO FUNDO. _____	212
FIG. 4.23: VISTA DO BAR E RESTAURANTE MIRAMAR (1928 – PROJETO DOS IRMÃOS CORSINI E AUGUSTO HÜBEL) NA DÉCADA DE 1930. _____	215
FIG. 4.24: VISTA DA PRAÇA FERNANDO MACHADO (NO EIXO DA PRAÇA XV DE NOVEMBRO), NA DÉCADA DE 1930, COM A INSTALAÇÃO DO POSTEAMENTO DE ENERGIA ELÉTRICA. _____	215
FIG. 4.25: VISTA ATUAL DA FACHADA DO ANTIGO CINE ROXY (DÉCADA DE 1930) E CONJUNTO URBANO. _____	215
FIG. 4.26: PORTADA DO CINE ROXY COM CARTAZES DE FILMES DA ÉPOCA, CIRCA 1950. _____	216
FIG. 4.27: VISTA DO HOTEL LA PORTA (1932 – PROJETO DOS IRMÃOS CORSINI E AUGUSTO HÜBEL), NA DÉCADA DE 1930. _____	216
FIG. 4.28: ANÚNCIO PUBLICITÁRIO DO HOTEL LA PORTA EM 1952. _____	217
FIG. 4.29: VISTA DA ORLA INSULAR CENTRAL E PRAÇA FERNANDO MACHADO COM O HOTEL LA PORTA, NO FINAL DA DÉCADA DE 1950. _____	217
FIG. 4.30: VISTA ATUAL DO FORTE SANTA BÁRBARA (CIRCA 1876) COM REFORMA ART DÉCO DOS ANOS 1940. _____	219
FIG. 4.31: DETALHE DA VOLUMETRIA ATUAL DO FORTE SANTA BÁRBARA. _____	219
FIG. 4.32: VISTA AÉREA DA ORLA INSULAR CENTRAL (ANOS 1950) COM O FORTE SANTA BÁRBARA AO FUNDO, JÁ CONSTRANGIDO ENTRE ATERROS. _____	219
FIG. 4.33: VISTA DA AVENIDA MAURO RAMOS NA DÉCADA DE 1960. _____	221
FIG. 4.34: VISTA AÉREA ATUAL DA AVENIDA MAURO RAMOS. _____	221
FIG. 4.35: VISTA DO PRÉDIO DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS, NA PRAÇA XV, NA DÉCADA DE 1940. _____	223

FIG. 4.36: VISTA ATUAL DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS, NO CONTEXTO VERTICALIZADO DA PRAÇA XV.	223
FIG. 4.37: ANÚNCIO DA TABELA DE HORÁRIOS DOS NAVIOS DA EMPRESA HOEPCKE EM 1935.	227
FIG. 4.38: VISTA ATUAL DA FÁBRICA DE RENDAS E BORDADOS HOEPCKE (CIRCA 1940, PROJETO DE TOM WILDI).	227
FIG. 4.39: VISTA DA TORRE DE ESQUINA DA FÁBRICA DE RENDAS NOS ANOS 1960, HOJE DEMOLIDA.	228
FIG. 4.40: VISTA NOTURNA (COM TONS EXPRESSIONISTAS) DA TORRE DA FÁBRICA DE RENDAS.	228
FIG. 4.41: ANÚNCIO PUBLICITÁRIO DA EXPOSIÇÃO DO CENTENÁRIO DA REVOLUÇÃO FARROUPILHA DE 1935, EM PORTO ALEGRE.	229
FIG. 4.42: VISTA DO PAVILHÃO DE SANTA CATHARINA NA EXPOSIÇÃO DE 1935.	232
FIG. 4.43: VISTA NOTURNA DO PAVILHÃO DE SANTA CATHARINA.	233
FIG. 4.44: VISTA AÉREA (POSTAL) DO CONJUNTO DA EXPOSIÇÃO DE 1935 (PLANO DE ALFRED AGACHE).	233
FIG. 4.45: ANÚNCIO PUBLICITÁRIO DO CINE REX.	234
FIG. 4.46: VISTA PANORÂMICA DO HOSPITAL NEREU RAMOS (1938) NA DÉCADA DE 1940.	238
FIG. 4.47: VISTA DO HOSPITAL NEREU RAMOS NA DÉCADA DE 1940.	238
FIG. 4.48: VISTA ATUAL DE PARTE DAS INSTALAÇÕES DO HOSPITAL NEREU RAMOS.	238
FIG. 4.49: VISTA LATERAL DAS INSTALAÇÕES DO HOSPITAL NEREU RAMOS.	239
FIG. 4.50: VISTA DO DEPARTAMENTO DE SAÚDE PÚBLICA (PROJETO DE PAULO MOTTA E EXECUÇÃO DE TOM WILDI) NO INÍCIO DOS ANOS 1940, NOS ALTOS DA RUA FELIPE SCHMIDT COM A RÓTULA DA ATUAL AVENIDA RIO BRANCO.	241
FIG. 4.51: VISTA EXTERNA DO DSP A PARTIR DA RÓTULA DA AVENIDA RIO BRANCO.	241
FIG. 4.52: DETALHE DE ACABAMENTO EXTERNO DA FACHADA DO DSP.	241
FIG. 4.53: DETALHE DA FACHADA FRONTAL À RÓTULA DO DSP, COM BUSTO DE OSVALDO CRUZ.	242
FIG. 4.54: VISTA PARCIAL DA LOCALIDADE CONTINENTAL DO ESTREITO NA DÉCADA DE 1950.	244

FIG. 4.55: VISTA ATUAL DE CONJUNTO DE EDIFICAÇÕES DE DOIS PAVIMENTOS NA AVENIDA HERCÍLIO LUZ, CIRCA 1940. _____	246
FIG. 4.56: VISTA ATUAL DE CONJUNTO DE EDIFICAÇÕES EM ROUPAGEM ART DÉCO NA RUA CONSELHEIRO MAFRA, CIRCA 1940. _____	246
FIG. 4.57: VISTA ATUAL DA FACHADA EXTERNA DO GRUPO ESCOLAR GETÚLIO VARGAS (1940) NO BAIRRO DO SACO DOS LIMÕES. _____	249
FIG. 4.58: VISTA ATUAL DO PÁTIO INTERNO DO GRUPO ESCOLAR GETÚLIO VARGAS. _____	250
FIG. 4.59: DETALHE DA PLACA DE INAUGURAÇÃO DO GRUPO ESCOLAR GETÚLIO VARGAS. _	250
FIG. 4.60: VISTA EXTERNA ATUAL DO COLÉGIO ESTADUAL DIAS VELHO, (1941) À RUA VICTOR MEIRELLES. _____	250
FIG. 4.61: VISTA EXTERNA ATUAL DO GRUPO ESCOLAR D. JAIME CÂMARA (CIRCA 1941) NO BAIRRO DO RIBEIRÃO DA ILHA. _____	251
FIG. 4.62: VISTA ATUAL DO PÁTIO COBERTO DO GRUPO ESCOLAR D. JAIME CÂMARA. _____	251
FIG. 4.63: OUTRA VISTA DO PÁTIO COBERTO DO GRUPO ESCOLAR D. JAIME CÂMARA. _____	251
FIG. 4.64: PROJETO DA VILA OPERÁRIA DO SACO DOS LIMÕES (1942). _____	254
FIG. 4.65: VISTA ATUAL DE RESIDÊNCIA UNIFAMILIAR DA VILA OPERÁRIA À RUA JUAN GANZO FERNANDES. _____	255
FIG. 4.66: VISTA ATUAL DE RESIDÊNCIA UNIFAMILIAR DA VILA OPERÁRIA À RUA BELISÁRIO BERTO DA SILVEIRA. _____	255
FIG. 4.67: MAQUETE DA EDIFICAÇÃO DO IPASE, (1944) À PRAÇA PEREIRA OLIVEIRA. _____	256
FIG. 4.68: PLANTA BAIXA DO PAVIMENTO TÉRREO DO IPASE. _____	257
FIG. 4.69: PLANTA DO PAVIMENTO TIPO DO IPASE. _____	257
FIG. 4.70: VISTA ATUAL DA RESIDÊNCIA DO DR. CABRAL (1946-1950), À RUA ESTEVES JR, PROJETO E EXECUÇÃO DE MOELLMANN, BRÜGGEMANN E RAU. _____	259
FIG. 4.71: DETALHE CONSTRUTIVO-ORNAMENTAL DA PORTADA DA RESIDÊNCIA DO DR. CABRAL. _____	260
FIG. 4.72: VISTA ATUAL DA FACHADA DA RESIDÊNCIA DO DR. CABRAL. _____	260
FIG. 4.73: VISTA AÉREA DE FLORIANÓPOLIS E SUA ÁREA CENTRAL INSULAR, NO INÍCIO DA DÉCADA DE 1940. _____	261

FIG. 4.74: DETALHES DO PROCESSO COMPOSITIVO-CONSTRUTIVO DE UMA RESIDÊNCIA NEO RENASCENTISTA (1949-1950) NA CHÁCARA DE ESPANHA, FLORIANÓPOLIS, PROPRIEDADE DE JOÃO MUSSI, EM PROJETO DE WOLFGANG RAU.	264
FIG. 4.75: VISTA ATUAL DA RESIDÊNCIA MUSSI.	265
FIG. 5.1: VISTA DO EDIFÍCIO SÃO JORGE (TRABALHO DE WILDI E RAU) EM OBRAS NO INÍCIO DOS ANOS 1950, À RUA FELIPE SCHMIDT.	276
FIG. 5.2: VISTA ATUAL DA VOLUMETRIA DE ESQUINA DO EDIFÍCIO SÃO JORGE (1952).	276
FIG. 5.3: BALCÕES DO EDIFÍCIO SÃO JORGE.	277
FIG. 5.4: ANÚNCIO PUBLICITÁRIO DO LUX HOTEL NO EDIFÍCIO SÃO JORGE.	277
FIG. 5.5: VISTA DA ATUAL INSERÇÃO URBANA DO EDIFÍCIO SÃO JORGE.	279
FIG. 5.6: PLANTA BAIXA DO EDIFÍCIO SÃO JORGE.	279
FIG. 5.7: WOLFGANG RAU NO CAFÉ SENADINHO, TÉRREO DO EDIFÍCIO SÃO JORGE.	279
FIG. 5.8: VISTA PANORÂMICA DE FLORIANÓPOLIS NOS ANOS 1950.	281
FIG. 5.9: DIAGNÓSTICO DA ORGANIZAÇÃO URBANA DE FLORIANÓPOLIS.	288
FIG. 5.10: TRAÇADO VIÁRIO DE FLORIANÓPOLIS NA DÉCADA DE 1940.	288
FIG. 5.11: PERSPECTIVA DA PROPOSTA DO PLANO DIRETOR DE 1952 PARA FLORIANÓPOLIS.	291
FIG. 5.12: ESQUEMA GRÁFICO DA AVENIDA-TRONCO CONFORME PROPOSTA DO PLANO DIRETOR DE 1952 PARA FLORIANÓPOLIS.	291
FIG. 5.13: PLANTA DE ZONEAMENTO DAS ALTURAS DAS EDIFICAÇÕES, COM OS VAZIOS DAS CHÁCARAS OCUPADOS POR DESENHO BASEADO NA CIDADE-JARDIM, SEGUNDO O PLANO DE 1952 PARA FLORIANÓPOLIS.	294
FIG. 5.14: ESQUEMA GRÁFICO DA NOVA ESTRUTURAÇÃO DA ZONA DO ESTREITO, CONFORME O PLANO DE 1952 PARA FLORIANÓPOLIS.	295
FIG. 5.15: PROPOSTA ARQUITETÔNICA MODERNA PARA O CENTRO CÍVICO DE FLORIANÓPOLIS, SEGUNDO O PLANO DE 1952.	295
FIG. 5.16: ORTOFOTO DE FLORIANÓPOLIS DE 1957.	296
FIG. 5.17: ANÚNCIO PUBLICITÁRIO DE INAUGURAÇÃO DO CINE SÃO JOSÉ, FLORIANÓPOLIS.	298
FIG. 5.18: PERSPECTIVA DO PROJETO ARQUITETÔNICO DO CINE SÃO JOSÉ, PROJETO DE WOLFGANG RAU.	298

FIG. 5.19: INAUGURAÇÃO DO CINE SÃO JOSÉ, TRANSMITIDA AO VIVO PELA RÁDIO GUARUJÁ, 20, JUL., 1954.	300
FIG. 5.20: VISTA DO INTERIOR DA PLATÉIA, DO CINE SÃO JOSÉ, COM TRABALHOS DECORATIVOS DE FRANKLIN CASCAES.	300
FIG. 5.21: DETALHE DA LUMINÁRIA CENTRAL DA PLATÉIA DO CINE SÃO JOSÉ.	300
FIG. 5.22: PLANTA BAIXA DO CINE SÃO JOSÉ.	301
FIG. 5.23: VISTA AÉREA DA IMPLANTAÇÃO DO CLUBE DO PENHASCO (1954), FLORIANÓPOLIS, PROJETO DE WALMY BITENCOURT.	303
FIG. 5.24: VISTA ATUAL DA INSERÇÃO URBANA DO CLUBE DO PENHASCO.	303
FIG. 5.25: VISTA EXTERNA ATUAL DO CLUBE DO PENHASCO, DESDE A VIA DE CONTORNO DA PRAINHA.	304
FIG. 5.26: VISTA DA ÉPOCA DE INAUGURAÇÃO DO PALÁCIO DAS SECRETARIAS (1955), NA ESQUINA DA PRAÇA XV DE NOVEMBRO, FLORIANÓPOLIS, PROJETO DE WOLFGANG RAU.	305
FIG. 5.27: BAIXO RELEVO COM A NOMEADA DOS AUTORES DA OBRA DO PALÁCIO DAS SECRETARIAS, NA PORTADA DA EDIFICAÇÃO.	305
FIG. 5.28: VISTA DA INSERÇÃO URBANA DO PALÁCIO DAS SECRETARIAS NA DÉCADA DE 1960.	306
FIG. 5.29: VISTA ATUAL DA INSERÇÃO URBANA DO PALÁCIO DAS SECRETARIAS.	306
FIG. 5.30: VISTA ATUAL DA PORTADA DO PALÁCIO DAS SECRETARIAS, DESDE A RUA TENENTE SILVEIRA.	308
FIG. 5.31: VISTA ATUAL DO INTERIOR DO PAVIMENTO TÉRREO DO PALÁCIO DAS SECRETARIAS.	308
FIG. 5.32: PERSPECTIVA DO PROJETO ARQUITETÔNICO DO EDIFÍCIO MUSSI (1957), À RUA NEREU RAMOS, DE WOLFGANG RAU.	310
FIG. 5.33: VISTA ATUAL DA FACHADA DO EDIFÍCIO MUSSI.	311
FIG. 5.34: DETALHE DE COROAMENTO DO EDIFÍCIO MUSSI.	311
FIG. 5.35: DETALHE DOS PILOTIS EM “V” DO EDIFÍCIO MUSSI.	311
FIG. 5.36: PLANTA BAIXA DO EDIFÍCIO MUSSI.	314
FIG. 5.37: FACHADA FRONTAL DO EDIFÍCIO MUSSI.	314

FIG. 5.38: EDIFICAÇÃO VIZINHA DO EDIFÍCIO MUSSI. _____	314
FIG. 5.39: VISTA ATUAL DA ESCOLA TÉCNICA FEDERAL, 1957-1959, (ATUAL CEFET) NA AVENIDA MAURO RAMOS. _____	318
FIG. 5.40: GRUPO ESCOLAR DA PRAINHA (PROJETO DE MOYSÉS LIZ) NA AVENIDA MAURO RAMOS, EM FLORIANÓPOLIS, DENTRO DO PLANO DE “MIL ESCOLAS” (PLAMEG) DO GOVERNO ESTADUAL DE CELSO RAMOS. _____	318
FIG. 5.41: VISTA EXTERNA ATUAL DO INSTITUTO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO (PROJETO DE FLAVIO DE AQUINO E OLAVO REDIG DE CAMPOS), 1958-1963. _____	319
FIG. 5.42: VISTA ATUAL DO INTERIOR DE UMA SALA DE AULA DO INSTITUTO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO. _____	319
FIG. 5.43: VISTA ATUAL DE UM DOS PÁTIOS DO INSTITUTO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO. _____	320
FIG. 5.44: MAPA DE 1924 DAS TERRAS COMUNAIS REPASSADAS PARA ANTÔNIO AMARO EM 1935, EM JURERÊ, FLORIANÓPOLIS. _____	322
FIG. 5.45: PLANTA BAIXA DO LOTEAMENTO PRAIA DO FORTE (PROJETO DE ANNITO PETRY – CONSULTORIA DE OSCAR NIEMEYER), 1957, JURERÊ. _____	323
FIG. 5.46: MAQUETE DO EMPREENDIMENTO DA PRAIA DO FORTE. _____	323
FIG. 5.47: CARTA DE OSCAR NIEMEYER, ACEITANDO A INCUMBÊNCIA DE COLABORAR COM O LOTEAMENTO PRAIA DO FORTE. _____	325
FIG. 5.48: FOTO DE OSCAR NIEMEYER E DO EX-GOVERNADOR ESTADUAL ADERBAL RAMOS DA SILVA, SÓCIO DA IMOBILIÁRIA JURERÊ. _____	325
FIG. 5.49: VISTA DO RESTAURANTE CATETINHO EM CONSTRUÇÃO, PROJETO DE OSCAR NIEMEYER (1957) EM JURERÊ. _____	328
FIG. 5.50: VISTA DO RESTAURANTE JÁ FUNCIONANDO NO LOTEAMENTO PRAIA DO FORTE. _____	328
FIG. 5.51: PLANTA BAIXA DIGITALIZADA DO RESTAURANTE CATETINHO. _____	329
FIG. 5.52: PROJETO TÉCNICO DA AVENIDA BEIRA MAR NORTE. TRECHO 1. _____	331
FIG. 5.53: PROJETO TÉCNICO DA AVENIDA BEIRA MAR NORTE. TRECHO 2. _____	332
FIG. 5.54: PROJETO TÉCNICO DA AVENIDA BEIRA MAR NORTE. TRECHO 3. _____	332
FIG. 5.55: VISTA AÉREA DA PRAIA DE FORA, COM O ATERRAMENTO PARA A CONSTRUÇÃO DA AVENIDA BEIRA MAR NORTE. _____	333

FIG. 5.56: PLANTA BAIXA DO PLANO DIRETOR PARA A UFSC, (PROJETO DE HÉLIO DUARTE E ERNST MANGE), 1956. FONTE: COMISSÃO, 1998, P.51. _____	336
FIG. 5.57: VISTA DO PRÉDIO DA FACULDADE DE FILOSOFIA (ATUAL CENTRO DE COMUNICAÇÃO E EXPRESSÃO-CCE) DA UFSC, PROJETO DE PAULO MACEDO E ADROALDO PEREIRA. _____	337
FIG. 5.58: VISTA ATUAL DO CCE – UFSC. _____	337
FIG. 5.59: VISTA ATUAL DO PRÉDIO DA REITORIA – UFSC. _____	337
FIG. 5.60: PRÉDIO DO IAPC (1958) NA PRAÇA PEREIRA OLIVEIRA AO LADO DO EDIFÍCIO DO IPASE (1944). _____	339
FIG. 5.61: EDIFÍCIO DO BANCO NACIONAL DO COMÉRCIO (BNC), NA PRAÇA XV, (INAUGURADO EM 1959) EM OBRAS. _____	341
FIG. 5.62: VOLUMETRIA DO BANCO NACIONAL DO COMÉRCIO (ATUAL SANTANDER). _____	341
FIG. 5.63: DETALHES ORNAMENTAIS DO BANCO NACIONAL DO COMÉRCIO. _____	342
FIG. 5.64: VISTA ATUAL DA FACHADA DO EDIFÍCIO ZAHIA, À RUA FELIPE SCHMIDT, PROJETO DE WOLFGANG RAU (1959). _____	343
FIG. 5.65: PLANTA BAIXA DO EDIFÍCIO ZAHIA. _____	344
FIG. 5.66: VISTA ATUAL DA COBERTURA DO EDIFÍCIO ZAHIA. _____	344
FIG. 5.67: VISTA ATUAL DO OSCAR HOTEL (1959), Á AVENIDA HERCÍLIO LUZ. _____	345
FIG. 5.68: VISTA ATUAL DO EDIFÍCIO CIDADE DE FLORIANÓPOLIS (1960). _____	345
FIG. 5.69: VISTA ATUAL DO EDIFÍCIO DAS DIRETORIAS (1958-1961) _____	347
FIG. 5.70: FACHADA DO EDIFÍCIO DAS DIRETORIAS. _____	347
FIG. 5.71: VISTA DA MARQUISE ONDULADA DO EDIFÍCIO DAS DIRETORIAS. _____	347
FIG. 5.72: BRISES DO EDIFÍCIO DAS DIRETORIAS. _____	349
FIG. 5.73: PLANTA BAIXA DO PAVIMENTO TÉRREO DO EDIFÍCIO DAS DIRETORIAS. _____	350
FIG. 5.74: VISTA EXTERNA ATUAL DO EDIFÍCIO DA FIESC, 1961, (ATUAL FATMA). _____	351
FIG. 5.75: VISTA DO PAINEL DE MOSAICOS (ARTE DE MARTINHO DE HARO) DO PAVIMENTO TÉRREO DO EDIFÍCIO DA FIESC. _____	351

LISTA DE MAPAS

MAPA 1: MAPA DE EVOLUÇÃO URBANA. FLORIANÓPOLIS, DÉCADA DE 1920. LEGENDAS DO AUTOR SOBRE MAPA-BASE DO IPUF. _____	207
MAPA 2: MAPA DE EVOLUÇÃO URBANA. FLORIANÓPOLIS, DÉCADAS DE 1930 E 1940. LEGENDAS DO AUTOR SOBRE MAPA-BASE DO IPUF. _____	267
MAPA 3: MAPA DE EVOLUÇÃO URBANA. FLORIANÓPOLIS, DÉCADAS DE 1950 E 1960. LEGENDAS DO AUTOR SOBRE MAPA-BASE DO IPUF. _____	353

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CREA – Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia

BADESC – Banco de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina

FCC – Fundação Catarinense de Cultura

FFC – Fundação Franklin Cascaes

IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis

ETUSC – Escritório Técnico da Universidade Federal de Santa Catarina.

IAPC – Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Comerciantes

IAPI – Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários

IPASE – Instituto de Previdência e Aposentadoria dos Servidores Estaduais

PMF – Prefeitura Municipal de Florianópolis

SUSP – Secretaria de Urbanismo e Serviços Públicos

UBRO – União Beneficente e Recreativa Operária

UDESC – Universidade do Estado de Santa Catarina

UFRGS – Universidade Federal do Rio Grande do Sul

UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	35
PARTE 1: MARCO REFERENCIAL TEÓRICO	57
1 CAPÍTULO 1: MODERNO, MODERNIDADE, MODERNIZAÇÃO: ALGUMAS TEORIAS E CONCEPÇÕES	59
1.1 Introdução	61
1.2 O moderno	61
1.3 O processo do moderno e a cidade	62
1.4 A modernidade como processo	76
1.5 Modernidade e vanguarda	77
1.6 Modernidade e modernização	78
2 CAPÍTULO 2: QUESTÕES HISTORIOGRÁFICAS: O MODERNISMO E OUTROS MODERNOS	81
2.1 Introdução	83
2.2 A imagem como documento	85
2.3 A imagem como representação	86
2.4 Apontamentos para uma revisão historiográfica	88
2.5 Arquiteturas da modernidade: algumas observações	91
2.6 Arquitetura das respostas populares	99

2.7	Arquitetura dos profissionais emigrados	113
2.7.1	Alguns dados sobre Tom Wildi	115
2.7.2	Esboços sobre Simon Gramlich	118
2.7.3	Apontamentos sobre Wolfgang Rau	121

PARTE 2: INTRODUÇÃO À MODERNIDADE EM SANTA CATARINA 129

3 CAPÍTULO 3: APONTAMENTOS PARA A MONTAGEM DE UM PANORAMA DA MODERNIDADE EM SANTA CATARINA 131

3.1	Introdução	133
3.2	Algumas especificidades da modernização em Santa Catarina	135
3.2.1	Aspectos da modernidade em Blumenau	136
3.2.2	Um ciclo da modernidade em Lages	143
3.3	As Obras de Arte na Modernidade Catarinense: as Pontes Pioneiras	159
3.3.1	A Ponte de Ferro	160
3.3.2	A Ponte de Concreto	161
3.4	A Malha Ferroviária e seu Papel na Consolidação das Cidades Catarinenses	166
3.4.1	As Estações Ferroviárias	168
3.5	A Modernidade nas Comunicações: As Agências dos Correios e Telégrafos	174
3.5.1	Tipologias de uma Arquitetura Postal	176

4 CAPÍTULO 4: A MODERNIDADE EM FLORIANÓPOLIS NOS ANOS 1930 E 1940 181

4.1	Introdução	183
4.2	Aspectos histórico-morfológicos de Nossa Senhora do Desterro, depois Florianópolis	184
4.3	República: Ensaio de uma Modernidade	193

4.3.1	Trabalhos de Modernização na Área Central	196
4.3.2	A Avenida do Saneamento	199
4.3.3	A Avenida Hercílio Luz e seu entorno: o Ecletismo em edificações novas	203

4.4 Um primeiro Ciclo de Modernidade Prometida: a Ponte de Ferro como elemento deflagrador 209

4.4.1	Renovação na Arquitetura e Paisagem Urbanas: os Anos 1930	213
4.4.2	A Sede dos Correios e Telégrafos: um novo Equipamento Urbano na Praça Fundadora	221
4.4.3	O papel do capital: As Empresas Hoepcke	225
4.4.4	Uma influência indireta na modernidade catarinense: o Pavilhão de Santa Catharina na Exposição do Centenário Farroupilha: Porto Alegre – 1935	229
4.4.5	O Cinema nos anos 1930 e a idealização da modernidade em Florianópolis	233
4.4.6	A presença do Estado na expansão e melhoramentos urbanos: a introdução de arquiteturas para a Saúde	237
4.4.7	Incorporação de Área Urbana Continental: o Estreito	243
4.4.8	A Atualização do Comércio na Península	245
4.4.9	As Novas Escolas	248
4.4.10	As Instituições previdenciárias e a Habitação Social	252
4.4.11	A expansão ao norte da península: A ocupação das áreas de chácaras – a casa do Dr. Oswaldo Cabral	258
4.4.12	Aspectos de uma Cultura Urbana na Década de 1940	261
4.4.13	Ecletismo em Tempos Modernos	263

5 CAPÍTULO 5: A MODERNIDADE EM FLORIANÓPOLIS NOS ANOS 1950 E 1960 269

5.1	Introdução	271
5.2	A Década de 1950: Crescimento urbano e adensamentos da área central	273
5.2.1	Um Marco Urbano da Verticalização: O Edifício São Jorge	275
5.3	Uma Segunda Modernidade: Cultura Urbana nos anos 1950	280

5.4	Um Plano Diretor para Florianópolis	285
5.4.1	Um diagnóstico de Florianópolis	286
5.4.2	O Plano: Sobre seus conceitos e propostas	290
5.5	No adensamento da área central, uma Modernidade Figurativa: o Cine São José	297
5.6	Rumo ao sul da Ilha: O Clube do Penhasco e um ensaio de Arquitetura Moderna	302
5.7	A modernização do aparelho de estado: um Palácio para as Secretarias de Governo	304
5.8	Na expansão do centro, um programa urbano: o Edifício de Apartamentos	309
5.9	A consolidação das áreas limítrofes do triângulo central: Espaços para a Educação na Avenida Mauro Ramos	316
5.10	Rumo às praias: primeiras investidas em balneabilidade e turismo	320
5.11	A expansão para o interior da Ilha pela orla norte: A Avenida Beira Mar e a Universidade Federal	330
5.11.1	A Avenida Beira-Mar Norte	330
5.11.2	A Universidade Federal de Santa Catarina e seu Campus na Trindade	333
5.12	Novas arquiteturas na cidade figurativa	338
CONSIDERAÇÕES FINAIS		355
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS		363

INTRODUÇÃO

“(...) A cidade é um pedaço do conjunto social; revela porque as contém e incorpora na matéria sensível, as instituições e as ideologias. (...) A cidade se manifesta como um grupo de grupos, com sua dupla morfologia (prático-sensível ou material de um lado, e social do outro). Ela tem um código de funcionamento centrado ao redor de instituições particulares, tais como a municipalidade com seus serviços e seus problemas, com seus canais de informação, suas redes, seus poderes de decisão. Sobre esse plano se projeta a estrutura social, fato que não exclui os fenômenos próprios à cidade, a uma determinada cidade, e às mais diversas manifestações da vida urbana. Paradoxalmente, considerada neste nível, a cidade se compõe de espaços desabitados e mesmo inabitáveis: edifícios públicos, monumentos, praças, ruas, vazios grandes ou pequenos. Tanto isso é verdade que o “habitat” não constitui a cidade e que ela não pode ser definida por essa função isolada.”
Henri Lefebvre¹

Esse trabalho deve muito a vários trabalhos anteriores, entre eles aqueles desenvolvidos na disciplina de Arquitetura Catarinense do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFSC, durante os anos de 1992 e 1993, juntamente com a colega professora Eloah Rocha Monteiro de Castro. Outra experiência significativa foi entre 2003 e 2004, onde o profícuo convívio, em trabalho de extensão, com o colega professor Américo Ishida e um grupo de dez alunos do mesmo curso, nos fez apreender um pouco da experiência da modernidade em Lages, Santa Catarina, e sua arquitetura urbana, fruto de um ciclo importante para a cidade.

O amadurecimento do processo de pesquisa se deu no decorrer do Curso de Doutorado do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Escola de Engenharia da USP/São Carlos durante as várias e instigantes experiências acadêmicas curriculares com os professores do quadro². Devem ser destacadas também as aulas com professores pesquisadores italianos (Tópicos Especiais IV)³, onde a experiência do acúmulo cultural europeu foi importante.

¹ In LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. 5ªed. São Paulo: Centauro, 2008, p.66.

² Principalmente as lições das disciplinas Teoria e História da Arquitetura Moderna no Brasil (Prof. Carlos Alberto Ferreira Martins) e Arte e Indústria na Arquitetura Moderna (Prof. Renato Sobral Anelli).

³ Sob a responsabilidade dos professores Renato Sobral Anelli e Joubert Lancha, com a participação de professores convidados, vindos da Itália, Anna Maritano e Angelo Lorenzi. A disciplina abordou de modo muito interessante e profícuo a relação entre arquitetura, cidade e cinema, trazendo o Neo-realismo como exemplo dessa imbricação.

Muito enriquecedor foi o estágio de pesquisa levado a efeito no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura (PROPAR)⁴ da UFRGS, onde houve a oportunidade de consultar várias fontes, como as dissertações e teses produzidas naquele programa.

O trabalho de pesquisa tentou trafegar em várias escalas, do urbano à arquitetura, anotando-se aí as dificuldades desses percursos.

Também há que se ter consciência das inevitáveis reduções (às vezes simplistas) de interpretação, quanto às diversas categorias de investigação conceitual da cidade. Um dos elementos balizadores foi a *forma*⁵ – tentando entender a morfologia urbana desde a fundação e sua lógica até a configuração espacial dos anos 1960, especialmente no recorte espacial de Florianópolis e suas especificidades.

A forma também foi referencial para investigar as mudanças estilísticas e técnicas das várias manifestações de arquiteturas na modernidade.

A partir da montagem de anotações para um panorama de Santa Catarina, se apresentaram hipóteses de trabalho, como, por exemplo, a idéia da existência de dois ciclos de modernidade em Florianópolis em sua condição de capital do estado.

O texto foi dividido em duas partes, sendo a primeira concentrada nos referenciais teóricos e a segunda voltada a alguns esboços de estudos de caso em Santa Catarina e, finalmente, focando a capital catarinense.

A Parte 1 contemplou dois capítulos, sendo o primeiro uma discussão sobre as várias concepções de *moderno*, *modernidade* e *modernização*.

⁴ Sob a orientação do professor Carlos Eduardo Comas.

⁵ “(...) A análise dos fenômenos urbanos (da morfologia sensível e social da cidade ou, preferencialmente, da cidade e do urbano e de sua conexão mútua) exige o emprego de todos os instrumentos metodológicos: forma, função, estrutura – níveis, dimensões – texto e contexto – campo e conjunto, escrita e leitura, sistema, significante e significado, linguagem e metalinguagem, instituições, etc. Sabe-se, aliás, que nenhum desses termos tem uma pureza rigorosa, que nenhum escapa à polissemia. É o caso da palavra forma, que assume significados diversos para o lógico, para o crítico literário, para o esteta, para o lingüista”. (LEFEBVRE, op cit., p.65)

Nesse Capítulo 1, na forma de um ensaio, foram abordados estudos sobre as obras de Georg Simmel e Walter Benjamin (a partir dos ensinamentos e estímulos da disciplina conduzida pela professora Cibeles Saliba Rizek, no Doutorado) onde se tentou aclarar essas terminologias, muitas vezes empregadas de forma contraditória e confusa. A idéia de moderno tendo como *locus* a cidade foi um fio condutor desses trabalhos seminais. A *ambigüidade* (a solidão em meio às pessoas, por exemplo) e a *tensão* (como a da relação entre o indivíduo e a multidão) compareceram como elementos componentes desse *moderno*.

Simmel foi abordado através da visão de seu estudioso brasileiro, Leopoldo Waizbord, e Benjamin foi visto, por exemplo, através de trabalhos de Suzan Buck-Morss (como as abordagens dos *fragmentos* e *passagens*), além de ensaios próprios desse filósofo da modernidade.

O texto do primeiro capítulo foi assim abordar as concepções *simmelianas*, por exemplo, do *dinheiro* e sua autonomia, da *racionalidade* e *abstração* da cidade e da nova dimensão de seu *tempo* (produtivo), e da *mobilidade*, característica, ao que parece fundamental do moderno.

O trabalho de Walter Benjamin e suas reflexões sobre a *experiência* e a *sensibilidade* no trato das vivências urbanas, diferenciando-as em relação às da cidade pré-industrial, também foi estudado, como elemento primordial e enriquecedor do debate sobre a modernidade.

Em outra contribuição muito rica, a do trabalho do filósofo Nicolau Svecenko, colaborou para o entendimento do moderno como *palavra-chave* na transposição para o século XX.

Outra abordagem do processo foi feita através das considerações de Charles Baudelaire e sua visão de uma poética da modernidade. O novo personagem, característico da

vida urbana, o *flâneur*, criado por Baudelaire na Paris dos *grandes trabalhos* de Haussmann, seria central e emblemático dessa visão.

Finalizando o Capítulo 1, foi abordada a concepção de modernização e o processo da modernidade, como o *mundo em mudança*, através de um breve estudo do trabalho da historiadora Sandra Jatahy Pesavento.

O conjunto dessas reflexões, rebatido para o contexto da realidade do recorte espacial da pesquisa, se transformou em referencial crucial para o andamento das indagações, ao longo da pesquisa.

O Capítulo 2, ainda na Parte 1, abordou questões historiográficas relativas a uma revisão de referenciais teóricos das arquiteturas da modernidade e sua inserção na problemática urbana.

Nesse sentido o texto de Carlos Martins sobre uma revisão das perspectivas teóricas da historiografia de arquitetura foi muito importante e revelador.

A imagem como documento historiográfico, na visão de Lilia Schwarcz, e a imagem como representação do poder (no caso do Estado Novo e dos anos de desenvolvimentismo da década de 1950) foi estudada, por ser fundamental em uma pesquisa envolvendo arquitetura e cidade, no período em tela.

Dentro da linha de investigação dessa revisão, os trabalhos de Lauro Cavalcanti, Marcelo Puppi e Luiz Gimenez, cada um em sua especificidade, foram estudados.

O autor argentino, Adrián Gorelik, e sua visão das *vanguardas* (adjetivadas) na América Latina e do problema do conceito de *influência*, foi revelador para entender o processo de difusão entre nós, dos preceitos e modelos das arquiteturas de renovação. Outro autor, Mariano Arana, pesquisador dessas questões no Uruguai, foi importante para esclarecer a pertinência urbana dessas arquiteturas no contexto do Cone Sul. Também o texto de

Francisco Liernur contribuiu em muito, através de sua discussão da *crise de unidade* da arquitetura moderna e sua repercussão entre nós.

O termo *protomoderno* e a questão das dificuldades conceituais em torno do *Art Déco* foram abordados, tentando problematizar, em termos historiográficos, a preocupação em rotular (simplificando) as diversas manifestações da modernidade.

Foram estudados também dois autores fundamentais (Alan Colquhoun e Peter Gay), para entender o modernismo, em um viés que tenta analisar esse fenômeno cultural sem paixão ou engajamento ideológico precípua. São textos, cada um com sua linha condutora, que procuram revelar os meandros da história da modernidade, a partir de alguma (quase impossível) isenção.

Mais adiante, Gorelik voltou a ser abordado quando estudado seu conceito de *resposta popular*, quanto à participação do *vernacular urbano* na construção de arquiteturas no contexto da modernização e na configuração da cidade.

Uma interessante manifestação de concreção de arquiteturas, em um viés popularizante, foi estudada. A publicação *A Casa Popular*, uma das várias edições de projetos arquitetônicos modelo, distribuídas em livrarias e destinadas às classes médias dos anos 1950 foi analisada, trazendo à luz alguns esclarecimentos quanto à difusão dos tons modernos em arquitetura, frente à necessidade de habitação dessas classes e o contexto fundiário dos bairros. Tendo em vista a presença numerosa em Santa Catarina, dessas arquiteturas de resposta popular, essa discussão se revelou importante.

Finalizando o Capítulo 2, foram abordados em rápidas pinceladas, merecendo pesquisas posteriores, os trabalhos dos profissionais estrangeiros que para cá imigraram, através do trabalho de Tom Wildi, Simon Gramlich e Wolfgang Rau. São contribuições merecedoras de análise atenta, por imprimirem renovação técnica, ainda que muitas vezes

lenta, em visões variadas da modernidade no quadro da construção civil no estado, em período de inexistência de formação acadêmica em arquitetura em Santa Catarina.

A segunda parte da tese, diz respeito a uma introdução à modernidade no estado e foi dividida em três capítulos.

O Capítulo 3 foi dividido em três blocos de textos autônomos que apontam para a montagem de um panorama dessa modernidade.

Uma diversidade cultural e morfológica e realidades econômicas distintas seriam a marca diferenciadora de Santa Catarina, quanto ao restante do país. A leitura do trabalho de Cynthia Campos, entre outros, trouxe à pesquisa dados sobre o processo de urbanização e reordenamento territorial ocorrido no período do Estado Novo em terras catarinenses. O controle social exercido sobre a população de origem alemã, por exemplo, promoveu um ocultamento das práticas culturais, como o ensino em alemão, as atividades culturais próprias dessa região do Vale do Itajaí, e, ao que parece, o mascaramento das fachadas em enxaimel nas áreas urbanas.

Foram estudadas, de forma embrionária, diferentes especificidades da modernidade, basicamente em duas regiões catarinenses.

Em Blumenau, sua morfologia fundacional própria (a *Stadtplatz*) e seu processo de industrialização foram determinantes na organização fundiária, onde, por vários fatores⁶, os bairros foram nucleados pelas indústrias. Essas imprimiram um modo peculiar de urbanização, com grande autonomia vivencial para os distritos fabris. Os estudos de Claudia Siebert e Silvana Moretti apontaram para uma análise da evolução urbana da cidade com vários vieses. Transpareceu das leituras, entre outros fatores, a importância do impacto estadual das leis de nacionalização das indústrias no período varguista (em sua primeira

⁶ Entre eles e principalmente, a busca de fontes d'água, capazes de fornecer força motriz às indústrias. Com as nascentes localizadas nos morros próximos aos centros, também se estaria a salvo das cheias periódicas do Rio Itajaí-Açu.

versão). Blumenau, em consequência do decorrente fortalecimento industrial, teve grande crescimento habitacional e foi (no período 1930-1960) o mais importante pólo industrial (produzindo na área têxtil) de Santa Catarina.

Lages e seu ciclo de modernidade ligado à exploração da araucária teve também um esboço estudado, basicamente no mesmo período temporal. O *tropeirismo* como primeiro ciclo, nos séculos XVIII e XIX, originou a consolidação do núcleo serrano. O ciclo da modernidade trazido pela extração da madeira – anos 1930-1940 – criou uma relação peculiar entre o cultivo da terra e o fato urbano. Uma modernização assim introduzida levou, por exemplo, à criação de uma legislação urbana que promoveria o aformoseamento, tentando desenhar uma cidade organizada e regularmente ocupada. Uma das manifestações visíveis dessa proposta de embelezamento foi o desenho das esquinas arredondadas, de que se valeu uma arquitetura renovadora de extração *Art Déco* para marcar esses lugares urbanos.

Ao final da década de 1930, conforme trabalho de Zilma Peixer, a cidade foi dividida em três zonas e definido um perímetro urbano. Na área central, novos programas arquitetônicos como os cinemas, os *magazines* e os edifícios de apartamentos, entre outros, marcariam esse período de enriquecimento urbano. A renovação, como mencionado há pouco, se deu pela introdução de uma estética Déco, aliada a um conservadorismo técnico-construtivo. Em função do grande número de projetos arquitetônicos de Wolfgang Rau em Lages nesse período, alguns foram elencados como exemplos no trabalho. Novos arruamentos se desenharam e outros foram pavimentados. Nesse ciclo se deu também uma investida estatal na área de habitação social, com a construção de um conjunto habitacional formado sintomaticamente, por casas unifamiliares de madeira, no hoje chamado Bairro Popular. Ao final dos anos 1940 esse ciclo tenderia a terminar, deixando a arquitetura e o contexto urbanos como testemunho.

Outro bloco autônomo de apontamentos abordou a importância das *obras de arte* – as pontes pioneiras – como ícones da modernidade técnica. Foram elas muito importantes no processo de rodoviarização incipiente, tendo em vista a necessidade de integração e crescimento produtivo do estado catarinense.

A *ponte de ferro* (denominada *Hercílio Luz* e estudada a seguir no capítulo 4) e a *ponte de concreto armado*, esta projeto e obra do engenheiro blumenauense Emílio Baumgart, foram evidenciadas como *estado da arte* à época, marcando um viés de modernidade, ainda ao que parece pouco estudado.

A ponte de Baumgart, sobre o Rio do Peixe, em Herval do Oeste, introduziu a técnica da *construção por balanços sucessivos*, cumprindo seu papel integrador até as cheias de 1983, quando entrou em ruína.

O trecho seguinte desse trabalho, também apontando para futuras investigações, é o que aborda a malha ferroviária (e suas instalações) como importante fator integrador regional e nucleador de cidades catarinenses. Um valioso material documental disponibilizado pela Diretoria Regional (11ª DR) do IPHAN, foi ponto de partida.

Desde sua atuação nas antigas colônias (ainda no século XIX), a trama ferroviária catarinense composta por cinco linhas, além de escoar a produção, também foi introdutora de valores da modernidade aos lugares interioranos.

Pela escala de sua intervenção física nas cidades e pela carga simbólica de modernização por ela carregada, a ferrovia (através suas estações e demais equipamentos) foi também impactante como fato urbano e arquitetônico. Principal elemento intermediador de comunicação física, à época, a estação ferroviária era referencial de novos tempos. O relógio, invariavelmente presente no alto de suas instalações, contrastaria muitas vezes com a torre sineira da igreja local, símbolo de tempos anteriores à modernização.

Algumas estações, em especial aquelas construídas nos anos 1930-1940, trouxeram em sua formulação arquitetônica, vieses de uma modernidade pretendida, como a do Art Déco. Essa arquitetura, presente, por exemplo, na nova estação de Laguna, sítio com grande quantidade de arquitetura eclética e luso-brasileira, veio a fazer parte da colagem de épocas, somando seu ciclo aos anteriores das cidades.

Um outro trecho adiante abordou a questão dos Correios, elemento também primordial das comunicações, agora virtuais, da época abordada. A efetiva ligação telegráfica entre as várias regiões brasileiras foi possibilitada pela implantação (já durante o primeiro governo de Getúlio Vargas) de uma rede postal, especializada em novas e modernas agências. Margareth Pereira, em trabalho investigativo extenso apontou para a importância de um escritório central de planejamento dos Correios e Telégrafos, na antiga capital federal (o Rio de Janeiro), como formulador de novas proposições modernizantes na arquitetura das agências. Implantadas em quase todo o território nacional, configurando a já citada rede postal, uma galeria tipológica de instalações enfatizou – via modernidade estilística – uma nova monumentalidade. Muitas vezes rompendo com a escala de pequenos lugares urbanos e com isso evidenciando (simbólica e fisicamente) a presença estatal, essas agências (inclusive na Florianópolis dos anos 1930-1940) ajudaram a agilizar as comunicações. Através do concurso, por exemplo, de um novo recurso de transporte, o hidroavião, se conseguiu configurar essa rede postal litorânea ao sul do Brasil. No caso de Florianópolis, sempre lugar historicamente estratégico da região, foi construído – com largo intervalo de obras – um tipo especial de agência, destinado a ser um marco urbano, em função inclusive de sua implantação em plena praça fundadora, junto a outros símbolos estatais de tempos anteriores.

O Capítulo 4 abordou um primeiro ciclo de modernidade em Florianópolis – estudo de caso do recorte – em um período histórico fundamental para a modernização do Brasil: os anos 1930-1940.

Foi feito um mapeamento – a partir de mapa base atual do IPUF – onde as arquiteturas e espaços urbanos produzidos ou atualizados no período ficaram quase todos registrados. Dois mapas acompanham o capítulo: um primeiro marcando as realizações anteriores aos anos em recorte – particularizando principalmente os anos 1910 e 1920 – e um outro, dos eventos arquitetônico-urbanos dos anos 1930 e 1940. Além desses, outras imagens documentais acompanham o capítulo, fazendo parte da articulação do texto.

O capítulo inicia com uma retrospectiva histórica do processo de fundação de Nossa Senhora do Desterro, a partir de um plano urbano comum a outras cidades litorâneas da América portuguesa. A praça central desempenhou um papel regulador do desenho original e de fator locacional das principais instituições do poder constituído. A cidade foi elevada à condição de capital da Província em 1823, fato marcado por mapa da época, onde a mancha urbana incipiente foi registrada.

A chegada da leva de população açoriana no século XVIII foi definidora da ocupação das localidades da costa do interior da Ilha. Com seu assentamento houve uma conseqüente configuração das freguesias, pequenos lugares urbanos dedicados à pesca e à agricultura de subsistência. O isolamento em relação ao núcleo central pela ausência de caminhos terrestres cunhou um modo de vida nesses lugares, preservando fazeres e saberes populares.

As casas de chácara e seus grandes lotes, próximos à área central, foram nesse período os primeiros eventos a romper com a estrutura fundiária da cidade antiga.

Maria Inês Sugai apontou os motivos de ocupação dessas chácaras e sua importância futura como vazios intra-urbanos, a serem ocupados por adensamentos vindouros. O trabalho (clássico) de Nestor Goulart Reis Filho foi fundamental para definir as configurações tipológicas presentes em Florianópolis (como de resto em praticamente todo o litoral brasileiro).

Ao final do século XIX se iniciou uma definição mais clara da divisão espacial das classes sociais. A oeste da praça (sítio em melhores condições) ficariam, predominantemente, as elites locais e a leste, em áreas em geral alagadiças e pantanosas, constrangidas junto ao maciço rochoso do Morro da Cruz, os mais pobres.

O processo de ecletização arquitetônica do final desse século mencionado atingiu as casas comerciais e residenciais de Desterro, ornamentando as fachadas principais das mais ricas e bem situadas. Paralelamente a isso, os novos Códigos urbanos chegaram, trazendo como em outros lugares, novos procedimentos sanitários para as edificações e logradouros públicos.

Com o advento da República, se iniciou uma modernização da cidade e sua consolidação como capital estadual. Foi apontado o papel deflagrador das duas gestões do engenheiro Hercílio Luz, à frente do governo estadual e de alguns de seus predecessores. Marcou esse período a execução de infraestruturas urbanas (água e esgoto, energia elétrica e arruamentos) na área central. A vida econômica da assim recém nomeada Florianópolis era pouco expressiva, e pautada principalmente pela atuação das empresas Hoepcke (Fábrica de Pontas Rita Maria, Companhia de Navegação e casas comerciais).

Duas grandes realizações de Hercílio Luz foram balizadoras da modernidade conduzida pelo estado: a Avenida do Saneamento e a Ponte da Independência. Sintomaticamente essas duas obras – ponto de inflexão na vida urbana da capital – foram batizadas com o nome do governador, quando da sua morte.

A Avenida, concebida segundo a ótica do urbanismo sanitarista, na ambigüidade desse processo, trouxe uma transformação urbana das áreas a leste da praça e conseqüente deslocamento da população de baixa renda para lugares junto ao morro. Sua execução criou as condições para a construção de novas edificações (monumentais) em situação fundiária diferenciada do traçado antigo da área central.

A Ponte de Ferro significou uma modernidade prometida, trazendo a ligação definitiva com a região continental e prometendo um meio de transporte moderno – a ferrovia- nunca executada. A construção da ponte provocou inevitáveis modificações no trânsito interno da península, havendo alargamentos em ruas principais para melhor circulação dos veículos, agora automotores.

Os anos 1930, marcados na esfera federal pelo Estado Novo, trouxeram também à cidade uma renovação na arquitetura e na vivência urbanas. Exemplos icônicos desse momento foram a inauguração do Cine Rex, do Restaurante Miramar e do Hotel La Porta. Essas edificações se constituíram em programas arquitetônico-urbanos coerentes com os *tempos modernos* e com a *maritimidade* (condição morfológica) da cidade.

Também dessa época foi a atualização estilística de várias edificações importantes no contexto urbano de Florianópolis. O antigo forte Santa Bárbara (parte do sistema de fortificações concebido pelo Brigadeiro Silva Paes no século XVIII) recebeu uma reforma de tendência estilística Art Déco, bem como várias edificações comerciais e residenciais do entorno da Praça XV de Novembro. Além do Art Déco, entendido como viés modernizante e atualizador, ter sido empregado simplesmente como artifício de embelezamento de fachada em muitas edificações, também desenhou novos equipamentos urbanos, como a nova sede regional dos Correios e Telégrafos, construída na Praça, dentro da política *estado-novista* de configuração de uma rede postal brasileira.

Essa arquitetura da modernidade teve grande divulgação, por ocasião da Exposição do Centenário da Revolução Farroupilha, em Porto Alegre, no ano de 1935. Um Pavilhão Catharinense foi edificado nessa exposição, a qual reforçou uma imagética moderna, de extração Déco, por ampla publicação nas revistas ilustradas da época. Não há estudos que tragam quantificado o impacto dessa divulgação em terras catarinenses (como há quanto ao

Rio Grande do Sul)⁷, mas, ao que parece, o seu impacto midiático teria contribuído também para a popularização dessa tendência estilística em Santa Catarina.

Dentro do rol de melhoramentos urbanos, foi ampliada uma via de ligação entre as duas extremidades norte e sul da península central. Alargada e pavimentada em quase toda a sua extensão, a Avenida (hoje denominada Mauro Ramos) faria também o papel de divisor físico do perímetro urbano de então, se confrontando a leste com o maciço do Morro da Cruz. Em estudo do geógrafo Wilmar Dias, publicado em 1947, ficou registrado que na década de 1940, vários pequenos arruamentos e becos foram se desenhando em sua transversalidade, subindo o morro e abrigando uma parcela da população de baixa renda.

Dentro ainda de uma política de abrangência nacional dos anos 1930-1940, dois equipamentos urbanos destinados à Saúde foram inaugurados em Florianópolis. Em área de expansão urbana – o atual bairro da Agrônômica – foi inaugurado em 1938 o Hospital Nereu Ramos (denominado assim em homenagem ao Interventor estadual de então) e no centro, em lugar estrategicamente posicionado – junto à cabeceira insular da Ponte Hercílio Luz – o Departamento de Saúde Pública⁸, projeto do arquiteto Paulo Motta (realizado no Rio de Janeiro) e executado por Tom Wildi.

Outra estratégia de iniciativa federal, sob a égide varguista, que reverberou na região catarinense, foi a da política de investimentos na Educação, através das idéias inovadoras de Anísio Teixeira – a Nova Escola. Em meados da década de 1940, três estabelecimentos de ensino público foram sendo inaugurados em Florianópolis: o Grupo Escolar Getúlio Vargas no bairro do Saco dos Limões, o colégio Estadual Dias Velho na área central (a leste da praça) e o Colégio Estadual D. Jaime de Barros Câmara no distante distrito do Ribeirão da Ilha, na extremidade sul da área insular de Florianópolis. Em sua formulação plástico-compositiva,

⁷ Como algumas dissertações produzidas nos últimos anos no âmbito do PROPAR/UFRGS. Entre elas cabe destacar os trabalhos respectivamente de Adriana Callegaro, Miréle Chaves e Simone Ruschel.

⁸ Conforme estudo realizado por Ana Amora.

essas três escolas seguiam um padrão tipológico que privilegiava o pátio, como elemento aglutinador das atividades pedagógicas, sempre dentro dos postulados que viam na educação física, entre outras coisas, elemento formador de um *novo homem*.

A habitação social que passou a ser também preocupação de setores do governo federal teve uma experiência efetivada em Florianópolis. No bairro do Saco dos Limões, a Vila Operária do IAPI⁹, representou em 1942, além de uma das primeiras investidas institucionais nacionais nesse setor, também um marco urbanizador em direção ao interior da Ilha, próximo à área fundadora.

Finalizando esse capítulo, foi abordada a ocupação, em franca expansão adensadora, do vazio urbano representado pelas chácaras. Como exemplo foi analisada a residência neocolonial do Dr. Oswaldo Cabral, edificação emblemática do período, tanto por sua formulação arquitetônica, quanto por sua implantação e localização, em lote de grandes proporções.

O quinto e último capítulo abordou um segundo ciclo de modernidade em Florianópolis, correspondente ao período dos anos 1950 e 1960, dentro do que se convencionou denominar, na esfera federal, de nacional-desenvolvimentismo.

Uma modernidade praticamente comandada pelo Estado se desenvolveu na cidade. Exemplo disso foi um Plano de Obras e Equipamentos criado no governo estadual de Irineu Bornhausen (1951-1955). Esse plano contemplou áreas estratégicas para uma modernização do estado de Santa Catarina, como a eletrificação e agricultura, além de investimentos em saúde e educação. A estratégia de consolidar Florianópolis como capital seria o mote das inversões na cidade. O porto estava em ritmo de declínio e a Florianópolis se manteria com a economia basicamente voltada às atividades ligadas ao estado e sua manutenção.

⁹ Objeto de ampla pesquisa de Carolina Palermo, coordenadora do Grupo de Estudos da Habitação –ARQ/UFSC.

Nessa época o turismo começou a dar seus primeiros passos, com a construção de alguns hotéis na área central e a frequência aos balneários, inicialmente (até o início dos anos 1960) na área continental próxima.

Um processo de adensamento da área central foi se dando, com a ocupação das áreas vazias (as chácaras), a partir de desmembramentos dos grandes lotes originais.

Arruamentos foram se concretizando no interior desses espaços e outros melhoramentos, como, por exemplo, o tratamento das avenidas centrais, junto à cabeceira insular da ponte. Outros avanços rumo à expansão do perímetro urbano se deram com um aterramento feito na extremidade sudeste da península e, por outro lado, em direção ao atual bairro da Agrônômica, com a construção de uma Vila Militar da Marinha, que colaborou para a consolidação urbana daquele lugar.

A aprovação de projetos de edificações com até oito pavimentos na região central, de forma pontual, indicaria uma demanda de crescimento. A ausência de um plano urbano regulador e interesses especulativos vários das elites locais, ao que parece marcariam essa demanda citada.

Um exemplo de edificação construída naquelas condições foi o edifício São Jorge, que abrigou o Lux Hotel. Estabelecimento emblemático do período, sua linguagem náutica e seu porte monumental (entre as demais edificações vizinhas) marcariam a paisagem urbana por um bom tempo. Eventos de vários tipos ocorreram em suas instalações, como desfiles de moda, exposições de arte moderna e outros, evidenciando os setores da população tomados pelo desejo de *ser moderno*.

Foi analisada nesse capítulo a cultura urbana florescente em Florianópolis, onde o rádio, o cinema e as novas lojas nas ruas centrais marcariam uma modernidade idealizada. O “footing” em torno da Praça XV, daria ares interioranos à cidade nas tardes de domingo. Um movimento cultural liderado por jovens intelectuais – o Grupo Sul – lutaria contra o marasmo

da capital, por uma modernidade real, ativa. Suas publicações e a produção de um filme deixariam a marca desse movimento, desejoso de renovar a linguagem artística em terras catarinenses.

Foi se delineando uma condição bi-nuclear para Florianópolis, com o incremento produtivo das atividades comerciais no bairro do Estreito, no continente. O centro antigo continuaria a manter sua vocação urbana, ligado à maritimidade, embora a influência da política rodoviarista começasse a se fazer sentir, com um aumento no trânsito em contraponto ao acanhamento das antigas ruas.

A cidade que, ao que parece, nunca teve um plano, após o desenho fundador, precisava de um. Na gestão do prefeito Paulo Fontes, em 1952, o escritório do urbanista Edvaldo Paiva foi contratado e apresentou um Plano Diretor, aprovado em 1955.

O plano era calcado em uma interpretação desse escritório quanto aos preceitos urbanos modernistas da Carta de Atenas. Era delegado a um porto continental a tarefa de sustentar economicamente a cidade. Uma avenida-tronco ligaria esse porto à Ilha, em faixa aterrada, passando por um centro cívico (de arquitetura moderna) e culminado em um conjunto universitário. O turismo não era entendido (segundo o plano) como estratégico pra a cidade. Uma epígrafe colocada no início do texto – *Florianópolis é antes de tudo uma cidade insular e portuária* – definiria as intenções desse plano.

Baseado em estudo do geógrafo Wilmar Dias, de 1947, o texto apontava para o desequilíbrio de crescimento entre diferentes áreas da cidade, para lugares vazios da península e para um processo de *favelização*, já em curso, nos morros próximos à região central. Esse plano não foi levado a cabo e dele foi aproveitado a idéia de aterramentos, em um trabalho posterior da década de 1970.

Voltando ao adensamento dessa região central, uma obra significativa do período foi analisada. O Cine São José, de arquitetura figurativa, foi inaugurado em 1954, evidenciando a importância desse espaço como palco de vida social da época.

Mas a popularização da arquitetura brasileira moderna (e sua difusão) viria a se manifestar na cidade, com a construção do Clube do Penhasco. Uma implantação à maneira das obras da Pampulha, a cavaleiro da ponta sudeste da península, e o uso da nova linguagem arquitetônica seriam suas características.

O trabalho analisa também, como elemento para discussão, a simultaneidade de linguagens de diferentes extrações nas arquiteturas produzidas no período. Um Palácio das Secretarias, inaugurado pelo governador Irineu Bornhausen, desenhado em um Racionalismo Clássico, tal como interpretado por Wolfgang Rau, evidenciaria o conservadorismo também vigente, expressando em sua monumentalidade uma desejada segurança e solidez da instituição estatal.

O edifício de apartamentos começava a ser um programa de habitação mais evidente a partir dos anos 1950 na cidade. O rompimento da escala fundiária e a passagem da casa unifamiliar para o *habitat* coletivo caracterizariam esse momento. Uma obra significativa desse período, em *arquitetura híbrida* (no dizer do estudo de Eloah Castro) onde elementos modernos se imbricam a tons decorativos seria o Edifício Mussi. Essa construção faria parte do referido adensamento da área central, ainda em quatro pavimentos.

A cidade crescia e um exemplo disso foi o que se deu com a Avenida Mauro Ramos, já consolidada e que recebeu nessa época, entre outras construções novas, espaços para a educação.

Grandes conjuntos de edificações – na escala de equipamentos urbanos – destinados a esse fim necessitariam de lotes maiores, disponíveis nas bordas da avenida. A Escola Técnica Federal, em tons modernos simplificados, o Instituto Estadual de Educação, projetado em

estrutura de pórticos modulados e o Colégio Estadual da Prainha, também em arquitetura moderna, foram abordados como exemplos.

Rumo às praias, em um processo de balnearização do interior da Ilha, um empreendimento emblemático foi estudado. O Loteamento Praia do Forte, em Jurerê, como estudo de caso revelaria várias características do período. Entre elas, a relação entre público e privado, como por exemplo, a questão da transferência das *terras comunais* para uso empresarial e, no plano da *forma*, a influência da popularização de Brasília, e suas soluções de desenho de lotes (a superquadra residencial) foram algumas dessas evidências anotadas no trabalho.

O loteamento teve consultoria de Oscar Niemeyer que também projetou um restaurante para o local - com interessante aproveitamento da paisagem – e que seria demolido nos anos 1980.

Dentro do conceito de vetores de expansão urbana, foi estudado o caso da Avenida Beira-Mar Norte. Essa via, que faria parte de um todo maior não executado, ligando as duas baías, viria a ser fator determinante na ocupação posterior da orla norte, hoje quase que totalmente ocupada por construções verticalizadas de alto padrão. A avenida também faria a ligação entre o centro e a então área rural da Trindade, para a construção do Campus Universitário. Ao contrário do que alegava o Plano de 1952, o distanciamento da Universidade da região central não a levou a uma segregação, com o Campus fazendo às vezes de nucleador e consolidador de uma outra centralidade urbana.

O capítulo finalizou com uma abordagem de novas arquiteturas, de viés moderno, em plena cidade antiga, figurativa. Alguns edifícios dessa extração foram exemplificados, como o do IAPC, na Praça Pereira Oliveira, o Zahia de escritórios e o prédio da Federação das Indústrias de Santa Catarina, ambos na Rua Felipe Schmidt, em plena *city* florianopolitana. Parece ser interessante ressaltar – para estudos posteriores – a convivência dessa nova

expressão arquitetônica com linguagens mais tradicionais, como a do edifício do Banco Nacional do Comércio, na Praça XV, construído em 1959.

O futuro, no entender do trabalho, não seria alvissareiro para a capital catarinense. A perda da maritimidade na região central fundadora, a ausência de um plano de caráter metropolitano, a especulação imobiliária sem maior controle, e a ênfase rodoviarista no transporte individual, (com o trânsito hoje às raias da exaustão) marcariam novos tempos. A cidade está por merecer uma adequação à paisagem natural magnífica tão decantada e tão maltratada.

Parte 1

MARCO REFERENCIAL TEÓRICO

1 Capítulo 1:

MODERNO, MODERNIDADE, MODERNIZAÇÃO:

Algumas teorias e concepções

1.1 Introdução

Para um trabalho investigativo sobre as relações entre a arquitetura produzida na modernidade, e a cidade onde aquela se espacializa, e com ela interage, é imperioso revisar a terminologia empregada. Por trás dessa terminologia, empregada muitas vezes de forma corriqueira, existe uma gama de concepções, muitas delas contraditórias. Assim esse trecho inicial do trabalho pretende discutir alguns termos como *moderno*, *modernidade* e *modernização*, tentando alcançar a abrangência de cada um, dentro das limitações e objetivos da pesquisa.

1.2 O moderno

O *locus* do moderno é a cidade, essa entendida aqui como fruto do processo de industrialização. Para fins desse estudo, há que se estabelecer que se está falando do final do século XIX, com o advento da progressiva transformação dos modos de produção, a introdução de novas classes sociais e suas lutas e a demanda pelo espaço urbano. É a experiência vivencial dessa cidade, caótica, ambígua, que pode explicar o moderno.

Filósofos como Georg Simmel, que vai ser referência para Walter Benjamin, ambos estudiosos seminais da modernidade, descrevem o fenômeno da transformação da cidade antiga em metrópole.

O conceito de moderno pode ter tido origem na Renascença, se considerarmos que naquele período houve uma ruptura, um ponto de inflexão na cultura ocidental.

(...) Podemos ver no mundo de 1688 sinais das mudanças básicas que criaram nosso próprio mundo muito diferente: o surgimento da ciência; o crescimento das cidades e do comércio; políticas governamentais promovendo o crescimento econômico; uma variedade imensa de escritos e publicações, alguns para um amplo público urbano; algumas aceitações e reinterpretações muito individuais e idiossincráticas das grandes religiões; protestos contra a escravidão e subordinação das mulheres. (WILLS, 2001, p.19)

Outra periodização poderia atribuir a origem (ou consolidação) do moderno ao século XVIII, com os Iluministas, e sua valorização da razão (e portanto da ciência) como motor da evolução do homem.

Mas é na passagem do século XIX para o XX que viria a ocorrer o maior número de transformações culturais – particularmente na Europa – centradas no surgimento da cidade tal como a conhecemos, produto maior da Revolução Industrial.

Na passagem do século (XX), a palavra *moderno* se torna a palavra-origem, o novo absoluto, a palavra-futuro, a palavra-ação, a palavra-potência, a palavra-liberação, a palavra-alumbramento, a palavra-reencantamento, e acaba introduzindo um novo sentido à história, alterando o vetor dinâmico do tempo que revela sua índole não a partir de algum ponto remoto do passado, mas de algum lugar no futuro. (SVEČENKO, 1992, p.197).

1.3 O processo do moderno e a cidade

Em um dos textos de Simmel, acima mencionado, são colocados alguns aspectos históricos de Berlim, sua cidade natal. Cidade sem partes antigas, resultado de um processo continuado de renovação urbana, é o protótipo da modernidade, no final do século XIX. Modernidade essa que se caracteriza, entre inúmeros outros aspectos por não ter passado, ou como querem alguns modernistas, não ter história. Ainda segundo Simmel, nessa cidade não haveria arte, pois a arte estaria reservada a cidades antigas, como Roma, onde poderia haver uma experiência estética.¹⁰

(...) a cidade é o lugar onde os homens vivem. Se a cidade é uma obra de arte, ela é quase algo mais que a arte, é quase como se a vida se transformasse, ela mesma, em arte (...).¹¹

Mas Berlim, por outro lado, é o solo do moderno. E o lugar onde Simmel nasce é emblemático disso: uma das esquinas mais movimentadas da cidade. É a partir dessa cidade

¹⁰ Conforme Waizbort, op cit., p.507.

¹¹ Op cit., p.507

que ele vai estabelecer conceitos como o do moderno, caracterizado como *nervoso, insatisfeito, nostálgico, ansioso, sempre em movimento*.¹²

Há uma oposição entre essa cidade, seus habitantes, e a pequena cidade. Na grande cidade, sair á rua implica em sofrer ininterruptamente uma série de estímulos. Sair à rua é deixar o interior¹³, é sofrer um processo de racionalização, é criar defesas que protejam esse interior.

Benjamin, por outro lado parece ver na cidade alguns lugares onde experimentar, vivenciar esse interior é possível. Seus relatos de infância, entre outros, descrevendo as arcadas, os pátios internos, as *loggias*¹⁴, lugares urbanos de transição entre o público e o privado¹⁵, parecem mostrar essa possibilidade:

(...) Desde a minha infância as *loggias* mudaram menos que os demais aposentos. (...) É nelas que a morada do berlinense tem seus limites. Berlim – o próprio deus da cidade – começa nelas. Permanece aí tão atual que nada de passageiro se impõe a ele. Sob sua guarda se reconciliam o tempo e o espaço. (...) ¹⁶

Lugares como esses, como as passagens são um tema importante e recorrente na obra de Benjamin. A partir de um trabalho que ele deixou inacabado, Susan Buck-Morss tenta recompor os fragmentos desses estudos. Fragmentos são a pedra-de-toque desse filósofo que não se furta a afirmar que: “as passagens, como” casas sem exteriores “eram tais como sonho”. Benjamin, conforme Buck-Morss, influenciado pela leitura que faz Siegfried Giedion, vai mais adiante: para ele “toda arquitetura coletiva do século XIX proporciona morada para o sonho para o sonho coletivo: arcadas (passagens), jardins de inverno, panoramas, fábricas,

¹² Op cit., p.317

¹³ Op cit., p.317

¹⁴ “(...) Para mim o mais importante desses aposentos afastados era a *loggia*, ou porque, modestamente mobiliada, não era muito apreciada pelos adultos, ou porque nela chegava já abafado o barulho da rua, ou porque me facilitava a visão dos pátios das casas vizinhas com porteiros, crianças e tocadores de realejo (...)”. In Tiergarten, Infância em Berlim por Volta de 1900. Obras Escolhidas vol II, 5ª ed., São Paulo, Brasiliense, 1995, p.97.

¹⁵ Adota-se aqui uma terminologia empregada em arquitetura quanto a uma possível tipologia de espaços públicos, semipúblicos e privados.

¹⁶ Benjamin, Walter. Obras Escolhidas II, 5ª ed., São Paulo, Brasiliense, 1995, p.134.

armários para figuras de cera, cassinos, estações de trem – assim como museus, interiores de apartamentos, lojas de departamentos e balneários”.¹⁷

Sonho coletivo aqui se refere ao *inconsciente coletivo* (parte das teorias psicanalíticas de Freud e Jung) trabalhado por Benjamin, e que se replica materialmente nas arcadas e galerias (passagens) onde “todos os erros da consciência burguesa poderiam ser encontrados (...) (fetichismo da mercadoria, *coisificação*, o mundo como” interioridade”), assim como (na moda, na prostituição, na jogatina) todos os seus sonhos utópicos”.¹⁸

Se para Benjamin a cidade possibilita experiências, que guardadas na memória compõe uma individualidade, Simmel vê (ou sua leitura deixa entrever) nessa cidade, nos mencionados inúmeros estímulos que ela propicia uma necessidade de preservar essas experiências, essa interioridade. A multidão, a massa¹⁹, por sua vez proporciona a possibilidade do indivíduo ficar incógnito, protegendo sua individualidade.

Na multidão ele é somente mais um, o que seria impossível em um ambiente da cidade pequena ou do meio rural, onde todos forçosamente se conhecem.

O tema da defesa de uma *identidade*, para Simmel, se torna problemático, pois o homem moderno, fruto da grande cidade, é um ser em permanente mutação de comportamentos, em função das muitas e diferentes interações. Diferentes grupos sociais, diferentes ambientes, variadas situações fazem com que a interação seja uma palavra de ordem. Daí a necessidade do homem moderno ter várias facetas ou várias identidades, conforme e com quem ele interaja, preservando sua interioridade. Tentando melhor explicar, as idéias de interação, relativismo e relações, expressam um conceito simmeliano, onde esses termos têm caráter funcional, de entendimento do solo moderno.

¹⁷ In Buck-Morss, Susan. *Dialética do Olhar – Walter Benjamin e o Projeto das Passagens*, Belo horizonte, Ed. UFMG, Chapecó, Ed. Universitária Argos, 2002, p.325.

¹⁸ Buck-Morss, op cit., p.66.

¹⁹ “(...) A massa é formada quando vários indivíduos unificam fragmentos de suas personalidades, impulsos, interesses e forças parciais (...). Simmel citado por Waizbort, op cit., p.319.

Um dos vários aspectos do moderno, ou melhor, da modernidade, decorrente do anonimato, da racional indiferença para com os outros, na tentativa de defender a privacidade, a individualidade, é a solidão. A objetividade do moderno, via Simmel, tem como contrapartida, entre outras coisas, essa solidão, tão decantada na literatura e arte modernas²⁰, Solidão sozinho e entre os outros, na multidão, O que possibilita ao homem moderno preservar seu *self*, como propriedade privada, também o impele a estar só.

Aí comparece mais uma ambigüidade, que Simmel considera na questão proximidade-distância. A ambigüidade que reside, por exemplo, na solidão em meio às pessoas na rua. Apesar da proximidade corporal, onde eventuais contatos físicos não desejados (no metrô, no caminhar na calçada) podem acontecer, há uma distância espiritual entre as pessoas.²¹

Como mais um dos componentes do moderno, Simmel cita essa questão do *tráfego* na cidade, que cria, como exposto acima situações antes inexistentes, do ponto de vista da proximidade física e do contato com estranhos. A maneira de se comportar, nessas situações diárias, também está ligada à “estilização dos comportamentos”, parte da técnica de sobrevivência da privacidade. Como afirma Simmel:

(...) Antes da criação dos ônibus, trens e bondes no século XIX, os homens não estavam absolutamente em condições de poder ou precisar se contemplar mutuamente por minutos ou mesmo horas sem falar entre si. O tráfego moderno limita cada vez mais as relações sensíveis entre os homens (...).²²

Esse tipo de situação (constrangedora para muitos²³) é explicada por Simmel:

(...) O indivíduo se vê em uma situação de proximidade enorme e relativamente demorada frente a outros, mas são tantos, e cada vez variáveis, que lhes é impossível manter contato com eles. Eles permanecem estranhos: algo distante que está próximo (...).²⁴

²⁰ Não só na chamada alta cultura, como na arte popular em suas mais variadas formas, do samba-canção (aliás, uma manifestação musical da cidade moderna brasileira), passando pelas novelas de rádio, fotonovelas, telenovelas e outras formas de arte-mercadoria.

²¹ Empregando aqui os termos “proximidade corporal” e “distância espiritual”, muito a propósito utilizados por Waizbort, op cit., p.333.

²² Waizbort, op cit., p.321.

²³ Lembranças de infância: No bonde, alguns bancos ficavam dispostos de tal forma que uma pessoa ficava sentada em frente á outra. Em geral esses eram os últimos a serem ocupados, em função do constrangimento do olhar face-a-face.

²⁴ Waizbort, op cit., p.323.

Essa aparente anestesia (no sentido de alheamento) faz parte do processo de objetivação moderno, onde “tempo e espaço se industrializam”.²⁵

Como bem afirma Waizbort, os meios de transporte modernos propiciam um *encurtamento* espacial na cidade. Novas experiências espaciais se dão, como, por exemplo, percorrer a cidade sob a superfície e sair á luz do dia em lugares sem conexão visual direta com o local de partida. Waizbort, a propósito, afirma que é “uma experiência em que o espaço é uma coleção de buracos”.²⁶

Talvez esteja aí outra questão moderna: a impossibilidade de apreensão espacial do todo urbano, experiência ainda possível na cidade pequena.

Voltando à interação, que como vimos, na cidade moderna, se dá todo o tempo, entre as pessoas, com os acontecimentos diários, com o que caracteriza essa cidade em si.²⁷ Essa interação é pontuada pela racionalidade, pela objetividade.

Racionalidade que também é útil para caracterizar o moderno. Como bons exemplos dessa temos o *tempo*, e seu referencial moderno o *relógio*²⁸, e a *pontualidade*, qualidade imprescindível para o bom andamento das atividades, que são absolutamente necessários para organizar “a complexidade dos interesses, relações e objetividades na cidade grande”.²⁹

A objetividade, o anonimato, a impessoalidade nas relações presentes na estilização dos comportamentos está presente nos locais de trabalho da grande cidade: a grande empresa (a S.A.), a fábrica criam, dentro da nova divisão social do trabalho, a figura do empregado³⁰, Este está submetido a regras impessoais, como é impessoal sua função. Ele é anônimo, como

²⁵ Op cit., p.323.

²⁶ Op cit., p.323.

²⁷ Também aí há muitas referências para a literatura. Um escritor contemporâneo, como Julio Cortazar, se vale das experiências interativas da cidade para formular uma escrita que, no tema e na forma, reflete essas interações. Como exemplo, pode-se mencionar o conto *Ômnibus*, in Cortázar, Julio, *Relatos*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1970, p.59.

²⁸ A propósito, chama a atenção sobre isso uma gravura de Pugin, da segunda metade do séc. XIX (publicada por Leonardo Benevolo em sua *História da Cidade*), onde um perfil de Londres com seus campanários é substituído, na modernidade, por outro perfil, o das torres dos relógios.

²⁹ Waizbort, op cit., p.320.

todos na multidão. Nessa empresa moderna aparece também outra característica da modernidade: a mobilidade. Uma mobilidade que se manifesta nas diversas e novas ocupações laborais de intermediação do dinheiro, inexistente antes do advento da industrialização, da grande cidade.

A mobilidade do moderno também se manifesta em outra característica da cidade: ela é *cosmopolita*. A ela acorrem não só as pessoas egressas do campo ou da cidade pequena. Ela também atrai os estrangeiros, pela concentração (de dinheiro, movimento, informação). “Pois concentração traz consigo também difusão”.³¹ *Difusão* converte a cidade grande em *metrópole*. Nela se concentram as informações, a produção, a economia, que, difundidas retornam, ampliando os limites de sua abrangência, de suas *relações*, para além de seu território físico. Basta lembrar que as grandes cidades são palco das Exposições Internacionais e Universais, cujo objetivo primeiro era criar mercados para os novos produtos e máquinas, mas que por extensão, criavam vias de difusão da cultura e do comportamento.³²

Com o crescimento (irreversível) da cidade, nesse processo de concentração é premente a necessidade de racionalizar, de planejar, entre outros aspectos, a ocupação e o trânsito urbanos, o que levou à idéia de *planejamento urbano*. Os historiadores da cidade (incluindo aí os progressistas, os culturalistas e outras categorias ideológicas) estabelecem aí, no surgimento da grande cidade, as primeiras tentativas de teorizar e propor alternativas de planejar, desenhar o espaço urbano. Das primeiras alternativas, como, por exemplo, a Cidade-Jardim, tentando conciliar cidade-campo até as mais racionalistas (no sentido estrito do termo), o que há em comum é o ponto de partida: a necessidade de tentar dar fim ao caos do crescimento descontrolado.

³⁰ Termo hoje substituído em muitas empresas pelo eufemismo “colaborador”.

³¹ Waizbort, op cit., p.333.

³² Cabe lembrar, a propósito, a importância histórica desse processo nos continentes colonizados (como o nosso) onde tudo vinha da metrópole e o sonho do colonizado era conhecê-la.

São recorrentes as ilustrações de Gustave Doré, para os livros de Charles Dickens (presentes em muitos livros sobre urbanismo) mostrando situações de ocupação de espaços embaixo de viadutos por edificações destinadas à moradia de trabalhadores.

A propósito, ambigüidade e racionalidade são também atributos do *dinheiro*, estudado por Simmel (que elabora a propósito um estudo filosófico seminal) como principal elemento intermediador na modernidade. O dinheiro por não ter cor, história, origem, é o mais apropriado tradutor das relações modernas.

O dinheiro é impessoal, sua posse promove a ascensão social ou, ao contrário, sua falta promove a decadência. A quantificação da vida, a *coisificação* das pessoas, a transformação de tudo em *mercadoria* (como estabelece a filosofia marxista), passa pelo dinheiro, que na visão de Simmel, lido por Waizbort faz “socializar os homens por promover a distância e também a indiferença”.³³

O dinheiro e a luta por ele fazem surgir na cidade a *concorrência*. Essa faz supor e também estimular a *mobilidade*, outra característica do moderno³⁴. Vê-se então o entrelaçamento de dinheiro, mobilidade e cidade. Simmel afirma a propósito da concorrência:

(...) A tensão antagônica frente aos concorrentes aguça no comerciante a sensibilidade fina para as inclinações do público até um instinto quase telepático para as transformações iminentes de seu gosto, suas modas, seus interesses. (...) A concorrência moderna, que se caracteriza como a luta de todos contra todos, também é a luta de todos por todos. (...) ³⁵

À racionalidade, à abstração, categorias *simmelianas* para entender a grande cidade, se contrapõe, na visão de Benjamin, o entendimento dessa mesma cidade como um labirinto. Ao falar de um dos maiores personagens da modernidade: o *flâneur*: “(...) A cidade é a realização do antigo sonho humano do labirinto. O *flâneur*, sem o saber, persegue essa realidade (...)”.³⁶

³³ Op cit., p.331.

³⁴ Op cit., p.334.

³⁵ Op cit., p.334.

³⁶ Benjamin, Walter. Obras Escolhidas vol III, Charles Baudelaire, Um lírico no auge do capitalismo, 3ª ed., São Paulo, Brasiliense, 1994, p.203.

A idéia de labirinto, e de uma de suas possíveis interpretações³⁷, traz consigo a possibilidade de contrariando a racionalidade dos comportamentos urbanos, caminhar à vontade na cidade, flunar em fim.

Bem a propósito, o *flâneur*, citado tanto por Benjamin quanto por Simmel, na criação de Baudelaire, é um homem moderno à margem das preocupações comezinhas, e a personificação da individualidade.

Ele é habitado pela cidade. As ruas e o labirinto por elas formado são o seu palco. Ele é o cronista, o poeta da modernidade, da indiferença.³⁸

O *flâneur* aponta também para a importância da experiência e da memória:

(...) Aquela embriaguez anamnésica em que vagueia o *flâneur* pela cidade não se nutre apenas daquilo que, sensorialmente, lhe atinge o olhar; com frequência também se apossa do simples saber, ou seja, de dados mortos, como de algo experimentado e vivido. (...) ³⁹

A experiência possibilitada pela grande cidade de encontrar o desconhecido, a quantidade de novas informações apreensíveis a cada passo, reduz a *indiferença* para quem anda sem rumo:

(...) A cada passo o andar ganha uma potência crescente; sempre menor se torna a sedução das lojas, dos bistrôs, das mulheres sorridentes e sempre mais irresistível o magnetismo da próxima esquina, de uma massa de folhas distantes, de um nome de rua. (...) ⁴⁰

Benjamin se vale da literatura para descrever a *flânerie*. Citando um trecho de Proust, na peculiar escrita desse autor, misturando sensações autobiográficas a minuciosas descrições, Benjamin anota:

³⁷ A idéia da *deriva*, proposta pelos situacionistas, pode ser uma alternativa da visão de cidade como labirinto. Na contracorrente do planejamento urbano (de novo aí a racionalidade) eles propõem um caminhar aleatório pela cidade, descobrindo novos e inusitados territórios. Tem-se aí também a valorização da *experiência*, da *memória*, categorias do pensamento benjaminiano.

³⁸ “O objeto de interrogação do flâneur é a própria modernidade. À diferença do acadêmico que reflete em seu estúdio, caminha pelas ruas e” estuda “a multidão. Ao mesmo tempo, sua base econômica se desloca drasticamente pois não está protegida pelo status de mandarim acadêmico” Conforme: Buck-Morss, Susan. *Dialética do Olhar – Walter Benjamin e o Projeto das Passagens*, Belo Horizonte, Editora UFMG, Chapecó, SC, Ed. Universitária Argos, 2002, p.360.

³⁹ Benjamin, W. *Obras Escolhidas Vol III*, p.186.

⁴⁰ Benjamin, op cit., p.186.

(...) de repente, um telhado, o reflexo de sol sobre uma pedra, o cheiro de um caminho, me faziam parar por um prazer especial que me davam e também porque pareciam, esconder, para além daquilo que eu via, alguma coisa que me convidavam a vir apanhar e que, apesar de todos os meus esforços, eu não chegava a descobrir (...)⁴¹

A paisagem descrita nesse trecho de *Du côté de chez Swann*, embora se refira ao campo, para Benjamin aponta para uma visão da paisagem urbana, em um novo viés romântico. Ele lembra também que “a cidade é o autêntico chão sagrado da *flânerie* “. ⁴²

Na cidade contemporânea a *flânerie* parece estar limitada, territorialmente definida por ruas de pedestres (como é o caso dos indefectíveis calçadões) e outros espaços restritos. Para Buck-Morss, “(...) a *flânerie* como uma forma de percepção se conserva na comercialização das pessoas e as coisas na sociedade de massas e no caráter meramente imaginário da gratificação que oferece a publicidade. As revistas ilustradas, de modas ou de sexo, todas seguem o princípio do *flâneur*: olha-se, mas não se toca (...)”. ⁴³

Mas na época do despertar da grande cidade, do *flâneur*, o vagar pelas ruas e avenidas permite ao olhar ser inundado pela modernidade. Essa pode se expressar no uso dos novos materiais como o *vidro*, que compõe tanto as *vitruines* das lojas de departamentos e galerias, quanto os *espelhos* que pontuam, por exemplo, Paris:

(...) A cidade se espelha em milhares de olhos, em milhares de objetivas. Pois não apenas o céu e a atmosfera, nem apenas os anúncios luminosos nos bulevares noturnos fizeram de Paris a *Ville Lumière* – Paris é a cidade dos espelhos: o espelhado do asfalto das ruas. (...) ⁴⁴

Benjamin continua, enfatizando que os “espelhos são o elemento intelectual desta cidade, seu brasão, no qual se inscreveram os emblemas de todas as escolas poéticas”. ⁴⁵

Tem-se aí material para várias considerações. Por exemplo, um dos ícones da modernidade, pelo menos para a arquitetura e o urbanismo, é o caráter fascinante e fantasmagórico da vida noturna da grande cidade. Os materiais que traduzem esse fascínio, a

⁴¹ Benjamin, op cit.,p.191.

⁴² Op cit., p.191.

⁴³ Buck-Morss, Susan, op cit., p.409.

⁴⁴ Benjamin, Obras Escolhidas , Vol II, Rua de Mão Única.5ª ed., São Paulo, Brasiliense, 1995, p.197.

luz elétrica e sua aplicação nos anúncios luminosos, vão impactar fortemente artistas modernos. Podem ser citados, por exemplo, tanto Mondrian, com sua série de pinturas sobre Nova Iorque⁴⁶, quanto outros como o cineasta alemão Fritz Lang, que no final dos anos 1920, em viagem à América, faz uma série de fotografias sobre essa cidade á noite. Os expressionistas, desde seus manifestos iniciais, colocam o vidro (o cristal) como um material impregnado de misticismo, de pureza intrínseca, em virtude de suas propriedades, de sua transparência.

Não pode se deixar de mencionar aqui, um dos maiores emblemas da cidade moderna e até da própria Revolução Industrial, tal como descrito em inúmeros compêndios e tratados da historiografia de arquitetura: o Palácio de Cristal. Erigido em 1851, para a Exposição Universal em Londres⁴⁷, combinava em sua forma dois materiais icônicos da modernidade: o ferro e o vidro. Para além das possibilidades construtivas desses materiais, está sua forte carga simbólica, pois nunca antes se havia conseguido ter tal monumentalidade e leveza. Fartamente utilizada daí em diante, a combinação desses dois materiais vai erguer monumentos da modernidade como a Torre Eiffel (a propósito, cartão postal de Paris) além de edifícios corporativos, fábricas, lojas de departamentos, etc., em uma infinidade de aplicações do capital. Essa utilização remete também a outra categoria da modernidade: a racionalidade.

⁴⁵ Benjamin, op cit., p.197.

⁴⁶ Como o quadro Broadway Boogie Woogie, década de 1940.

⁴⁷ A propósito das Exposições Universais, espaços coletivos da modernidade, tal como outros de igual qualidade (monumentais, cosmopolitas, ruidosos, *modernos* enfim...), como as gares ferroviárias, as estações de metrô e parques, Simmel fez uma série de considerações. A partir de sua experiência pessoal, ele anotou que esses espaços seriam a ‘realização mais perfeita’ da perda de *memória* do moderno. Para ele “a estreita vizinhança em que os produtos industriais os mais heterogêneos são comprimidos provoca uma paralisia da capacidade de percepção, uma verdadeira hipnose(...)”. Como a memória não tem condições de trabalhar tal quantidade de informações, fica somente o atordoamento, em função da velocidade de vida que é proposta, coercitivamente, nesses espaços. Daí proceder a afirmação de Simmel, levando-se em conta também que, obviamente, são espaços de grande concentração de pessoas (a multidão), o que por si só já é uma característica da grande cidade. Além disso, toda “essa imensidão de objetos é produzida em uma cidade”, com a *concentração* ali do que a ‘divisão do trabalho separa’. Essas exposições, de certa forma, inauguram o frenesi urbano dos parques temáticos, onde o divertimento é a única alternativa. Divertimento do esquecimento, do acúmulo, do anestesiar dos sentidos. Tudo nesses espaços coletivos é praticamente artificial, desde a já citada concentração de objetos até o divertimento necessariamente provocado. In Waizbort, L. Op cit., p.344.

Racionalidade na rapidez de execução, de economia de meios, de rápido retorno dos investimentos, além da racionalidade também –pode se atrever a afirmar – no uso (com fins lucrativos) do fascínio das massas por essas edificações urbanas.

Para citar um exemplo disso, basta se observar a importância das lojas de departamentos, os magazines, como o *Bon Marché* em Paris, com seus vários pavimentos, visíveis da rua, fazendo do ato de comprar (consumir), um espetáculo público. Visíveis desde o interior desses espaços, não há mais barreiras entre as mercadorias e o público, que pode avidamente se deixar seduzir pela possibilidade-recusa⁴⁸ das vitrines.

Por outro lado, a questão da transparência, possibilitada pelo emprego do vidro nas vedações e paredes, vai ser um dos motes do *modernismo* em arquitetura. Tem-se aí a discussão do espaço infinito, da continuidade interior-exterior, do prolongamento do olhar, unindo o público e o privado, tornando os espaços visualmente integrados. Não por acaso, como parte dos canônicos *Cinco pontos da Arquitetura Moderna*, defendidos por Le Corbusier, está a idéia da parede-cortina (*curtain wall*), a vedação feita por janelas horizontais, vencendo os vãos de pilar a pilar, nessa idéia da transparência, do espaço infinito.

Caindo na possibilidade da digressão, podem ser apontadas aqui as alusões a Le Corbusier por parte de Benjamin⁴⁹, do fascínio de ambos pelos materiais e objetos ícones da modernidade, desde os meios de transporte até os objetos da vida cotidiana na grande cidade.

Voltando aos personagens da modernidade, com motivos como o *flâneur*, Benjamin introduz a categoria do *choque*, da *cintilância*, daquele momento (quando a lama das ruas de

⁴⁸ A afirmação do termo possibilidade-recusa vem do texto de semiologia de Jean Baudrillard dos anos 1970, ao afirmar da ambigüidade (moderna) do material vidro, que possibilitaria a visão do interior das embalagens, das vitrines, mas, por outro lado impedindo o livre acesso ao seu interior. Esse acesso só seria facultado pela compra, pelo consumo, ao qual, ato contínuo, se seguiria uma decepção, seguida do desejo renovado de consumir outras mercadorias. Embora seja aqui outro solo de argumentações – o da *semiologia*- o exemplo parece interessante e sintomático. In Baudrillard, Jean . O Sistema dos Objetos. São Paulo, Objetiva, 1973, p.49.

⁴⁹ Como por exemplo no já citado texto da nota 17. In Buck- Mors, Susan, op cit., p.189 e 361.

Paris mancha as luvas do *flâneur*) em que se rompe a couraça contra os *estímulos* urbanos, que provocam a indiferença *blasé*.

Para Simmel, essa indiferença com os outros e com tudo na cidade, que, entre outros elementos, caracterizaria uma atitude *blasé* é decorrente da defesa contra o excesso de estímulos da cidade. É parte da “estilização de comportamentos”⁵⁰ e resultado não só do excesso de excitação nervosa, mas também da “incapacidade (...) de reagir aos novos estímulos com uma energia que lhes seja adequada”⁵¹.

Parte das “estratégias de sobrevivência”⁵² na cidade grande, a atitude *blasé*, como bem afirma Waizbort, a propósito de Simmel, “reverte em uma desvalorização de tudo e de todos, e por fim no sentimento de depreciação da própria individualidade”.⁵³

A insensibilidade do *blasé* guarda semelhanças com a do dinheiro. Não há nessas duas categorias simmelianas lugar para individualidade, para distinções e diferenças de pouca monta. Isso também caracteriza o homem da cidade: “(...) *blasé*: fatigado, indiferente, insensível, saturado, lasso (...)”.⁵⁴

O lugar da insensibilidade *blasé* e do dinheiro é a grande cidade, é onde se dá essa interação. No seu texto específico sobre o dinheiro (conforme apresentado por Waizbort), Simmel aborda uma *autonomização* desse, o que faz parte de uma cadeia de argumentações que tem por base a idéia de uma “*segunda natureza*”. Essa é um artifício pelo qual, o *meio* ao se transformar em *fim* passa a ser entendido como parte de um processo “*natural*”, embora seja parte de um processo histórico. Esse processo da autonomização, da *coisificação* das pessoas (o *blasé* é uma pessoa *coisificada*) está intimamente ligado, como já foi dito, à grande cidade, a cidade do capital.

⁵⁰ Waizbort, op cit., p.324.

⁵¹ Op cit., p.325.

⁵² Op cit., p.329.

⁵³ Op cit., p.329.

⁵⁴ Op cit., p.328

A cidade-capital então, nunca antes existente na história, é o *locus* onde o capital acumulado ou em movimento impera e impõe valores. A redundância parece ter sentido nessa afirmação, afinal cidade e movimento podem ser, muitas vezes, sinônimos.

Indiferença em meio ao *movimento* (urbano), aos estímulos, caracterizam o comportamento, o *estilo de vida blasé*.

Em função dessa atitude indiferente, indistinta, de quantificação de tudo, estudiosos contemporâneos como Pierre Bourdieu trabalham com o conceito de capital simbólico, onde as diferenças de classe social (ou na mesma classe) se expressariam pelo valor monetário dos objetos de seus possuidores. Essa observação parece ser pertinente ao caso brasileiro, onde o carro próprio, fetiche entre os fetiches, deixa de ser objeto de locomoção (meio) e passa a ser um sinal de status (fim) de seu (feliz) proprietário.⁵⁵

A atitude de indiferença dissimula “um espectro mais amplo de sentimentos, que passa pela reserva, aversão, estranheza, antipatia, etc.”.⁵⁶

Como já foi colocada anteriormente nesse trabalho, essa estranheza, por exemplo, faz parte da vida diária da cidade, onde nos defrontamos todo o tempo com situações incômodas, de ruídos urbanos, de encontros impessoais, de convivência com estranhos, de deslocamentos demorados...

Decorrente desse tipo de vida, na grande cidade há um processo de aceleração da velocidade da própria vida. Simmel vai tratar disso: para ele o homem moderno é um aventureiro, vive somente o tempo presente.⁵⁷

⁵⁵ Esse exemplo pode ser equiparado ao de outro objeto (pós) moderno: o telefone celular. Pesquisas recentes (cuja comprovação se dá pela simples observação das ruas) indicam-no como principal objeto de desejo de adolescentes e adultos (já atingindo também as crianças- vítimas do consumo estimulado). Para esses objetos também são estabelecidas escalas de valores quantitativos, havendo gradação entre modelos populares e outros sofisticadíssimos.

⁵⁶ Waizbort, op cit., p.330.

⁵⁷ Op cit., p.331.

Para o moderno não há passado e nem futuro: nesse sentido, por exemplo, pode ser explicada a preocupação (quase obsessiva) dos modernos em arquitetura, em cortar todo e qualquer vínculo (estilístico) com o passado⁵⁸. Para a arquitetura moderna (ou modernista, como querem alguns historiadores) não há sentido em fazer referências ao passado, irrevogavelmente descartado. Na era da máquina, da grande cidade, não cabem imitações ou alegorias nostálgicas a estilos pré-industriais. Reside aí, pelo menos, uma coerência conceitual, de resto presente também nas manifestações dos vários “ismos” da arte moderna.

O moderno, na arte e na vida, quer o agora. Ele, para Simmel, corre o perigo constante do *esquecimento*. Waizbort enfatiza essa visão simmeliana: “o moderno é um tempo e um espaço do esquecimento”.⁵⁹

Está em jogo uma “*capacidade de rememoração*”, possível (valendo-se aqui de Benjamin) da possibilidade do exercício da *memória*, da *experiência* revivida.

Um trecho surpreendente, vindo das lembranças da infância em Berlim, mostra a importância do jogo *memória-experiência*, para Benjamin:

(...) A saudade que em mim desperta o jogo das letras prova como foi parte integrante de minha infância. O que busco nele na verdade, é ela mesma: a infância por inteiro (...) Assim posso sonhar como no passado aprendi a andar. Mas isso de nada adianta. Hoje sei andar; porém, nunca mais poderei tornar a aprendê-lo. (...) ⁶⁰

Essa *nostalgia* impregnada no texto de Benjamin, remete à importância, já assinalada anteriormente, da memória como recurso de luta contra a coisificação. Tentando fazer algumas *relações* (a propósito dessa categoria característica da modernidade) se faz necessário voltar ao conceito de cidade como labirinto. A memória também é labiríntica, estranhos meandros a conduzem. Nesse sentido, Benjamin mais uma vez surpreende:

Saber orientar-se numa cidade não significa muito. No entanto, perder-se numa cidade, como alguém se perde na floresta, requer instrução. Nesse caso, o nome das

⁵⁸ Essa afirmação pode ser encontrada em vários manifestos desde, por exemplo, Loos, em seu texto O Ornamento é um Crime, passando por Gropius (na defesa de uma vinculação entre arte e indústria) e Le Corbusier ao fazer uma (quase) apologia da máquina e da sociedade maquinista.

⁵⁹ Waizbort, op cit., p.331.

⁶⁰ Benjamin, Walter. Obras Escolhidas II, Rua de Mão Única, 5ª ed., São Paulo, Brasiliense, 1995, p.105.

ruas deve soar para aquele que se perde como o estalar do graveto seco ao ser pisado, e as vielas do centro da cidade devem refletir as horas do dia tão nitidamente quanto um desfiladeiro (...).⁶¹

Esse trecho de *Tiergarten* novamente provoca uma digressão: quando se viaja (não quando se faz turismo) é um prazer enorme se deixar perder por ruas desconhecidas de uma cidade que se quer descobrir. É caminhar no labirinto, como fez Benjamin em sua Berlim :

(...) o caminho a esse labirinto, onde não faltava a sua Ariadne, passava sobre a Ponte Bendler, cujo arco suave se tornou minha primeira escarpa (...).⁶²

O fio de Ariadne que ajuda a sair do labirinto parece ser a memória. No texto sobre Moscou, Benjamin recorda:

(...) A cidade parece se entregar já na estação. Quiosques, lâmpadas de arco, quarteirões se cristalizam em figuras que nunca se repetem. Porém tudo se dispersa logo que busco nomes (...).⁶³

É um caminhar labiríntico, como é labiríntica a memória. Benjamin continua:

(...) Nesses primeiros tempos, a cidade tem ainda centenas de fronteiras. No entanto, um belo dia, o portal, a igreja que eram fronteiras de um lugar, de improviso, são meio. Agora a cidade se transforma em labirinto para o principiante (...).⁶⁴

O viajante (o *aventureiro*, o *flâneur*) sempre encontra surpresa, e Benjamin, aludindo ao registro do cinema (não por acaso a arte mais emblemática da modernidade) anota:

(...) Somente um filme, em seu curso totalmente febril, desdobraria a quantidade de armadilhas topográficas de que cai presa: *a cidade grande* se defende contra ele, se mascara foge, faz intrigas, seduz, até confundir à exaustão seus círculos (...).⁶⁵

1.4 A modernidade como processo

O grande cronista da modernidade – nesse sentido um pioneiro – foi o poeta Charles Baudelaire. Seu ambiente foi o da Paris das grandes transformações urbanas promovidas por Haussmann e essas transformações parecem ter nele calado profundamente, pautando sua produção literária e fazendo-o cunhar termos e concepções como a do *flâneur*.

⁶¹ Benjamin, Walter. Op cit.,p.73

⁶² Op cit., p.73.

⁶³ Op cit., p.136.

⁶⁴ Op cit., p.137.

⁶⁵ Op cit., p.137.

Em seu texto *Sobre a Modernidade*⁶⁶, descreve a figura do homem urbano, que mergulha nesse processo: “Ele busca esse algo, ao que se permitirá chamar de Modernidade; pois não me ocorre melhor palavra para exprimir a idéia em questão.” (BAUDELAIRE, 2002, p.24).

A modernidade seria então “o transitório, o efêmero, o contingente” seria “a metade da arte, sendo a outra metade o eterno e o imutável” (BAUDELAIRE, op cit., p.25). O poeta defende a idéia da existência de várias modernidades ao longo do tempo, “para cada pintor antigo”. A vitalidade dessas várias modernidades, que seriam a expressão da ruptura com o anterior em cada momento da experiência humana, exigiria um compromisso: “Não temos o direito de desprezar ou de prescindir desse elemento transitório, fugidio, cujas metamorfoses são freqüentes.” (op cit., p.25).

Está colocada a idéia de alternâncias e seqüências de modernidades. A história da cultura teria à sua disposição essa categoria de interpretação, a do ciclo, a da periodização das modernidades. Nessa linha de raciocínio, para que uma modernidade seja alçada à uma condição histórica, a perpetuar-se no registro dos ciclos, para que “ seja digna de tornar-se Antiguidade, é necessário que dela se extrai a beleza misteriosa que a vida humana involuntariamente lhe confere” (op cit., p.26).

1.5 Modernidade e vanguarda

O processo da modernidade implicaria em romper com o passado. Tarefa que os modernos tem se proposto, ao longo do tempo, reivindicando para si, em cada ciclo histórico, a condição de vanguarda.

⁶⁶ Publicado postumamente na forma de artigo, na coletânea *L’Art Romantique*, em 1869.

Embora a idéia de modernidade implique tanto em uma crítica do passado, como um compromisso definitivo de mudança e de valores do futuro, não será difícil compreender porque, especialmente durante os últimos séculos, os modernos estiveram a favor da aplicação da metáfora agnóstica da vanguarda a diversos domínios, que incluem a literatura, a arte e a política. As óbvias implicações militares do conceito assinalam com bastante propriedade algumas atitudes e tendências que a vanguarda deve diretamente à mais ampla consciência de modernidade – um claro sentido de militância, ou do inconformismo, exploração precursora valente, e em sentido geral, confiança na vitória final do *tempo* e a imanência sobre as tradições que tentam parecer eternas, imutáveis e transcendentalmente determinadas. (CALINESCU, 1991, p.99).

Se há uma vanguarda, depois de um processo de modernidade ter sido aceito e incorporado ao momento cultural em que manifesta, haveria forçosamente uma *retaguarda*, encarregada de divulgar e consolidar essa manifestação. Depois de um período *heróico* de lutas pelo novo, pelo moderno, a vanguarda cederia espaço para certa vulgarização (entendida aqui como democratização de acesso) dos fenômenos culturais dessa modernidade.

Surgindo do utopismo romântico com seus fervores messiânicos, a vanguarda segue um curso de desenvolvimento essencialmente similar a mais antiga e compreensível face da modernidade. Esse paralelismo se deve certamente ao fato de que ambas se apóiam originalmente no mesmo conceito de tempo linear e irreversível e, como consequência, enfrentam a todos os dilemas insolúveis e incompatibilidades implicadas nesse conceito de tempo. Provavelmente não haja nem um só rasgo das vanguardas, em suas múltiplas metamorfoses históricas, que não esteja implicado ou tenha sido inclusive previsto pelo âmbito mais amplo da modernidade. (CALINESCU, 1991, p.100).

Uma das tarefas dessa pesquisa foi, dentro de seus limites, trabalhar com o conceito de retaguarda, dos vários agentes envolvidos no processo de divulgação das novas práticas e sua apropriação por parte do conjunto da sociedade atingida por esse torvelinho de mudanças.

1.6 Modernidade e modernização

A modernização pode ser entendida como um processo, como “o conjunto das transformações econômico-sociais que acompanham o desenvolvimento do capitalismo.” (PESAVENTO, 1994, p.199).

No Brasil, no período em estudo, quando se implanta o Estado Novo de Getúlio Vargas (década de 1930), se inicia esse processo, que envolveu a presença estatal. Isso se deu não só no plano da imagem (a idéia de um estado moderno, como a propaganda em torno

desse regime ditatorial propagou), mas também, e concretamente nas áreas da Saúde, Comunicação e Educação (essa conclamando para a Escola Nova). Dentro da periodização abarcada pela pesquisa, o final desse estudo seria o do ciclo do desenvolvimentismo, na década de 1950, com o governo (democrático) de Juscelino Kubitschek.

Para Pesavento, dentro da modernização, a modernidade se caracterizaria por ser:

(...) a sensação de ver-se um mundo em mudança, arrebatado por um turbilhão de transformações. Experiência histórica individual e coletiva, a modernidade se caracterizaria pela atitude de celebração e combate, de atração e repúdio face à perda de um universo de valores e certezas, ante a inquietude e a sedução do novo. (op cit., 1994, p.200).

A modernização se manifestaria no espaço urbano, para além da simples implantação de infra-estruturas necessárias. A modernização atingiria a *rua*, tal como atingiu o poeta parisiense. Houve uma alteração no significado e nas atividades da rua, a partir de quando “seu percurso (histórico) sofreu uma inflexão, que nos permitiria definir que elas (as ruas como as conhecemos hoje), são uma criação do século XIX, objeto de um novo imaginário social.” (PESAVENTO, 1992, p.8).

A internacionalização do processo modernizante, da transformação capitalista do modo de produção e da “progressiva expansão de uma ordem burguesa, com seu corolário de crenças, valores e idéias” (PESAVENTO, op cit., p.8), levou a uma nova “ordem urbano-industrial”, que foi se manifestando paulatinamente, reinventando “as relações campo-cidade e colocando a cidade como “o lugar onde as coisas acontecem”. Isso trouxe ao primeiro plano “novos atores sociais, portadores também de novas práticas e idéias” (op cit., p.8).

Entre esses atores estariam não só os membros da vanguarda, mas também os encarregados da continuidade do processo, da consolidação das novas idéias e práticas: o exército do cotidiano, os membros da retaguarda.

2 Capítulo 2

QUESTÕES HISTORIOGRÁFICAS:

O Modernismo e outros modernos

“Il faut être absolument moderne.”
Rimbaud⁶⁷

2.1 Introdução

Se uma revisão historiográfica do Movimento Moderno em terras brasileiras vem se impondo há algum tempo, esse trabalho, dentro das limitações óbvias que tem, pretende levantar questões sobre outras interpretações do moderno, e da modernidade no campo⁶⁸ da arquitetura. Alguns dos vieses da modernidade em arquitetura, produzidos desde os anos 1920 até o final dos anos 1950, estão mergulhados em um limbo historiográfico, que, paulatinamente vem sendo desvendado por estudos atualizados. Trabalhos como os artigos sobre o Art Déco e o Racionalismo Clássico em Belém do Pará (BIANCO; CAMPOS NETO, 2003), e a modernização no período de 1930-1945 na mesma cidade (VIDAL, 2008) ajudam a demonstrar que no vácuo da historiografia da arquitetura brasileira, começam a despontar outros olhares. Nos cursos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (não somente no centro do país), têm sido desenvolvidas teses e dissertações⁶⁹ que, refletindo sobre a modernidade nas várias regiões do Brasil profundo, trazem à luz vários atores (projetistas, clientes estatais e privados) até então anônimos. As arquiteturas e espaços urbanos (também muitas vezes tratados como anônimos pela produção historiográfica corrente), projetados e

⁶⁷ In MURRAY, Chris (org.). The Hutchinson Dictionary of the Arts. Londres, Inglaterra: Helicon Publishing, 1994, p.348.

⁶⁸ Ver definição de Bourdieu (1971) para *campo*: “Noção que caracteriza a autonomia de certo domínio de concorrência e disputa interna. Serve de instrumento ao método relacional de análise das dominações e práticas específicas de um determinado espaço social. Cada espaço corresponde assim, a um campo específico – cultural, econômico, educacional, científico, jornalístico, etc. –, no qual são determinados a posição social dos agentes e onde se revelam, por exemplo, as figuras de “autoridade”, detentoras de maior volume de *capital*.” (in CULT. Pequeno glossário da teoria de Bourdieu. São Paulo: Bregantini, n.128, set. 2008, p.46). Capital deve ser entendido aqui como (na concepção de Bourdieu), além do capital econômico, o *capital simbólico*, o que distinguiria socialmente uns dos outros.

⁶⁹ Como diversos trabalhos produzidos no âmbito do programa PROPAR/UFRGS. Entre eles destacamos as dissertações de mestrado de Simone Pretto Ruschel (A modernidade na Avenida Farrapos – 2004), Adriana Maróstica Callegaro (Uma outra modernidade em Porto Alegre: Um estudo sobre a evolução de padrões tipológicos a partir da Arquitetura da Exposição Farroupilha – 2002), Rita Miréle Chaves (Arquitetura moderna em Porto Alegre: aspectos de uma particularidade – 2001), entre outros.

construídos nesse período, estão muitas delas ainda presentes nas cidades, configurando trechos e conjuntos dessas, testemunhas de ciclos econômico-culturais passados e, muitas vezes, ausentes de políticas preservacionistas.

No sentido de municiar uma perspectiva teórica que busque contemplar essas produções, vamos nos valer dos vários olhares e vieses, encontrados nas publicações e trabalhos mais recentes sobre a questão historiográfica na arquitetura. Como afirma, por exemplo, Carlos Martins:

É sabido que um trabalho de arquitetura deixa pelo menos três tipos de rastro documental direto, que os historiadores chamariam primário. Especialmente em um período marcado por um forte voluntarismo, os arquitetos afirmam seus projetos por meio de textos, teóricos ou de combate, de desenhos e de obras. A intervenção de um quarto nível documental, o da crítica ou da historiografia, é mais complexa do que indicaria chamá-lo simplesmente “secundário”. A análise das relações entre experiência artística e experiência verbal, superadas as visões de sua mútua irredutibilidade, leva a uma transformação da recepção do trabalho crítico e/ou histórico que reconhece “a crítica como uma participação ativa e fundamental, não só na propagação, mas também na geração da cultura arquitetônica”.

Não se trata de fazer finca-pé nos aportes que a investigação histórica pode trazer ao ato projetual em si, mas de admitir as leituras críticas e históricas como elementos que se agregam à obra, reconstituindo-a por sua inserção em uma trama que recoloca e reconverte o objeto de análise. (MARTINS, 1999, p.9).

Como em qualquer leitura de uma obra artística, também o olhar crítico sobre a obra de arquitetura sofre a influência de várias camadas narrativas, presentes na interpretação ou crítica do objeto em pauta. Um exemplo óbvio (e até talvez já anedótico) é o da pintura da Mona Lisa, de Leonardo. Divulgado ad nauseum, em várias mídias, formatos e intenções, é praticamente impossível separar qual das várias “Giocondas” se está abordando, mesmo em se tratando do ato de ver o original do Louvre... Como esclarece Argan, “também o historiador da arte, como explicou Lionello Venturi, deve considerar toda a cadeia de juízos que foram pronunciados a respeito das obras de que trata.” (ARGAN, 1993, p.24).

2.2 A imagem como documento

A questão das imagens como documentos historiográficos merece consideração especial, pois como afirma a historiadora Lilia Schwarcz:

A historiografia brasileira é muito refinada na análise de documentos e no contraste de fontes, mas utiliza as imagens como uma espécie de reflexo da realidade. Passei a me perguntar como os símbolos não apenas refletem, mas criam sentidos. Eles são produtos, mas produção também: constroem valores e sentimentos. Para além da eficácia política, os símbolos refeitos na literatura, nas imagens, são discursos absolutamente poderosos. (SCHWARCZ, 2008, p.46)

As imagens então criam interpretações e, nesse sentido, o advento da fotografia (final do século XIX) veio a ser emblemático para a divulgação da produção arquitetônica. Desde os textos seminais de Walter Benjamin, os estudiosos têm se debruçado sobre a questão do uso das imagens. Por exemplo, no caso da pesquisa sobre espaços construídos, há que se admitir a intenção do fotógrafo de arquitetura, na procura do melhor ângulo, de ressaltar os aspectos plasticamente favoráveis do espaço arquitetônico retratado. Assim como as matérias e artigos publicados em periódicos e livros são relativizados e contextualizados, as imagens divulgadas também têm que o ser.

Para a arquitetura e sua crítica, isso hoje é crucial: em tempos midiáticos, “(...) os agentes culturais, por intermédio de seus grupos editoriais, deram-se conta de que a arquitetura está cada vez mais esplêndida e persuasiva, que merece ser tratada com destaque.” (GIMENEZ, 1993, p.72)

A edição dos projetos de arquitetura pode guardar então uma cilada: há cada vez mais “(...) publicações que preferem as obras apresentadas com desenhos impecáveis e com uma iconografia tão produzida que dificulta diferenciar os méritos da fotografia dos atributos de seu tema.” (GIMENEZ, 1993, p.72)

2.3 A imagem como representação

Outro exemplo, recorrente no período histórico da pesquisa em tela, é o uso da imagem como representação com fins ideológicos. É sobejamente conhecida e estudada, a preocupação com a imagem, por parte dos governos Vargas (do Estado Novo, autoritário, ditatorial, ao regime pós-1945, nacionalista e democrático), enaltecendo as obras e realizações e exaltando o culto à personalidade do chefe de estado.

A produção de imagens, em fotografias e cines-jornal do DIP, por exemplo, na inauguração de obras estatais (escolas, centros de saúde e outros) e nas comemorações cívicas, tão ao gosto varguista, visava reforçar a imagem do estado e de seu condutor.

Por outro lado, esse culto à imagem se produzia também pela intronização de imagens (retratos e bustos) de Vargas nos edifícios públicos. Um exemplo sintomático, entre outros encontrados durante a pesquisa, é o da colocação de um busto em bronze, em posição destacada no acesso ao espaço escolar de Grupo Escolar Getúlio Vargas (1940), em Florianópolis. Tem-se aí o uso da imagem do governante como mentor (ou patrocinador) da Nova Escola⁷⁰, uma das preocupações maiores do regime, ao lado da Saúde e das Comunicações (ver Fig. 2.1).

Outro exemplo, também recorrente, no espaço urbano é o uso da toponímia, com a nomeação de lugares (avenidas, ruas, praças) aludindo aos valores pátrios (Avenida Brasil, por exemplo) e, explicitamente ao chefe de estado (como, por exemplo, Praça Getúlio Vargas), encontrados em quase todos os recantos do país (ver Fig. 2.2).

⁷⁰ A Nova Escola, tal como a concebia o educador Anísio Teixeira, daria educação e formação cidadã ao jovem. Incluiria no currículo atividades físicas, que junto com o estímulo mental da educação formal, forjaria um novo homem. Essa filosofia norteou em parte a concepção programática dos Grupos Escolares (que incluiria o espaço aberto – o pátio – como elemento espacial importante) construídos a partir do Estado Novo.

Fig. 2.1: Busto de Getúlio Vargas no Grupo Escolar do bairro do Saco dos Limões, Florianópolis, 1940.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 2.2: Belvedere na cabeceira insular da Ponte Hercílio Luz em homenagem ao governador. Florianópolis, década de 1940.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

A imagem de governante dinâmico e visionário foi também cultivada no governo democrático do presidente Juscelino Kubitschek, no período conhecido como de desenvolvimentismo (os anos 1950). Tendo como auge a realização da nova capital federal, a construção de Brasília foi amplamente documentada e acompanhada, passo-a-passo, pelas principais publicações semanais da época, como as revistas *O Cruzeiro* e *Manchete*. Fotos do presidente e de seu entourage eram sistematicamente divulgadas nessas publicações, além de aparições periódicas nos cines-jornal da época, fazendo uma representação do poder associado a valores da modernização, onde Brasília seria o seu maior símbolo.

Além disso, vários estudos já foram feitos, demonstrando a popularização das novas formas da arquitetura da Novacap, com sua reprodução e reinterpretação facilmente encontráveis à época, nos mais distantes lugares e situações do Brasil. Essas formas, no imaginário da população, representariam o moderno e a modernidade, como símbolos do novo e reproduzidos em várias e inúmeras situações, dos bairros populares aos de uma incipiente classe média urbana da época.

Em dois momentos políticos heterogêneos da história brasileira, o uso da imagem foi especialmente importante para divulgar e popularizar os governantes e suas ações, formando distintas concepções e valores de modernidade junto à população.

2.4 Apontamentos para uma revisão historiográfica

Na esteira de uma recomposição historiográfica da arquitetura brasileira, particularmente sobre esse período emblemático, o do moderno, vários trabalhos tem sido publicados. Parece interessante uma das interpretações recentes, sobre os rumos da investigação e de uma posição ideológica mais clara:

Ao reconstituir em profundidade o debate de época, procurei evitar uma dupla armadilha: uma a de adotar o ponto de vista dos “dominantes”, reduzindo todas as outras correntes e estilos a tal ótica, o que é feito na enorme maioria dos livros sobre

a história da arquitetura no Brasil; outra, tão grave quanto a anterior e usual em abordagens “pós-modernas”, seria a de analisar os modernos sem contextualizá-los nem aos seus interlocutores de época. Tais estudos tornam inteligentes e espirituosos os seus autores ao preço de uma crítica fácil e superficial, que transforma em anacrônica a atuação do grupo focado. O exame de discussões estéticas, alinhamento de grupos e apadrinhamentos governamentais fornece, também, contribuição para um entendimento mais aprofundado da sociedade brasileira, sobretudo no tocante às interações de suas elites e às relações entre arte/cultura e o Estado enquanto mecenas. (CAVALCANTI, 2006, p.225).

Outro autor aponta para certo descaso, ou desvio ideológico historiográfico com relação a correntes estilísticas não-modernas:

Os critérios moderno-nacionalistas adotados por nossa historiografia, e particularmente por todos os autores que de um modo ou de outro estudaram o período, conduziram de forma cada vez mais acentuada à redução da arquitetura dos anos 1890-1930 a uma manifestação estrangeira, desvinculada e estranha a uma cultura “autêntica”, nacional e moderna. (...) Essa tendência a uma análise reducionista do período, isto é, a partir predominantemente da roupagem dos estilos históricos, verifica-se de forma cada vez mais acentuada à medida que nos distanciamos dos autores pioneiros. (PUPPI, 1998, p.176).

Puppi se refere, como pioneiros, a Lucio Costa e Paulo Santos, “cuja importância se deve à dupla condição seja de protagonistas ou contemporâneos desses acontecimentos, seja de narradores e intérpretes (ainda que parciais) desses mesmos fatos”. (PUPPI, op cit., p.176). Há que se considerar, em que pese o fato desses autores pioneiros realmente terem sido defensores de uma historiografia engajada do Modernismo, que não há parcialidade em história.

A História, como disciplina, é uma construção, daí a importância de se cotejar os estudo e vieses vários, bem como os contextos de produção e recepção das idéias e obras. Esse autor, citado acima, ao defender um espaço mais adequado à discussão sobre, por exemplo, o ecletismo carioca, também exhibe sua parcialidade, melhor dizendo, seu próprio olhar historiográfico.

Por outro lado, além dos trabalhos dos arquitetos consagrados, por sua qualidade projetual ou pelas sucessivas modas arquitetônicas, há também uma vasta produção da arquitetura anônima, nos grandes, médios e pequenos centros urbanos brasileiros. Quase sempre à margem das arquiteturas espetaculares, são obras, muitas delas de arquitetos,

trabalhando na “retaguarda da profissão, lugar onde se encontram todas as demandas que requerem o controle da forma e do espaço nas cidades e que podem ser resolvidas por intermédio do desenho: lugar do arquiteto.” (GIMENEZ, 1993, p.75).

Basta percorrer um centro urbano e seus bairros, que fatalmente serão encontrados exemplares dessa arquitetura pequena (na expressão de Gimenez), honesta e atenta aos seus objetivos: fazer cidade.

Sempre estamos reconhecendo obras de arquitetura na cidade, obras à margem das publicações. Afirmamos que alguns bairros têm uma concentração notável de edifícios qualificados e atribuímos este fenômeno à eloquência dos arquitetos em um determinado período. Reconhecemos então que nosso olhar descobre interesse em outras coisas ou lugares. Indiretamente estamos fazendo uma crítica àquilo que tínhamos como certo, pois é a dúvida que nos dispõem a procurar e que nos permite encontrar outros nexos. Tal instinto pode ser o ponto de partida de uma ação reflexiva que descubra e interprete os aspectos que chamam a atenção e que provavelmente encerram valor. (GIMENEZ, op. cit., p.75)

No caso da pesquisa em tela, essa é a intenção de trabalho: ajudar a compor (sempre dentro das limitações de autoria e condições de investigação) uma historiografia das relações entre arquitetura e cidade, em Santa Catarina, um estado periférico ao centro brasileiro, em um período importante, o da modernidade. Pelos dados levantados até esse momento, podemos constatar a existência de uma modernidade alternativa, aonde a presença de projetistas (como Wolfgang Ludwig Rau) e arquitetos de formação acadêmica (como Tom Wildi e Simão Gramlich), quase todos vindos da Europa, trouxe a Santa Catarina uma contribuição não alinhada com o modernismo de extração *strictu sensu* abstrata.

Como afirma Ramón Gutiérrez, a propósito da obra de dois arquitetos húngaros (Andrés e Jorge Kalnay) atuantes na modernidade argentina dos anos 1930:

Tem sido freqüente em nossa historiografia o ato de assumir uma visão excludente da modernidade, que costuma ser vinculada às propostas das vanguardas externas. Esta ótica eurocêntrica não desvenda com clareza os processos de transculturação, a síntese e a seleção ou também a adaptação e integração que se originam do foco emissor até o meio cultural receptor. (GUTIÉRREZ, 2004, p.134).

Gutiérrez aponta para um problema local argentino, comum à historiografia brasileira de arquitetura, certo olhar estrábico, que teria prejudicado uma visão panorâmica da concepção e produção dos espaços da modernidade.

2.5 Arquiteturas da modernidade: algumas observações

Tentando perseguir esse olhar mais abrangente, a pesquisa até agora encontrou elementos para afirmar, preliminarmente que, em Santa Catarina, a modernidade se fez representar, em um primeiro momento, por arquiteturas como as de tendência Art Déco, alternativas de Neocolonial (principalmente de inspiração não erudita) e outras referenciadas a um Racionalismo Clássico. Uma das explicações possíveis – para além da formação dos agenciadores de arquitetura – é a das condições sócio-culturais do estado, seu isolamento geográfico e uma industrialização extremamente incipiente.

Isso teria levado à manutenção de uma tradição construtiva, com raras exceções calcada no empirismo e na continuidade de práticas por parte de construtores, mais afeitos a soluções extraídas da cultura luso-brasileira e para pequenas edificações. A continuidade de uma tradição empírica se poderia constatar na passagem do episódio do ecletismo, por exemplo, em Florianópolis, onde houve quase que somente a introdução de roupagem nova nas fachadas de edificações de planta e estrutura luso-brasileiras⁷¹. Essa prática conservadora continuaria ainda no século XX, nos anos 1940, quanto, por exemplo, à introdução de um Art Déco, atualizando as fachadas das pequenas edificações do centro comercial da capital catarinense, sem maiores alterações de planta e (o que nos parece mais evidenciador) sem alterações na estrutura fundiária, com a manutenção dos estreitos e compridos lotes coloniais da velha Desterro. Além disso, como se pode deduzir dos depoimentos, por exemplo, do projetista-construtor Wolfgang Rau, o mercado de materiais de construção, mesmo na capital, dispunha de poucas opções. A técnica do concreto armado, ícone da modernidade era pouco empregada até os anos 1940, em função, por exemplo, da necessidade de importar o cimento da Alemanha, entre outros países.

Uma hipótese de trabalho seria então a de que a interpretação dessas linguagens citadas acima (também fruto de olhares modernos), por parte dos produtores envolvidos, seria resultado da sua formação, dessas condições de trabalho e do meio cultural, também afeito à tradição. Além do distanciamento geográfico dos centros culturais brasileiros e de uma menor produtividade econômica – comparada ao eixo Rio-São Paulo, Santa Catarina sofria de um ritmo cultural lento e pacato e da manutenção sistemática no poder das elites locais (que, ao que parece, não teriam interesse em maiores mudanças que se refletissem no meio urbano), seriam alguns desses elementos históricos que explicariam o descompasso (muitas vezes acentuado) entre o centro do país e suas mudanças estruturais e a capital catarinense.

Outro fato, a marcar o alheamento e isolamento⁷² cultural de Florianópolis, era que, embora capital de Santa Catarina, ela não era a cidade mais importante do estado⁷³. Nos anos 1930-1940 esse posto pertencia à cidade de Lages, no planalto serrano, onde uma economia baseada no corte da madeira e seu beneficiamento se traduziriam em um ritmo urbano acentuado. Mais adiante é Blumenau, com a indústria têxtil, iniciada no final do século XIX, e consolidada entre os anos 1930 e 1960, que alcançaria essa posição. Ainda hoje Florianópolis disputa com Joinville (cidade com a maior população do estado e pólo nacional da indústria metal-mecânica) a primazia de cidade mais importante de Santa Catarina.

Esse meio cultural (a clientela e demais habitantes) veria nessas arquiteturas, providas de alguma dose de ornamentação (geometrizada), e muitas vezes divulgada pelas mídias de então, quase que única fonte de informação, a modernidade desejada.

⁷¹ Por exemplo, é o caso de muitas edificações (térreas e sobrados) do centro fundador (Área de Proteção Cultural), situadas nas ruas Conselheiro Mafra, Francisco Tolentino, Praça XV de Novembro e entorno.

⁷² Tal isolamento só seria rompido com a instalação, na década de 1960, da rodovia BR 101, que ligaria Florianópolis, de forma efetiva, ao restante do país.

⁷³ Somente nos últimos anos - particularmente em 2009, segundo dados recentes de produtividade divulgados pelo IBGE-essa situação tem se alterado, em função da inserção de Florianópolis no ramo da informática e de um turismo ainda quase que artesanal.

Quanto ao papel das outras vertentes, as vanguardas de origem européia, na construção de novos espaços e paisagens urbanas e o papel do Estado, como agente do processo, entendemos ser importante a visão do pesquisador argentino Adrian Gorelik:

Assim, por meio da arquitetura, vanguarda e Estado confluem na necessidade de construir uma cultura, uma economia nacionais. De modo que permanece questionado em toda a linha o conjunto de postulados que se associa classicamente à vanguarda: a negatividade, o caráter destrutivo, o combate à instituição, a destruição da tradição, o internacionalismo. (GORELIK, 2005, p.16)

O conjunto dessas contradições faria com que essas vanguardas, na visão de Gorelik, fossem então adjetivadas nos países sul-americanos, na tentativa de contextualizá-las:

(...) As vanguardas em nossos países não costumam ser vanguardas simplesmente, mas “vanguardas atenuadas”, “vanguardas reativas”, vanguardas classicistas”, “vanguardas oficiais”, “vanguardas tropicais”, definições que, em muitos casos, aparecem explicitamente como uma contradição em termos (...) (GORELIK, op.cit., p.16)

Mas a crítica a uma historiografia que privilegia as vanguardas em arquitetura – em detrimento do estudo das alternativas estilísticas, construídas à mesma época em tela – não implica em uma defesa ou em elogio dessas respostas não-vanguardistas. O interesse de uma pesquisa sobre essas correntes seria, além de constatar a sua presença, em graus qualitativos e quantitativos, esboçar aspectos críticos quanto, por exemplo, ao envolvimento do Estado com os agentes construtores. Já foi comprovada, tal como afirma Gorelik acima, em estudos iniciados a partir dos anos 1990⁷⁴, a ligação direta entre o Estado brasileiro e a vanguarda modernista. É clássico o episódio do projeto para o Ministério de Educação e Saúde, que iniciou uma verdadeira e profícua parceria, entre os vários atores envolvidos.

No caso de outras tendências estilísticas da modernidade, já está também comprovado, o envolvimento do Estado, através de vários órgãos oficiais de planejamento, na proposição de suas formulações espaciais para edificações-sede de, por exemplo, agências de Correios e Telégrafos, Centros de Saúde e Grupos Escolares.

⁷⁴ Como é o caso (referencial para Gorelik) da Dissertação de Mestrado de Carlos Alberto Ferreira Martins: *Arquitetura e Estado no Brasil – Elementos para uma Investigação sobre a Constituição do Discurso Moderno no*

A propósito do envolvimento do Estado com a produção de arquitetura, vale citar

Peter Gay, quando esse afirma:

(...) A arquitetura, mais do que as outras artes, era um empreendimento público que deixava traços perceptíveis e duradouros. Exigia investimentos consideráveis e não podia escapar ao fascínio (nem à ameaça) da política partidária – o patrocínio ou a indiferença do Estado, o exercício do poder público, os funcionários se imiscuindo em decisões estéticas ao conceder ou negar alvarás de construção, o poder financeiro das pessoas interessadas em moldar as políticas oficiais. (GAY, 2009, p.282-283).

Essas afirmações se referem ao panorama do início do século XX, mas parecem continuar verdadeiras, como em muitos casos ocorridos no Brasil.

Por exemplo, no estado catarinense, o episódio da construção em Florianópolis, do Palácio das Secretarias (Wolfgang Rau, 1955), em Racionalismo Clássico, que coincidiu com a edificação quase que simultânea – e na mesma rua – do Edifício das Secretarias (engenheiro-arquiteto Domingos Trindade, 1953-1961), um projeto concebido dentro dos referenciais modernistas, é sintomático dessa divisão entre as preferências estilísticas dos governantes e de seu poder de escolha e decisão.

Tal divisão de gostos estilísticos não é privilégio da categoria dos políticos, então no poder em Florianópolis. Se lembrarmos do episódio da construção do Ministério da Fazenda no Rio de Janeiro (final da década de 1930), simultâneo ao da execução do projeto do Ministério de Educação e Saúde, em linguagens diametralmente opostas, podemos constatar a mesma heterogeneidade de apreços estilísticos e um embate semelhante sobre qual arquitetura e qual viés (conservador ou moderno) melhor representaria o poder.

Uma outra questão diz respeito à utilização, por alguns pesquisadores, do termo *protomoderno*, designando essas arquiteturas, como, por exemplo, o Art Déco. Entendemos que há aí um equívoco: essas variações estilísticas e os movimentos modernos são simultâneos no tempo e no espaço. Se entendido como um exemplo emblemático, é esclarecedor o caso da Exposição Internacional das Artes Decorativas em Paris, 1925, onde se

expuseram várias alternativas em arquitetura, todas elas reivindicando serem expressões da modernidade: da vanguarda soviética de Melnikov, passando pelo pavilhão L'Esprit Nouveau de Le Corbusier, e convivendo com as soluções de Robert Mallet-Stevens, que iriam gerar nos anos 1960, a cunhagem do termo Art Déco.

Por outro lado, protomoderno poderia designar também uma espécie de preparação, de educação para o moderno, que não parece ser o caso. São alternativas distintas, da concepção à formalização espacial. Parece haver, no caso da insistência do emprego dessa terminologia, uma concepção historiográfica autocentrada no modernismo das vanguardas, onde tudo giraria em torno de uma hegemonia histórica dessas vanguardas.

Em trabalho extenso sobre a arquitetura produzida em Pelotas (RS) nos anos 1940 e 1950, Rosa Moura propõe essa terminologia, para explicar as transformações de gosto, como parte das transformações ocorridas em um ciclo econômico da cidade gaúcha, de transição de uma base agropastoril para um centro comercial regional. Para essa autora:

A partir de meados dos anos 1930, a arquitetura refletindo essas transformações, também começou a modificar-se. Mantendo alguma continuidade com a arquitetura eclética, estas mudanças já indicavam a apropriação de um gosto moderno, expresso pelos novos materiais, mas, principalmente, pela decoração mais geometrizada, depurada e simples das fachadas. (MOURA, 2005, p.10)

Moura se referencia (ao defender que essa arquitetura acima descrita seria protomoderna), em artigo de Luiz Paulo Conde sobre os edifícios de Copacabana (Rio de Janeiro) construídos do início do século XX aos anos 1940⁷⁵. Embora a análise estilística do Art Déco e outras variantes da modernidade arquitetônica, presente nos trabalhos de Conde e de Moura seja procedente e relevante, não parece ser totalmente correto o emprego de uma terminologia sempre referenciada ao modernismo abstrato *strictu sensu*. Na metodologia adotada pela presente pesquisa, se entendeu ser mais relevante contextualizar e relativizar a produção (significativa) de uma arquitetura urbana (portanto no locus do moderno), que

aliaria uma tradição construtiva a formas geometrizadas e com ornamentos estrategicamente posicionados.

Parece persistir, na historiografia brasileira da arquitetura, um problema de adjetivação das arquiteturas, de enquadramento das linguagens em nichos pré-determinados. Entendemos que é o caso também – em plano internacional e nacional – da denominação Art Déco para designar várias expressões plásticas de arquitetura produzida no período 1930-1950.

O autor inglês Adrian Tinniswood aponta que:

Um australiano poderia caracterizá-lo como “estilo náutico moderno”; um americano como “moderno aerodinâmico” ou “estilo linear”, “zigzag moderno”, ou “estilo arranha-céu”, dependendo de sua forma ou dimensões e sua habilidade em registrar as nuances. Se você fosse francês, poderia falar em um “estilo moderno”, ou “estilo 25”, ou “universalismo”. E se você, como pessoa de fala inglesa, quisesse impressionar com sua sofisticação e cosmopolitismo, você poderia adicionar um “e” gálico a “modern” e se referir a “jazz moderne”, “streamline moderne”, ou “zigzag moderne”. (TINNISWOOD, 2005, p.8)

Uma denominação extraída da anteriormente citada Exposição Internacional de Artes Decorativas (Paris, 1925) e utilizado a partir dos anos 1960, por ocasião de outra exposição parisiense (sobre o revival em arquitetura)⁷⁶, não dá conta das inúmeras variações estilísticas e referências presentes na produção dessa mencionada arquitetura urbana. Alguns historiadores norte-americanos, por exemplo, não aceitam o termo Art Déco para designar seus edifícios arranha-céus do período (como os edifícios Chrysler e Empire State), preferindo a expressão “american modern”. Outros autores afirmam que não se poderia falar em Art Déco após a crise de 1929, quando a crise econômica mundial praticamente inviabilizou a pompa e circunstância do caráter de luxo decorativo dessa arquitetura.

A questão da catalogação, da denominação, é complexa. Há que se considerar a recepção dessas arquiteturas em nosso continente e país por parte da população com que ela

⁷⁵ Ver CONDE, Luiz Paulo. Protomodernismo em Copacabana. In: revista Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, Pini, nº 16, fevereiro / março 1988, PP 68-75.

⁷⁶ “O rótulo era virtualmente desconhecido até 1966, quando o Musée des Arts Decoratifs em Paris empregou uma versão encurtada do título da Exposition des Arts Decoratifs et Industriels Modernes para sua exibição “Les Années ‘25’ Art Déco/Bauhaus/Stijl/Esprit Nouveau”. O termo veio a se difundir entre o grande público em

conviveu. A pesquisa presente partiu assim, de outra preocupação: tentar conhecer essa produção, seus agentes e os demais atores urbanos do processo de sua feitura e inserção cultural.

Nesse viés, leituras importantes incluíam as dos trabalhos desenvolvidos, por exemplo, no Uruguai por Mariano Arana e Lorenzo Garabelli, que no início dos anos 1990 estudaram a arquitetura produzida em Montevidéu entre 1915 e 1940. Como parte de um contexto de modernização do país, essa arquitetura (que os autores chamam apropriadamente de renovadora) foi analisada dentro do espectro de concepções diferenciadas que a produziu, nesse marco temporal:

Ao confrontar “Arquitetura” e “Idéia”, não se pretende a exclusiva consideração do marco teórico que conduziu à particular maneira de resolver, cada criador, o “objeto” arquitetônico. Mais que a idéia sobre arquitetura, procuramos explicitar a pluralidade de idéias que condicionam e demarcam a produção arquitetônica do período (ARANA; GARABELLI, 1995, p.7).

No estudo feito em Montevidéu, foram levantadas as principais realizações do período, onde se pode comprovar a importância do confronto entre as múltiplas influências européias e norte-americanas e a consideração de fatores que emergiam da realidade local.

Nosso grifo em influências visa marcar o debate em torno dessa expressão e seu significado em arquitetura (particularmente em nosso continente), o que autores como Gorelik enfatizam:

A antes iniludível noção de “influência” passou, pelo menos nos campos historiográficos mais sofisticados, a uma vida melhor. Graças a pesquisas que mostraram a força da circulação das idéias na modernidade, as noções de centro e periferia, conjugam-se no plural, deixando para trás o tempo em que, para celebrar ou injuriar as vanguardas, eram tomadas como versões, mais ou menos bem-sucedidas, mais ou menos degradadas, de seus modelos de referência. (GORELIK, 2005, p.17)

Já em 1986, em artigo para a revista argentina *Summa*, Francisco Liernur apontava para o problema dos paradigmas canônicos da historiografia corrente sobre a história da arquitetura moderna:

(...) boa parte dos ensaios publicados em revistas como *Oppositions*, *Archithese* ou *Rassegna* entre outras, vem rachando o mito historiográfico instaurado com a série Hitchcock-Giedion-Pevsner, ampliado posteriormente por Zevi e completado por Benevolo na década de 1960.

Desse modo, com o “paradigma canônico” se desmorona o último refúgio do monolitismo que se aninhara nas pretensões excludentes dos manifestos de vanguarda. (...) (LIERNUR, 1986, p.61)

Liernur argumentava que, a partir da “crise de unidade” instaurada nos países de origem do Movimento Moderno, haveria repercussões na América Latina:

O paradigma canônico nos permitia realizar um raciocínio simples, mas efetivo, de forma independente da carga ideológica, valorativa, com que esse era abordado. Segundo esse argumento, nosso Movimento Moderno se constituía seguindo o esquema matriz-sucursal, onde a última cumpria o mero papel repetidor, enquanto a criatividade e o programa eram patrimônio da primeira. Além disso, com esse tom de racismo ao contrário que nos caracteriza, sempre estivemos dispostos a comprovar como nossos repetidores jamais puderam – por carência colonial de genialidade, podemos presumir – por em prática fielmente os enunciados do “centro”. Mas, o que sucede quando, como dissemos, estilhaça a noção de “centro”, a imagem de um determinado corpo ideológico metropolitano – coerente, teleológico, de certa forma harmônico? (LIERNUR, 1986, p.61).

Sobre a importância de uma revisão crítica do Movimento Moderno e sua historiografia, o crítico e historiador Alan Colquhoun é incisivo em seu livro com o título sintomático de “La arquitectura moderna: una historia desapasionada”:

(...) Muitos aspectos da teoria moderna seguem sendo válidos hoje em dia, mas boa parte dela pertence ao reino do mítico e resulta impossível de aceitá-la por si mesma. O próprio mito já chegou a ser história e exige uma interpretação crítica. (...) (COLQUHOUN, 2005, p.10).

A visão arejada do historiador cultural Peter Gay, afirma também existir uma diversidade de entendimentos por parte dos atores do modernismo, negando a existência de um movimento monolítico:

(...) Desde a metade do século XIX utilizou-se o termo “modernismo” para todo e qualquer tipo de inovação, todo e qualquer objeto que mostrasse alguma dose de originalidade. Assim não surpreende que os historiadores culturais, intimidados com o panorama caótico e sempre variável a que tentam dar uma ordem retrospectiva, tenham recorrido à prudência do plural: modernistas. (GAY, 2009, p.17)

As argumentações dos historiadores citados acima levam a crer na importância atual de renegar o paradigma historiográfico da metrópole e partir – como se está fazendo – para a construção de um novo paradigma. Esse deve contemplar um estudo crítico da produção de

arquitetura na América Latina (e, portanto no Brasil), que tenha como base o estudo dos diversos atores envolvidos e sua procedência, formação e repertório.

2.6 Arquitetura das respostas populares

Outro aspecto importante a considerar, na gênese dessas arquiteturas da modernidade, que não seguem o ideário modernista, é o fato de terem sido concebidas, muitas vezes, por projetistas não graduados em arquitetura. Por exemplo, a inexistência de cursos de graduação em arquitetura no estado de Santa Catarina, à época, a presença de profissionais práticos (com registro provisório ou parcial) e o pequeno número de arquitetos atuantes no estado, fez proliferar uma série de diferentes *respostas populares espontâneas*, na expressão utilizada por Adrián Gorelik.

O autor utiliza essa expressão para designar as manifestações de arquitetura advindas de uma produção vernacular e o interesse nelas despertado por parte dos arquitetos, durante os anos 1970 na América Latina. A crise do modernismo, causada entre outros fatores por “seu alheamento à identidade latino-americana” fez com que, entre outras alternativas, se pesquisasse a produção popular.

Assim uma renovada reivindicação da arquitetura como profissão liberal e da cidade como território mercantil encontrava um correlato curioso no antimodernismo das “soluções apropriadas”, na defesa inocente ou cínica das respostas populares espontâneas – ainda que, desde os anos setenta, o interesse por essas respostas tenha se deslocado dos ranchos autoconstruídos da favela até o chalezinho neocolonial ou art déco das classes médias urbanas. (GORELIK, 2005, p.10)

(ver Fig. 2.3 e Fig. 2.4)

Mesmo que se discorde da adjetivação “espontânea”, pois essa produção tem procedência definida – publicações populares de projetos prontos, repertório dos projetistas e outros fatores – a expressão *resposta popular* é feliz, pois radiografa um panorama facilmente encontrável na América Latina, em nosso país e, no caso em tela, em Santa Catarina.

Entre os modernistas da primeira hora, um episódio curioso, na tentativa de popularização da arquitetura moderna no Brasil, ocorreu ainda na década de 1930. Lucio Costa teria criado, para venda em bancas de jornal, um projeto do qual só se tem um desenho em perspectiva, para uma “casa sem dono”.

Na época em que já havia descoberto a arquitetura moderna (Costa) recusava-se a fazer casas “de estilo”, mas não encontrava trabalho; nenhuma casa sem dono foi construída. (in: Lucio Costa. Folha de São Paulo, São Paulo, 23 jul. 1995, p.4-6).

(ver Fig. 2.5)

Publicações de baixo custo eram vendidas em livrarias e bancas de jornal, oferecendo uma gama de soluções em planta-baixa, com opções de fachadas em várias versões (Art Déco, neocolonial californiano ou mexicano e outras), apresentadas em perspectivas coloridas.

Além das perspectivas e da planta, essas publicações traziam, para o projeto apresentado, um orçamento básico de custos a partir de especificações genéricas, as dimensões mínimas de testada de lote (considerando um terreno ideal plano) e outras informações. Apresentadas como uma espécie de manual prático de construção da própria casa (com o virtual auxílio de mestre de obras contratado para tal) continham, em geral, ao fim do volume, anúncios publicitários das opções de materiais construtivos e de acabamentos.

Fig. 2.3: Casa neocolonial à Rua Belisario da Silveira, Saco dos Limões, Florianópolis, década de 1940.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 2.4: Casa neocolonial à Rua Juan Fernandes, Saco dos Limões, Florianópolis, década de 1940.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 2.5: “Casa sem dono”. Perspectiva do projeto (1930) de Lucio Costa.
Fonte: Folha de São Paulo, 23, jul, 1995, Caderno Mais, p.6.

Em uma dessas publicações, A Casa Popular, da década de 1950, era afirmado no prefácio que: “A falta de habitações que se fez sentir em todo o país, é um dos grandes problemas cuja solução deve ser encontrada, a fim de possibilitar condições de vida satisfatória para a maioria da população”. (BACELLAR, s/d, p.1)

Mais adiante o texto particulariza que:

No Brasil, o Governo Federal criou a Fundação da Casa Popular⁷⁷, entidade destinada a controlar um vasto plano de construções de preço acessível, financiadas a longo prazo e juro baixo, proporcionando moradia decente e confortável a todos.

Visando colaborar neste setor, organizamos o presente Álbum de Casas Populares, apresentando 25 projetos de construções econômicas e confortáveis, como primeira contribuição à solução do grande problema. (BACELLAR, s/d, p.1)

O autor defendia o pragmatismo das soluções publicadas:

Os projetos apresentados são simples, sem complicações inúteis e caras, nem pretensões descabidas. Procurou-se, sempre, a resultante do emprego mais direto e econômico dos diversos materiais, tendo-se em vista o aproveitamento integral de toda a área construída. Demais foram considerados os fatores sociais, psicológicos e financeiros que ocorrem neste gênero de construções, a fim de se obter um conjunto harmonioso e confortável. (BACELLAR, op cit., p.1).

Parece-nos importante destacar, os argumentos a favor de uma boa construção e a divulgação de novos parâmetros de projeto, destacados no texto, de modo a atingir as camadas da classe média, difundindo a idéia de um profissionalismo técnico necessário à boa concreção da obra:

Levaram-se em conta as necessidades domésticas e os problemas de circulação interna, disposição de móveis, insolação e ventilação. Para obter todas essas qualidades e vantagens apelamos para a experiência adquirida na organização de um grande número de projetos, para oferecer uma obra útil àqueles que a consultarem. (op cit., p1)

(ver Fig. 2.6 à Fig. 2.10)

⁷⁷ A Fundação da Casa Popular (FCP) foi criada no Estado Novo, no final os anos 1940, e foi o “primeiro órgão criado no âmbito federal com a atribuição exclusiva de solucionar o problema habitacional” e para tal “em 18 anos (...) produziu 143 conjuntos com 18.312 unidades habitacionais” (BONDUKI, 1998, p.115). Essa produção se revelou insignificante se comparada à dos Institutos de Aposentadoria e Previdência (IAPs) que, “no mesmo período (...) viabilizaram a edificação de 123.995 unidades habitacionais, sem contar os milhares de apartamentos financiados para a classe média.” (BONDUKI, op. cit., p.115).

Fig. 2.6: Capa de A Casa Popular.
Fonte: BACELLAR, s/d.

Fig. 2.7: Projeto Nº 1, Casa Californiana.
Fonte: BACELLAR, s/d, p.3.

Fig. 2.8: Projeto N° 5, Casa Art Déco.
Fonte: BACELLAR, s/d, p.11.

Fig. 2.9: Projeto N° 19, Casa Art Déco.
Fonte: BACELLAR, s/d, p.39.

Fig. 2.10: Projeto N° 21, Casa Normanda.
Fonte: BACELLAR, s/d, p.43.

Essa publicação em particular, contava com um corpo técnico de consultores formado por arquitetos, engenheiros civis e desenhistas, sob a coordenação do autor, Ruy Bacellar, ele mesmo engenheiro civil, com atuação em órgãos de planejamento em Porto Alegre. Várias outras publicações da época, entre revistas e manuais de fácil acesso, certamente tentavam compensar a presença escassa dos profissionais graduados na produção cotidiana da construção civil de pouca monta, propondo-se a orientar de alguma forma sistemática o interessado.

Também constatamos a presença, entre o elenco estilístico das propostas publicadas em A Casa Popular, a presença de um “estilo funcional”, traduzindo em termos populares o entendimento da nova arquitetura brasileira. A descrição do projeto em questão nos ajuda a entender a proposta de tornar palatável, ao gosto da classe média da época, alguns dos postulados da arquitetura moderna, de modo a fazer sua difusão como mais um dos “estilos” passíveis de serem adotados na construção da casa unifamiliar.

O texto sobre esse projeto⁷⁸, afirma que

(...) confortável, moderna e racional é esta casa projetada em estilo funcional. As suas linhas simples, elegantes e despretensiosas casam-se admiravelmente com a paisagem circundante (sic), formando um conjunto delicado e agradável. (BACELLAR, s/d, p.48).

(ver Fig. 2.11 e Fig. 2.12)

À parte as considerações sobre a “paisagem circundante”, pois em se tratando de um projeto sem terreno, ou terreno ideal, plano, como mostra a perspectiva, não há paisagem a considerar, o arrazoado defende alguns pontos relativos a uma nova arquitetura, que se tornaram popularizados na época (anos 1950).

Entre eles, salienta-se o uso de telhado de pequena inclinação e madeiramento mais leve, afirmando-se que “a cobertura é de fibrocimento com duas águas, com uma calha no centro”.

Por outro lado, postulados da arquitetura moderna, como o da integração interior-exterior são defendidos: “A grande abertura envidraçada da sala de estar prolonga-se até o jardim, dando uma idéia de amplitude e conforto” (BACELLAR, op cit., p.48).

A repercussão desses projetos populares, trazendo vários vieses de arquitetura residencial, assim publicados, e sua difusão por publicações desse tipo, está por ser mais bem estudada. Pode-se afirmar, porém, com alguma certeza, que o quadro econômico da época (anos 1950), o ciclo do desenvolvimentismo, possibilitou que muitas famílias brasileiras pusessem investir na construção de sua casa própria, e que, entre elas, houve a utilização, parcial ou total, de tais informações.

É importante salientar, no conjunto da produção dessas casas unifamiliares, a presença do mestre-de-obras. Oriundo da prática construtiva, com formação empírica, graças à sua habilidade em “ler plantas”, tentava traduzir as parcas especificações de projeto em um

⁷⁸ O projeto é assinado pelo arquiteto Joaquim de Almeida Mattos, apresentado na última capa da publicação, como ex-diretor do Departamento de Urbanismo do Instituto de Arquitetos do Brasil (RJ) e autor de Vida e Crescimento das Cidades, além de consultor do DNER. (BACELLAR, s/d,p.86).

resultado que atendesse, por um lado ao orçamento exíguo e às poucas opções de materiais construtivos, oferecidas pelo mercado de então, e, por outro, aos desejos e sonhos da clientela, ávida por concretizar o sonho da casa própria.

Fig. 2.11: Projeto N° 24, Casa Funcional.
Fonte: BACELLAR, s/d, p.49.

projeto n.º 24

Confortável, moderna e racional é esta casa projetada em estilo funcional. As suas linhas simples, elegantes e despretensiosas casam-se admiravelmente com a paisagem circundante, formando um conjunto delicado e agradável.

O terreno para esta edificação deve ser amplo, com frente mínima de 22 m (100 palmos) podendo, entretanto, ter pouco fundo (12 m ou 55 palmos). Um jardim com bancos rústicos e algumas árvores decorativas (acácia mimosa, jacarandá, etc.) são indispensáveis para realçar a beleza da casa.

A previsão de três dormitórios faz esta construção apropriada para família numerosa. A planta contém, ainda, ampla sala de estar com a frente envidraçada, espaçosa sala de jantar, quarto de banho, cozinha, dormitório e serviço sanitário para empregada. A entrada principal é na sala de estar, havendo outra de serviço, junto à cozinha.

A cobertura é de fibrocimento em duas águas, com uma calha no centro. As paredes das salas de estar e de jantar são de pedra aparente, o que dá uma nota rústica e original à perspectiva. A janela da sala de jantar tem o peitoril a 1,50 m do solo, permitindo o aproveitamento da parede sob ela.

A grande abertura envidraçada da sala de estar prolonga-a até ao jardim, dando uma idéia de amplitude e de conforto. Esta frente será protegida por meio de veneziana de madeira, gelosia ou cortina de ferro.

O preço desta casa será de, aproximadamente, Cr\$ 125.000,00, de acôrdo com a planilha de medição detalhada que segue, e com as tabelas de preços e de composição da página 53.

N.º	SERVIÇOS	Unidade	Quantidade	Número da composição
1	Escavação para fundações.....	m³	28,00	1
2	Alvenaria de pedra para alicerces.....	m³	23,00	3
3	Alvenaria de pedra aparente, para paredes.....	m²	39,90	5
4	Alvenaria de tijolo em paredes de 0,30 m.....	m²	132,00	10
5	Idem, idem, em paredes de 0,15 m.....	m²	93,00	11
6	Idem, idem, em paredes de 0,10 m.....	m²	64,90	13
7	Telhado, madeiramento e cobertura (projeção).....	m²	119,00	38-41
8	Soalho sobre piso impermeabilizado.....	m²	85,00	54-58
9	Piso de ladrilhos de cimento.....	m²	10,00	55-63
10	Fôrro de madeira.....	m²	95,00	68
11	Rebôco externo.....	m²	150,00	109
12	Rebôco interno.....	m²	385,00	111
13	Escalola até 1,50 m de altura.....	m²	33,00	115
14	Esquadria:			
	a) painel envidraçado, com folhas centrais móveis.....	m²	9,00	81
	b) portas internas, compensadas lisas.....	m²	10,60	85
	c) janelas de ferro, bascula americana.....	m²	12,50	106
	d) janelas de madeira de abrir, com venezianas.....	m²	6,00	92
15	Pintura a cal e côr, externa.....	m²	150,00	121
16	Pintura a cal e côr, interna.....	m²	385,00	123
17	Pintura a óleo, dos forros.....	m²	95,00	138
18	Pintura a óleo, das esquadrias.....	m²	57,00	136-139-135
19	Instalação elétrica:			
	a) pontos de luz.....	n.º	12	197
	b) tomadas de corrente.....	n.º	6	198
20	Instalação de água e esgotos (aparelhos).....	n.º	8	176-177-179

[48]

Fig. 2.12: Orçamento da Casa Funcional.
Fonte: BACELLAR, s/d, p.48.

Exemplos dessas respostas populares não faltam em nosso universo de estudo: a presença de uma linguagem neocolonial em casas unifamiliares, construídas em Florianópolis,

como nas casas para oficiais na Vila Militar da Marinha (1953), ou nas habitações unifamiliares da Vila Operária do bairro do Saco dos Limões (1942), refletindo uma inspiração fantasiosa (à maneira “californiana”) e não o neocolonial de extração erudita (como o de Lucio Costa, por exemplo) revela o lado popular dessa manifestação arquitetônica. As imagens do cinema e seus cenários impactantes, uma nostalgia de um passado não vivido e idealizado, a romantização da casa unifamiliar podem ser algumas das referências de projeto dessas habitações, construídas em quantidade, tanto pelo estado como pelo capital imobiliário e pequenos proprietários.

Na arquitetura destinada aos espaços comerciais, se fizeram também presentes as respostas populares. Edificações de pequeno porte (térreas ou sobrados) do entorno da Praça XV de Novembro e regiões próximas, onde a estrutura fundiária era colonial (com lotes de testada estreita e longos na outra dimensão) foram erguidas em arquitetura Art Déco. Outras, já existentes nessa área tradicionalmente destinada ao comércio, receberam um *aggiornamento* de fachada, com platibandas serrilhadas ocultando o telhado cerâmico e elementos geométricos ornamentais. Isso parece revelar uma contaminação do moderno, em seus vieses não vanguardistas, junto aos agentes envolvidos com a construção civil de então, em Florianópolis. Tudo indica que essas edificações foram modeladas segundo arquiteturas de outros lugares, trazidas pelas mídias (como revistas, cinema) ou por impressões de viagens, ou então influenciadas por trabalhos de arquitetos e engenheiros, nas edificações estatais e privadas de maior porte. Se entendermos a importância simbólica e o impacto formal dessas arquiteturas (monumentais), junto ao imaginário da população, podemos avaliar a influência e a contaminação acima colocadas, junto, conforme também escrito acima, aos agentes envolvidos, clientes e construtores. Seria uma modernidade por osmose, nos valendo de uma expressão da química, onde a reforma ou inovação em um prédio comercial, traria a concorrência a também fazê-lo, sob pena de perder a clientela de uma população urbana já

ávida de novidades, essas também características da modernidade dos grandes centros (ver Fig. 2.13, Fig. 2.14 e Fig. 2.15).

É grande o número dessas edificações, trabalhadas em referências náuticas, aerodinâmicas, geometrizadas, que, quase sempre ocupavam toda a frente dos lotes, sem recuos, preservando a mencionada estrutura fundiária original.

Muitas delas estão ainda presentes na paisagem urbana, em pleno funcionamento, abrigando atividades contemporâneas, revelando um ciclo de modernidade que merece preservação.

Formaram-se assim vários conjuntos, homogêneos ou não, integrados às arquiteturas de ciclos anteriores, formando cidade, configurando – a partir de suas fachadas públicas – uma nova paisagem urbana, à época. Poderia se destacar também, a qualidade urbana de muitas dessas arquiteturas, seja nas esquinas, onde o desenho revela e marca esse cruzamento viário, seja na proteção às calçadas (e aos passantes) pelas marquises e pestanas⁷⁹ de seus térreos.

Essa contaminação chegou também aos bairros próximos da área central, onde exemplares de pequeno comércio e residências unifamiliares das classes médias são bastante frequentes.

Particularmente no bairro continental do Estreito, incorporado à Florianópolis em 1943, essa difusão dos vieses de uma modernidade arquitetônica foi intensa. Das edificações de grande porte, como os quartéis do Exército e Marinha do Brasil, a outros prédios estatais, chegando às edificações privadas – comerciais e residenciais – essas arquiteturas se implantaram. Ocupando então espaços vazios, com outras dimensões fundiárias (embora muitas vezes ainda alinhadas e sem recuo frontal – como apontavam os Códigos de

⁷⁹ Pestanas são pequenas lajes em balanço sobre as aberturas, que as protegem das intempéries. Fazem parte também do jogo plástico das composições Déco, ao que parece referenciadas em soluções neoplásticas.

Construção), essas edificações assinalam a importância dessa área urbana continental, destinada basicamente a serviços, comércio e pequenas indústrias.

Encontram-se aí exemplares de arquiteturas Art Déco, do neocolonial e racionalismo clássico, bem como alguns chalés, remanescentes de uma nostalgia suburbana.

A variedade estilística revela também, a multiplicidade de opções, cada uma delas identificando – a seu modo – a visão de modernidade do ocupante ou proprietário.

**Fig. 2.13: Conjunto urbano Art Déco à Rua Conselheiro Mafra, circa 1940, Florianópolis.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.**

Fig. 2.14: Edifício João Almeida à rua General Bitteencourt, circa 1940, Florianópolis.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 2.15: Conjunto urbano Art Déco à Rua Conselheiro Mafra, circa 1940, Florianópolis.
Fonte: Dario de Almeida Prado.

2.7 Arquitetura dos profissionais emigrados

Por outro lado, houve uma produção de arquitetura em Santa Catarina, no período em recorte, advinda de arquitetos e projetistas de origem estrangeira, particularmente emigrados de países de fala alemã. Em que pese a pesquisa sobre eles ser ainda incipiente, pode se afirmar que não professavam *in toctum* a visão das vanguardas européias, estando mais voltados a uma estilística acadêmica (no sentido Beaux Arts do termo), muitas vezes expressa em linguagens historicistas ou ecléticas. É possível também detectar em suas obras traços construtivos de uma formação politécnica e repertório calcado nas concepções de, por exemplo, Karl Schienkel (1781-1841) e outros.

A pesquisa busca o registro do trabalho expressivo do arquiteto Tom Wildi (Aargau, Suíça, 1897 – Florianópolis, 1985) formado na Escola Profissional e de Belas Artes em Zurique, Suíça, e de Simon Gramlich, arquiteto austríaco. Na qualidade de projetista prático e construtor licenciado, o extenso trabalho de Wolfgang Ludwig Rau (Suíça, 1916 – Florianópolis, 2009), espelha também esse manancial de referências estilísticas diversas.

Esses e outros profissionais emigrados trabalharam sem problemas⁸⁰, para uma clientela variada (entre estado e capital privado) e praticamente não tinham concorrência, por parte de arquitetos e engenheiros brasileiros, até então ausentes ou pouco presentes em território catarinense (ver Fig. 2.16). Isso aconteceu até o emergir da 2ª Guerra Mundial, quando o governo Getúlio Vargas, após ter insinuado simpatia pelo Reich alemão, se alinhou aos norte-americanos. A partir daí, uma política de repressão à cultura alemã se impôs, com a proibição da publicação, ensino e fala dessa língua. Os traços da cultura germânica, vivos entre os imigrantes, particularmente no Vale do Itajaí (SC) e no Vale do Rio dos Sinos (RS),

⁸⁰ Conforme relato de Wolfgang Ludwig Rau (1916), em entrevista por escrito feita em maio de 1995, no final da década de 1940, trabalhando em Lages, em sociedade com construtor habilitado, obteve do Conselho

foram sendo sistematicamente apagados. Episódios como a “desgermanização” da arquitetura, com o ocultamento das estruturas em enxaimel⁸¹, por exemplo, com reboco, passaram a ser comuns. Parece ter sido comum também, durante a Guerra, um boicote ao trabalho desses profissionais emigrados, em proveito de profissionais nacionais, poucos deles com a mesma qualidade e formação. Seus registros profissionais (emitidos pelos órgãos de fiscalização, como o CREA) foram cassados ou restritos, causando óbvios problemas de sobrevivência a essas pessoas, que estavam ajudando a construir, naquele momento, a modernidade em Santa Catarina.

A contribuição desses profissionais se deu em vários níveis e esferas de atuação.

Fig. 2.16: Carteira de habilitação profissional (CREA) de Wolfgang Ludwig Rau.
Fonte: Acervo da família Rau.

Regional de Engenharia e Arquitetura da então 8ª Região, *Licença para Projetista sem Limite*, para trabalhar naquele município.

⁸¹ O enxaimel é uma técnica construtiva da Idade Média, recuperada por imigrantes alemães, forçados a retomar essa tradição. Na ausência de olarias, que lhes fornecesse tijolos, apelavam para estruturas de madeira, abundante nas matas dos vales (como o do rio Itajaí). Essas estruturas, cujos desenhos e junções peculiares apontavam para as regiões particulares de origem, eram então preenchidas por tijolos, muitas vezes feitos em regime de mutirão, para várias edificações dos colonos. Os tijolos eram colocados de maneira a realçar, por exemplo, as texturas diferenciadas dos tons de queima, formando então padrões característicos. O enxaimel foi utilizado não só na região rural (onde sobreviveu a maioria dos exemplares hoje preservados), mas também na área urbana de cidades como Blumenau, Timbó e Pomerode, entre outras do Vale do Itajaí.

2.7.1 Alguns dados sobre Tom Wildi

O exemplo de Tom Wildi é emblemático: Nascido em Wholen, Cantão de Aargau, Suíça em 1897, fez os estudos de Belas Artes em Zurique e de Arquitetura em Genebra. Veio ao Brasil depois da 1ª Guerra Mundial, aportando no Rio de Janeiro em 1919. No início dos anos 1920, trabalhou para a empresa General Electric, em Florianópolis, como integrante de um grupo de técnicos. Esses “executaram estudos e anteprojetos para um trem elétrico na linha Florianópolis-Taquaras e uma Usina hidrelétrica em Angelina”. Wildi também “projetou trapiches de atracação, armazéns do Estreito, instalações para ferry-boats e incontáveis obras complementares” (WILDI, 1971, p.7). Em seguida foi contratado pelo governador Hercílio Luz, que “impressionado por sua capacidade, deu-lhe várias incumbências referentes a projetos e execuções de prédios públicos” (WILDI, op. cit., p.7). Tom Wildi, contratado em junho de 1921 como Encarregado das Obras Públicas da Municipalidade, colaborou em obras de infra-estrutura para a Ponte Hercílio Luz, participou como coordenador da elaboração do primeiro cadastro imobiliário municipal.

Além disso projetou e executou várias obras de melhoramentos viários como a implantação da Rua Dr. Bulcão Viana (Largo 13 de Maio), tendo retificado e alargado as ruas Arcipreste Paiva, Almirante Alvim, Blumenau e Avenida Trompowski, todas parte do sistema viário da península urbana. Também esteve a cargo dos alargamentos efetuados nas ruas diretamente envolvidas com o tráfego advindo da Ponte Hercílio Luz, posto que suas dimensões coloniais de caixa não suportavam a nova demanda.

Na atividade privada, à qual se dedicou exclusivamente a partir de 1932, participou das reformas na Catedral Metropolitana de Florianópolis em 1934, projetou o conjunto da Fábrica de Rendas e Bordados Hoepcke (década de 1940), construiu a sede do Departamento de Saúde Pública em Florianópolis (projeto arquitetônico do arquiteto Paulo Motta), além de inúmeras outras obras particulares, como edifícios, estabelecimentos comerciais e residências.

Muitas vezes trabalhou em conjunto com outros profissionais como Wolfgang Rau, tendo em vista o pequeno número de projetistas, construtores e empresas de construção civil atuantes à época. Esse restrito corpo de profissionais disponíveis faria com que houvesse essas associações para determinados trabalhos que exigissem maior detalhamento e acompanhamento de obra.

Por outro lado, como não havia nos anos 1940, oferta de materiais de construção com qualidade e em quantidade suficiente para abastecer a incipiente demanda da capital, Wildi montou empreendimentos como uma fábrica de carpintaria civil, e outra de ladrilhos hidráulicos de cimento e tijolos vasados de cerâmica, estes sob a marca “Tapuia”.

Nos anos 1950, durante a gestão do governador Irineu Bornhausen, foi responsável pela reforma do Teatro Álvaro de Carvalho (de 1875), aprovada pela então Diretoria do IPHAN.

A trajetória de Wildi aponta para um relacionamento com as principais agremiações político-partidárias daqueles anos (como a UDN, ligada ao clã Bornhausen e PSD, ligado à família Ramos), com os setores da Igreja Católica e com as mais importantes famílias da elite local, como os Luz, Renaux, Daux, Schmidt e outras. Uma análise mais acurada desses relacionamentos pode levar muitas vezes a detectar possíveis imbricamentos entre interesses públicos e privados, nada incomum nas obras civis em terras brasileiras.

A listagem das obras e projetos de Tom Wildi é exaustiva e mostra, por um lado sua abrangente produção e por outro um pouco da história da construção civil em Florianópolis (entre os anos 1930 e 1950).

Restaria, como pista para uma pesquisa mais diretamente dirigida, sua participação na Primeira Exposição Industrial e Agrícola de Santa Catarina, em 1926, na qual obteve Medalha de Ouro “pelos estudos com modelos da Casa Econômica” (WILDI, 1971, p.27). Essa exposição, bem como outra, intitulada Feira de Amostras de Florianópolis, realizada em 1940,

(onde Wildi recebeu duas Medalhas) e da qual também não se tem maiores dados, poderia apontar (e talvez precisar) uma produção efetiva e seus agentes, na área de construção civil na capital e no estado, no período em tela (ver Fig. 2.17, Fig. 2.18 e Fig. 2.19).

Fig. 2.17: Antigo posto de gasolina nas instalações Hoepcke.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 2.18: Conjunto das edificações da Fábrica de Rendas e Bordados Hoepcke, à Rua Felipe Schmidt, projeto de Tom Wildi, circa 1940, Florianópolis.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Faculdade de Direito

Fig. 2.19: Faculdade de Direito (já demolida) à Rua Esteves Jr, projeto de Tom Wildi, circa 1940, Florianópolis.
Fonte: Enciclopédia IBGE, 1959, p.105.

2.7.2 Esboços sobre Simon Gramlich

Uma manifestação arquitetônica representativa da cultura de fala alemã no sul do Brasil, é a de Simon Gramlich “que nasceu em Baden em 1887; embora não se saiba ao certo qual tenha sido sua formação acadêmica é bastante provável, pelo domínio que suas obras apresentam em nível da estética de projeto, que tenha freqüentado escolas de arquitetura e recebido influências do mestre Schinkel”. (SANTOS, 1984, p.4).

Simon⁸² Gramlich, veio ao Brasil em 1922, tendo feito já várias obras na Alemanha. Trabalhou também no Rio Grande do Sul, tendo atuado “na região de Santa Cruz do Sul, onde realizou obras como a catedral São João Batista daquela cidade (objeto de concurso de projetos vencido por Gramlich e iniciada em 1928), a igreja católica de Sinimbu (1927-1932) e a igreja matriz de Venâncio Aires. As três se caracterizam por suas grandes dimensões quando comparadas com o limitado número de paroquianos.” (WEIMER, 2004, p.75-76). Essa monumentalidade, um tanto exagerada, pode talvez ser explicada pela importância da igreja nas comunidades da época e seu caráter agregador, como lugar de culto e atividades comunitárias, espaço central nesses lugares.

Em Santa Catarina, fixou residência em Blumenau, e projetou em estilo neogótico moderno⁸³ vários templos, como a Matriz de Itajaí em 1941 (concluída em 1953), o Santuário de Nossa Senhora de Azambuja (1939-1956), a igreja de São Bonifácio em Indaial (1938). Também projetou edificações no viés Art Déco, como a monumental Matriz de São Bento do Sul (1954), de composição muito semelhante ao templo do Sagrado Coração de Jesus em Antonio Carlos, implantada no alto de um morro e o Hospital de Ibirama (1935).

Segundo Santos, embora tenha trabalhado em um viés eclético, “devido às exigências dos padres que conduziam as paróquias”, não fez pastiches, pois “ele

⁸² Também grafado como Simão, em aportuguesamento de seu nome de origem alemã. Esse procedimento era comum à época.

⁸³ Esse termo, que guarda uma contradição em si, foi encontrado em várias publicações e reportagens da época sobre a arquitetura religiosa. Vagamente referenciado ao neogótico inglês do século XIX, se apresenta como que extraído do imaginário dos fiéis e sacerdotes (e no senso comum), para representar o tema do templo.

domina os signos góticos e clássicos e usa-os sem cair nas colchas de retalhos e no kitsch, próprios do ecletismo” (SANTOS, 1984, p.4)

Apesar de praticamente especializado em arquitetura religiosa, há importantes registros de trabalhos na área da saúde, como o Hospital de Ibirama, em Santa Catarina.

“Instalou-se em Blumenau, então centro econômico da região e juntamente com Bleika, seu parceiro”, também projetou residências e prédios comerciais, “lançando sempre que lhe era dada a liberdade, um desenho fora dos padrões do ecletismo” (SANTOS, op cit., p.4). Trabalhou nos anos 1930 no viés Art Déco, sendo um dos pioneiros da modernidade no Vale do Itajaí.

A casa de Willy Belz (1931) e a de Walter Tonolli mostram a sua marca, que influenciará quase toda a arquitetura urbana do Vale durante as décadas de 1930 e 1940. (op cit., p.4)

Simon Gramlich e o conjunto de sua obra fazem ver a necessidade de maior número de pesquisas que revelem a riqueza das configurações urbanas da modernidade na diversidade do interior catarinense (ver Fig. 2.20 e Fig. 2.21).

Fig. 2.20: Igreja Sagrado Coração de Jesus em Antônio Carlos, Santa Catarina, circa 1940, projeto de Simon Gramlich.
Fonte: Acervo do autor.

Fig. 2.21: Igreja Matriz de São Bento do Sul, Santa Catarina, circa 1950, projeto de Simon Gramlich.
Fonte: Acervo de Kendra Neumann.

2.7.3 Apontamentos sobre Wolfgang Rau

O suíço Wolfgang Ludwig Rau, nascido em 1916, filho do arquiteto Ludwig Rau (nascido em 1878), cursou Escola Politécnica na Suíça, teve uma intensa atuação em Santa Catarina (1935-1986), depois de ter feito parte de sua formação em Curitiba no curso de Engenharia Civil.

Trabalhou inicialmente em Lages, onde esteve ligado à família Ramos. No final dos anos 1940 veio para Florianópolis, ainda por iniciativa dos Ramos. Associado a vários profissionais ao longo de sua carreira, Rau trabalhou em pelo menos seis empresas de porte⁸⁴, inclusive em associação com Tom Wildi. Em meio à sua extensa produção foi responsável por 14 cinemas e 21 igrejas de várias confissões.

Além disso, elaborou uma série de residências particulares, edifícios de apartamentos, espaços comerciais e industriais, clubes sociais, postos de gasolina e lojas de automóveis e outros. Para o estado, em vários governos estaduais, projetou e acompanhou a execução de edifícios institucionais e monumentos comemorativos.

Hábil aquarelista, Rau trabalhou em várias vertentes estilísticas da modernidade. São recorrentes em seus trabalhos artísticos – as perspectivas de apresentação de projetos – as presenças de ícones de uma modernidade idealizada, como figuras femininas de vestido longos, automóveis, amplas avenidas e uma peculiar visualização de um moderno (à maneira de Baudelaire): o chão de asfalto molhado e faiscantes vistas noturna (sob iluminação elétrica) das (na realidade acanhadas) ruas das cidades catarinenses de então.

Não faltam exemplares de sua visão pessoal do Art Déco (como o Cine Mussi em Laguna e o São José em Florianópolis), além de inúmeros trabalhos residenciais em neocolonial. Desenvolveu também versão própria do estilo marajoara, tendo feito pesquisas

⁸⁴ As empresas construtoras foram respectivamente: Ludovico Rau (Lages), Arruda & Rau (Lages), Moellmann & Bruegmann, TomT. Wildi, Moellmann & Rau e Odemir Vieira (todas essas em Florianópolis).

na arte indígena brasileira para subsidiar seus trabalhos, como, por exemplo, o Cine-Teatro Marajoara (Lages, 1947). Também se valeu do racionalismo clássico, que entendia como apropriado para edificações institucionais (Palácio das Secretarias, 1955).

Deve se assinalar que Rau realizou, dentro de um peculiar e tardio ecletismo moderno, algumas residências no contexto da expansão urbana (anos 1950 em diante), na região central da capital. (na ocupação das áreas de chácaras) e no bairro continental do Estreito. Parece sintomática essa particular produção, pois aponta para os ciclos de expansão urbana da capital e para o gosto conservador das elites locais.

O projetista afirmou, por ocasião de entrevista de 1995, que havia pouca criatividade nas construções em Florianópolis, nos anos 1950, pois ainda “predominavam (naturalmente com honrosas exceções) as pequenas casas antigas “coladas” umas nas outras (...), e a “chatice” de construções residenciais, (...) monótonas em suas linha arquitetônicas”. (RAU, 1995).

Mais adiante o escritório de Rau participou (em um segundo ciclo de modernidade em Florianópolis) do processo de verticalização urbana, deflagrado a partir dos anos 1960. São dele os projetos arquitetônicos do Edifício Zahia (realizado em 1959, em arquitetura moderna) e do Edifício Dias Velho (dos anos 1970), ambos vizinhos de lote na Rua Felipe Schmidt. A linguagem e o programa desses edifícios altos de escritórios e salas comerciais são significativos. Por um lado evidenciam a chegada definitiva da arquitetura moderna e por outro expressam um novo ciclo de atividades econômicas na capital catarinense, com a valorização fundiária das áreas centrais.

Rau nunca abriu mão (segundo seu depoimento), mesmo em colaboração com outros profissionais engenheiros, de acompanhar atentamente a execução das obras, como foi o caso,

que ressaltou em entrevista⁸⁵, do conjunto das edificações do Instituto Estadual de Educação (20 mil metros quadrados), em Florianópolis (1963), cujo projeto em arquitetura moderna foi feito pelos arquitetos Flavio de Aquino e Olavo Reidig de Campos (ver Fig. 2.22 à Fig. 2.31).

A contribuição desses profissionais emigrados, cada um a seu modo (e a participação de construtores e projetistas brasileiros), veio trazer a Santa Catarina as possibilidades da modernidade em arquitetura, seja pelas novas técnicas e materiais construtivos, seja pelos novos olhares compositivos e de enfoque nos novos programas arquitetônicos.

Em um período de introdução ao moderno no periférico estado de Santa Catarina, esses profissionais assumiram o papel de pioneiros dessa modernidade possível. Com trabalhos que oscilavam entre a tradição e a ruptura, simbolizam também uma atitude de retaguarda, de uma modernidade tranquilizadora (porque não radical) que, embora muitas vezes sem excepcionalidade, abriu caminhos para a chegada de novos tempos nas cidades e em suas arquiteturas.

Fig. 2.22: Edifício Zahia à Rua Felipe Schmidt, Florianópolis, 1959, projeto de Wolfgang Rau. Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

⁸⁵ Conforme relato em entrevista ao autor dessa pesquisa, em 9 de julho de 2008.

Fig. 2.23: Inauguração do Edifício Zahia, 1959.
Fonte: Acervo da família Rau.

Fig. 2.24: Edifício Santa Terezinha, Lages, Santa Catarina, circa 1940, projeto de Wolfgang Rau.
Fonte: Acervo da família Rau.

Fig. 2.25: Hotel Gracher, Brusque, Santa Catarina, circa 1950, projeto de Wolfgang Rau.
Fonte: Acervo da família Rau.

Fig. 2.26: Clube 29 de Julho, Tubarão, Santa Catarina, circa 1950, projeto de Wolfgang Rau.
Fonte: Acervo da família Rau.

Fig. 2.27: Fachada do Cine Mussi, Laguna, Santa Catarina, década de 1940, projeto de Wolfgang Rau.
Fonte: Acervo do IPHAN, 11ªSR, Santa Catarina.

Fig. 2.28: Planta baixa do térreo do Cine Mussi, Laguna.
Fonte: Acervo do IPHAN, 11ª SR, SC.

Fig. 2.29: Planta baixa do mezanino e platéia do Cine Mussi, Laguna.
Fonte: Acervo do IPHAN, 11ª SR, SC.

Fig. 2.30: Corte AA do Cine Mussi, Laguna.
Fonte: Acervo do IPHAN, 11ª SR, SC.

Fig. 2.31: Planta de detalhes construtivos do Cine Mussi, Laguna.
Fonte: Acervo do IPHAN, 11ª SR, SC.

Parte 2

**INTRODUÇÃO À MODERNIDADE
EM SANTA CATARINA**

3 Capítulo 3

APONTAMENTOS PARA A MONTAGEM DE UM PANORAMA DA MODERNIDADE EM SANTA CATARINA

3.1 Introdução

Se for possível haver um único termo que defina o estado de Santa Catarina, esse é diversidade. Diversidade morfológica, em termos de geografia; diversidade cultural, quanto às várias procedências étnicas e nacionais de seus habitantes; diversidade econômica quanto às várias atividades produtivas. Essa riqueza, particularmente no período de recorte da pesquisa em tela, é o que esse capítulo tentará traçar em rápidas pinceladas. A idéia é fazer anotações, que em um espectro amplo, esboçam temas variados (como variada é a modernidade), que vão das obras de arte pioneiras, passando pelas ferrovias e suas estações, e chegando às arquiteturas das novas agências de Correios e Telégrafos. Esse leque de temas (que tem em comum as comunicações) merece um posterior aprofundamento, para a montagem de um panorama do que foi a modernidade em terras catarinenses, nas décadas de 1930 a meados dos anos 1960.

Norteia a busca o conceito de modernidade, como expressão cultural da modernização, categorias de investigação abordadas anteriormente no Capítulo 1.

Para iniciar parece importante delinear alguns traços da vida produtiva do estado, que viessem a promover a modernização no período histórico da investigação.

Mamigonian em um estudo (considerado clássico), de 1965, baseado na categoria de análise da formação socioespacial, divide o estado em três tipos de zonas industriais: a zona de colonização alemã, abrangendo Blumenau e Joinville; a zona da colonização italiana, no Sul do estado, produtora de carvão e a zona pioneira do oeste, povoada por descendentes de alemães e italianos, vindos do Rio Grande do Sul, que viria a trabalhar com a madeira e a erva-mate (MAMIGONIAN, 1965, p.68) (ver Fig. 3.1).

Fig. 3.1: Mapa de Santa Catarina da década de 1950.
Fonte: ESPINHEIRA, s/d.

Santa Catarina já havia alcançado um crescimento industrial significativo, a partir dos anos 1920, particularmente nas regiões de colonização alemã do Vale do Itajaí e do litoral de São Francisco do Sul, que já vinham se industrializando desde o final do século XIX.

Nos anos 1930, foi identificada nova etapa no desenvolvimento econômico de Santa Catarina, sobretudo com um movimento de dinamização da indústria, afirmando-se fundamentalmente o ramo metal-mecânico em Joinville e a indústria de papel e celulose no planalto Norte e em Lages. (CAMPOS, 2008, p.53).

As maiores cidades catarinenses da época – Florianópolis, Blumenau, Joinville, Lages, Araranguá e Tubarão – tinham uma população que ia em média de quarenta a sessenta mil habitantes e começavam a receber uma migração do campo, provocando um crescimento urbano desordenado. Sem a racionalidade propalada nos anos 1930/1940, esse crescimento atenderia a interesses imediatistas, como a expansão das indústrias, questões de defesa de território e lucratividade rápida, por exemplo.

Quando se consolida o processo de urbanização, a população egressa do campo era ligada anteriormente à produção em pequenas propriedades domésticas, agropecuárias e

artesanais. Segundo alguns historiadores (CAMPOS, 2008, p.56), teria havido um desenraizamento dessas pessoas, afastadas que foram de suas práticas culturais e de seus lugares de origem. Por outro lado, o governo central, a partir dos anos 1930 (notadamente com o advento do Estado Novo, em 1937), adotou políticas de controle de conduta e assistencialismo social, corroboradas pela administração do interventor Nereu Ramos (1937/1945). Essas práticas assistencialistas atenderiam a um investimento estatal no “reordenamento do cotidiano da população e da normalização de seus comportamentos” (CAMPOS, op. cit, p.51), e também atenderiam às demandas provenientes da sociedade de então, em seus vários estratos sociais, no sentido de uma educação regeneradora das massas, frente à nova vida urbana e seus hábitos modernos.

Outro ponto importante seria o do controle das informações veiculadas pela imprensa, filtradas por uma censura estatal, afirmando a idéia de um estado-pai, autoritário e centralizador, mas passando a idéia de um governo ciente de seus deveres para com o povo. Essa voga ditatorial, corrente entre vários governos estrangeiros de então, na Europa e na América Latina, deflagrou no Brasil um processo de modernização, de cima para baixo, tanto das relações de produção como de mudança de mentalidades.

3.2 Algumas especificidades da modernização em Santa Catarina

Duas cidades e seus aspectos urbanos gerais são aqui esboçados, tendo em vista sua importância estadual à época do recorte temporal da pesquisa. A modernização introduzida na vida urbana desses núcleos é o mote dessa abordagem esquemática inicial.

3.2.1 Aspectos da modernidade em Blumenau

O caso de Blumenau é o mais emblemático do período dos anos entre guerras: houve uma consolidação das indústrias já atuantes (ainda ligadas a um artesanato agrícola (GOULARTI FILHO, 2007, p.39)), também produzindo uma variedade de artigos como tecidos (o que viria depois a marcar um ciclo econômico importante da cidade), confecções, móveis e outros.

A cidade de Blumenau, fundada em 1850, a partir implantação da *Stadtplatz* na confluência dos ribeirões Garcia e Velha, em área de várzea, por iniciativa do Dr. Hermann Blumenau (MORETTI, 2006, p.15), detinha em 1939, 2000 operários em média, se configurando em uma cidade industrial poderosa. A industrialização teria se afirmado a partir do acúmulo de capital formado pelo excesso de produção do sistema colônia-venda, definido como “produção para consumo e comercialização” (GOULARTI FILHO, 2007, p.38). Outro elemento importante foi o da chegada de uma nova leva de imigrantes alemães a partir de 1919, “uns mais abastados, outros com alguma experiência fabril” (GOULARTI FILHO, op cit., p.39) (ver Fig. 3.2).

Fig. 3.2: Mapa da sede da colônia Blumenau, a Stadtplatz Santa Catarina, 1864. Fonte: PELUSO JR., 1991, p. 373.

Um dos fatores primordiais da posterior consolidação dessa industrialização foi o decreto de Getúlio Vargas, em vigor durante os anos 1931-1937, que proibia “a importação de máquinas para fabricação de tecidos tradicionais” (HERING, 1987, p.263). Isso provocou um incremento nas vendas dos novos tecidos produzidos, por exemplo, pela Fábrica de Tecidos Carlos Renaux, com maquinário previamente comprado na Europa e que se via assim sem grande concorrência no eixo Rio-São Paulo. (HERING, op. cit, p.263)

Quanto à questão da formação da rede urbana, Blumenau teve algumas características peculiares, pois além da sua implantação inicial (a Stadplatz) não ter obedecido (por motivos óbvios) aos padrões portugueses, presentes nas cidades litorâneas, a industrialização e sua espacialização definiriam a morfologia urbana.

“A forma peculiar da cidade” foi se moldando pela “necessidade de descentralização das indústrias têxteis” (MORETTI, op cit., p.15). Essas se localizavam onde havia água (ribeirões) e espaço de grandes dimensões, principalmente junto aos morros em volta da região central. ”Assim isoladas, as fábricas foram grandes responsáveis pela constituição dos bairros da cidade dando-lhes conformação a partir do estabelecimento industrial.” (MORETTI, op cit., p.15).

Nesses bairros, onde se concentravam os equipamentos urbanos (religiosos, educacionais, associativos e recreativos) incipientes, “a vida urbana assim se constituía em torno das atividades dessas sociedades fabris” (op cit., p.15).

Uma prova da importância das indústrias na agregação urbana em torno delas, foi, entre outros fatos, a construção no ano de 1923, de 13 casas para operários da Empresa Industrial Garcia. “Seus administradores passaram a oferecer casas populares para seus empregados, alugadas a preços simbólicos, todas com a mesma tipologia construtiva” (MORETTI, 2006, p.102). Essa iniciativa, pioneira em Blumenau, afinada com o que ocorria

em outros centros como São Paulo, traduzia a intenção de, em um viés paternalista dos industriais, promover a habitação social, pelo menos no âmbito da empresa.

Essas vilas operárias se constituíram no embrião dos futuros bairros, reunindo em sua conformação espacial, as condições de sociabilidade para a manutenção do estilo de vida dos descendentes dos imigrantes alemães.

Em 1946, “as primeiras casas foram demolidas e reconstruídas com outra tipologia arquitetônica” (MORETTI, op.cit, p.102). A análise de fotografias do conjunto operário mostra um agrupamento em lotes individuais de casas unifamiliares com dois pavimentos, coberturas cerâmicas de grande inclinação (com duas quebras de caimento), presença do sótão e uma pequena varanda de acesso no térreo. São construções de caráter urbano, como observa Weimer, assinalando essa característica mais acentuada em Santa Catarina, onde também a verticalidade das edificações seria maior do que a apresentada nas manifestações da arquitetura de imigração germânica no Rio Grande do Sul (WEIMER, 1983, p.260).

Quanto às normas construtivas essas remontam a 1923, quando foi aprovado, um novo Código de Posturas, “que tratava como o anterior, da higiene, ordem, segurança e moralidade públicas, e trazendo maior detalhamento nos aspectos construtivos” (SIEBERT, 1999, p.66). Nota-se nesse Código um progressivo avanço da urbanização, e “de cunho fortemente sanitaria, (...) esboçava as primeiras normas sobre a ocupação do solo. Era proibido, por exemplo, o avanço de muros ou escadas sobre o alinhamento, sendo permitido, entretanto a projeção de balcões” (SIEBERT, op cit., p.66). Havia a determinação de liberação de pelo menos 30 metros quadrados de quintal, estabelecendo antecedentes para uma Taxa de Ocupação Máxima. Outra determinação importante era a da altura máxima das edificações, que seria igual à largura das ruas para as edificações sem recuo de frente “e diretamente proporcional, para as construções mais recuadas”. (Op.cit, p.66)

A malha urbana foi assim se estruturando. “Ao longo da década de 1930, se procedeu à canalização de córregos e ribeirões que cortam o centro da cidade” (SIEBERT, 1999, p.61)

O Centro aparece, em um mapa do município de 1938, como “mancha”. O mapa mostra Blumenau após desmembramento de Indaial e Gaspar, na década de 1930. Inclui Pomerode, que se tornará município em 1958. Para SIEBERT (1999, p.71), a política de desmembramentos atenderia também à intenção do Estado Novo de diminuir o poder político do município, que detinha um território bastante vasto, indo na época, até o Alto Vale do Itajaí.

Na cidade, os lotes urbanos carregavam ainda o desenho fundiário do sistema colonial.

Em 1934, se deu a inauguração da Rádio Clube Blumenau, a primeira emissora radiofônica de Santa Catarina. (18/03/1934), comprovando o pioneirismo da modernidade em Blumenau (FLORES et alli, 2006, p.157), quanto ao aparato de divulgação midiática das informações e novidades.

O processo de nacionalização instaurado pelo Governo Federal, a partir do estabelecimento do Estado Novo, entre outras ações, reprimiu as manifestações culturais dos imigrantes (oriundos das nações do Eixo), em função de uma aproximação política com os Estados Unidos da América. Em Blumenau e região isso “provocou séria ruptura na cultura local, deixando marcas profundas na sociedade”. Entre outras atitudes de repressão, “a língua alemã foi proibida nas escolas, igrejas e em público. As Sociedades Culturais e de Atiradores, que existiam desde 1890, foram consideradas ilegais e fechadas”. (SIEBERT, 1996, p.85) Há notícia, inclusive, do ocultamento por reboco, das fachadas em enxaimel das edificações vernaculares da região, em função dessa repressão. Essa prática, iniciada pelo artigo 164 do Código de Posturas de 1923, que atendia ao gosto da época, serviria nos anos 1930, para esconder a origem germânica das arquiteturas históricas.

As comunicações eram ainda precárias. “A ferrovia chegou a Pres. Getúlio e somente após a 2ª Guerra Mundial foi concluída, na direção do Rio Itajaí, ligando Blumenau a Itajaí”. (SIEBERT, 1996, p.83)

A modernização da infra-estrutura urbana se apoiou em dois instrumentos, ao final da década de 1930: o fornecimento de água tratada e a promulgação de um Código de Construções.

Esse Código, editado como Decreto-Lei 45/39, diferenciou a zona urbana da rural, determinando, por exemplo, recuos frontais de quatro metros nas edificações a serem construídas em ruas residenciais. O Código determinava rigores estéticos, com recomendações, por exemplo, “sobre o desenho dos gradis, (...) motivos decorativos das portas e janelas e sobre a pintura das edificações, prevendo inclusive a censura estética.” (SIEBERT, 1999, p.74).

Observando as fotos de época, do centro da cidade, se percebe a existência de um ritmo compositivo, de alinhamentos em altura de fachadas com dois pavimentos, de uma presença constante das coberturas cerâmicas em ponto alto, com sótãos Aliada a essas características de inserção e configuração de uma paisagem urbana própria, se percebe a persistência de uma tectônica tradicional que, se não traía a origem germânica de concepção, evidenciava uma forte influência da tradição européia.

Fortalecendo a malha urbana, por propiciar a integração entre as margens do rio Itajaí-Açú, foi inaugurada a terceira ponte (Ponte Engenheiro Antonio Ávila Filho) conhecida popularmente por Ponte dos Arcos. Por ela circulou a ferrovia, até a desativação em 1943, servindo também, até hoje, ao tráfego de veículos. A ponte tem forte imagem construtiva, caracterizada pelos arcos que a denominam.

Na década de 1940, a Companhia Hering consolidou suas iniciativas de assistência ao operário, inaugurando um refeitório, “onde eram servidas refeições aos funcionários a preços

bem acessíveis”, abrindo também uma cooperativa de consumo e crédito. (MORETTI, 2006, p.106). Já em 1945, “foram criadas a creche Hedy Hering e o ambulatório médico” (MORETTI, op. cit, p.106). O conjunto das instalações fabris da Empresa Hering, que incluía as residências da família e a vila operária, guardava toda uma ambiência de verdadeiro bairro, encapsulando as vivências culturais da imigração.

Em 1948, promovendo a adequação às novas demandas urbanas, foi promulgado um novo Código de Posturas, pela Lei 37/48. Em adição à regulamentação precedente, novas exigências foram colocadas, como preceitos de largura e inclinação no desenho das novas ruas, dimensões dos lotes urbanos (mínimo de 300m² e máximo de 1000m²) e outras recomendações.

Blumenau contava em 1955, com 48.600 habitantes (SIEBERT, 1999, p.76) e tinha se tornado a mais importante cidade catarinense quanto à modernização, cedendo nos últimos anos lugar a Joinville (pólo metal-mecânico em nível nacional), hoje maior cidade catarinense (ver Fig. 3.3, Fig. 3.4 e Fig. 3.5).

Fig. 3.3: Centro da cidade de Blumenau na década de 1950.
Fonte: Acervo do Arquivo Histórico de Blumenau.

Fig. 3.4: A Fábrica Sul Fabril e seu bairro em Blumenau, circa 1950.
Fonte: Acervo do Arquivo Histórico de Blumenau.

Outro aspecto parcial aéreo da cidade

Fig. 3.5: Centro de Blumenau, circa 1950.
Fonte: Acervo do Arquivo Histórico de Blumenau.

3.2.2 Um ciclo da modernidade em Lages

Em 22 de Novembro de 1776, O Capitão Antônio Pinto de Macedo fundava a póvoa, cumprindo uma política “de ocupação e povoação, promovida pela Capitania de São Paulo” (PEIXER, 2002, p.40). Após três tentativas foi assentada em definitivo às margens do Rio Carah, sítio atual de Lages.

Para Peluso Júnior houve alguns fatores que motivaram a fundação:

Podemos mostrar a ação dos três fatores, resumindo: a bandeira de Correia Pinto, ao cumprir a finalidade de fundar uma povoação para garantir a defesa da estrada de Viamão, dispunha da população irrequieta de que regorgitavam os latifúndios paulistas e contou para radicar essa gente no lugar, com os lucros que auferiam na criação de gado. (PELUSO JR, 1991, p.34)

A 22 de Maio de 1771 Lages foi elevada a Vila (Nossa Senhora dos Prazeres do Sertão das Lagens) “por ordem do Governador de São Paulo D. Luiz Antonio de Souza Botelho Mourão” (ROSA, 1905, p.278). Em função dessa nova condição, uma primeira Planta da Vila, definida na primeira ocupação foi editada em 1796. (PEIXER, 2002, p.49).

Lages foi aos poucos se consolidando, em função do *ciclo do tropeirismo*, como lugar estratégico (de passagem e permanência) das tropas de mulas, destinadas à feira de Sorocaba e empregadas na mineração e em outros trabalhos. Esse ciclo, que perdurou até meados do século XX, era consequência do circuito que iniciava em Campos de Viamão (RS) e findava na citada Sorocaba (SP), que foi importante nucleador urbano ao longo do caminho (ver Fig. 3.6).

Após a proclamação da República eclodiu a Revolução Federalista que chegaria também a Lages. (op cit., 1905, p.279).

Como primeira iniciativa de ordenamento ocupacional da cidade, foi implantado o Código de Posturas (Lei Nº. 6 de 9 de Julho de 1895) regulamentando práticas urbanas.

A Lei Orgânica Municipal estabelece ser da “competência do Conselho Municipal resolver sobre salubridade e aformoseamento da cidade (Art. 10)” (PEIXER, 2002, p.64).

Também seria atribuição do Conselho, segundo o Art. 27: “Regular as edificações das frontarias dos prédios, obedecendo quando possível ao bom gosto e arquitetura moderna”. (op. cit, p.64)

No fim do século XIX, as frentes das casas começavam a ser enfeitadas. Algumas eram feitas sobriamente, outras carregadas de ornamentos. A acompanhar a evolução das formas das casas, as velhas edificações foram assumindo ares modernos. (PELUSO JR., 1991, p.64).

Esse autor salienta que:

Em algumas atingiu o reboco, feito de salpique. Em outras, porém, mudou inteiramente o aspecto. Outra adaptação às exigências modernas foi a colocação de varandas nas velhas habitações do século passado. O antigo código de posturas mostrava que os legisladores queriam ver a cidade com edifícios de platibanda, mas somente as casas de arenito a ostentaram. (PELUSO JR., op cit., p.64).

Como é possível verificar na Lages de hoje, o patrimônio da arquitetura Art Déco, legado dos anos 1940, se valeu das platibandas para identificar e individualizar as edificações desse viés da modernidade.

Um fato importante, por dar conta dos interesses da elite local, foi a criação, em 1896, do Clube 1º de Julho, “por representantes de tradicionais famílias de fazendeiros” (op. cit, p.93) se inseriu na manutenção da ordem social vigente. Era proibida por estatuto a discussão político partidária em “uma tentativa de eliminar conflitos de interesses entre a elite” (op. cit., p.94)

Em 1901, evidenciando a importância lageana no estado, foi a construção do Palácio Municipal, “símbolo do poder público local e sua influência” (PEIXER, 2002, p.56). Em estilo neobarroco francês, representaria uma modernidade, com o lustro (e lastro) europeu, expressando o poder da elite rural dos fazendeiros, os “coronéis”.

No início do século XX houve a promulgação da Lei Nº. 96 (7 de janeiro de 1903) que no art. 3º estabelecia critérios para a ocupação urbana regulamentando “a edificação nas ruas, praças e travessas”. O texto era explícito: “Só se concederá a frente do terreno preciso para a construção e para um portão ao lado dessa, com fundo até a meia quadra” (PEIXER, 2002, P.78).

No relato de 1905 (cf data de edição) do Alferes José Vieira da Rosa,

Lages é, segundo informaram-me pessoas criteriosas, uma cidade que possui bons edifícios, ruas largas e muita fartura de fructas européias na estação própria. Tem boas vias de comunicação, tem com tudo, progredido bastante, e pode dizer-se mesmo que mais não se poderia exigir visto achar-se mui longe do litoral. (op.cit., p.282)

A cidade e região vivem um ciclo do cultivo da terra, mostrando em Exposição Agrícola (sem explicitação da data) “trigos, farinhas, centeios, aveias e uma grande variedade de leguminosos” (op. cit., p.282). No mesmo texto, Vieira da Rosa, a propósito da possibilidade de exportação do excedente agrícola, lamenta não haver “uma estrada de ferro para Lages”. (op. cit., p.282)

Na entrada do século XX, os registros e poucas fotos da época mostram uma cidade restrita a algumas ruas. Um traçado em formato xadrez, ainda definido na primeira ocupação e construído a partir de três praças centrais” (PEIXER, 2002, p.49). Essas praças eram respectivamente, a do mercado (das trocas com o campo), a municipal (da cadeia) de caráter cívico e também com comércio, e a praça da igreja, a cavaleiro da cidade, “todas essas praças unidas pela principal rua do traçado, a XV de novembro, que depois virou Nereu Ramos. (PEIXER, 2002, p.49)

(ver Fig. 3.7 e Fig. 3.8)

Fig. 3.6: Planta da cidade de Lages em 1888.
Fonte: PELUSO JR., 1991, p.49.

Fig. 3.7: Planta da cidade de Lages, início do século XX.
Fonte: PELUSO JR., 1991, p. 53.

Vista parcial da cidade

Fig. 3.8: Centro da cidade de Lages, circa 1950.
Fonte: Enciclopédia IBGE, 1959, p.226.

A exemplo de Florianópolis, como veremos nos próximos capítulos, a década de 1910 foi cenário das primeiras manifestações de modernização urbana em Lages. Logo no primeiro ano da década foi inaugurada a instalação de iluminação pública com gás de acetileno.

Em 1913, deu-se a abertura de novas ruas. Além disso, também nesse ano houve a instalação de energia elétrica na área central.

A instalação de uma rede telefônica inicial, foi feita em 1915, também na área central.

O crescimento urbano, por conta da atividade pecuária, que restringia a vida na cidade a poucas pessoas e a frequência periódica dos pecuaristas, era lento nesses primeiros anos do século XX.

Conforme Peixer, somente na década de 1920 houve um crescimento razoável da malha urbana (op. cit, p.50)

Foi com a Revolução de 1930 e a adesão a ela pelos líderes políticos locais (principalmente os da família Ramos), que a cidade começou a receber a atenção do governo central e seus representantes lageanos. Iniciou-se então, concomitantemente aos investimentos privados, uma série de ações estatais de modernização.

Um bom exemplo, da década de 1930 foi a construção, dentro dos preceitos da Nova Escola, de uma Escola Normal – (Colégio Aristiliano Ramos), na Praça João Costa, lugar central da cidade e onde ocorriam grande parte dos rituais urbanos, como festas, comícios e procissões. A essa construção se somaram outras, na mesma área central, configurando a eclosão de um novo ciclo da cidade: o da *araucária*.

A divisão da cidade em três zonas e a definição do perímetro urbano foi estabelecida em Decreto de Nº 53, datado de 8 de setembro de 1938. Os critérios, para PEIXER (aparentemente de fundo socioeconômico), de divisão nessas zonas estabeleciam inclusive quais materiais de construção deveriam ser empregados. Na zona A, região central seria

utilizada somente a alvenaria, na zona B a madeira poderia ser empregada, porém com alvenaria na fachada principal e na zona C não haveria restrição a uso de materiais quaisquer.

Outra determinação, que mostra uma intenção cenográfica, foi a de que as casas situadas em esquinas da zona central deveriam ter os cantos arredondados.

Em consequência disso, as esquinas do centro apresentam essa característica formal nas edificações. Por um lado se configurou uma identidade própria para essa região da cidade (como acontece, por exemplo, em Laguna) e por outro, o resultado foi um conforto para os pedestres, que assim têm mais espaço de circulação. Em entrevista publicada (PEIXER, 2002, p.155) um artífice-construtor relata sua experiência de trabalho nos anos 1940, comentando inclusive a questão das esquinas:

Eu fui mestre de pedreiro, trabalhei muitos anos como mestre (...). Eu trabalhei no edifício Marajoara de pedreiro, trabalhei no Tamoio, no Cine Avenida, trabalhei no edifício Centenário do começo ao fim (...). Aquelas esquinas redondas foi um pedreiro quem inventou que fizesse redondo desde baixo,... aquelas semalhas (sic) eles faziam só por boniteza. (entrevista realizada em 1999)

“Até a década de 1940, a cidade de Lages, sede religiosa e administrativa, estruturava seu cotidiano e sua economia numa relação de estreita vinculação com as atividades da pecuária extensiva” (PEIXER, 2002, p.85).

Nessa década, “novos grupos, novas atividades, novos tempos e novos espaços começavam a se estruturar e a estruturar a cidade” (op. cit, p.100).

Um esboço de modernidade vai se afirmando em Lages. Uma modernidade pelo menos presente no ritmo da cidade: “O ritmo dos carros, do horário de comércio, das serrarias com seus apitos marcando o início e o fim de um dia de trabalho.” (op. cit, p.101). Foi um processo urbano marcado por uma modernização de aparências, se considerarmos que a economia se baseava no extrativismo da madeira e as relações de produção eram as mesmas da estratificação social da pecuária. Embora estivesse em processo a entrada em vigor das leis trabalhistas de Vargas, na prática, porém continuaria a ordem social pré-existente. Além disso, a exploração da madeira, recolhida das fazendas lageanas, combinaria a aplicação de

técnicas de racionalização (taylorista) do trabalho com o oportunismo nas negociações, particularmente com o Estado e suas relações clientelistas. (op. cit, p.113).

No plano político e, portanto no papel dos dirigentes de governo, nas várias esferas do poder de interferência na cidade e seus espaços, se sobressaiu a "grande visibilidade e expressão regional e nacional da oligarquia Ramos, bem como de suas fissuras e conflitos" que vieram a ter destaque no estado (op. cit., p.103). Na busca de renovação, a cidade e sua elite procuravam parâmetros de uma modernidade dos grandes centros. Nesse contexto se deu a construção de novas arquiteturas, respondendo a novos programas de atividades, como, por exemplo, os cinemas, os cafés, os edifícios de apartamentos. Além dessas atividades de caráter privado, também aconteceram os investimentos estatais, marcados pela política do Estado Novo e seus seguidores no estado de Santa Catarina, privilegiando a saúde, a educação e a comunicação, na tentativa de criar uma imagem de nação.

Nessa década, evidenciando a necessidade de um entreposto comercial local, foi construído o Mercado Público em arquitetura Art Déco⁸⁶, executado conforme projeto de Wolfgang Ludwig Rau (ver Fig. 3.9 e Fig. 3.10).

O Código de Posturas promulgado no ano de 1941 estabelecia, entre outras coisas, "que nas ruas centrais, as casas deviam ter dois pavimentos e que deviam ser pintadas com cores claras, de preferência branco." (op. cit., p.120). Fica evidente aí uma política de embelezamento urbano, de ordenamento (superficial) do tecido da cidade.

Além disso, esse Código priorizava o calçamento de ruas e abertura de avenidas.

⁸⁶ Como de resto as demais manifestações arquitetônicas mencionadas anteriormente (cinemas, cafés, edifícios de apartamentos e residências). Tal fato foi evidenciado por pesquisa (com levantamento arquitetônico de 30 unidades urbanas) feita por grupo do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFSC, entre janeiro e julho de 2003. Esse grupo, formado pelos professores Américo Ishida e Luiz Eduardo Fontoura Teixeira e dez acadêmicos, trabalhou conveniado com a Universidade do Planalto Catarinense (UNIPLAC) em pesquisa intitulada "Levantamento da Arquitetura Art Déco em Lages, SC".

Fig. 3.9: Desenho da fachada lateral do Mercado Público de Lages, projeto de Wolfgang Rau, circa 1940.
Fonte: Acervo da família Rau.

Fig. 3.10: Vista do Mercado Público de Lages em 2003.
Fonte: Foto de Ricardo Almeida.

A ação estatal, na esfera do município, tinha como em outros lugares, um papel central na modernização:

Pode se agrupar a ação do executivo municipal em dois grandes grupos que ressaltam bem essa lógica de ordenamento e hierarquização do espaço urbano, sob a bandeira do moderno e do progresso. Num primeiro grupo, as medidas disciplinadoras e sanitaristas do centro urbano; num segundo grupo, as intervenções nos espaços centrais com remodelamento e reordenamento das praças e espaços centrais (PEIXER, 2002, p.121).

Foi aprovada provisoriamente em 1942, uma versão local do Código de Construções de Blumenau (10/junho/1939) como regulamento para as edificações da cidade.

Em 1944 foi aprovada a planta funcional de Lages (conforme data de publicação): “Em toda a evolução urbana de Lages, encontramos os traços profundos das linhas de relevo que apontamos e do pastoreio”. (PELUSO JR., 1991, p.58).

Apesar de se estar vivendo em Lages um novo ciclo econômico, pautado pela extração e beneficiamento da araucária, os materiais e técnicas construtivas tradicionais eram ainda vigentes nos anos 1940: “As olarias, a trabalharem na área sedimentária utilizavam, e a maioria ainda o faz, a argila produzida na decomposição do arenito e do folhelho que possui elevada porcentagem de sílica.” (PELUSO JR., op cit., p.61).

Esse conservadorismo se refletiu diretamente na produção da arquitetura que precisava responder a novos programas urbanos como o cinema, o edifício de apartamentos, as lojas e outros. Embora formalmente estivesse se experimentando vieses da modernidade, principalmente os das linguagens Art Déco e neocolonial, as técnicas construtivas adotadas eram as tradicionais, com o emprego (por exemplo) da cobertura em telhas cerâmicas e estruturas portantes de alvenaria.

Um exemplo dessa contradição foi o da inauguração, em 18 de novembro de 1947 do Cine-Teatro Marajoara, situado à Rua Nereu Ramos com projeto arquitetônico de Wolfgang Ludwig Rau, cuja construção se iniciou em 1945. O empreendimento foi iniciativa de Mário Augusto de Souza, empresário responsável pela criação de vários cinemas em Santa Catarina à época. A linguagem arquitetônica empregada foi o Art Déco, no chamado estilo marajoara, vertente da modernidade influenciada também, no plano das idéias, pelo integralismo. Esse viés de estilo moderno, através da recriação artística de uma cultura autóctone, defendia um estilo nacional para a arquitetura brasileira (ver Fig. 3.11 à Fig. 3.17).

Fig. 3.11: Perspectiva do projeto arquitetônico do Cine Teatro Marajoara, Lages, 1947, Wolfgang Rau.
Fonte: Acervo da família Rau.

Fig. 3.12: Foto de época do Cine Teatro Marajoara, 1947.
Fonte: Acervo da família Rau.

Fig. 3.13: Vista noturna da fachada do Cine Teatro Marajoara em 2003.
Fonte: Foto de Ricardo Almeida.

Fig. 3.14: Vista do foyer do Cine Teatro Marajoara em 2003.
Fonte: Foto de Ricardo Almeida.

Fig. 3.15: Vista da platéia do Cine Teatro Marajoara em 2003.
Fonte: Foto de Ricardo Almeida.

Fig. 3.16: Planta baixa do Cine Teatro Marajoara, 1947, projeto de Wolfgang Rau.
Fonte: Levantamento arquitetônico ARQ/UFSC – UNIPLAC, 2003.

Fig. 3.17: Corte longitudinal do Cine Teatro Marajoara.
Fonte: Levantamento arquitetônico ARQ/UFSC – UNIPLAC, 2003.

Mais um cinema, o Cine-Teatro Tamoio, também projeto de Wolfgang Ludwig Rau, foi inaugurado, dessa vez em 1948. Sua composição foi possivelmente influenciada pela arquitetura de outros cinemas como, por exemplo, a casa de espetáculos Art Déco parisiense Folies-Bergère, onde a volumetria proposta cria uma caixa de fachada, emoldurando a entrada (ver BAYER, 1992, p.148) (ver Fig. 3.18 e Fig. 3.19).

Começou também nesse ano a ocupação de um novo bairro da cidade, o do Coral, hoje dos mais importantes entre os aproximadamente 50 que foram se configurando entre os anos 1940 e 1970. Um fato significativo em termos simbólicos da época, da inclusão em uma modernidade, foi a própria denominação do bairro, originado da sigla “do nome de um posto de combustível inaugurado em 1948” no local (PEIXER, 2002, p.117) e que acabou por ser um referencial urbano importante.

É importante assinalar também outra manifestação de modernidade: a de um novo programa arquitetônico no contexto lageano, o edifício de apartamentos.

A pesquisa apontou para um exemplar importante: o Edifício Dr. Accacio.

Sua maquete exposta em uma vitrine do centro – conforme relata o periódico Guia Serrano, em sua edição de 21 de novembro de 1943 – deve ter certamente chamado a atenção dos passantes pela novidade. Um edifício, compondo de forma elegante a esquina, com quatro pavimentos, sendo um térreo destinado ao comércio e coroado por platibanda, que lhe afirmava um arremate na composição, certamente não passaria despercebido.

Fig. 3.18: Desenho da fachada do Cine Tamoio, 1948, Lages, projeto de Wolfgang Rau.
Fonte: Levantamento arquitetônico ARQ/UFSC – UNIPLAC, 2003.

Fig. 3.19: Detalhe de fachada do Cine Tamoio.
Fonte: Foto de Ricardo Almeida.

Além disso, sua posição urbana estratégica, marcando uma das principais esquinas de Lages, na Praça João Costa, reafirma sua importância no bojo das transformações da cidade de então. Estabelece-se aí um diálogo essencialmente urbano entre o edifício, a esquina e a praça, acentuando o caráter de cenário assim configurado, de um espaço público que enfatiza uma centralidade modernizada. São novos hábitos como o do café, a discussão pública ou o simples flunar descompromissado.

O projeto arquitetônico, também de Wolfgang Rau, trabalha em viés Art Déco, fazendo, por exemplo, a marcação da entrada com frisos verticais que seguem até o coroamento. O jogo volumétrico dos balcões, o próprio desenho da esquina, a escolha dos materiais para revestimentos e pisos e outros detalhes (como a preocupação com o desenho das maçanetas), revelam o profissionalismo de projeto e a qualidade de execução.

Outro aspecto notável da edificação é o do cuidado projetual com, por exemplo, a iluminação natural dos compartimentos e áreas de circulação coletivas, a dimensão generosa dos espaços de viver (dormitórios e salas). Também, porque não menos importante, deve ser assinalado o apropriado uso de uma técnica tradicional – a das paredes portantes, ao que parece a única disponível – associado a um enfoque modernizado de projeto (ver Fig. 3.20, Fig. 3.21 e Fig. 3.22).

Quanto às questões sociais e o aspecto do atendimento à emergência da concentração populacional dos trabalhadores, no início da década de 1950, uma Lei Municipal de Nº 29, datada de 5 de junho de 1952, determinou a construção do que seria a primeira iniciativa de habitação social da cidade. Através da Fundação Casa Popular (instituição de nível federal, abordada no Capítulo 2) em terreno municipal, foram implantadas, em bairro próprio, em torno de 98 casas unifamiliares, em madeira, “todas no mesmo estilo e com o mesmo padrão de ocupação do terreno” (op. cit, p.145).

Fig. 3.20: Perspectiva do projeto arquitetônico do Edifício Dr. Accacio, 1943, Lages, projeto de Wolfgang Rau.
Fonte: Acervo da família Rau.

Fig. 3.21: Vista da volumetria de esquina do Edifício Dr. Accacio em 2003.
Fonte: Foto de Ricardo Almeida.

Fig. 3.22: Planta baixa (pavimento tipo) do Edifício Dr. Accacio.
Fonte: Levantamento arquitetônico ARQ/UFSC – UNIPLAC

Muitas das casas lá permanecem, na localidade conhecida como Bairro Popular, algumas com modificações significativas em sua estrutura e dimensões.

A cidade de Lajes (sic) tem 14.596 habitantes, em 1959, sendo a 5ª cidade em população no Estado de Santa Catarina, e conta com 124 logradouros, dos quais 23 totalmente pavimentados. É servida de luz elétrica, com 3 182 ligações domiciliares. Os edifícios mais importantes são: Catedral Metropolitana, construída com blocos de arenito, Prefeitura Municipal, colégio Diocesano, Escola Normal, Edifício Marajoara, Edifício dos Correios e Telégrafos, Fórum, Maternidade Tereza Ramos, Diretoria de Estradas de Rodagem, Edifício do Banco Indústria e Comércio de Santa Catarina S.A. e Hospital Nossa Senhora dos Prazeres. (ENCICLOPÉDIA, 1959, p.241)

Na década de 1960, aconteceu “o fim do ciclo da madeira e a procura de alternativas para o desenvolvimento econômico”. (PEIXER, 2002, p.111)

Somente em 1966 foi instituído o primeiro Plano Diretor do Município através de Lei Municipal Nº 11 de 10 de março. Calcado em experiências de outros centros, como Porto Alegre e Florianópolis, esse plano definia ocupação do solo, zoneamento de usos e gabaritos de altura, não determinando, no entanto, limites para a expansão urbana nem regulamentando loteamentos.

3.3 As Obras de Arte na Modernidade Catarinense: as Pontes Pioneiras

Como ícones da modernidade, a nova técnica e a máquina foram alguns dos referenciais que foram utilizados na pesquisa para marcar o início do processo do moderno em Santa Catarina. Conforme esses referenciais, estudar alguns casos concretos de obras executadas empregando a nova técnica (o estado da arte), expressão da modernidade tecnológica, seria importante:

Optou-se por estudar exemplos de manifestações espaciais da modernidade na área de comunicações e transportes, por entenderem-se estratégicas as questões relacionadas a um ciclo das ferrovias (em quase término à época) e a um início do ciclo do rodoviarismo (anos 1930-1950).

3.3.1 A Ponte de Ferro

Dois momentos na construção da modernidade em Santa Catarina, ao que parece, devem ser anotados como relevantes, de acordo com uma das hipóteses formuladas na pesquisa: a da modernidade prometida. São duas obras de arte, na terminologia (de dupla leitura) da engenharia. Duas pontes que, em um estado periférico, trouxeram o mais avançado grau de tecnologia de construção.

Se não vejamos: em 1926, foi inaugurada em Florianópolis, a ponte pênsil, que deveria denominada Ponte da Independência (e posteriormente iria levar o nome de seu idealizador – Hercílio Luz), ligando definitivamente a Ilha de Santa Catarina ao continente. Estado da arte, à época, prometia uma ligação rodoviária ao restante do estado e ao país.

Para garantir esse acesso permanente ao continente, o projeto estrutural previa uma linha férrea que passaria pelo leito da ponte. Essa linha nunca se concretizou e, como veremos mais adiante as estradas de ferro não chegariam perto da Ilha, e as ligações rodoviárias (à época do recorte temporal dessa pesquisa) não contemplavam uma ligação direta com o centro do país. Essa só veio a acontecer na década de 1960, com a construção da BR 101.

A modernidade prometida não se cumpria, ficando (além de promover a ligação local) a ponte de ferro marcada na condição de símbolo dessa modernidade, eterno cartão postal a aguardar restauração condigna, ora em execução.

A ponte de ferro será estudada com mais atenção no Capítulo 4, que trata de um primeiro ciclo de modernidade em Florianópolis (ver Fig. 3.23).

Fig. 3.23: Construção da Ponte Hercílio Luz, início da década de 1920, Florianópolis.
Fonte: Acervo do Arquivo da Casa da Memória - FFC.

3.3.2 A Ponte de Concreto

Outro momento importante – e emblemático do pioneirismo da engenharia em terras catarinenses – foi o da construção em 1930 da ponte em concreto armado, com um vão livre de 68,50 metros, ligando Herval d’Oeste a Joaçaba empregando a tecnologia desenvolvida por seu criador, engenheiro Emílio Baumgart⁸⁷ (1889-1943), a construção por balanços sucessivos. Com a impossibilidade de ter apoios centrais no leito do Rio do Peixe, Baumgart idealizou uma construção por etapas, a partir das margens, formando concretagens sucessivas, livres de escoras. O processo era retomado a partir das anteriores concretagens, já curadas. As cheias, que impediam a colocação desses apoios centrais, impulsionaram Baumgart a esse arrojo estrutural reconhecido até hoje.

Baumgart aplicou ao concreto um processo já utilizado em treliças metálicas, essas pré-montadas e solidarizadas no local de obra. “Parecia impossível aplicar esse processo ao

⁸⁷ Emílio Baumgart, nascido em Blumenau (SC), formou-se em Engenharia Civil em 1919, na Escola Politécnica (atual Escola Politécnica da UFRJ). Já em 1913 elaborou os primeiros projetos em concreto armado, sendo considerado o pioneiro brasileiro na matéria. Foi também professor na Escola Nacional de Belas Artes, na

concreto, pois esse material de construção demorava algum tempo até poder resistir ao seu próprio peso” (VASCONCELOS, 1993, p.559). O calculista empregou várias técnicas inovadoras envolvendo concretagens sucessivas de “15 trechos em balanço de 1,545m cada um, sustentados por uma forma de madeira, cuidadosamente projetada, que se deslocava 1,545m toda vez que a resistência do concreto anteriormente moldado assim o permitisse” (VASCONCELOS, 1993, p.559).

Além disso, uma série de procedimentos adotados por Baumgart permitiu que houvesse sucesso no empreendimento. Previu rotações das metades da estrutura em torno dos pilares das margens, de modo a tornar flexíveis os encaixes necessários para a sucessão de concretagens. Além disso, como o conjunto inteiro da estrutura (com duas vigas principais, apoiadas cada uma delas em pilar próprio) basculava, foi necessário o emprego de aparelhos de topografia para o acerto de nível e esquadro. Também era notável a preocupação de Baumgart com o detalhamento da estrutura e suas nuances de canteiro, com total acompanhamento dos procedimentos.

Alguns dados importantes da ponte são também mencionados por Vasconcelos, evidenciando a importância da obra:

A largura total da ponte é de 8,1m no meio do vão e de 9,5m nos apoios. As vigas principais, com 30cm de largura no meio do vão, aumentam para fora até a largura de 1m. A distância entre eixos das duas vigas principais é 7,9m no meio do vão e 8,5m nos apoios. A pista de rolamento é de 5,6m existindo, portanto, passeios laterais de 0,95m. (VASCONCELOS, op cit., p.560)

Segundo esse autor, “a ponte foi mencionada em numerosas revistas técnicas do mundo inteiro, como algo sensacional no campo de processos construtivos de pontes”. Ela foi estado da arte na área, tendo sido “a origem das construções em balanços sucessivos, antes mesmo das aplicações práticas do concreto protendido”. (VASCONCELOS, op cit., p.558).

Esse autor afirma também que, em função dessa ponte, “os alemães não conseguiram o registro de patente daquele processo construtivo, já disseminado no mundo inteiro” (VASCONCELOS, op cit., p.558).

Baumgart depois participou de outra experiência pioneira (dessa vez na arquitetura), calculando as estruturas do Ministério da Educação e Saúde (depois MEC), no Rio de Janeiro, (1936-1941), o seminal monumento da arquitetura moderna brasileira de Lucio Costa e equipe. O engenheiro blumenauense viria a se tornar referência obrigatória na disciplina de cálculo estrutural no Brasil e no exterior.

A construção da ponte era necessária para efetivar o escoamento da produção da indústria moveleira, instalada na região e de outros produtos derivados da madeira:

A partir da guerra de 1914, desencadeou-se a industrialização da madeira, na região Oeste e Vale do Rio do Peixe, lugares onde o crescimento industrial até os anos 1920 teria sido tão intenso que chegou mesmo a suplantiar em quantidade a produção do Vale do Itajaí. (CAMPOS, 2008, p.53)

A região onde foi construída a ponte era, e continua sendo, de intensa produção econômica, como atesta Vasconcelos:

A ponte se localizava junto à via férrea da cidade de Herval e foi construída para possibilitar o transporte de mercadorias dos distritos do outro lado do rio (do Peixe), onde estão os criadores de gado de Joaçaba. Atualmente toda a região é muito importante na produção de cereais, existindo em Herval numerosos armazéns e silos da Cibrazem (...) (VASCONCELOS, 1993, p.558)

A ponte de Baumgart, que levou seu nome, foi destruída pelas cheias de 1983, quando as águas se elevaram acima do platô de passagem, arrastando a estrutura pelo Rio do Peixe (ver Fig. 3.24 à Fig. 3.28).

Fig. 3.24: Localização da Ponte Emílio Baumgart, 1930, Herval do Oeste, Santa Catarina, projeto do engenheiro Emílio Baumgart.
Fonte: VASCONCELOS, 1993, P. 558.

Fig. 3.25: Vista da Ponte Baumgart em execução.
Fonte: VASCONCELOS, 1993, p.563.

Fig. 3.26: Planta baixa e elevação do projeto estrutural da Ponte Baumgart.
Fonte: VASCONCELOS, 1993, p. 560.

Fig. 3.27: Vista da Ponte Baumgart em janeiro de 1983.
Fonte: VASCONCELOS, 1993, p. 559.

Fig. 3.28: Vista da Ponte Baumgart nas cheias de 28, jun, 1939.
Fonte: VASCONCELOS, 1993, p.558.

A construção da ponte, embora marcante do ponto de vista da modernidade que representava, não assegurou, por si só, o início de um processo de ligação rodoviária abrangente e de qualidade para o estado de Santa Catarina, tendo apenas impacto local. As rodovias do período eram precárias e, como afirma o relatório do IBGE de 1959, ainda naquele ano, havia um bom número delas, “mas mesmo assim a extensão pavimentada é pequena”. (PREFÁCIO; IBGE, 1959, p.12).

É, no mínimo, interessante para fins de especulação historiográfica a presença pioneira dessas duas obras de arte em solo catarinense. Presença em uma modernidade incipiente, prometida e tantas vezes não cumprida.

O estado, durante os anos 1950 (conhecidos como a era desenvolvimentista), teve grande impulso nesse sentido, o que deveria ter justificado investimentos na área de comunicações e transporte:

O esforço de Santa Catarina pode ser bem expresso pela renda nacional; é a 9ª Unidade da Federação, pela sua contribuição, com 2,7% do total, e colocou-se, no decênio (1947-1957), em 11º lugar na percentagem de crescimento da renda nacional, mas no quinquênio 1952-1957 passou ao 4º lugar. (PREFÁCIO; IBGE, 1959, p.13)

3.4 A Malha Ferroviária e seu Papel na Consolidação das Cidades Catarinenses

A modernidade, decantada por Baudelaire e estudada por Benjamin, deve muito à máquina. Signo da modernização, a máquina, entendida aqui no sentido literal da palavra, participou da expansão internacional do capital. Senão vejamos:

A máquina-a-vapor, uma inovação tecnológica conseqüente da Primeira Revolução Industrial foi capaz de reestruturar todo o sistema produtivo, sendo durante muito tempo a principal força motriz para as mais variadas máquinas das indústrias, para a movimentação de locomotivas, de tratores e de navios. É justamente no capitalismo industrial que as estradas de ferro vão ser criadas, expandindo-se para os mais diversos cantos do planeta. (SILVEIRA, 2002, p.65).

A opção rodoviarista das ligações entre as várias regiões e lugares brasileiros, remonta aos anos 1930, quando a crise econômica mundial e a situação política brasileira, fez se constituir (com a força do Estado Novo) a substituição das importações e alguns pactos entre os grupos envolvidos com o poder. Devido ao “rápido desenvolvimento da industrialização e da urbanização, num país continental como o Brasil, necessitou-se de um meio de transporte mais barato para os cofres públicos e rápido para a integração territorial” (SILVEIRA, 2005, p.33). Antes disso, as comunicações e o escoamento da produção se davam por uma rede de ferrovias, implantada a partir do século XIX:

Em Santa Catarina, as ferrovias foram importantes para o progresso de algumas colônias, facilitando o transporte da produção dessas regiões. No Oeste e no Sul do estado a passagem das ferrovias ajudou na implantação das colônias interioranas. Na região de Joinville e no Vale do Itajaí, a construção de estradas de ferro foi uma

“exigência natural”, para a não estagnação econômica das colônias já implantadas. Por conseguinte, a capitalização da pequena produção mercantil caracterizou o desenvolvimento catarinense e as ferrovias tiveram destacada participação. (SILVEIRA, 2005, p.31)

(ver Fig. 3.29)

Fig. 3.29: Mapa da distribuição das cinco redes ferroviárias de Santa Catarina.
Fonte: IBGE-IPHAN, 11ª DR. SC.

Essas ferrovias, além de servirem para a circulação da produção (na maioria das vezes extrativista: erva-mate, madeiras, carvão mineral, etc.), também serviram para nuclear novos lugares urbanos e consolidar outros, já existentes, ao longo dos trilhos. Embora se afirme que “as ferrovias tiveram um direcionamento muito mais radial do que longitudinal” (SILVEIRA, op. cit., p.32), as ferrovias de traçado longitudinal, em Santa Catarina, como a Tereza Cristina, a EFSC, O Ramal São Francisco, levavam a produção para os portos de Itajaí, São Francisco do Sul e Imbituba, que desses seguiam por navegação de cabotagem para outras regiões brasileiras.

O escoamento da produção, assim garantido, serviu na consolidação dos processos de urbanização da modernidade. Trazendo as novas mercadorias e máquinas (no processo de troca capitalista), a ferrovia trouxe em si (máquina de locomoção) o bojo dessa modernidade.

Apesar da importância das ferrovias, com o advento do rodoviarismo, não chegou a se formar uma verdadeira rede integrada de ferrovias no país.

Apesar de o governo de Getúlio Vargas procurar interligar, com pequenos trechos, alguns pontos ferroviários e desativar outros, antieconômicos, para possibilitar uma maior integração ferroviária nos locais onde já havia estradas de ferro, hoje se observa que a integração territorial brasileira é feita pelas rodovias e os traçados ferroviários, com alguma exceção no Sul, são, na maioria, voltados para um porto no litoral. (SILVEIRA, 2005, p.34)

No prefácio da publicação Enciclopédia dos Municípios Brasileiros (IBGE, 1959), em breve histórico do estado de Santa Catarina, ao analisar o desempenho econômico da década de 1950, é assinalado que:

(...) Um dos pontos altos da riqueza de SC é o Vale do Rio do Peixe, onde se estendem trigais promissores e onde as parreiras se multiplicam com largas colheitas. Um dos elementos mais efetivos da prosperidade desse vale é a via férrea que o coleta, desenvolvendo núcleos populosos que estimulam o progresso da região. Piratuba, Joaçaba, Erval d'Oeste, Tangará, Videira, etc.

Mas, se isso é significativo há que se mencionar a imperiosa necessidade de ultimção da rede ferroviária do Estado, que pela lentidão com que se tem estendido causa graves efeitos, travando o surto racional do progresso.

A linha de Mafra a Marcelino Ramos está inacabada e mesmo isolada, em terras riograndenses, de Passo Fundo a Bento Gonçalves. Mesmo em Santa Catarina, essa zona ficou inacabada sem o escoamento natural pelo porto de Itajaí, pela não complementação do trecho ferroviário de Rio do Sul a Ponta Alta. (p.12)

3.4.1 As Estações Ferroviárias

Havia todo um aparato de edificações em torno da estação ferroviária. Formando um conjunto, necessário para a manutenção da linha férrea, havia além da Estação, a Casa do Agente, destinada ao encarregado do local, e as Casas de Turma, um grupo de alojamentos ou pequenas casas, para o uso habitacional dos empregados da linha férrea. Pouco restou desses conjuntos, ou por estarem localizados em áreas centrais urbanas, sendo, portanto alvos da

demolição, quando da expansão das cidades, ou por terem entrado em ruína, causada pela óbvia falta de manutenção de um patrimônio construído.

Para citar um dos inúmeros exemplos, o caso da cidade do sul do estado, Criciúma (chamada á época de capital do carvão) é sintomático:

Em meados da década de 1960, quando se decidiu propor o deslocamento, através do plano diretor, do ramal principal da RFFSA, do centro da cidade, (...) havia se consubstanciado transformar a estrutura urbana de Criciúma (...).

Tirando os trilhos e implantada a Avenida Axial, sobram as estruturas de apoio e suporte ao transporte de carga e de passageiros da estrada de ferro.

Foram ficando ali na paisagem urbana, de forma esquecida pela administração da rede e da municipalidade. Elas só vieram à memória no momento em que, mais uma vez, a cidade reivindicou-lhes mais espaço (...). (VIEIRA, 2008, p.163)

Em outros lugares, de maior importância regional, os equipamentos do conjunto ferroviário eram mais complexos. É o caso de Porto União, importante entroncamento de duas linhas férreas: a Linha São Francisco (que leva ao porto marítimo de São Francisco do Sul) e a Rede de Viação Paraná Santa Catarina, que chega até Marcelino Ramos (RS). Em Porto União, cidade fronteiriça com o estado do Paraná, a linha geográfica de divisa passa pelo eixo longitudinal da estação ferroviária. Do lado rebatido desse eixo, a estação pertence à cidade paranaense de União da Vitória. O conjunto, inaugurado em 1942, compreende a Estação Ferroviária (elaborada em um elegante desenho Art Déco), a Vila Ferroviária, o Clube e a Casa de Pernoite Ferroviário (ver Fig. 3.30, Fig. 3.31 e Fig. 3.32).

Fig. 3.30: Perspectiva do projeto arquitetônico da Estação Ferroviária de Porto União, circa 1940, Santa Catarina.
Fonte: IPHAN, 11ª SR, SC.

Fig. 3.31: Vista atual da fachada da Estação Ferroviária de Porto União.
Fonte: ARO Arquitetura / IPHAN, 11ª SR, SC.

Fig. 3.32: Vista da portada da Estação Ferroviária de Porto União.
Fonte: ARO Arquitetura / IPHAN, 11ª SR, SC.

Para efetivar as ligações ferroviárias, vencendo grandes desníveis (às vezes verdadeiros abismos) eram construídas pontes de ferro, túneis e viadutos, como parte do sistema. Na cidade de Corupá, por exemplo, (Linha São Francisco), havia um conjunto formado por essas obras de arte como duas pontes, uma construída em 1940 e outra em 1949. Nesse lugar havia também duas estações ferroviárias de passagem, a de Corupá, propriamente dita, de 1940 e outra estação, a denominada Oswaldo Amaral, de 1949.

Signo construído do moderno, o programa arquitetônico da Estação Ferroviária era, muitas vezes, o primeiro contato das pessoas com uma arquitetura de caráter monumental, de dimensões e atividades coletivas, públicas.

Há que se considerar, para fins historiográficos, duas dimensões desse tipo de programa. Uma primeira, o caráter espacial que se expressava pela já mencionada monumentalidade, além da escala de espaço coletivo. Outro elemento que transparece em muitas composições é o da interface com a cidade: a fachada voltada a essa, mais ornamentada, assume sua função de recepção/partida e conexão intermodal com outros veículos de transporte. A outra fachada, posterior, voltada à linha férrea, com desenho mais austero, assumia ser fachada de fundos.

Em termos ainda de composição, o diagrama básico é o de um edifício longitudinal, necessário para atender ao desenho da linha férrea. Constavam geralmente no programa da estação, bilheteria, sanitários, guarda-bagagens e um café, além da necessária sala de Telégrafo.

Dignas de destaque são, nesse viés, as estações de Porto União (interestadual) e Caçador, por exemplo. Essas duas estações possuem características arquitetônicas notáveis entre as demais do estado, pelas elaboradas composições e posicionamento urbano.

Outra dimensão programática é o caráter simbólico da estação: em geral, centralizando a composição, comparecia a torre do relógio, marcando um novo tempo, o tempo do moderno.

O grande espaço, *locus* da máquina de ferro, inserido no urbano, com sua escala, técnica construtiva, acabamentos e equipamentos da modernidade, introduzia nas pequenas e médias cidades, a idéia de um novo tipo de espaço, o das ligações com outros lugares e do trânsito de pessoas e mercadorias.

As estações, seus parques de manobra e trilhos, serviam também de divisores físicos importantes no traçado urbano.

Em Caçador, por exemplo, ainda hoje é visível o desenvolvimento da cidade, em aclave, em um eixo que tem em seu ápice a Catedral (com sua torre sineira) e na outra extremidade no nível mais baixo, o vale, a frente da estação (com sua torre do relógio). Os fundos dessa delimitaram, no fundo de vale, uma região urbana devoluta (no início) e ainda hoje carente de infra-estrutura, de pouco valor fundiário e ocupada pela população de baixa renda. Na trama urbana formada, outro eixo, esse transversal ao descrito acima, na curva de nível, foi determinante para a localização das atividades comerciais e industriais da cidade (ver Fig. 3.33 à Fig. 3.36).

**Fig. 3.33: Vista atual da portada com o relógio da Estação Ferroviária de Caçador, circa 1940, Santa Catarina.
Fonte: ARO Arquitetura / IPHAN, 11ª SR, SC.**

Fig. 3.34: Vista atual da fachada da Estação Ferroviária de Caçador.
Fonte: ARO Arquitetura / IPHAN, 11ª SR, SC.

Fig. 3.35: Planta baixa do projeto arquitetônico da Estação Ferroviária de Laguna, circa 1940, Santa Catarina.
Fonte: IPHAN, 11ª SR, SC.

Fig. 3.36: Localização da Estação Ferroviária de Laguna.
Fonte: IPHAN, 11ª SR, SC.

3.5 A Modernidade nas Comunicações: As Agências dos Correios e Telégrafos

Um tema em comum une dois programas arquitetônicos tão distintos como as estações ferroviárias e as agências postais: a comunicação.

Ambos, para efeito da pesquisa, foram estudados como manifestações espaciais da presença do Estado em lugares urbanos, dos mais remotos aos mais centrais. No período histórico estudado, principalmente no primeiro ciclo de modernidade (hipótese de trabalho), foi intensa a construção e atualização, tanto das estações como das agências. Seriam ao que parece, a modernização espacializada dos meios de comunicação, físicos e virtuais (telégrafo). Além disso, sua monumentalidade, calcada nas dimensões físicas das edificações e no desenho modernizado, evidenciaria na escala urbana a importância simbólica de seu advento.

Um dado a ponderar, relativo à monumentalidade, deve ser colocado. Essas edificações, além de outras estatais, (bem como construções privadas como agências bancárias e sedes corporativas) colaboraram também para a destruição das estruturas fundiárias urbanas dos centros históricos, de lotes reduzidos e caixas de rua de pequenas dimensões. Com isso, a mencionada escala urbana foi rompida, muitas vezes com efeitos devastadores para a qualidade ambiental das cidades, em seus centros fundadores.

Com o monopólio da União sobre os serviços de comunicação, instaurado pelo Decreto Nº 20.047 de maio de 1931, o poder público investiu no desenvolvimento de redes de integração desses serviços: telegrafia, telefonia e radiodifusão. Com as idéias de reconstrução nacional e da procura de um novo perfil de funcionário público, o Ministério de Viação e Obras Públicas, reorganizou os serviços postais e telegráficos, através da criação, via Decreto de 26 de dezembro de 1931, do Departamento de Correios e Telégrafos (DCT).

O novo programa, calcado no suporte de 4664 postos e agências já existentes em 1930, se baseou nas novas tecnologias de transporte, produtos de uma modernidade

emergente: “dirigíveis, aviões e hidroaviões garantiam maior rapidez nos contatos, tanto internacionais como nacionais, e permitiam vencer as dificuldades da exígua infraestrutura de rodovias e ferrovias” (PEREIRA, 1999, p.101).

Isso ficou patente no caso da capital catarinense, onde sua condição insular propiciou a amerrissagem de hidroaviões, notadamente do Sindicato Condor⁸⁸, na Baía Sul, frente marítima da área central da cidade. Isso auxiliaria as comunicações postais, já que as ligações rodoviárias, à época, eram precárias.

Por outro lado, era evidente a precariedade das agências postais existentes no território nacional. O DCT iniciou então uma política de construção, “graças a créditos aprovados em 1931, de uma série de edifícios-tipo, de feição moderna, apropriados para agências postais e telegráficas, de acordo com a importância do município” (PEREIRA, 1999, p.103).

Para essa autora, se configuraria aí,

(...) a consolidação de uma verdadeira arquitetura postal, através da criação de uma padronização das agências, segundo sua natureza ou classe, em uma lógica de “funcionamento industrial”, onde os projetos arquitetônicos se pautariam “na hierarquização das regiões e municípios, que definiria o perfil, as dimensões e a categoria de cada agência, num sistema operacional mais amplo. (PEREIRA, op. cit., p.103)

A lógica da padronização, afinada com a idéia da modernidade industrial (seriação produtiva), já havia sido adotada, por exemplo, no desenho dos espaços destinados à malha ferroviária, como as estações, vilas ferroviárias e outros.

Uma sistematização previa dotar “todas as capitais do país e seus principais pólos regionais, dos serviços do DCT” e também trabalhar o conceito de monumento público, símbolo de modernidade, via “uma arquitetura padronizada, no centro de cada cidade, como imagem de um serviço público colocado ao alcance do maior número de cidadãos” (PEREIRA, op. cit., p.103).

⁸⁸ “Em 1935 a linha costeira do Sindicato Condor até Porto Alegre fazia escalas em Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul, Florianópolis, Rio Grande e Pelotas”. ((PEREIRA, 1999, p.108)

Essa idéia, para o estado de Santa Catarina, foi crucial. Não somente a capital recebeu um imponente edifício-sede, mas várias cidades do interior catarinense tiveram novos projetos e obras de agências postais.

Ainda está por ser estudado o impacto dessa nova arquitetura, carimbada com o selo estatal, junto ao imaginário da população de uma pequena cidade interiorana. Com uma localização privilegiada, no centro da cidade, certamente transmitiria a imagem de que aquela arquitetura representava a chegada do moderno. Moderno no sentido de eficiência, de maquinismo a serviço da presteza de comunicações. Moderno também como forma e escala: um prédio imponente, com nova formulação estética, com novos materiais construtivos, em contraponto à construção tradicional com seu telhado cerâmico.

3.5.1 Tipologias de uma Arquitetura Postal

A idéia de padronização perseguia também uma rapidez de execução das obras. A precariedade de muitas agências já existentes, para receber novos equipamentos e atender ao público, fez com houvesse urgência na construção de novos espaços.

Uma classificação tipológica, baseada nas dimensões físicas e importância contextual urbana das agências postais, fez com que se criassem tipos, definidos como I, II, III e especial.

Em 1932, a Seção de Edifícios subordinada à Diretoria de Material preparou 92 projetos ou estudos de remodelação e adaptação de sedes e repartições, de mecanização ou construção de edifícios no Nordeste e de agências especiais ou sedes de diretorias regionais nos estados. (PEREIRA, op. cit., p.103)

O Tipo I teria dois andares, planta quadrangular tendo no térreo as funções destinadas ao público e no segundo pavimento a residência funcional do administrador.

O Tipo II, com um pavimento, seria para construções simples, muito semelhantes às residências unifamiliares urbanas. Pereira (p.106) afirma que o viés do Art Déco – “estilo moderno na época” – era empregado, inclusive no tratamento das muretas do terreno, que

seguiria o perfil “skyline” do coroamento, na platibanda que ocultaria o telhado. Note-se aí a necessidade de rapidamente outorgar modernidade a uma construção convencional, dando-lhe um tom atualizante, pelo mascaramento da cobertura, aludindo aos grandes edifícios em altura, símbolos urbanos da época moderna.

Os elementos compositivos e funcionais, no caso dessas arquiteturas, estavam encarregados de uma dupla jornada: as marquises, por exemplo, por um lado protegiam a entrada do prédio para o cidadão e por outro, conferiam “imponência e sentido público à construção” (PEREIRA, op. cit., p.106). Ainda segundo Pereira, esses elementos estruturariam a composição axial em torno da qual a planta se organizaria simetricamente, dividindo-se em duas partes, uma para o atendimento postal, outra para o atendimento telegráfico. (op. cit., p.106)

Isso não se transformaria em regra geral: em muitos casos, inclusive quando empregado o viés Art Déco, havia composições que fugiam da simetria. Muitas agências, como é o caso da construída em Lages, tiveram sua composição marcada por um equilíbrio dinâmico assimétrico do todo volumétrico.

Também o Art Déco não foi o único viés de modernidade arquitetônica a desenhar as agências postais. Citando o caso catarinense, a agência de Chapecó adotou o racionalismo clássico (através do Tipo Especial VIII)⁸⁹, uma das primeiras vertentes da arquitetura de edifícios corporativos modernos, inspirada nas experiências seminais de Louis Sullivan, em Chicago (EUA – início do século XX), largamente difundida entre os arquitetos da época em questão. Uma arquitetura relativamente simples, com controle dos ornamentos, que compareciam em frisos verticais e horizontais e no desenho do coroamento, caracterizaria certo pragmatismo estético, aliando decoração à funcionalidade.

⁸⁹ Um tipo híbrido, conforme classificação adotada.(PEREIRA, 1999, p.120)

Porto União e Canoinhas iriam receber, para suas agências, o Tipo Especial VII, com “maiores dimensões, introduzindo corpos laterais recuados com volumetria mais movimentada” (PEREIRA, 1999, p.118).

Outras agências projetadas para definir o Tipo III, que se destinava àquelas de 4ª classe, com um caráter de residência urbana (posto que serviria também de moradia ao chefe-encarregado), foram definidas por um viés neocolonial, popularizado pela Exposição de 1922 e contraposto ao geometrismo formal do Art Déco⁹⁰. Inicialmente, na cidade de Lages, seria esse o estilo a ser adotado para a construção da sede, o que não aconteceu.

Os motivos dessa alteração não são conhecidos, mas parecem ser claras as dificuldades projetuais e construtivas desse tipo de empreitada no amplo território nacional. Falta de visitas técnicas ao terreno, muitas vezes sem levantamento plani-altimétrico e projetos concebidos por profissionais não graduados, criariam uma série de contratempos. Somente a partir de 1933, com a regulamentação da profissão, arquitetos ficaram encarregados dessa tarefa projetual, baseados em “fotografias da área urbana e do lote” (op. cit., p.116) (ver Fig. 3.37).

⁹⁰ Esse estilo moderno, adotado no início de carreira por Lúcio Costa, veio a ter, como poderá ser visto no Capítulo 3, um viés popular, com a romantização, a idealização de um passado colonial não vivido. Em outras versões (californiano, mexicano, etc.) muito influenciadas pelo cinema norte americano (anos 1920 / 1930) e por revistas de divulgação de arquitetura da época, veio a compor o cenário das cidades brasileiras, principalmente em programas residenciais unifamiliares. Essa alternativa faria parte do repertório que denominamos neste trabalho, de resposta popular à modernidade.

Fig. 3.37: Sede dos Correios e Telégrafos de Chapecó, circa 1930, Santa Catarina.
Fonte: PEREIRA, 199, p. 120.

4 Capítulo 4

A MODERNIDADE EM FLORIANÓPOLIS

NOS ANOS 1930 E 1940

4.1 Introdução

Esse capítulo e o seguinte trabalham com a hipótese central da existência de dois ciclos de modernidade em Florianópolis, correspondentes a diferentes níveis temporais de modernização. O primeiro deles, abordado nesse capítulo, iria dos anos 1930 até o início dos anos 1950, correspondendo principalmente ao dos governos de Getúlio Vargas (o primeiro denominado de Estado Novo – ditatorial – e o segundo – democrático), que introduziram no País várias transformações modernizadoras e uma proposta ideológica de Nação. O trabalho busca mostrar a especificidade de Florianópolis, em sua condição de capital do estado, basicamente insular e dependente (nos anos em recorte) quase que totalmente das inversões estatais.

Ao que parece essa dependência da cidade em relação ao poder central remonta à fundação da Vila. Sempre considerada lugar estratégico – do ponto de vista da Coroa Portuguesa ao do Império do Brasil, Nossa Senhora do Desterro se manteve capital do estado desde então. Apesar de não ter sido, em quase nenhum momento, a cidade principal de Santa Catarina (em termos de produtividade econômica), se mantinha graças à essa condição de capital, com seu porto, mas com inversões estatais e um contingente de pessoas ligadas às administrações. Com a República, apesar do episódio da Revolução Federalista, quando Desterro se opôs ao governo central, a primeira gestão do governo estadual do engenheiro Hercílio Luz se articulou com aquele. No decorrer desse processo, o nome da cidade foi traçado para Florianópolis, em homenagem ao antigo desafeto.

Alguns dos governos estaduais, a começar pelas duas gestões de Hercílio Luz, foram responsáveis por investimentos e ações urbanas, principalmente no sentido de continuar mantendo a cidade como capital e introduzindo-a na modernidade.

Uma modernidade quase sempre a reboque do poder, sem industrialização e força comercial notáveis, que se caracterizou por um ritmo urbano lento. Transformações urbanas, principalmente no sistema viário, expansão limitada da cidade e definida praticamente pela influência das elites locais, além de atualizações construtivas e estilísticas nas arquiteturas (que, embora se traduzindo em vieses da modernidade, eram ainda calcadas na tradição e manutenção de práticas conservadoras), definiriam então um primeiro ciclo de modernidade na cidade.

4.2 Aspectos histórico-morfológicos de Nossa Senhora do Desterro, depois Florianópolis

O núcleo urbano inicial, fundado pelo Bandeirante Dias Velho, no século XVII, ocupando inicialmente a Ilha de Santa Catarina, com o nome de Vila Nossa Senhora do Desterro. A Ilha era considerada pelos navegantes como “porto de boa parada” pelas condições favoráveis de atracação e abastecimento. Além disso, pelo fato de estar situado a meio caminho das rotas náuticas entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires, sua ocupação era estratégica pela Coroa Portuguesa (ver Fig. 4.1 e Fig. 4.2).

Para tal foi construído um sistema de fortificações, projetado na lógica renascentista pelo Brigadeiro Silva Paes (século XVIII), e que veio a nuclear a futura cidade. O lugar urbano fundador guardaria semelhanças morfológicas, oriundas dos planos urbanos luso-brasileiros e da ocupação litorânea de territórios e sítios favoráveis, com as cidades de São Francisco do Sul (ao norte) e Laguna (ao sul).

Sobre Desterro e seu desenho fundador, o geógrafo Victor Peluso Jr, afirmava que:

É provável que (o plano urbano) tenha sido traçado de acordo com a herança que os lusos receberam dos acampamentos romanos ou em cumprimento da Provisão de 9 de agosto de 1747, que mandava assinalar “um quadro para a praça, de quinhentos palmos de face, e em um dos lados se porá a Igreja, a rua ou ruas se demarcarão ao cordel com largura ao menos de quarenta palmos. (PELUSO JR, 1991, p.315)

O plano urbano se caracterizava pela praça de dimensões retangulares, onde um eixo longitudinal tinha em seu extremo norte, lugar mais alto, a Igreja Matriz (com risco original do fundador Dias Velho) e no outro (sul), a frente marítima (porto). A oeste da praça ficava a modesta construção do Palácio do Governo e a leste a Casa de Câmara e Cadeia, além das poucas edificações iniciais, ao redor da praça, destinadas à moradia e a um pequeno comércio de subsistência. Poucas quadras, ao redor da praça delimitavam a mancha urbana inicial.

No plano de Florianópolis, cuja tendência é o xadrez, os ângulos retos são exceções. As quadras são irregulares. Os seus elementos principais são a rua da praia, a praça central, a igreja e os primeiros arruamentos que se adaptaram ao relevo. Com essa complexidade de influência, o principal elemento é a praça da igreja, pois que as ruas mais ou menos paralelas à praia devem chegar a ela. (...) O núcleo antigo, tal como consta da planta do Tenente Coelho Peniche, tem como característica a disposição de blocos de edificação de um lado e de outro da praça da igreja. (PELUSO JR. 1991, p.364)

Para intensificar e depois consolidar a ocupação da Ilha, no século XVIII (1748-1756), Portugal fez chegar a Nossa Senhora do Desterro um grande número de famílias açorianas. Essas famílias e seus descendentes foram os responsáveis pela nucleação das freguesias distribuídas pelo Sul e Norte da Ilha, em lugares abrigados e de bom atracadouro⁹¹. Era muito precária a ligação desses núcleos (depois distritos) por terra com a Vila, havendo então um isolamento cultural relativo entre as freguesias e o centro. As freguesias se dedicaram basicamente à pesca e à agricultura de subsistência (ver Fig. 4.3).

Esses três primeiros núcleos urbanos catarinenses, no desenrolar de seus ciclos econômicos também tiveram semelhanças como a atividade portuária, por exemplo.

⁹¹ “E desta forma, se fundaram as “freguesias” de N.Sra. da Conceição da Lagoa na Ilha de Santa Catarina, de São Miguel da “terra firme” e de N. Sra.do Rosário da Enseada de Brito, também no continente. Estas no ano de 1750. No ano de 1751 foi fundada a de S. José da “terra firme”, no ano de 1752, a de vila Nova e Sant’ Ana do Mirim, e no ano de 1755 a de N. Sra. das Necessidades e Sto. Antônio, também na Ilha de Santa Catarina. (PIAZZA, 1987, p.16)

No século XIX, a cidade de Nossa Senhora do Desterro, elevada a Capital da Província de Santa Catarina em 1823, tinha um movimento comercial localizado junto às ruas perto da Alfândega (oeste da praça) e no porto, principalmente devido à exportação de farinha de mandioca (produzida em engenhos nas freguesias), necessária, por exemplo, à alimentação das tropas na Guerra do Paraguai. Além disso, havia alguns estaleiros em funcionamento.

A Planta Topographica de 1876 mostra uma mancha urbana de pequenas dimensões, com grandes vazios. Sintomaticamente o mapa define somente uma península, com um grande acidente geográfico a leste, o atualmente denominado Maciço do Morro da Cruz. Esse maciço vai ser até os anos 1950, um dos limites físicos do perímetro urbano, restringindo (por suas dimensões e altura) a expansão da área urbana. O perímetro, de forma triangular é definido ao sul pelo cais e ao norte pela orla, a assim chamada Praia de Fora. Os grandes espaços, na face oeste da península, sem arruamentos eram ocupados por chácaras, destinadas inicialmente às residências de verão das classes abastadas, em geral comerciantes (ver Fig. 4.4).

Fig. 4.3: Planta da cidade do Desterro, 1823, mapa do Tenente Coelho Peniche. Fonte: PELUSO JR, 1991.

Fig. 4.4: Planta Topographica da cidade do Desterro, 1876.
Fonte: Acervo do Arquivo do IPUF.

Essas casas de chácara foram as primeiras edificações a romper com o padrão edilício da antiga cidade colonial peninsular. “Ficavam afastadas da rua e demais limites do terreno; constituíam-se edificações espaçosas, confortáveis, com ventilação e iluminação direta em todos os ambientes, e possuíam amplos jardins, pomar e quintais”. (SUGAI, 1994, p.22). Conforme essa Planta de 1876, por volta de 70% das chácaras estava ao norte da Praça, na direção da Praia de Fora, voltada para a Baía Norte, acompanhando os caminhos que levavam do centro às fortificações de São Francisco e São Luiz (ver Fig. 4.5 e Fig. 4.6).

Fig. 4.5: Mapa diagramático dos arruamentos do Desterro.
Fonte: DIAS, 1947, p.23.

Fig. 4.6: Planta da cidade do Desterro.
Fonte: DIAS, 1947, p.24.

Maria Inês Sugai aponta vários motivos para a ocupação desses sítios pelas elites e suas amplas casas: a facilidade de acesso à água potável, a qualidade e a beleza do sítio, a paisagem das baías (visível por estarem acima da cota 10) e uma posição territorial favorável quanto ao regime de ventos. (SUGAI, op cit., p.24). Além disso, o fator distância (social e física) da área central, constrangida a reduzidos lotes, agregaria status diferenciado a essa localidade.

As áreas de chácaras iriam desempenhar na metade do século XX, o papel de terrenos de estoque para uso imobiliário, quando da expansão pra a Baía Norte.

No aspecto da localização das classes sociais, a península teria uma divisão clara: a leste da Praça, na segunda metade do século XIX ficavam a maioria dos cortiços, habitados pelas camadas mais pobres. Esses se localizavam principalmente nas áreas da Tronqueira, Pedreira (altos da Praça) nas margens dos córregos, nas proximidades do Campo do Manejo (área militar) e em direção às encostas do Morro. Também a leste, na Rua Augusta (atual João Pinto) ficavam algumas casas de comércio, dirigidas a artigos náuticos e ferragens. Era o bairro dos soldados, da marujada, das meretrizes e do *bas fond* da época. O pouco valor da área era enfatizado pela presença das águas pantanosas e fétidas dos detritos ali lançados. (CABRAL, 1979, p.200)

Já para o lado oeste da Praça, nas proximidades do Palácio, a situação era outra: casas melhores – sobrados de pavimento térreo comercial e com a residência do proprietário no segundo pavimento – e casas térreas assoalhadas, também das classes mais ricas. De resto, essas configurações tipológicas das habitações, ocorriam em praticamente todo o Brasil. Relata Nestor Goulart Reis Filho, em um texto (já clássico) que:

Os principais tipos de habitação eram o sobrado e a casa térrea. Suas diferenças fundamentais consistiam no tipo de piso: assoalhado no sobrado e de “chão batido” na casa térrea. Definiam-se com isso as relações entre os tipos de habitação e os estratos sociais: habitar um sobrado significava riqueza e habitar casa de “chão batido” caracterizava a pobreza. Por essa razão os pavimentos térreos dos sobrados, quando não eram utilizados como lojas, deixavam-se para acomodação dos escravos e animais ou ficavam quase vazios, mas não eram utilizados pelas famílias dos proprietários. (REIS FILHO, 1970, p.28)

Mais para o fim do século XIX, com a expansão para oeste da Praça, as classes sociais ficaram espacialmente separadas. Desse lado do largo fundador, sítio mais alto e abrigado, era menor o risco de pandemias, havia uma proximidade do Cais Municipal (facilitando o tráfego de mercadorias e chegada de novidades). e, portanto, lugar melhor para as classes abastadas.

A feição colonial da cidade, com seus sobrados e casas térreas luso-brasileiros, só veio a sofrer uma estilização de fachadas, com os tons ecléticos da época, também ao final do século XIX e meados do XX. Para tal contribuíram os códigos municipais (como no restante do país) exigindo dos proprietários que de suas casas não fossem lançadas as águas de chuva ao logradouro público. Isso fez com que platibandas ornamentadas fossem adicionadas ao corpo da fachada das casas mais ricas, bem como elementos decorativos (pinhas, estatuetas e outros apliques) fossem também colocados no coroamento da fachada, em balcões (gradis) e emoldurando as aberturas. Sinais exteriores de riqueza e de atualização estilística, esses elementos muitas vezes ocultavam os mesmos interiores e cobertura de antes. Como uma espécie de maquiagem urbana, a cidade – em sua parte mais rica – se remoçava, sem alterar a essência e estratificação social de seus espaços arquitetônicos.

Do início da República até a década de 1920, pouco se alterou na paisagem urbana da cidade, envolvida na monotonia do cotidiano de capital de província, com ares interioranos. O governo de Hercílio Luz, no comando do estado em duas gestões, veio a imprimir uma marca de modernidade, instaurando a comunicação permanente com o continente e saneando um trecho da cidade considerável para a época, além de outras iniciativas de renovação urbana (ver Fig. 4.7 e Fig. 4.8).

Fig. 4.7: Vista (postal tríptico) da orla insular central da cidade de Florianópolis, desde a torre da Catedral, circa 1920.
Fonte: Acervo do autor.

Fig. 4.8: Vista da Rua Felipe Shmidt, desde a Praça XV, antes dos alargamentos, circa 1920.
Fonte: Acervo do Arquivo da Casa da Memória, FFC.

Com o advento da Revolução de 1930, a capital inicialmente se posicionou do lado legalista⁹², arcando com um posterior isolamento por parte do Governo Federal, até a entronização de Nereu Ramos, como Interventor Estadual. Esse, afinado com Vargas, vai impor uma série de ações de modernização, principalmente em Florianópolis, como capital do estado. Coube à Prefeitura Municipal tomar a si várias obras de melhoramentos urbanos. Durante e após a construção da Ponte da Independência (depois Hercílio Luz) houve a necessidade decorrente de rever as hierarquias de tráfego na malha central, a partir da ligação viária permanente como o continente. Ruas foram alargadas (como a mais importante, a Rua Felipe Schmidt que partindo da Praça XV de Novembro, seria parte do sistema de acesso à ponte), outras receberam calçamento e um processo de modernização se instaurou (Fig. 4.9 e Fig. 4.10).

No correr das reformas se deu uma série de desapropriações de lotes para novos arruamentos (como a abertura da Avenida Hercílio Luz) e instalação de infra-estrutura urbana, envolvendo indenizações de baixo valor, já que, segundo relatos da época, não havia um plano orçamentário municipal que contemplasse essas desapropriações.

Fig. 4.9: Vista da Rua Felipe Schmidt durante as obras de alargamento, circa 1930.
Fonte: RAMOS, 1986, p.146.

Fig. 4.10: Alargamento da Rua Felipe Schmidt (circa 1930).
Fonte: RAMOS, 1986, p.146.

4.3 República: Ensaio de uma Modernidade

A primeira construção republicana em Florianópolis foi a Hospedaria dos Imigrantes, em 1890. Situada na parte continental, hoje bairro do Estreito, atualmente é utilizada como repartição municipal.

92 Nessa ocasião se fizeram inclusive barricadas na Ponte para impedir o avanço das tropas revolucionárias.

Mas, certamente, foi a atualização estilística do Palácio do Governo (Atual Palácio Cruz e Souza), em 1895, o primeiro ato republicano a marcar o novo tempo. Com “riscos” originais do Brigadeiro Silva Paes, engenheiro militar responsável por vários projetos para a consolidação de Desterro, o palácio construído no século XVIII, carregou sua feição colonial até o fim do Império.

No primeiro governo de Hercílio Luz foi iniciada uma reforma funcional e plástica do prédio e instalações. A atualização arquitetônica do palácio seria estratégica, pois além de sua situação urbana privilegiada – na praça fundadora – qualquer inovação feita sob a égide da República seria sinal dos novos tempos (ver Fig. 4.11).

**Fig. 4.11: Vista atual do Palácio do Governo do Estado de Santa Catarina (hoje Cruz e Souza).
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.**

Foi adotado no palácio uma roupagem eclética, através do trabalho de “uma equipe de operários uruguaiois, filhos de italianos” (PALÁCIO CRUZ E SOUZA, s/d). Houve a introdução de elementos estilísticos ecléticos, estatuária (de fundição francesa) na fachada (nichos) e outros, como o brasão da República no centro do coroamento da fachada principal. Esse trabalho de mestres de obra estrangeiros, como os artífices do Palácio, trouxe novas

tecnologias de construção e de acabamentos decorativos ecléticos, que foram difundidos na cidade.

Outro ato importante, de afirmação de um novo poder, foi a alteração do nome da capital. O governador Hercílio Luz, em 1894, sancionou lei denominando Nossa Senhora do Desterro (ou simplesmente Desterro) de Florianópolis, em homenagem, muito criticada por seus adversários políticos, ao Mal. Floriano Peixoto. Essa crítica era fundamentada no fato de Peixoto ter sido responsável pelo fuzilamento de revoltosos, filhos da elite desterreense, na Fortaleza de Anhatomirim, por ocasião da Revolução Federalista (1894).⁹³

Poucas atividades econômicas (como a Fábrica de Pontas Rita Maria – 1896) se sobressaíam no contexto econômico da Ilha, cidade capital, eminentemente administrativa. Ainda no regime monárquico, “como capital da Província, Desterro era a sede dos principais órgãos oficiais como o do Governo, Junta da Fazenda, Alfândega, Juiz de Fora e Regimento de Infantaria” (HÜBENER, 1981, p.18). Com o advento da República, passadas as crises políticas de transição de regime, a cidade não sofreu alterações em sua morfologia e estrutura econômica, não havendo maiores demandas de modernização. A população crescia lentamente,

de 30.687 habitantes existentes em 1890, para 32.229, em 1900, pois não houve outro grande surto imigratório depois da chegada dos açorianos, enquanto que no continente próximo, as colônias alemãs recém criadas exigiam uma melhor projeção social e econômica da região. (CORRÊA, 2004, p.276)

93 “Percebe-se que simultaneamente à derrota do movimento federalista e da Revolta da Armada os vencedores foram acomodando forças e canalizando poderes, intensificando-se o debate em torno da urbanização da cidade, ao mesmo tempo que se realizaram algumas obras. Foram abertas novas ruas, as antigas ganharam nomes de personagens republicanos, enquanto foram cunhados a bandeira e o hino do estado”. (NECKEL, 2003, p.53).

4.3.1 Trabalhos de Modernização na Área Central

Na virada do século, “entre 1901 e 1925, a cidade⁹⁴ passa por profundas transformações benéficas (...) desejos de conforto urbano estão presentes e se traduzem na implantação de serviços de telefone, água encanada, luz elétrica, esgoto sanitário, linhas de bonde, cinema e outros”. (PEREIRA, 1984, p.76)

Durante o segundo governo de Lauro Muller, entre 1902 e 1906, foram feitos financiamentos para dotar a cidade de uma rede de esgoto, 25 anos somente após Paris. Iniciaram-se também, nesse período, as tratativas para desenvolver grandes trabalhos de modernização (infraestrutura urbana) na área central de Florianópolis.

Em 1910 foi inaugurada a Estação Elevatória de Esgoto, situada na Praça Fernando Machado. Construída em um estilo historicista, e por suas feições alusivas a uma romantização da Idade Média, a população a apelidou de Castelinho. Teve-se aí um momento de sintonia simbólica entre a inovação sanitarista e um estilo arquitetônico que, contraditoriamente passadista, dava roupagem a um novo equipamento urbano.

No governo de Gustavo Richard foi inaugurada, em 9 de janeiro de 1910, a primeira adutora de água tratada, segundo projeto contratado com o eng. Edward Simonds em 1909. (MÜLLER, 2002, p.102) (ver Fig. 4.12).

Também são dessa época a execução dos primeiros aterros centrais, ampliando, entre outras, as áreas do cais e do Mercado Público.

Em 1914 se deu a inauguração do forno de queima de lixo, situado na rua Almirante Lamego. Carrocinhas levavam o lixo da capital até os fornos, em um procedimento que persistiu até 1958.

94 O termo cidade refere-se aí à mancha urbana central, pouco alterada desde a fundação de Desterro, depois Florianópolis.

A vida econômica da capital não era expressiva, possuindo em 1914 apenas 606 casas de comércio, voltadas praticamente à subsistência. Um destaque, porém deve ser dado aos empreendimentos do industrial alemão Carl Hoepcke (1844-1924), criador de várias empresas, como a já citada Fábrica de Pontas Rita Maria (fabricação de pregos), o Estaleiro Arataca e uma Fábrica de Rendas e Bordados todas situadas na área central. Além disso, Hoepcke fundou a Empresa Nacional de Navegação Hoepcke (com quatro embarcações), responsável por muito tempo pela ligação da capital com os portos de Santos e do Rio de Janeiro. O Cais Rita Maria (também de propriedade da Empresa Hoepcke), naquela época, era dos lugares mais fervilhantes de vida urbana em Florianópolis. Embarques, desembarques, notícias e mercadorias faziam a conexão da capital com o restante do mundo (ver Fig. 4.13).

Além dos negócios de Hoepcke, “havia uma pequena indústria de bens de consumo que se resumia em móveis, torrefação de café, telhas de cimento, vinagre, bebidas, sabão, cigarros, massas alimentícias e refinação de açúcar”. (CORREIA, 2004, p.279)

Em 1916, houve a inauguração do sistema de abastecimento de água na área central, obra que pretendia resolver o problema do fornecimento de água potável, tendo em vista a contaminação dos poços caseiros, já saturados. No discurso do engenheiro Antonio Saldanha, por ocasião da inauguração (publicado com destaque no jornal O Dia – Órgão do Partido Republicano Catharinense no dia 11/maio/1910) transparecia essa preocupação:

A água que aqui temos armazenada para o consumo público d'esta cidade foi analysada pela repartição de águas de São Paulo e classificada “boa água potável” e essa analyse é hoje confirmada pela prática do uso, pela população d'esta cidade. (RAMOS, 1984, p.22)

No ano de 1918, Hercílio Luz implantou também o Serviço de Higiene do Estado, que através de Comissões Sanitárias, chefiadas por médicos que visitavam, com poder de polícia, esses lugares de habitação coletiva e impunham normas e procedimentos “prescritos no Código de Posturas e nos Regulamentos Sanitários” (MÜELLER, 2002, p.115).

Em 1919, houve a assinatura de contrato do Estado de Santa Catarina com a Fundação Rockefeller, organismo internacional que atuou em todo o país, para “prover serviços de saúde pública, através de campanhas de profilaxia, inspeções da polícia sanitária e implantação de reformas urbanas” (op. cit, 2002, p.116). O discurso estatal estava impregnado dos conceitos e práticas sanitaristas, carregados de um moralismo próprio, em uma quase cruzada em defesa de bons (e novos) costumes junto à população pobre.

Fig. 4.12: Vista do Cais Rita Maria e Fábrica de Pontas, circa 1930.
Fonte: Acervo do Arquivo da Casa da Memória, FFC.

Fig. 4.13: Vista das instalações da hidráulica de Florianópolis, circa 1920.
Fonte: Acervo do Arquivo da Casa da Memória, FFC.

4.3.2 A Avenida do Saneamento

Em 1918, se deu o início das obras da Avenida do Saneamento depois batizada de Avenida Hercílio Luz (ver Fig. 4.14).

Um dos principais símbolos de modernização na Florianópolis do início do século XX fez parte de um amplo conjunto de medidas do governador Hercílio Luz. Francamente inspirado no urbanismo sanitaria, esse governador, engenheiro de formação, “remodelou a área central da cidade com obras que iam desde a simples ornamentação do lado superior da praça XV de Novembro, ou a reformulação do adro da Catedral, criando amplas escadarias e balaustradas”. (MÜELLER, 2002, p.112). Essas obras de pequeno porte, mas de ampla visibilidade, pois maquiavam o centro da cidade (que era praticamente a única área urbanizada de então) foram seguidas de outras, de maior porte, como melhoramentos do sistema de água potável e de esgoto doméstico e da canalização de diversos cursos d’água. As obras de maior impacto foram também acompanhadas de traumatismos sociais em função de demolições sistemáticas de casas simples e cortiços ocupados pela população pobre. Além disso, essas obras de ampliação e redesenho de ruas provocaram mudanças irreversíveis no traçado urbano, criando uma imagem de modernidade buscada, desejada basicamente pelas elites locais e seus representantes.

A modernidade significou, para muitos de seus habitantes a perda de seus aspectos físicos e afetivos, de seus referenciais, interferindo profundamente nas relações de sociabilidade com o meio circundante, penalizando aqueles cujas casas foram destruídas para dar lugar a avenidas, praças e prédios públicos majestosos, como o novo prédio do Congresso Republicano e da Escola Normal. Construídos “com toda beleza e arte incontestáveis”, pareciam justificar quaisquer discriminações ou excessos. Num sintoma das distorções, dos sofrimentos e dos problemas provocados por esta fúria de “embelezamento” e de “progresso”, chegam até nós ecos do que significou para muitos a demolição da “cidade nova”, próxima às ruas Trajano e Marechal Guilherme. (NECKEL, 2003, p.67)

A ambigüidade e as contradições do processo da modernidade comandada pelas elites, demolindo as habitações precárias a leste da Praça e da chamada “cidade nova” (ocupação informal de lotes das ruas citadas acima, a oeste, então de traçado irregular e sem

pavimentação) se evidenciam, pois “destruíam-se casas de pedreiros, carpinteiros, broquiadores e outros agentes da remodelação de Florianópolis”. (NECKEL, op cit., p.68) (ver Fig. 4.15 e Fig. 4.16).

As obras da grande avenida, a cargo do engenheiro Luiz Costa, seguidor dos conceitos de Saturnino de Brito, foram acompanhadas paulatinamente pela imprensa local, que louvava o empreendimento. Essas obras eram vistas como exemplares de uma “administração modelar” que tornaria “a cidade moderna, saneada, com suas avenidas a aformosear-lhes os encantos naturais” (Jornal A REPÚBLICA, Florianópolis, 14 de agosto de 1919).

A construção da Avenida do Saneamento, (...) logo em seguida batizada com o nome de seu idealizador Hercílio Luz, margeava os dois lados do canal de drenagem pluvial, separada por passeios arborizados. Foi considerada símbolo do progresso, quando a população do município era de 41.300 habitantes, e evidenciou uma nova época de melhoramentos e modernização para a cidade. Ela fazia a ligação da Baía Sul, desde o Largo 13 de Maio, até a Baía Norte, na Praia de Fora, margeando a encostado Morro do Antão, limitando a área central da cidade e permitindo o deslocamento a áreas mais longínquas. (Jornal A REPÚBLICA, Florianópolis, 14 de agosto de 1919)

A construção da Avenida, na ótica das elites locais, também guardava um aspecto moral. É o que afirma o memorialista Oswaldo Cabral sobre essa obra:

Só quando Hercílio Luz acabou com o Beco Sujo, canalizou o rio da Bulha e liquidou com os cortiços, abrindo a Avenida que leva o seu nome, onde dantes havia os fundos das casas e casebres, foi que a coisa melhorou. Hoje já não se joga no canal o que dantes se jogava. (CABRAL, 1979, p.199)

A remoção das famílias que precariamente moravam na região, fez com que muitas delas viessem a ocupar as encostas do Morro (nas transversais da hoje Avenida Mauro Ramos) iniciando um processo de favelização. Acuadas pela expansão urbana e sem ter para onde ir, era praticamente inevitável essa opção, posto que, como em nossos dias, a maior parte das ocupações produtivas dessas classes era no centro urbano – a península (ver Fig. 4.17).

Fig. 4.14: Vista da Avenida do Saneamento, circa 1920, Florianópolis.
Fonte: Acervo do Arquivo da Casa da Memória, FFC.

Fig. 4.15: Vista da Avenida Hercílio Luz
(antes do Saneamento), circa 1950.
Fonte: Acervo do Arquivo da Casa da Memória, FFC.

Fig. 4.16: Vista atual de trecho da Avenida Hercílio Luz.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 4.17: Planta da cidade de Florianópolis, na década de 1930.
Fonte: Digitalizada pelo autor, a partir de original do acervo do Arquivo do IPUF.

Ao no final da década de 1940 a situação era mais problemática, pois aliada à inexistência de transporte coletivo, a necessidade de inversões econômicas indisponíveis, para acessibilidade aos morros era flagrante:

Destarte, são os morros áreas residenciais paupérrimas, de aspecto chocante que, visíveis como são á distância e à primeira vista, contribuem para salientar o nível econômico baixo da população e o deficiente ajustamento ao meio, característico das cidades brasileiras em geral. (DIAS, 1947, p.39)

A construção da Avenida (possibilitada pelas já citadas obras iniciais de canalização e drenagem de águas do Rio da Bulha, formando um canal central) foi acompanhada por uma

série de desapropriações de terrenos laterais⁹⁵, o que possibilitou a construção de edificações estatais, destinadas ao ensino (Instituto Politécnico e Escola Normal) de arquitetura eclética monumental e representativas da valorização do ensino e formação, por parte do novo poder republicano. As faixas de terreno laterais à Avenida, reservadas para construção de novos prédios, foram sendo ocupadas também por construções particulares, desenhadas em arquitetura eclética (ao gosto europeizante da época) em um ato significativo de ocupação de uma área nobre. As imagens da época mostram uma avenida com renques de palmeiras em suas calçadas e um canteiro central dividindo as duas vias.

Ao final, porém, dos anos 1940, a situação de relativo descaso com a Avenida era flagrante:

O abandono em que, durante muito tempo, foi deixado o canal e a falta de pavimentação das duas secções, que atravessam terreno argiloso, contribuíram para que a Avenida Hercílio Luz não fosse objeto de preferência residencial até os últimos anos. (DIAS, 1947, p.36)

Essa situação de baixa ocupação aos poucos foi se revertendo, chegando ao ápice atual quando, por ocasião do boom imobiliário dos anos 1970 –na ausência de regulação apropriada, a Taxa de Ocupação chegou ao absurdo de 100% – gerando o conhecido “paredão” de prédios altos.

4.3.3 A Avenida Hercílio Luz e seu entorno: o Ecletismo em edificações novas

Em 1921 foi lançada a pedra fundamental da Escola de Comércio (em uma edificação monumental, de roupagem eclética – com elementos ornamentais de influência Art Nouveau), que foi o primeiro estabelecimento de ensino superior do estado. A instituição, depois denominada Academia de Comércio, veio a ser construída na Avenida Hercílio Luz (atual nº 523), dentro da voga de modernização sanitarista, implantando novos referenciais urbanos

⁹⁵ O depoimento da família Wildi argumenta que: “para feitura dos alargamentos (a cargo do arquiteto Tom Wildi) conseguiu motivar toda uma população e destarte fazer com que muitas e muitas pessoas doassem seus

oficiais e residências de alto padrão nessa via. A Avenida se constituiu assim em símbolo de um novo tempo, onde novos hábitos (como o passeio de automóvel e o *footing*) e códigos de conduta se espacializariam. Foi também o primeiro espaço urbano desatrelado da malha urbana colonial, com novos e maiores lotes, fruto de renovação urbana e onde as edificações obedeceriam a novos códigos municipais, com afastamentos laterais e outras recomendações, além de atender a novas vogas estilísticas (ver Fig. 4.18).

Outra edificação simbólica dos novos tempos, voltada à educação profissionalizante foi o Liceu de Artes e Ofícios, inaugurado em 1917, na Rua Alm. Alvim (hoje Nº 491). Com objetivos semelhantes aos da Escola de Comércio, sua configuração plástica seguiu o gosto eclético (aqui baseado em critérios positivistas). A planta previa um espaço alpendrado de circulação e estar, para o qual convergiam as salas de aula e laboratórios e que dava acesso a um pátio central. Os cursos oferecidos refletiam as ocupações produtivas da época (entre eles Marcenaria, Desenho de Máquinas e Móveis, Solda Elétrica e outros) e a possibilidade de criar quadros de artífices para uma incipiente industrialização. Essa edificação abrigou posteriormente a sede do governo municipal e depois, restaurada, sediou o BADESC.

Em 1924, outro prédio monumental, também elaborada em estilo eclético, foi inaugurado. A Escola Normal, situada na Rua Saldanha Marinho (atual Nº 196), foi o maior prédio existente na capital por muito tempo. Sua implantação, sobre rocha de granito e suas dimensões e arquitetura representam, ao modo da época, a importância do ato de valorização da educação (ver Fig. 4.19).

terrenos ou recebessem parcelas indenizatórias mínimas, isso em virtude de, à época não contar a Prefeitura com verbas necessárias aquelas urgentes providências”. (TOM WILDI, 1971, p.12)

Fig. 4.18: Vista atual da antiga Escola do Comércio na Avenida Hercílio Luz, iniciada em 1921. Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 4.19: Vista atual do antigo Liceu de Artes e Ofícios, inaugurado em 1917, tendo em primeiro plano o Colégio Estadual Dias Velho de 1941. Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Inicialmente abrigou a Escola de formação de professores, fundada em 1892 e hoje sedia a Faculdade de Educação (UDESC). Seu partido arquitetônico é composto por um grande bloco retangular, portada demarcada, planta baixa com um eixo central de simetria especular (da entrada ao fundo), com dois pavimentos de alto pé direito e com um pátio central coberto. Os elementos construtivos, como as colunas da portada (alvenaria) e as colunas internas em ferro fundido, promovem o contraste entre técnicas e formas, fundindo (como é a tônica do ecletismo) inspiração em épocas e tempos diferentes.

No entorno da Avenida, mas de outro porte arquitetônico, no mesmo ano de 1922, foi fundado o Teatro da União Beneficente Recreativa Operária (UBRO). Essa instituição representava o esforço da classe operária de garantir a expressão cultural desses trabalhadores, funcionando até a década de 1950. Sua arquitetura, modesta, porém afeita ao seu tempo, com platibanda e frontão, fazia contraponto à monumentalidade dos prédios oficiais, descritos acima. Foram feitas na atualidade reformas em seu prédio e na escadaria pública (que conforma a Rua Pedro Soares, que o abriga) e o Teatro foi municipalizado.

Mapa 1: Mapa de Evolução Urbana. Florianópolis, década de 1920. Legendas do autor sobre mapa-base do IPUF. Fonte: IPUF e VEIGA, 2000.

4.4 Um primeiro Ciclo de Modernidade Prometida: a Ponte de Ferro como elemento deflagrador

A posição legalista da capital (Revolução de 1930) a fez inicialmente ficar preterida no processo da modernização depois estabelecido pelo Estado Novo. Houve uma posterior consolidação do caráter administrativo da cidade-capital. Apesar disso a cidade permaneceu fora das rotas comerciais e industriais, muito em função de ausência de conexão rodoviária com o resto do país. A ponte metálica, símbolo maior de progresso representaria assim uma modernidade não cumprida, inacabada. O ato (simbólico e físico) da construção de uma ligação ferro-rodoviária com o continente não se completaria. A ponte ficou, porém, em uma hipótese de trabalho, como ícone de um novo tempo, de um primeiro ciclo de modernidade, na capital e no estado de Santa Catarina.

Essa magnífica obra de engenharia, projetada pelos engenheiros norte-americanos David. B. Stillman e Holton D. Robinsosn e contratada pela firma Byngton & Sundstrom, dirigida pelos Srs. Drs. Alberto Byngton e Alfredo Sundstrom, além de representar fator importante no desenvolvimento de Florianópolis, significa uma maravilhosa obra. É essa ponte a de maior vão central na América do Sul, na sua classe, estando entre as mais extensas do mundo. O vão livre central de 339 metros, tendo 821,055 metros de comprimento. As torres têm a altura de 69,764 metros. A altura livre no centro, contada entre o nível médio do mar e parte inferior do estrado, é de 30,80 metros, o que permite a passagem dos navios que demandam o porto de Florianópolis. O peso aproximado do aço empregado é de 7000 toneladas. (FLORIANÓPOLIS; IBGE, 1959, p.142)

(ver Fig. 4.20)

Outros profissionais vieram para a cidade em função das obras da ponte, tendo havido “a participação de dezenove operários americanos e com a colaboração dos construtores italianos, os irmãos Remo e Ormano Corsini”. (CASTRO, 2002, p.42)

O início das obras da Ponte pênsil metálica, ligando definitivamente a Ilha de Santa Catarina ao continente, se deu em 1922. Essa obra, inicialmente projetada estruturalmente para suportar uma linha férrea, representava, à época o estado da arte em termos de projeto e execução de vão pênsil. Com ela se esboçava uma promessa de modernidade para a capital do

estado de Santa Catarina, através de ligação física permanente com o resto da região e do país. O governador Hercílio Luz, desde o início de seu primeiro mandato, manifestava sua contrariedade com a instabilidade de conexão permanente da Ilha com o continente, dependendo sempre das condições climáticas para o funcionamento de um serviço de barcas. Por outro lado, se desenhava uma movimentação política, de grupos contrários ao governo, propondo a transferência da capital do estado para Lages, geograficamente mais articulada com o sul e com o centro do país. Urgia então se fazer essa ligação permanente com o continente, importante nas esferas econômica e política. Empréstimos internacionais foram feitos e o projeto contratado com uma empresa norte-americana, especialista em tais estruturas. Em sua execução contou com a participação do arquiteto suíço Tom Wildi, radicado em Florianópolis, a serviço do gabinete do Governador Hercílio Luz. Wildi acompanhou os trabalhos, certamente incumbido do arranjo das cabeceiras, insular e continental, da ponte (ver Fig. 4.21).

Em 1926 foi inaugurada a Ponte Hercílio Luz (13/05/1926), que levou o nome do governador, seu idealizador, falecido antes desse evento. A denominação anterior seria a de Ponte da Independência, nome abandonado em homenagem ao engenheiro-governador e maior artífice político da modernidade pretendida.

Além dos benefícios diretamente ligados à ligação permanente com a região continental, outras contribuições devem ser creditadas à construção da ponte. Com ela vieram vários artífices e profissionais de nível superior trabalhar em Florianópolis, alguns deles citados anteriormente e fixando residência na cidade. Esses técnicos, entre os quais devem ser destacados os Irmãos Corsini e Tom Wildi, trouxeram inegavelmente uma grande contribuição à modernização da capital, quanto aos procedimentos de projeto e construção. Muitas edificações e obras de melhoramento urbano se devem a esses profissionais, que estimularam um *aggiornamento* de outros construtores locais.

Por outro lado, a ligação física permanente com a região continental provocou um impacto urbano de monta no acanhado sistema viário da área insular central:

As ruas Felipe Schmidt e Conselheiro Mafra, bem como a avenida Rio Branco tiveram que ser adaptadas à nova função. Isto era natural, porque além de a área na cabeceira da ponte passar a exercer parte da função até aqui desempenhada pela praça central perto do mar, referente à chegada e saída de passageiros nas viagens ilha-continente, na colina a que chegavam aquelas ruas esteve o cemitério público, que em 1925 foi transferido para Itacorubi. (PELUSO JR, 1991, p.318)

(ver Fig. 4.22)

A transferência do cemitério para o bairro do Itacorubi, liberando a área fronteira à cabeceira insular, bem como os alargamentos necessários no precário e antigo esquema de ruas¹ foram feitos sob a responsabilidade do arquiteto Tom Wildi. Ele havia sido nomeado em 1921, como Encarregado das Obras Públicas da Municipalidade e promoveu, além de inúmeras intervenções de retificação e alargamento de ruas centrais (como as citadas Felipe Schmidt e demais centrais), construção de praças (como a Getúlio Vargas) e outros melhoramentos. Foi também sob sua direção que foi feito o Cadastramento da cidade, medida fiscal necessária aos novos tempos e até então precariamente realizada.

¹ Que à época não poderia ser considerado um sistema viário, na ausência de qualquer tipo de plano.

Fig. 4.20: Vista da Ponte Hercílio Luz, 1926, Florianópolis.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 4.21: Vista atual da Ponte Hercílio Luz.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 4.22: Vista da cidade de Florianópolis na década de 1940, com a Ponte ao fundo.
Fonte: Acervo do Arquivo da Casa da Memória, FFC.

4.4.1 Renovação na Arquitetura e Paisagem Urbanas: os Anos 1930

A Avenida Hercílio Luz continuou, como ícone de uma modernidade possível, a receber equipamentos urbanos e edificações referenciais, como a Maternidade de Florianópolis, inaugurada em seis de fevereiro de 1927.

Nesse mesmo ano se deu uma primeira exposição individual de Martinho de Haro no Salão do Conselho Municipal de Florianópolis. Esse pintor, incorporando a linguagem moderna em seus trabalhos, viria a ser um dos referenciais para um movimento cultural incipiente na capital e que se expressaria com mais força nos anos 1950.

Em 1928 foi inaugurado o Bar e Restaurante Miramar, projeto dos Engenheiros Irmãos Corsini (Remo e Ormano)² e do arquiteto Augusto Hübel. Situado no eixo longitudinal das Praças XV de Novembro (a praça fundadora) e Fernando Machado. Local estratégico na vida urbana, em plena maritimidade da Capital, de arquitetura eclética, sediava os encontros diários e acompanhava as chegadas das embarcações de pequeno porte, que vinham ter ao Cais Frederico Rolla. A Praça Fernando Machado, esse lugar urbano particular, de interface entre mar e terra, veio também a ser utilizado como terminal dos ônibus, que substituíram os antigos bondes de tração animal (ver Fig. 4.23 e Fig. 4.24).

Houve uma continuidade na renovação urbana da capital, com a transformação dos sobrados luso-brasileiros (inicialmente com novo desenho de fachadas) da área central. Alguns remanescentes arquitetônicos desse período (de transformação de fachadas – desde o final do século XIX ao início do século XX) estão na Praça XV, preservados pelo município,

² Os irmãos construtores, Engenheiros Remo e Ormano Corsini, oriundos de São Paulo, tiveram atuação destacada em Florianópolis, principalmente nas décadas de 1930 e 1940. Entre suas realizações se destacaram a colaboração na montagem da Ponte Hercílio Luz, a ampliação do Mercado Público, com a construção de nova Ala na Rua Conselheiro Mafra e a execução do Hotel Canasvieiras, certamente o primeiro estabelecimento turístico da capital, situado em balneário, fora do centro urbano.

por Lei de 1985 e testemunhas (como os de outras épocas) de ciclo importante da cidade (ver Fig. 4.25 e Fig. 4.26).

Em 1932 foi inaugurado o que seria considerado o primeiro hotel de qualidade em Florianópolis, o Edifício Hotel La Porta, na face oeste da Praça, em terreno de esquina fronteiro à Baía Sul, perto do Cais Municipal (ver Fig. 4.27 e Fig. 4.28).

Com projeto arquitetônico e construção dos Engenheiros Irmãos Corsini e do arquiteto Augusto Hübel, a edificação contava com quatro pavimentos. O projeto contava com todas as características do ecletismo historicista, como, por exemplo, coroamento, ornamentos disseminados pelas fachadas, demarcação forte da portada principal e outras. Isso evidenciava, à parte de seu programa de hotel, afinado com os melhoramentos e inovações da época, o conservadorismo do gosto compositivo dos projetistas que trabalhavam em Florianópolis e o distanciamento cultural da capital das vogas modernas na arquitetura brasileira. Diferenciando-se dos demais prédios ecléticos situados na área central urbana, o Hotel La Porta, localizado na Praça Fernando Machado, foi o primeiro prédio da capital a ter elevador, e o melhor estabelecimento do gênero por muito tempo, enquanto vigorou a movimentação do porto.

Nos anos 1940 e 1950 funcionou em seu térreo uma agência da VARIG, uma das mais importantes empresas de aviação da época. A importância dessa atividade de conexão com o restante do país evidenciava a centralidade da localização do Hotel, e sua qualidade de referência na malha urbana (ver Fig. 4.29).

Posteriormente foi reformado para a Caixa Econômica Federal e nos anos 1980 foi implodido, restando até hoje um vazio urbano, resultado dos desentendimentos entre essa instituição bancária e os pressupostos de gabaritos edificatórios municipais na área, situada no polígono de preservação patrimonial do centro urbano.

Fig. 4.23: Vista do Bar e Restaurante Miramar (1928 – projeto dos Irmãos Corsini e Augusto Hübel) na década de 1930. Fonte: Acervo do Arquivo da Casa da Memória, FFC.

Fig. 4.24: Vista da Praça Fernando Machado (no eixo da Praça XV de Novembro), na década de 1930, com a instalação do posteamento de energia elétrica. Fonte: Acervo do Arquivo da Casa da Memória, FFC.

Fig. 4.25: Vista atual da fachada do antigo Cine Roxy (década de 1930) e conjunto urbano. Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

O antigo Cine Roxy - dos seriados de Tom Mix e Durango Kid (arquivo do autor)

159

Fig. 4.26: Portada do Cine Roxy com cartazes de filmes da época, circa 1950.
Fonte: RAMOS, 1986, p. 159.

Fig. 4.27: Vista do Hotel La Porta (1932 – projeto dos Irmãos Corsini e Augusto Hübel), na década de 1930.
Fonte: Acervo do Arquivo da Casa da Memória, FFC.

Fig. 4.28: Anúncio publicitário do Hotel La Porta em 1952.
 Fonte: O Estado, 27, jan, 1952, p. 12.

Fig. 4.29: Vista da orla insular central e Praça Fernando Machado com o Hotel La Porta, no final da década de 1950.
 Fonte: Enciclopédia IBGE, 1959, p.107.

“Debruçado sobre a pracinha Fernando Machado, com vistas para a Baía Sul e o pé direito na Praça XV, esquina com Conselheiro Mafra, O Hotel La Porta era o Copacabana Palace de Florianópolis” (RAMOS, 2008, p.5). Sua arquitetura era eclética, “do jeito um tanto anárquico, um pouco art nouveau, quase sempre pintado de marrom escuro, abrigando uma agência da Varig no andar térreo, esquina com Conselheiro Mafra”. (RAMOS, op. cit., p.5)

Nessa década de 1930, uma reforma atualizadora (iniciada já nos anos 1920) de um importante monumento fundacional de Nossa Senhora do Desterro foi encaminhada. A cargo do arquiteto Tom Wildi, a Catedral Metropolitana recebeu melhoramentos e ampliações, a partir de pesquisas prospectivas do arquiteto. Da capela original (1678) de Dias Velho, bandeirante fundador do núcleo urbano, passando pela igreja desenhada por Silva Paes (engenheiro militar, responsável por projetos como o do sistema de fortificações do século XVIII), a Catedral passou por várias alterações, resultado das demandas de uso e atualizações necessárias aos rituais católicos.

Outro edifício, parte da história da ocupação da Ilha, o Forte Santa Bárbara, também sofreu alterações radicais em sua formulação plástica exterior (ver Fig. 4.30, Fig. 4.31 e Fig. 4.32).

Por volta do final da década de 1930, o antigo sobrado luso-brasileiro, inicialmente parte do sistema fundacional de fortificações, destinado na década em tela a abrigar a Capitania dos Portos, recebeu roupagem Art Déco, com coroamentos serrilhados (sky-line) em seu corpo principal e muradas, entre outros elementos. Situado em área central, à Rua Antonio Luz (atual nº 260), é um exemplo, entre outros, de um *aggiornamento* arquitetônico, pressuposto da época, quando a preservação patrimonial ensaiava seus primeiros passos (falamos aqui da fundação do IPHAN), mas que privilegiava, em grande parte, o barroco monumental.

**Fig. 4.30: Vista atual do Forte Santa Bárbara (circa 1876) com reforma Art Déco dos anos 1940.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.**

**Fig. 4.31: Detalhe da volumetria atual do Forte Santa Bárbara.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.**

**Fig. 4.32: Vista aérea da orla insular central (anos 1950) com o Forte Santa Bárbara ao fundo, já constrangido entre aterros.
Fonte: Acervo do Arquivo da Casa da Memória, FFC.**

Importante também é salientar o papel atualizador da variante estilística Art Déco, renovando a fachada e volumetria do Forte. Mais adiante veremos que essa formulação iria desempenhar o mesmo papel atualizador, também nas casas comerciais e residências térreas e sobrados, tanto do lado leste quanto do oeste da Praça, espaço esse mais destacadamente comercial. Essa contaminação cenográfica (posto que de fachada) atingiu inclusive os locais mais distantes do centro da península, substituindo o ecletismo do século XIX. Nesse sentido, pode-se supor que o Art Déco, em muitos casos (quando, por exemplo, da mera alteração de fachada) teve a mesmo caráter de voga modernizadora.

No que diz respeito às transformações urbanas, no plano viário não houve alterações de monta. Cabe destacar porém, um espaço urbano, a Avenida Mauro Ramos, importante para ligar a área central, desde a orla sul até a Praia de Fora (atual Avenida. Beira Mar Norte) foi finalizado após os anos 1930. Essa longa avenida definiria um dos lados do polígono da mancha central, contornando o maciço do Morro da Cruz. A Avenida Mauro Ramos assumiu o papel que deveria ser da Avenida Hercílio Luz, que teria uma inflexão tomar rumo à orla norte, em direção à Praia de Fora. Esse desenho foi modificado posteriormente aos anos 1930. Ficou então a nova Avenida como divisa entre a cidade urbanizada e a informalidade das habitações e arruamentos precários do Morro (ver Fig. 4.33 e Fig. 4.34).

Fig. 4.33: Vista da Avenida Mauro Ramos na década de 1960.
Fonte: O Estado, 10, dez, 1962, p.6.

Fig. 4.34: Vista aérea atual da Avenida Mauro Ramos.
Fonte: Google Earth. Acesso em agosto de 2009.

4.4.2 A Sede dos Correios e Telégrafos: um novo Equipamento Urbano na Praça Fundadora

A construção da sede central em Florianópolis (na Praça XV de Novembro), dos Correios & Telégrafos, projetado em 1934, pelo Escritório de Planejamento da instituição, sediado no Rio de Janeiro, finalizado em 1945, marcou mais um evento modernizante para a capital e estado de Santa Catarina. Esse projeto arquitetônico seguiu orientação de uma

política nacional estatal, de “consolidação de uma verdadeira “arquitetura postal”, (...), tradução de diretriz política de prestação de um serviço e, ao mesmo tempo, de equipamento de cidades e regiões de maneira sistêmica e hierarquizada” (PEREIRA, 1999, p.103) (ver Fig. 4.35).

Sua formalização de arquitetura, configurada como Tipo Especial, segundo formulação do escritório de planejamento central, seguia as linhas Art Déco, dentro de um padrão compositivo que marcaria uma série de edificações estatais (como prédios de Justiça, Ensino, Alfândega e outros. É importante reforçar que, durante o governo Vargas, em que pese a influência dos modernistas junto ao ministro Capanema, muitos dos escritórios encarregados dessas edificações estatais optavam pela formulação Art Déco ou Neocolonial, linguagens também de viés moderno (na ótica do debate de então). A viabilidade construtiva (se valendo de técnicas apoiadas na tradição e de mão de obra locais) dessas linguagens, em vários recônditos do país, também associaria esses empreendimentos estatais a um tom de modernidade desejado pelo estado. A sede catarinense do Departamento de Correios e Telégrafos, seguia a proposta de um Tipo Especial, pertence “á mesma família formal de Goiânia e Vitória” (PEREIRA, op. cit., p.132), e sua execução foi protelada várias vezes, sendo inaugurada somente em 1945, pois:

Do programa de construções previstas a partir de 1933-34, a sede da DR de Santa Catarina, em Florianópolis, demorou a ser construída devido a contingências políticas e financeiras que direcionaram os investimentos em função da priorização das ações em certas áreas do país. O projeto, aprovado em 1934, começou a ser executado para compor, com a DR de Curitiba, recém-inaugurada, o suporte para o desenvolvimento dos serviços postais e telegráficos na região Sul. (op. cit., p.150)

(ver Fig. 4.36)

Fig. 4.35: Vista do prédio dos Correios e Telégrafos, na Praça XV, na década de 1940.
Fonte: Acervo do Arquivo da Casa da Memória, FFC.

Fig. 4.36: Vista atual dos Correios e Telégrafos, no contexto verticalizado da Praça XV.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Essa posição estratégica da sede de Florianópolis era reforçada pela presença do Serviço Aéreo Postal que, por meio de hidroaviões, chegava à cidade por mar (no cais da área urbana central), pois eram precárias as ligações por terra. Assim “dirigíveis, aviões e hidroaviões garantiam maior rapidez nos contatos, tanto internacionais como nacionais, e permitiam vencer as dificuldades da exígua infra-estrutura de rodovias ou ferrovias”. (op. cit. p.101). Essa afirmação é corroborada pela operação de linhas aéreas, a cargo do Sindicato Condor de Aviação (depois Viação Aérea Rio Grandense), operando em Florianópolis e São Francisco do Sul desde 1935, com os citados hidroaviões.

Sobre a arquitetura da sede em si, a autora argumenta que, “revelando o distanciamento da preocupação decorativa presente no prédio de Curitiba, a concepção do prédio de Florianópolis alinhava-se às pesquisas formais desenvolvidas nos edifícios de Salvador, Belo Horizonte e Belém. Foi dada ênfase, antes de tudo, ao agenciamento volumétrico e espacial pontuado pela movimentação de diferentes planos de fachada” (op. cit, p.150). A arquitetura Art Déco, em sua versão influenciada pelo Palais Stoclet³ (de Josef Hoffmann) – segundo Robert Mallet-Stevens, um dos arquitetos mentores do viés francês dessa linguagem – seria então adequado a conferir “imponência e sentido público à construção, estruturando a composição axial em torno da qual a planta se organizara simetricamente”, muitas vezes, “dividindo-se em duas partes: uma para o atendimento postal, outra para o atendimento telegráfico” (op. cit, p.106). Essa organização interna, nos edifícios-tipo de dois pavimentos, como é o caso de Florianópolis, se refletiria em um partido de planta quadrangular, que acolheria

no pavimento térreo a agência propriamente dita, que era composta de hall, áreas independentes para atendimento postal e telegráfico, seção de caixas postais e

³ É recorrente na historiografia consultada a respeito do Art Déco, a influência formal confessada por modelos de arquitetura. O Palais Stoclet (Bruxelas, 1905-11), projeto de Josef Hoffmann, egresso da Secessão vienense, por sua arquitetura sobriamente ornamentada e volumetria sofisticada, foi referência para um viés do Art Déco. Cabe lembrar que o Art Déco, não sendo um movimento com manifestos e postulações definidos, admitia um rol muito amplo de referências, muitas delas restritas ao âmbito da forma.

reembolso, (...) almoxarifado e arquivos, além de sanitários para os funcionários. (op. cit, p.106).

No caso de Florianópolis, ao contrário de outras localidades, onde o segundo pavimento era destinado à residência funcional do encarregado, esse era certamente ocupado pela gerência geral e tesouraria, e demais funções correlatas.

Outro ponto a ponderar, foi o amembramento de velhos lotes coloniais, para a construção da sede monumental, formalizando-se um processo de ruptura com a estrutura fundiária da antiga área central fundadora (a Praça XV). Isso possibilitou também uma volumetria mais destacada, com três fachadas voltadas para o espaço público. A monumentalidade resultante marcaria assim a presença de novos signos estatais, voltados à modernidade. Isso resultaria em um processo de ruptura com o antigo sistema fundiário urbano e da verticalização da península, processos então esboçados e que se consolidariam em um segundo ciclo de modernidade: os anos 1950.

4.4.3 O papel do capital: As Empresas Hoepcke

Nesse período há uma consolidação das operações da Empresa Nacional de Navegação Hoepcke, com vários horários para o litoral norte do país. (ANÚNCIO. O Estado, Florianópolis, 13 set. 1935, p.5). Um ciclo portuário importante até a 2ª Guerra Mundial e que teve seu término da década de 1960, teve como principal protagonista essa empresa que, com três navios fazia a ligação de Florianópolis com o centro do país, através dos portos de Santos e do Rio de Janeiro. A movimentação no Cais Rita Maria era grande nos horários de embarque e desembarque, fazendo parte de um ritual urbano ligado à condição marítima da capital (ver Fig. 4.37).

Carl Hoepcke (1844-1924) pode ser colocado entre os principais empresários que investiram em Florianópolis, desde que a cidade ainda se chamava Desterro. A partir de uma

única casa comercial, e o acúmulo de capital dessa, partiu para o comércio atacadista e varejista, exportação e importação, aumentando significativamente seus horizontes de investimento.

Ao final do século XIX, fundou a já citada acima Empresa Nacional de Navegação Hoepcke (1895), um ano depois inaugurava a Fábrica de Pontas Rita Maria e a seguir, na virada do século, uma Fábrica de Gelo. (REIS, 1999, p.99)

A expansão de seus negócios levou à formação de uma rede de lojas no estado, onde produtos procedentes de várias partes do mundo, graças ao tráfegar de seus navios,

Cada uma dessas lojas tinha em comum com as demais o fato de estar situada em um dos melhores pontos comerciais da respectiva cidade, próxima ao porto, quando fosse o caso, além de estar instalada em prédio grandioso, sólido, com fachadas que poderiam ser consideradas como imponentemente discretas. (REIS, op cit., p.101)

Esse era o caso das lojas centrais de Florianópolis, situadas no coração comercial e vivencial – à Rua Felipe Schmidt (uma drogaria e outra loja de máquinas) e a paralela a essa à Rua Conselheiro Mafra (que abrigava uma loja de ferragens). Uma arquitetura de ambiência alemã espacializava as suas casas comerciais, denunciando a procedência e austeridade do imigrante.

Entre os anos 1930 e 1940 a empresa Hoepcke montou uma Fábrica de Rendas e Bordados, com máquinas de última geração e com destino à exportação. Essa Fábrica, hoje transferida para o continente, tinha suas instalações nos altos da Rua Felipe Schmidt, em frente ao conjunto de edificações do Departamento de Saúde Pública, na confluência dessa rua com a Avenida Rio Branco. O projeto de parte das instalações é atribuído ao arquiteto Tom Wildi, que, conforme testemunho de publicação de sua família, também foi o responsável pelo desenho e execução do primeiro posto de serviço de gasolina da cidade, instalado no conjunto, já no lado da Rua Conselheiro Mafra (ver Fig. 4.38, Fig. 4.39 e Fig. 4.40).

O ESTADO - Sexta-feira

Empresa Nacional de Navegação

HOEPCKE

Transporte rápido de passageiros e cargas com os
paquetes CARL HOEPCKE, ANNA e MAX

Saídas mensais de seus vapores do porto de Florianópolis

Linha Florianópolis-Rio de Janeiro, escalando por Itajahy, S. Francisco e Santos	Linha S. Francisco escalando por Itajahy	Linha Florianópolis Laguna
Paquete Carl Hoepcke, dia 1° Paquete Anna, dia 8 Paquete Carl Hoepcke, dia 16 Paquete Anna, dia 23 Saídas á 1 hora da madrugada	Paquete Max: dias 6 e 20 Saídas ás 21 horas	Paquete Max dias: 2, 12, 17 e 27 Saídas: ás 21 horas
Embarque dos srs. passageiros até ás 24 horas das vesperas das saídas.		

Aviso - Todo o movimento de passageiros e cargas é feito pelo
trapiche á RITA MARIA.
PASSAGENS: Serão atendidas mediante apresentação de atestado de vac-
cina. É expressamente proibida a aquisição de passagens a bordo.
ORDENS DE EMBARQUES: Para a linha de Florianópolis-Rio serão atten-
didas até ás 12 horas da vespera da saída dos vapores «Carl Hoepcke» e «Anna».
Para as linhas Florianópolis-S. Francisco e Florianópolis-Laguna, até ás 12 horas
do dia da saída do vapor «Max».
Para mais informações com os proprietários
CARLOS HOEPCKE S.A.
á rua Conselheiro Mafra n. 20

Tosses! Bronchites! Rouquidão! Asthma!

Fig. 4.37: Anúncio da tabela de horários dos navios da Empresa Hoepcke em 1935. Fonte: O Estado, 13, set, 1935, p.5.

Fig. 4.38: Vista atual da Fábrica de Rendas e Bordados Hoepcke (circa 1940, projeto de Tom Wildi). Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 4.39: Vista da torre de esquina da Fábrica de Rendas nos anos 1960, hoje demolida.
Fonte: Acervo do Arquivo da Casa da Memória, FFC.

Fig. 4.40: Vista noturna (com tons expressionistas) da torre da Fábrica de Rendas.
Fonte: Acervo do Arquivo da Casa da Memória, FFC.

Esse local das instalações fabris era logisticamente adequado, posto que muito próximo à cabeceira insular da Ponte Hercílio Luz. Uma torre de esquina marcava o lugar urbano, em um viés arquitetônico emprestado do Expressionismo. A torre se ressaltava por iluminação noturna e relevava uma imagem de modernidade do empreendimento, único exemplo de modernização industrial na cidade.

4.4.4 Uma influência indireta na modernidade catarinense: o Pavilhão de Santa Catharina na Exposição do Centenário Farroupilha: Porto Alegre – 1935

Fig. 4.41: Anúncio publicitário da Exposição do Centenário da Revolução Farroupilha de 1935, em Porto Alegre.
Fonte: Revista do Globo, 3, nov, 1935, p.21.

Ainda no ano de 1935, um grande evento, de repercussão nacional, foi realizado em Porto Alegre (RS), inaugurado em setembro desse ano. Foi a Exposição do Centenário da Revolução Farroupilha, que, de maneira indireta veio a influenciar culturalmente Florianópolis e o estado de Santa Catarina. Realização emblemática do Estado Novo, chefiado pelo presidente Getúlio Vargas. Vargas, gaúcho de São Borja, com essa exposição se pretendia atingir dois objetivos: homenagear a Revolução de 1835 (e com isso seu estado) e propagandear o novo regime, através da urbanização da Várzea da Redenção e de arquiteturas triunfalistas (muitas delas associadas aos regimes totalitaristas nacionalistas europeus). Em uma primeira análise se percebe o caráter monumentalista das edificações, o tratamento cenográfico do conjunto (inclusive com a utilização de iluminação noturna feérica, inédita para a época), destacando a modernidade pretendida pelo regime. O projeto de urbanização, a cargo de Alfred Agache, urbanista francês, conhecido pelo seu projeto para a Praça do Comércio no Rio de Janeiro, tinha um viés figurativo, fortemente influenciado pela Beaux Arts, com um grande eixo monumental, entre outros elementos compositivos. O desenho da Exposição reforçava as simetrias, iniciando o percurso por um Pórtico monumental, e a gravitação, em torno do eixo, dos pavilhões estaduais e temáticos. Um pavilhão, destinado a exibir os produtos e a cultura catarinense, tinha destaque especial na composição. As linguagens empregadas nos projetos, em seus vários vieses modernos (como chamados à época) privilegiavam um Art Déco, carregado de óbvias influências francesas, além de outras como a versão tupiniquim, o Estilo Marajoara, presente, entre outros, no Pavilhão do Pará. O Pórtico, o Cassino, e vários outros pavilhões temáticos eram desenhados em um Art Déco náutico, com alusões diretas a elementos constitutivos dos navios (escotilhas, chaminés, conveses, balaustradas), fazendo o que Tafuri chama de modernismo mimético, com referências literais à máquina (ver Fig. 4.42 e Fig. 4.43).

Em matéria publicada no jornal O Estado era afirmado que:

(...) O govêrno de Santa Catharina acha-se ardentemente interessado em conseguir que as nossas classes productoras figurem com abundância e brilho, na grande Exposição que se realizará em Setembro próximo em Porto Alegre. Damos acima, a photographia do pavilhão reservado, naquelle certame, a Santa Catharina, e que, estamos certos, abrigará as mostras de nossa capacidade de trabalho em todos os sectores da vida econômica barriga-verde. (CENTENÁRIO Farroupilha. O Estado, Florianópolis, 1º julho 1935.p.06)

O Pavilhão de Santa Catarina, um dos sete pavilhões estaduais, foi projetado em Porto Alegre pela empresa A.D. Aydos & Cia Ltda⁴. Tinha área construída de 300 metros quadrados e foi executado pela empresa João C. Petry & Cia. Ltda (CATÁLOGO, 1999, p.44). Sua arquitetura formalizada em Art Déco, era composta basicamente por três volumes escalonados em planta compacta e assimétrica.

Pela análise da documentação (basicamente fotografias) se percebem influências da arquitetura de Rob Mallet-Stevens, onde, por exemplo, os volumes fazem balanço entre verticalidade e horizontalidade. Há também traços expressionistas, principalmente em volume curvo do bloco intermediário, com rasgo contínuo de aberturas que o acentuava horizontalmente. Elementos compositivos como antenas, mastros, ressaltos e frisos verticais se contrapunham à massa construída, coroada por cimalthas e vazada por rasgos verticais e horizontais que pretendiam dar dinamismo ao todo projetado. O pavilhão, como o resto dos demais, foi pensado para ter destaque á noite, o que foi possibilitado por iluminação elétrica condizente com a cenografia da Exposição.

O arquiteto Christiano de La Paix Gelbert, da Prefeitura Municipal de Porto Alegre foi encarregado da maioria dos projetos (á exceção dos pavilhões estaduais e do Pórtico Monumental) e da fiscalização da obra (ver Fig. 4.44).

Pela envergadura do evento e o grau de divulgação pela imprensa, certamente foi o primeiro no sul do país a mostrar a arquitetura como espetáculo midiático. Além de deixar

⁴ Alberto D. Aydos, formado em Engenharia em 1924 (Porto Alegre), dois anos depois fundou uma empresa construtora nessa cidade, que “é a única das três grandes empresas construtoras fundadas na década de 1920 que ainda subsiste”. (WEIMER, 2004, p.23). Entre seus quadros contou com os arquitetos Franz Filsinger, Adolf Siegert e Fernando Corona.

para a cidade de Porto Alegre um parque central urbanizado e alguns equipamentos da Exposição, que permaneceram até hoje, esse acontecimento repercutiu junto aos projetistas e construtores do Rio Grande do Sul. Muitas das arquiteturas, a partir dali construídas naquele estado, seguiram o viés Art Déco (em suas várias versões – náuticas, aerodinâmicas, por exemplo), que representaria a possibilidade de unir a tradição construtiva com as feições da modernidade perseguida, na renovação urbana de muitas cidades. Resta investigar como esse processo repercutiu em Santa Catarina, haja vista a existência de uma ligação política e cultural com aquele estado. Além disso, houve uma repercussão considerável da Exposição (em todo o país) possibilitada pelo caráter oficial do evento (a serviço do Estado Novo) e a circulação nacional, por exemplo, de periódicos como a Revista do Globo (RS), que traziam matérias detalhadas sobre o assunto. Talvez tenha sido o primeiro momento em que a arquitetura tenha assumido, junto ao grande público, um caráter midiático de informação.

Fig. 4.42: Vista do Pavilhão de Santa Catharina na Exposição de 1935.
Fonte: O Estado, 1º, jul, 1935, p.6.

Fig. 4.43: Vista noturna do Pavilhão de Santa Catharina.
Fonte: Revista do Globo, 9, nov., 1935, p.36.

Fig. 4.44: Vista aérea (postal) do conjunto da Exposição de 1935 (Plano de Alfred Agache).
Fonte: Acervo do autor.

4.4.5 O Cinema nos anos 1930 e a idealização da modernidade em Florianópolis

O primeiro cinema da cidade, o Cine Roxy, funcionou no prédio do antigo Centro Popular, construído em 1930, na Rua Padre Miguelinho (atual nº 53). Como parte da

renovação das edificações do conjunto da Catedral Metropolitana, levada a cabo na década de 1920, esse Centro abrigou manifestações artísticas, apresentações teatrais e festas na década de 1930. Também foi utilizado como salão paroquial da Catedral e sede do Arcebispo. Sua arquitetura é eclética, com influências do Art Nouveau (particularmente no desenho das aberturas em arco pleno e ornatos) e outras linguagens. Com as projeções regulares de filmes no Cine Roxy e o ingresso com preços populares, o hábito de ir ao cinema rapidamente se popularizou. Os seriados de faroeste e dramas românticos, ali exibidos, acolhiam democraticamente a população.

Na mesma edição em que foi publicado o chamamento à participação das empresas catarinenses na Exposição de 1935, o jornal O Estado anunciava a inauguração de um novo espaço para cinema: o Cine Rex (ver Fig. 4.45).

Embutimento dos dias de frio. A ventilação e a iluminação passaram também por importantes aperfeiçoamentos. Na parte mechanica aperfeiçoou-se a suspensão dos motores Diesel e geradores e bem cento e cinquenta almas apenas, mas que tem desafiado a a destruição da guerra, da pobreza e da oppressão durante cerca de tres mil annos. E a selta dos samaritanos, a mais antiga e a menor do mundo. nenie, cuja Bibliotheca, de 60.000 volumes constitue a mais importante collecção bibliographica ácerca do germanismo no exterior. O serviço de archivo trabalha com mais de 110.000 fichas, e o serviço photo-

Grande data!
Em 18 de Agosto de 1935
o
REX
SURGIRÁ!!!

O deslumbrante palacio da rua Arcipreste Paiva recepçionará nesse dia memoravel o GRANDE PUBLICO desta ilha maravilhosa!
RICOS e POBRES terão ás suas ordens:
Uma elegante bonbonniere!
Um bar parisiense!
Uma iluminação surpreendente!
Uma galeria de mostruarios em crystal fulgurante!
Um mobiliario ultra moderno!

O unico aparelhamento de classe em todo o Estado por onde passarão as mais fascinantes pelliculas com harmoniosas canções, com bailados estonteantes e com os mais canóros rouxinóes da tela!!!
Todos, sem excepção, ao REX!!!

269) v-1

Vende-se — Um harmonio com 4 oitavas e 2 registros, em perfeito estado. Tratar com o sr. Romão Pedro Schwartz, no Alto Biguassú. 235) 6v-6

CREANÇAS ANEMICAS LYMPHATICAS RACHITICAS
JUGLANDINO
ABOROSO XARPE 1000 PHOSPHO-CALCE
Francisco Gillet & C. — Rua 1.ª de Março, 17 — Rio

Fig. 4.45: Anúncio publicitário do Cine Rex.
Fonte: O Estado, 5 jul, 1935, p.4

O anúncio fala por si, refletindo um anseio de modernidade, uma modernidade exótica, reluzente, típica do propagado pela imprensa de então. Era a promessa de uma Florianópolis aparelhada com as últimas máquinas de entretenimento urbano, no palco social do cinema. Transparece também no anúncio outra promessa, dessa vez ingênua: a de igualdade das classes sociais pela possibilidade de acesso e frequência ao mesmo novo lugar urbano.

Deve ser destacada a importância do cinema e seu caráter urbano: para além do simples divertimento das massas, era também o lugar por excelência dos encontros sociais, do namoro às conversas política, passando pelo observar mútuo dos comportamentos e roupas da moda. Essa, aliás, era muito divulgada pelos filmes de Hollywood, que além de induzirem novos costumes (ou reforçar outros, como o hábito de fumar), traziam para as moças e senhoras, os novos modelos do bem vestir.

Portador de imagens da vida nas grandes metrópoles norte-americanas e européias, o cinema serve de referência para grandes contingentes de espectadores. Por ser uma linguagem essencialmente moderna, contribui para construir uma nova relação entre seu público e o cotidiano da vida urbana, tematizando a velocidade e fragmentação da vida moderna, interferindo nos seus hábitos culturais e sociais. (ANELLI, 1992, p.35)

O cinema traduzia em suas várias versões arquitetônicas (principalmente com o Art Déco) essa espacialização dos encontros urbanos: a partir do desenho da entrada, em geral marcada por portada diferenciada, que logo levava a um faiscante foyer (com a indefectível bombonière e, muitas vezes, envidraçado, para ser visto da rua), não só espaço de transição para platéia, mas também lugar de exposição das pessoas, que promoviam, por si só, um outro espetáculo. A platéia era também, em geral, decorada com motivos que remetiam aos filmes, fazendo a ambiência da entrada e dos intervalos de exibição das películas, transformando os espectadores em parte do espetáculo.

Tanto o Cine Rex (depois denominado Ritz) quanto o Roxy, ficavam em ruas muito próximas à Praça, em plena centralidade florianopolitana dos anos 1930. A arquitetura desses

cinemas, de um ecletismo comum à época, era materializada por técnicas construtivas tradicionais (paredes portantes e cobertura em telhas cerâmicas). Seus edifícios só contrastariam com os demais prédios do entorno por suas dimensões de espaço coletivo. Certamente o contraste entre o que era visto (e sonhado) na tela e a ambiência pacata do centro da cidade era um choque. Se o moderno não era ainda vivenciado diretamente no cotidiano, os filmes desempenhavam o papel de familiarizar a platéia com o clima urbano das metrópoles.

Quanto à arquitetura eclética dos citados cinemas de Florianópolis essa era entendida como de caráter moderno, pois, como no anúncio citado acima, tudo o que dizia respeito ao cinema era moderno. Essa indistinção entre moderno e eclético (ou fantasia estilística) na arquitetura não era exclusividade da capital catarinense e sua ambiência provinciana. A propósito disso, assinala Renato Anelli sobre o cinema em São Paulo nos anos 1930 e o entendimento do moderno na metrópole brasileira:

Não havia em São Paulo nesse momento, uma distinção nítida entre intervenções da vanguarda modernista e os estilos historicistas. As grandes metrópoles norte-americanas e européias foram construídas com absoluta predominância de estilos históricos e ecletismos. Ser moderno naquele momento era mais um acerto de contas com a aparência dessas metrópoles do que uma opção cultural pelo modernismo. (ANELLI, op cit., p.36) (grifo nosso).

A modernidade como manifestação espacial, urbana, da modernização não aconteceria em Florianópolis nesse momento. O ritmo frenético da festa urbana, do rodar dos automóveis, das luzes metropolitanas, ficaria no plano dos sonhos. A cidade se contentaria com o espelho da modernidade, com o brilho dos cenários e figurinos nos bailados e canções dos “canoros rouxinóis da tela”.

4.4.6 A presença do Estado na expansão e melhoramentos urbanos: a introdução de arquiteturas para a Saúde

Até o advento dos anos 1930, a única instituição hospitalar de porte, além do Hospital Militar (final do século XIX), era o Hospital de Caridade, construído em várias etapas, iniciadas por uma pequena Casa de Saúde (ou Santa Casa) em 1789. Edificado no topo da parte leste do Morro da Cruz (limite físico da península), foi ali implantado segundo critérios da época: um local alto, com ventos higienizantes e livre dos “miasmas” das áreas planas e pantanosas dos lugares baixos.

Em 1938, marcando também a expansão da área urbana para além da península, foi inaugurado o Hospital Nereu Ramos, no bairro da Agrônômica, assinalando a presença do estado na modernização da área da saúde. Uma instituição com instalações apropriadas e lugar de novas práticas hospitalares era então acompanhada de arquitetura condizente e também atualizada (ver Fig. 4.46 à Fig. 4.49).

Um forte eixo de simetria, estruturador do partido arquitetônico comandava a composição, desde a portada. Uma ala externa, em forma de “U” avarandada, definia a localização dos quartos dos pacientes. Destinado inicialmente ao tratamento de doenças infecto-contagiosas, suas varandas e pátios internos seriam apropriados ao sistema de tratamento terapêutico da época.

O Hospital Nereu Ramos, para além de sua arquitetura tradicional (a não ser por algum tratamento de fachada à maneira Déco), foi importante elemento nucleador da região do bairro da Agrônômica, até então área rural. Junto a outras edificações estatais, como a Penitenciária, o Abrigo de Menores e o Palácio residencial do governador (também da mesma época), marcou o avanço urbano sobre áreas rurais, próximas da península central. É sabida a importância dessas edificações oficiais, como estruturadoras de uma ocupação urbana, tanto no plano simbólico, como nos aspectos funcionais.

Fig. 4.46: Vista panorâmica do Hospital Nereu Ramos (1938) na década de 1940.
Fonte: Acervo do Arquivo da Casa da Memória, FFC.

Fig. 4.47: Vista do Hospital Nereu Ramos na década de 1940.
Fonte: Acervo do Arquivo da Casa da Memória, FFC.

Fig. 4.48: Vista atual de parte das instalações do Hospital Nereu Ramos.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 4.49: Vista lateral das instalações do Hospital Nereu Ramos.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Marcando a também a ação estatal, dessa vez na esfera federal. No início da década de 1940 foi inaugurado o edifício do Departamento de Saúde Pública com projeto do arquiteto carioca Paulo Motta e com execução a cargo do arquiteto Tom Wildi. O conjunto das instalações espacializava um programa de iniciativa estatal, no campo da Saúde Pública, parte do tripé de políticas nacionais do Estado Novo: Educação, Saúde e Comunicação. A linguagem empregada era configurada espacialmente em termos de um *estilo moderno*, no caso o neocolonial, afirmando a ação modernizadora do Estado. A implantação seguiu uma geometria triangular, de axialidade simétrica, com volumes gravitando em torno da grande portada e diminuindo de escala, à medida que os blocos se afastavam do eixo.

O conjunto das edificações foi posicionado em um lugar nevrálgico da cidade, a confluência da Rua Felipe Schmidt – uma das principais artérias do centro – e a Avenida Rio Branco, importante eixo viário (parte do trecho de acesso à Ponte Hercílio Luz), concluída no final dos anos 1950. Certamente o posicionamento da sede do Departamento, junto à Ponte, atenderia a uma rápida acessibilidade, necessária nesse tipo de equipamento urbano e uma forte presença estatal na malha urbana, criando mais um referencial na cidade.

Além disso, essa edificação monumental – em relação à escala vigente das edificações da Florianópolis dos anos 1930 – fez parte de uma série de intervenções do prefeito Mauro

Ramos, quanto aos melhoramentos da malha viária. O crescimento da construção civil na cidade, com dois momentos de pico: 1930/1931 e 1935/1939 (AMORA, 2006, p.283) justificaria a preocupação com a modernização dos fluxos de trânsito. A prefeitura compraria alguns prédios nas Ruas Felipe Schmidt e Conselheiro Mafra (as já citadas vias de acesso à ponte), entre as Ruas Deodoro e Jerônimo Coelho, que estavam fora do alinhamento e recuando-os. Toda a área entre a Praça XV e a cabeceira insular da Ponte Hercílio Luz acabaria por entrarem um ritmo acelerado de reformas:

Na Rua Conselheiro Mafra, a partir de acordo com os proprietários, a administração pública resolveu modificar a fachada dos prédios localizados na primeira quadra e fora do alinhamento, dotando-os de platibanda e tornando-os recuados. Concomitante com os ajustes das ruas procederam-se obras de pavimentação, como a da Avenida Trompowsky, da rua Almirante Alvim e da Quintino Bocaiúva, do cais junto à Alfândega, além da abertura da rua Luís Delfino, obras de encanamentos para escoamento das águas pluviais até o mar, recuperação de ruas pavimentadas, colocação de meios-fios e construção de passeios. Estava previsto para 1939 o alargamento da Rua Sete de Setembro. (AMORA, 2006, p.283-284)

Como assinala a autora, a prefeitura promoveu melhoramentos na rede viária de conexão com o continente. Por outro lado, também cuidou de atender os interesses de expansão, lenta e gradual, para as áreas das chácaras (Av. Trompowsky, Rua Almirante Alvim e outras), nessa época já em processo de desmembramentos. Pela proximidade do centro (agora com os automóveis), situação urbana favorável quanto à paisagem e regime de ventos, além da disponibilidade de novos e maiores terrenos, era certamente, naquele ciclo da cidade, objeto de olhares atentos e cobiçosos das elites locais. Um maior aprofundamento – se possível, haja vista a reduzida possibilidade de existência de dados arquivados mais precisos – talvez explicita os locais desse incremento da construção civil mencionada anteriormente, apontando certamente também para as áreas das chácaras (ver Fig. 4.50 à Fig. 4.53).

Fig. 4.50: Vista do Departamento de Saúde Pública (projeto de Paulo Motta e execução de Tom Wildi) no início dos anos 1940, nos altos da Rua Felipe Schmidt com a rótula da atual Avenida Rio Branco.
Fonte: Acervo do Arquivo da Casa da Memória, FFC.

Fig. 4.51: Vista externa do DSP a partir da rótula da Avenida Rio Branco.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 4.52: Detalhe de acabamento externo da fachada do DSP.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 4.53: Detalhe da fachada frontal à rótula do DSP, com busto de Oswaldo Cruz.

Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Voltando ao Departamento de Saúde Pública e sua arquitetura, Ana Amora dá conta de que “o partido adotado pelo arquiteto Paulo Motta⁵ para o edifício seguiu as orientações do sanitarista Ernani Agrícola”. Agrícola propôs um fluxograma racionalizado, em dois pavimentos, com funções de atendimento rápido no térreo. Esse receberia duas entradas, uma no vértice do triângulo (entre a Av. Rio Branco e a Rua Felipe Schmidt) para o Departamento em si e suas funções administrativas e outra mais discreta, na Felipe Schmidt, destinada ao acesso ao Centro de Saúde, onde a população seria atendida.

Motta optou pelo desenvolvimento dos espaços circundados, com circulações avarandadas, idealizou um pátio interno em alusão aos espaços de uso comum protegidos de nossa arquitetura colonial e as variadas funções impostas destacando-se na volumetria da fachada. (AMORA, 2006, p.286)

Para Amora, “o arquiteto optou pela variante missões do neocolonial que, apesar de ter raízes na arquitetura ibérica, apresentava características especiais, sendo pouco valorizada e de cunho mais popular”. (AMORA, op cit., p.87). Essa variante do neocolonial, presente em vários países latino-americanos, foi também reverberação das arquiteturas cenográficas dos anos 1930-1940. Onde se exigisse uma locação com ambiência latina – seja para fazendas ou residências urbanas – era empregado esse viés de uma arquitetura romantizada. O emprego

dessa variante por um lado pode ter uma dupla representação: por um lado, o embate das várias tendências estilísticas (entre o modernismo de cunho abstrato e as figurações da modernidade) presentes no Estado. Representaria também a tentativa de popularizar esteticamente uma estrutura (urbana) de saúde, certamente não muito palatável (com suas campanhas de vacinação) entre as camadas populares.

4.4.7 Incorporação de Área Urbana Continental: o Estreito

A capital incorporou na década de 1940 uma área continental, o Estreito, que, com a construção da ponte Hercílio Luz, havia se integrado a Florianópolis. “Como zona rural e depois como sede do distrito, o Estreito pouco ou nenhum cuidado recebeu do Poder Público. As ruas eram trechos de estradas (...)” (PELUSO JR., 1991, p.318) e algumas “foram sendo abertas por proprietários a partir de vias principais” (op. cit, p.318) a partir de necessidades prementes de ligação segura com o sistema viário de acesso à Ilha. Esse descaso do estado perdurou, embora o novo bairro da capital se desenvolvesse (por conta de sua importância estratégica), indo ali predominar as atividades comerciais, como revendas de automóveis, lojas de ferragens e outras atividades correlatas (ver Fig. 4.54).

O Estreito era local estratégico antes da construção da Ponte:

Era ponto de parada obrigatória para aqueles que se dirigiam à sede do governo na Ilha. O local onde se situava o trapiche para embarque e desembarque de passageiros, no Continente, era conhecido como “Passagem Valente”. (...) O percurso de lanchas para passageiros era feito entre essa Passagem, na baía norte continental, e o trapiche da Praça XV de Novembro. As cargas maiores atravessavam o canal através de balsas, cujo embarcadouro, no Continente, localizava-se na área próxima à Ponte Hercílio Luz. (SUGAI, 1994, p.40)

Com a Revolução de 1930 chegando à entrada da capital catarinense, o Estreito viria a desempenhar um papel importante na defesa (comandada pelo então governador Fulvio Aducci) contra os revoltosos. Conforme depoimento do antigo comerciante do lugar, Quíncio

⁵ Pertencente aos quadros de planejamento do Ministério de Educação e Saúde, Rio de Janeiro.

Romalino da Silva, “para impedir que as tropas revolucionárias pudessem atingir a ponte Hercílio Luz, o Governo Estadual mandou retirar o assoalho da ponte, que era de madeira e cruzaram arame farpado com eletricidade”. (SOARES, 1990, p.32)

Fig. 4.54: Vista parcial da localidade continental do Estreito na década de 1950.
Fonte: Acervo do Arquivo da Casa da Memória, FFC.

Nesse mesmo depoimento, o comerciante descreve os principais estabelecimentos comerciais e industriais do Estreito, nos anos 1930 e 1940. Esses locais serviam estrategicamente, posto que localizados na entrada terrestre da capital, ao abastecimento de Florianópolis. Entre eles, Quíncio da Silva destaca o comércio de. André Maykot, de secos e molhados, que mais tarde veio a se dedicar ao ramo das ferragens; as atividades exportadoras de. Antônio Lehmkuhl (Fett & Cia); os armazéns de Ernesto Riggenbach (próximos à ponte) destinados á venda de couro e café; a farmácia de Luiz D’Acampora e o depósito de água mineral de Jacob Vilain Filho. Fábricas haviam duas: a de sabão (única no estado na época) de João Areias e a de manilhas (tubos para esgoto) de Pedro Cherem. Para o depoente, alguns marcos na paisagem definiam as atividades do Estreito e sua vocação produtiva: “De longe avistava-se a chaminé da fábrica. Aliás, duas chaminés: a da fábrica do sr. Pedro Cherem e a do sr. João Areias”. (SOARES, 1990, p.36-38)

Outro autor destaca a importância estratégica do Estreito, nos anos 1930 e mais ainda na década de 1940 enquanto local de cais, destinado ao armazenamento de cargas de exportação, notadamente a madeira:

A localização nesse lado, é explicável, em primeiro lugar, pela maior acessibilidade do porto; em segundo lugar, pela mais fácil movimentação da carga exportável que, quase toda, procede do continente; e, finalmente, devido ao maior espaço para armazenamento oferecido, em razão do mais baixo preço da terra. (DIAS, 1947, p.56)

Esse baixo custo da terra iria permanecer até os anos 1950, quando o lado continental de Florianópolis começou a receber residências de verão em função da balneabilidade de suas águas e pela ausência de estradas que levassem às praias concorrentes do Norte da Ilha. Nessa época se consolidaram, na outra baía continental, os bairros de Coqueiros, Itaguaçu e Bom Abrigo, principalmente. Hoje a poluição impede a balneabilidade, mas esses bairros mencionados e outros da área continental, abrigam uma considerável parcela populacional de Florianópolis e sofrem um desenfreado processo de verticalização imobiliária.

4.4.8 A Atualização do Comércio na Península

Tanto do lado oeste, quanto ao leste da Praça XV, com a movimentação do porto e algum incremento econômico resultante também de pequenas indústrias, o comércio se consolidou nesses lugares.

Na década de 1940 se iniciou a reforma e construção de várias edificações de 02 a 03 pavimentos, nas principais ruas do centro comercial. No lado oeste, isso se deu nas Ruas Felipe Schmidt, Conselheiro Mafra e transversais, além das ruas do lado leste da Praça XV, como João Pinto, Tiradentes e transversais, se disseminando pelos arredores da Avenida Hercílio Luz (ver Fig. 4.55).

Deu-se, muitas vezes, a formação de conjuntos urbanos modernos, no viés Art Déco em várias versões. Houve desde simples reformas de fachada (com a ocultação do telhado por platibanda, muitas vezes fazendo analogia ao perfil escalonado da grande cidade desejada ou

“sky line”) até volumetrias e ornamentos de fachada mais desenvolvidos, seguindo uma linha de arquitetura cúbica (ver Fig. 4.56).

Alice Viana em extenso levantamento da arquitetura de viés Art Déco em Florianópolis, particularmente na área urbana aqui mencionada, aponta:

É considerável pensar que, em Florianópolis, estas edificações de que falamos foram em sua maioria desenhadas e executadas por construtores que não apresentavam nenhuma formação, por profissionais possuidores de um saber empírico, quase artesanal. Na pesquisa realizada na SUSP podem ser citados os nomes de Estanislau Makowiecki, João José Mendonça, João Batista Berreta e Theodoro Bruggemann, como os mais encontrados na autoria destas tipologias de edificações. (VIANA, 2008, p.80)

**Fig. 4.55: Vista atual de conjunto de edificações de dois pavimentos na Avenida Hercílio Luz, circa 1940.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.**

**Fig. 4.56: Vista atual de conjunto de edificações em roupagem Art Déco na Rua Conselheiro Mafra, circa 1940.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.**

A esses nomes, a autora soma os de outros profissionais que realizaram esse trabalho de escala modesta, cotidiana, mas de inegável importância na renovação urbana dos anos 1930-1940.

A renovação atingiu basicamente edificações térreas e sobradadas, edificados sempre na estrutura fundiária original da península. Cabe ressaltar em termos de desenho urbano, no lado oeste da Praça, entre as Ruas Conselheiro Mafra e Francisco Tolentino, a existência de terrenos com duas frentes. A principal fachada, em geral, mais trabalhada em composição, era a voltada para a Rua Conselheiro Mafra, a rua comercial por excelência, portanto mais importante. A fachada de fundos, sintomaticamente voltada para a orla marítima, a da Rua Francisco Tolentino, era em geral mais simples, de acabamentos e composição modestos, se comparados aos da fachada principal.

Essas novas construções e reformas atendiam à modernização e/ou expansão das atividades comerciais da cidade, que no auge do ciclo portuário (com a presença dos navios de carga e passageiros, além de hidroaviões), teve um alento econômico.

Em Florianópolis, a tecnologia do concreto armado começou a ser aplicada na época em que a cidade procurava saídas em direção a um progresso, buscando superar uma fase de “estagnação”. O sistema de estruturas independentes de concreto armado chegou à Ilha de Santa Catarina em torno dos anos 40, mas ainda havia dificuldades técnicas na utilização da estrutura independente. (CASTRO, 2002, p.48)

Mais adiante, nas novas construções mais arrojadas, tanto em altura, quanto em área construída, como hotéis, edifícios e outros empreendimentos, seria necessário o aporte de profissionais com formação adequada. Principalmente, conforme essa hipótese, em um segundo ciclo de modernidade (anos 1950-1960), outro tipo de profissional, mais especializado, foi requerido. Foi o caso do projetista politécnico Wolfgang Ludwig Rau, e sua necessidade de atuação com outros parceiros em alguns empreendimentos, como o engenheiro José da Costa Möellmann e o de vários outros profissionais, emigrados ou não. A esses profissionais e aos arquitetos formados em outros centros e aqui chegados, coube a

continuidade do processo de renovação, com a introdução, por exemplo, do concreto armado e de outros novos materiais e técnicas construtivas.

4.4.9 As Novas Escolas

A 12 de março do ano de 1940, foi inaugurado com visita oficial do Presidente da República, Getúlio Vargas, o Grupo Escolar que levou seu nome, na então Rua Geral do Saco dos Limões. Esse conjunto de edificações, com seus pátios e espaços cobertos, era parte material da proposta maior de um sistema educacional (varguista), baseado em concepções pedagógicas que, através do estímulo à educação, ao esporte e a atividades coletivas (como desfiles, escotismo, bandas marciais, entre outras), pretendia criar um homem novo, moderno, nacionalista. (REVISTA DE SANTA CATARINA, 1939, p.94) (ver Fig. 4.57, Fig. 4.58 e Fig. 4.59).

Essa inauguração atendia também à estratégia de dotar de equipamentos urbanos os bairros próximos ao centro, marcando de forma física e simbólica, a presença do Estado Novo. No caso em questão, o da localidade do Saco dos Limões, um conjunto de habitações coletivas, (composto de casas térreas), também promovido pelo Estado, a Vila Operária, seria também construído, induzindo uma urbanização desse arrabalde.

Um ano depois se iniciou o funcionamento do Colégio Estadual Dias Velho, edificado à Rua Victor Meirelles, em pleno centro urbano, na transversal leste da Praça XV de Novembro. Também parte desse novo sistema educacional, o conjunto de edificações foi projetado na linguagem Art Déco. Formalmente bem mais elaborado que o Grupo Getúlio Vargas, essa instituição de ensino mantém elementos de composição característicos, como a marquise na portada principal, marcação das aberturas, cimalhas e platibanda de coroamento, embora seja dotada de uma cobertura tradicional, com telhado. Além desses elementos

compositivos, também o Dias Velho teria seu pátio interno, elemento estruturador das atividades coletivas. (REVISTA DE SANTA CATARINA, 1939, p.91) (ver Fig. 4.60).

Na mesma época foi aberto o primeiro estabelecimento escolar do novo regime na região interiorana da Ilha de Santa Catarina. O Grupo Escolar Dom Jaime Câmara, no distrito do Ribeirão da Ilha, no distante sul da Ilha, trouxe todos os elementos espaciais da Nova Escola: instalações pedagógicas modernas (para a época) e pátios coberto e aberto. Merece destaque, em meio à construção das edificações luso-brasileiras do distrito (com técnica tradicional), a expressão estrutural do pátio coberto, com suas tesouras plasticamente elaboradas (ver Fig. 4.61, Fig. 4.62 e Fig. 4.63).

O conjunto dessas ações estatais na Educação, embora modestas em número, certamente trouxe, dentro da ambigüidade ideológica que caracterizou o regime varguista, um novo aporte pedagógico. Também residem nessas novas edificações e suas formulações arquitetônicas, traços de uma modernidade outorgada pelo braço do Estado paternal. A imagem moderna transmitida a Florianópolis, pela implantação (desde a área central ao afastado distrito do sul) dessas unidades escolares e seus espaços higiênicos, teria a intenção de moldar no imaginário urbano, uma idéia de escola nova, formadora de um *novo homem*.

Fig. 4.57: Vista atual da fachada externa do Grupo Escolar Getúlio Vargas (1940) no bairro do Saco dos Limões.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 4.58: Vista atual do pátio interno do Grupo Escolar Getúlio Vargas.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 4.59: Detalhe da placa de inauguração do Grupo Escolar Getúlio Vargas.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 4.60: Vista externa atual do Colégio Estadual Dias Velho, (1941) à Rua Victor Meirelles.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 4.61: Vista externa atual do Grupo Escolar D. Jaime Câmara (circa 1941) no bairro do Ribeirão da Ilha.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 4.62: Vista atual do pátio coberto do Grupo Escolar D. Jaime Câmara.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 4.63: Outra vista do pátio coberto do Grupo Escolar D. Jaime Câmara.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

4.4.10 As Instituições previdenciárias e a Habitação Social

Em 1º de março de 1942, foi inaugurado no bairro do Saco dos Limões, ao sul da área central, a Vila Operária do IAPI, considerada a primeira investida institucional nacional consolidada na habitação social. Além disso, para a capital, representou (junto com o Grupo Escolar Getúlio Vargas) uma das primeiras investidas de avanço urbanizador ao interior, próximo da malha urbana fundadora.

Para estudiosos da habitação social no Brasil, como Bonduki, “instrumento de retórica ou preocupação legítima, o fato é que, com Vargas, o Estado incorporou o tema da habitação como um problema do governo, ligado à proteção social aos trabalhadores assalariados” (BONDUKI, 1998, p.112/113).

É de se considerar também, o fato de que, para a pequena comunidade desse bairro (como para qualquer lugar suburbano), a Vila Operária representou, além da presença simbólica e física estatal, a chegada de novos equipamentos e infra-estrutura urbana, mesmo que acanhada. A isso deve ser somada uma nova forma de vivência e de relações sociais, propostas por um novo agenciamento coletivo das habitações (ver Fig. 4.64).

Com alguma inspiração na cidade-jardim, a vila segue padrão nacional da época, com 100 casas unifamiliares (muitas delas geminadas), transformando um entorno, até então composto de pequenas favelas e áreas residenciais ao redor das encostas dos morros em volta do Maciço do Morro da Cruz. A área construída de cada unidade era de 42m², tendo os lotes, em média, 204,60m², cercados por cercas vivas e de madeira. Em termos construtivos havia “uma parede em comum para duas unidades (geminadas), em madeira compensada como divisória e pé direito de 2,60m. (PALERMO, 2002, p.5)

A linguagem empregada em grande parte das edificações foi a do neocolonial. Com a presença de um arco demarcando uma pequena varanda, um jogo plástico de telhados e reboco texturizado, esse neocolonial refletia uma resposta popular de arquitetura, calcada

certamente em modelos circulantes no repertório de projetistas e construtores. Não se tratava do neocolonial de extração erudita (como o neobarroco de Lucio Costa) e tampouco do estilo fantasioso e rebuscado das classes sociais mais ricas. Parece ter sido na verdade, o entendimento (economicamente possível) de um viés de modernidade em arquitetura habitacional, em se tratando de pequenas casas unifamiliares (ver Fig. 4.65 e Fig. 4.66).

Na área da arquitetura institucional, representante simbólico de um poder político então presente, o Edifício do IPASE, importante instituição previdenciária da época, com projeto do arquiteto Raul Pinto Cardoso, foi inaugurado em 1944, no centro da cidade. O tom modernista de concepção está presente no projeto, com colunas fazendo os pilotis na fachada fronteira à Praça Pereira Oliveira (fundos da Catedral Metropolitana e que abriga o Teatro Alvaro de Carvalho – 1875). O edifício se expressa em vários estilemas modernos, tendo uma curiosa construção na cobertura, com formas aludindo à Pampulha de Niemeyer (ver Fig. 4.67, Fig. 4.68 e Fig. 4.69).

A idéia dos pilotis, com o recuo térreo do prédio, fazendo uma proteção –na escala urbana – ao pedestre, iria a ser retomada na inserção posterior do prédio vizinho, destinado a outra instituição previdenciária, o Edifício do IAPC (1954-58) e do Edifício das Diretorias (1953-61), situado nas proximidades.

Figura 34: Implantação Original Vila Operária
Fonte: GHab

Figura 35: Implantação Atual Vila Operária
Fonte: GHab

Figura 36: Plantas Originais Casas Geminadas Vila Operária

Fig. 4.64: Projeto da Vila Operária do Saco dos Limões (1942).
Fonte: PALERMO, 2002, p.5.

Fig. 4.65: Vista atual de residência unifamiliar da Vila Operária à Rua Juan Ganzo Fernandes.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 4.66: Vista atual de residência unifamiliar da Vila Operária à Rua Belisário Berto da Silveira.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

EDIFÍCIO DO I. P. A. S. E. em Florianópolis,
constando de lojas e escritórios. Projeto de
Raul Pinto Cardoso, Eng.-arquiteto. — RIO

"Maquette"

Gentileza de JOSE' ZANINE CALDAS & CIA
Fabricantes de "maquettes".

O construtor
REVISTA DE ARQUITETURA
JANEIRO-FEVEREIRO DE 1944. 25
no 59
Ano 10

Fig. 4.67: Maquete da edificação do IPASE, (1944) à Praça Pereira Oliveira.
Fonte: O Construtor – Revista de Arquitetura, Nº 59, jan-fev, 1944.

Fig. 4.68: Planta baixa do pavimento térreo do IPASE.
Fonte: O Construtor, Nº 59, jan-fev, 1944.

Fig. 4.69: Planta do pavimento tipo do IPASE.
Fonte: O Construtor, Nº 59, jan-fev, 1944.

4.4.11 A expansão ao norte da península: A ocupação das áreas de chácaras – a casa do Dr. Oswaldo Cabral

Nas proximidades do centro, na região de expansão urbana que tinha como vetor a rua Esteves Júnior (que levava à área da orla norte, a Praia de Fora), entre 1946 e 1950, foi construída a casa do Dr. Oswaldo Cabral, na Rua Esteves Júnior. O Dr. Cabral era, além de médico, um respeitado pesquisador e memorialista, responsável por vários textos sobre a história de Desterro. Com projeto arquitetônico de José da Costa Moellmann e Theodoro Brüggemann e colaboração de Batista Berreta e Wolfgang Ludwig Rau. (COUTO, 2006, p.8), a edificação neocolonial (tendendo para o “colonial espanhol” segundo a historiadora Sara Regina Poyares Reis, pesquisadora e sobrinha do Dr. Cabral), estava situada em grande lote remanescente das chácaras próximas à área central (ver Fig. 4.70).

Do fim do século XIX em diante, como afirmado anteriormente, essas chácaras passaram a ser gradativamente local de moradia da burguesia florianopolitana, que tinha seus negócios no centro.

Os elementos compositivos da grande casa, como as janelas em arco pleno com molduras salomônicas, avanços de fachada do tipo “bow window” e varandas com balaustradas compõem o vocabulário empregado, afinado com a tendência neocolonial, uma das variantes das arquiteturas da modernidade brasileira. Com uma área construída de aproximadamente 800m², em um único pavimento térreo e porão habitável, a casa foi mobiliada por trabalhos de marcenaria de um artesão italiano e tem jardins seguindo modelos franceses, atestando o ecletismo vigente no gosto burguês da época. O gosto impregnado na formulação arquitetônica demonstra a popularização, entre as camadas sociais mais esclarecidas (como à que pertencia o Dr. Cabral) do estilo neocolonial, conotativo de uma atitude cosmopolita de época.

Hoje, a casa e seu lote, tombados como bens patrimoniais municipais, atestam a situação fundiária remanescente da época dos fracionamentos das chácaras. A Rua Esteves Jr. sofreu alargamentos, alguns deles recentes como o último na gestão da prefeita Ângela Amin, quando da necessidade de dar vazão ao fluxo de trânsito da área, extremamente verticalizada. A propriedade, porém resistiu à descaracterização do sítio, testemunha de outros tempos e de sua lógica fundiária, ficando a murada explicitamente fora do alinhamento oficial da rua. Cabe assinalar também o contraste entre o terreno e seus circundantes, configurando um “vazio” entre torres (ver Fig. 4.71 e Fig. 4.72).

Fig. 4.70: Vista atual da residência do Dr. Cabral (1946-1950), à Rua Esteves Jr, projeto e execução de Moellmann, Brüggemann e Rau. Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 4.71: Detalhe construtivo-ornamental da portada da residência do Dr. Cabral.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 4.72: Vista atual da fachada da residência do Dr. Cabral.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

4.4.12 Aspectos de uma Cultura Urbana na Década de 1940

Fig. 4.73: Vista aérea de Florianópolis e sua área central insular, no início da década de 1940.
Fonte: Acervo do Arquivo da Casa da Memória, FFC.

Já não se tratava mais da Florianópolis, anos 40, pacata, com suas noites de blackout, missa das dez, paletó e gravata, vestido novo, footing, Pérola, Gato Preto, Bom Dia, empada do Chiquinho, Miramar, madrugada do café do Mercado, saída do Carl Hoepcke às 24 horas, carnaval do Lira e do Doze, Bocaiúva do Agapito, Cine Odeon, Imperial, Rex, depois do Ritz, Bogart com sua Colt 45. (Depoimento de do artista plástico Hassis. In: O Catarina. Florianópolis. Jan-fev., 2001, 44, ano IX, p.3)

Um dos artistas modernistas a retratar as alterações da paisagem de Florianópolis foi o pintor Martinho de Haro⁶. Companheiro de estratégias conceituais do Núcleo Bernardelli de São Paulo (onde trabalharam artistas como Volpi), ele procurou documentar, com a devida licença poética, os passos da lenta modernização da capital catarinense:

Porém, não queiramos enxergar Martinho com uma visão alienada do real, parnasiana, buscando o Éden na ilha de Florianópolis. As construções ali estão e se integram nesse novo conceito de paisagem, os barcos, e aqui e ali, chaminés do processo de industrialização que ameaçam esse paraíso perdido. As raras formas humanas, quando presentes na paisagem, são assinaladas por resíduos do passado, carroças puxadas por cavalo, acentuando talvez um desencantamento latente da perda daquela paisagem nativa ainda viva e intocada na memória do artista. (GUERREIRO, 2007, p.1)

⁶ Nascido em São Joaquim (SC) em 1907, foi pintor, desenhista e muralista. Teve um início de carreira em Lages, por volta de 1920 e anos depois viajou à França onde estudou na Academia de La Grande Chaumière (1938). Voltou ao Brasil em 1939, em função da eclosão da Segunda Guerra Mundial, ficando até 1944 em São Joaquim. Nesse ano mudou-se para Florianópolis, onde desenvolveu uma intensa produção. Faleceu na capital do estado em 1985.

Vale assinalar a importância das poucas estações de rádio e cinemas, que além das revistas ilustradas de circulação nacional acentuavam o contraste entre a frenética vida urbana da Capital Federal e outros lugares centrais, e a interiorana ambiência de Florianópolis.

Em 1943 se deu a inauguração da Rádio Guarujá de Florianópolis Ltda. e a cidade pode contar então com uma emissora local. Cabe frisar a importância do rádio na época, não só para a informação da população, mas também no aspecto da cultura popular urbana. Transmissões de futebol, rádio novelas, programas de auditório e outros, compunham a programação. Além disso, as propagandas comerciais veiculadas ajudavam a idealizar uma modernidade, através da indução à aquisição de bens de consumo, como os primeiros eletrodomésticos, automóveis e as novas modas de vestuário.

Em 1945, no bojo das manifestações culturais da modernidade, um grupo de intelectuais locais lança a revista literária *Atualidades*.

Em 1948 se deu a edição do primeiro número da Revista Sul (1948/1957) editada pelo Círculo de Arte Moderna, composto por vários jovens intelectuais, como Salim Miguel, Eglê Malheiros e outros. A Revista se propunha a ser um veículo de discussão e propagação da cultura moderna, afinado com as mudanças lingüísticas que eclodiram a partir da Semana de 1922. Para tal o Grupo Sul, como passou a ser conhecido o Círculo promoveu a Exposição de Arte Contemporânea, com a presença e palestra do crítico Marques Rebelo.

Após uma grande movimentação de grupos de intelectuais, principalmente os do Grupo Sul, foi fundado o Museu de Arte Moderna de Florianópolis. A 18 de março de 1949, o Museu ficou inicialmente sediado no Grupo Escolar Dias Velho, onde em seu pátio aconteceu a mencionada Exposição de Arte Contemporânea.

Essa Exposição teve alguns detratores que, como o senso comum mandava, entendiam tal qual Monteiro Lobato (em 1922) ser a arte moderna um embuste. O conservadorismo ainda imperava no gosto florianopolitano, o que se refletia na arquitetura por ele solicitada.

4.4.13 Ecletismo em Tempos Modernos

Um projeto arquitetônico emblemático do gosto então vigente entre a clientela florianopolitana foi o da residência João Jorge Mussi (1949-1950). A obra de Wolfgang L. Rau, na época trabalhando com a Construtora Moellmann & Bruggemann, seguiu uma formulação compositiva eclética, denominada pelo autor como “Estilo Renascença Italiana”. Com a presença de farta ornamentação alusiva, a obra representa um gosto em voga à época, calcado em influências românticas da cenografia cinematográfica, entre outras referências. Esse projeto recebeu registro especial do autor, que o documentou, acompanhando as várias etapas de trabalho, desde a perspectiva de ilustração do projeto, passando pela fase da alvenaria executada e finalizando com a residência pronta. Chamam a atenção dois aspectos nesse procedimento: de um lado, a preocupação de Rau em preservar seu trabalho e seu método compositivo, e a fidelidade do resultado final com a ilustração apresentada ao cliente, no início das tratativas de contratação (ver Fig. 4.74).

A localização da edificação residencial, conforme fotos da época de construção atesta o avanço urbano já analisado nesse capítulo, sobre as áreas de chácaras ao noroeste da Praça. Em 1949 já havia algum número de edificações em andamento, em lotes residenciais nos padrões de hoje. Isso indicaria por um lado, um incremento na construção civil daquele momento e, por outro, a valorização imobiliária em andamento na área, extremamente próxima ao centro peninsular.

Residência
João Jorge Mussi
Florianópolis
1949 - 50

Projeto
Perspectiva aquarelada

em construção

Estilo:
Renascença Italiana

Projeto:
WOLFGANG LUDWIG RAU
(MOELLMANN E BRÜGGEMANN)

Final de obra

Fig. 4.74: Detalhes do processo compositivo-constructivo de uma residência neo renascentista (1949-1950) na Chácara de Espanha, Florianópolis, propriedade de João Mussi, em projeto de Wolfgang Rau. Fonte: Acervo da família Rau.

É importante ressaltar que, para além de qualquer crítica quanto ao caráter estilístico eclético do projeto, tardio ou não, o registro é importante para uma discussão acerca do perfil do cliente, seus gostos, suas fantasias. Parece ser marcante, ainda hoje, o gosto pelo estilo, historicista ou eclético, no senso comum do brasileiro, pertencente á classe média ou não. Se analisarmos as páginas dominicais dos grandes jornais brasileiros de hoje, veremos lá anunciados dezenas de projetos (principalmente de habitação coletiva em altura e de alto custo) em que predomina o neoclássico e outros ecletismos. Isso certamente faz pensar sobre os rumos da arquitetura de mercado e o que faz uma clientela (de classe média alta) requerer tais arquiteturas para sua moradia.

Na sociedade do espetáculo, a garantia de um passado nobre, construído pela arquitetura, parece ainda investir de um status diferenciador a clientela desse tipo de empreendimento (ver Fig. 4.75).

Fig. 4.75: Vista atual da residência Muzzi.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Mapa 02 - Décadas de 1930 e 1940

Principais Edificações:

- Cronologia Esboçada:**
- (1) - Crie Rios (1930)
 - (2) - Crie Reis (1932), depois Crie Riz
 - (3) - Hotel La Porta (1932) demolido no final da década de 1980
 - (4) - Comenda e "Religiões": Estação Espacial (1934)
 - (5) - Estação Espacial Farnes (1936) - Expansão para o atual bairro da Agronomia
 - (6) - Conjuntura - * Esfínges (1938)
 - (7) - Conspiração de edifícios Art Deco - Rua Conselheiro Mafra (dec. 1940)
 - (8) - Conjunto de edifícios Art Deco - Rua Tiradentes (dec. 1940)
 - (9) - Departamento de Saúde Pública (1942)
 - (10) - O Conjunto da Fábrica de Rendas e Bordados Hoepcke (1940)
 - (11) - Edifício do IPASE (1944)
 - (12) - Caixa Postal do Banco do Brasil (1949) Arquivo Municipal
 - (13) - Casa de Cultura de São Paulo (1949) - Escola Municipal
 - (14) - Grupo Escolar Getúlio Vargas (1942) - Expansão urbana
 - (15) - Colégio Estadual Dias Vilela (dec. 1940)
 - (16) - Casa de chá-tê do Dr. Oswaldo Cabral (1940/1950)
 - (17) - Resgatar Art Deco na Fome Santa Marta (dec. 1940)
 - (18) - Belvedere da cabecinha Inara do Hotel Hippocampo (dec. 1940)

Espaços Urbanos:
 A-Consolidação da Avenida Mauro Ramos
 B-Novo desenho para o Largo 17 de Novembro então Praça Getúlio Vargas -déc. 1940)
 C-Finalização dos trabalhos de urbanização da Praça XV de Novembro (final de década de 1930)
 D- Escavações e pavimentação dos altos da Rua Felipe Schmidt (VEIGA, 2008, p.388)
 E- Construção de 160 metros de calis no Trápiche Municipal - Calis Florianópolis (VEIGA, 2008, p.187)

ORLA MARÍTIMA ORIGINAL

LINHA DO PERÍMETRO URBANO LESTE

ARRUAMENTOS AO FINAL DOS ANOS DE 1940 (INÍCIO DOS 1950)

ESPAÇOS ABERTOS PÚBLICOS

**ESPAÇOS CENTRAIS REMANESCENTES
DAS CHÁCARAS**

MANCHA DO CENTRO URBANO DE

Mapa 2: Mapa de Evolução Urbana. Florianópolis, décadas de 1930 e 1940.
Legendas do autor sobre mapa-base do IPUF. Fonte: IPUF.

5 Capítulo 5

A MODERNIDADE EM FLORIANÓPOLIS

NOS ANOS 1950 E 1960

5.1 Introdução

Esse capítulo aborda a hipótese da existência de um segundo ciclo de modernidade em Florianópolis, correspondente ao período do início dos anos 1950 a meados de 1960. Toda periodização historiográfica é parcial e, portanto passível de discussão. A expressão *segunda modernidade*, que carrega uma ambigüidade intrínseca ao *processo*, nesse sentido corresponderia a um novo ciclo na cidade, heterogêneo em relação ao período anterior, onde essa recebeu atualizações em arquitetura e espaços urbanos. Introduziu-se também, um outro elemento a esse processo, que se tornou irreversível: o *crescimento urbano*.

Na esfera federal se vivia o período conhecido por nacional-desenvolvimentismo (os “Cinquenta Anos em Cinco” do presidente eleito Juscelino Kubitschek). O crescimento da industrialização, calcada basicamente na indústria automotiva e outros fatores – como a vigência da democracia – levavam o país a viver certo estado de euforia e crença em um futuro. Eventos como a bossa nova, a primeira Copa Mundial de Futebol ganha pelo Brasil e a construção de Brasília, construíram para além dos fatos midiáticos, um otimismo vivencial no imaginário do brasileiro comum.

A capital de Santa Catarina nesse outro ciclo, ao que parece, continuou a receber uma *modernidade a reboque* do estado, pois não teria tido incremento na industrialização e seu porto chegaria a um estado de decadência total. Por outro lado, investimentos para a expansão em direção ao interior da Ilha, direcionados a um turismo, por exemplo, teriam a chancela subjacente do estado, em parcerias público-privadas nem sempre claras.

Em Florianópolis, na década de 1950 se iniciou a *verticalização* e o adensamento da área central. Um dos efeitos desse processo foi a violenta ruptura que se iniciou (e se consolidou nos anos 1970) da estrutura fundiária do centro fundador na península, ou triângulo central.

Foram feitos investimentos estatais na cidade administrativa e, na esfera estadual, um Plano de Obras e Equipamentos (POE) foi lançado, na gestão de Irineu Bornhausen (1951-1955). Esse que seria o primeiro plano governamental para o estado, previa investimentos nas áreas da eletrificação, agricultura, educação e saúde. Pretendia alcançar o desenvolvimento através da construção de estradas de rodagem, escoando a produção e integrando as diversas regiões do interior. Nessa década também foram criados a Federação das Indústrias, a Diretoria de Cultura e, como ações estaduais a construção do Palácio das Secretarias, do Instituto Estadual de Educação e da avenida de acesso ao aeroporto. Além dessas grandes obras, importantes para a modernização da capital e do estado, foi iniciada a implantação do Campus Universitário. Uma pequena obra, porém digna de nota, foi o asfaltamento da ponte Hercílio Luz, tornando-a mais eficiente para o tráfego, cada vez maior. (PEREIRA, 1974, p.64)

Um turismo incipiente se apoiava na construção de hotéis com vários pavimentos na área central insular e na frequência aos balneários na área continental contígua. Também se iniciava, ao final da década, a expansão gradual em direção aos lugares de praia do norte da Ilha, através de loteamentos.

Esse período coincide com o fortalecimento da tendência modernista em arquitetura nas grandes cidades brasileiras, tendo Brasília e sua arquitetura fartamente divulgada, como ícone. O crescimento populacional da capital e o incremento das construções ajudaram ao início de atuação mais efetiva, na capital catarinense, de arquitetos graduados no centro do país.

Ao final dos anos 1960 se daria o fim desse ciclo, conforme nossa hipótese, pois se iniciaria outro, já sob um governo militar. Alguns fatores, entre outros, evidenciariam essa fase, como por exemplo: a execução de dois grandes aterros (na Baía Sul e na orla Norte), alterando radicalmente a morfologia da Ilha, praticamente sepultando a sua condição marítima

e insular na península central; a consolidação da Universidade Federal no antigo lugar rural da Trindade e a nucleação ali de um novo bairro, graças inclusive à abertura da Avenida Beira Mar Norte; a implantação em lugar conexo à UFSC da sede da Eletrosul (no bairro do Pantanal); um ciclo de balneabilidade sendo consolidado no norte da Ilha de Santa Catarina; a abertura da BR 101, tirando a capital do isolamento rodoviário com o restante do país.

5.2 A Década de 1950: Crescimento urbano e adensamentos da área central

Segundo o geógrafo urbano Victor Peluso Jr (se valendo de fontes como o IBGE), em 1940 Florianópolis tinha 34.110 habitantes (computando-se aí os bairros do Estreito, Saco dos Limões e Trindade), crescendo em 1950, 41,52 %, pois alcançou nessa década uma população de 48.264 pessoas. (PELUSO JR., 1991, p.311).

Isso veio a exigir um aumento no número de habitações, “problema que foi resolvido, em grande parte, pelo adensamento de edificações nas ruas já existentes”. (PELUSO JR., op cit., p.318)

As chácaras, citadas anteriormente, ao norte da Praça, foram sendo desmembradas, sendo criadas em seu interior novas ruas, instalando-se ali parte das elites locais. As camadas mais pobres continuaram a ocupação do Maciço do Morro da Cruz e ruas adjacentes e dirigindo-se também para o Estreito.

No final dos anos 1940, a abertura da Avenida Mauro Ramos, contornando o Morro da Cruz, foi um dos investimentos estatais que mais impactaram a cidade. “Seu início se deu na área do antigo Forte de São Luiz, terminando no largo 13 de Maio, chamado hoje de Praça da Bandeira, já então *completamente aterrada* (grifo nosso), num longo processo que tivera seus albores na metade do século XIX”. (op cit., p.319).

O processo de aterramento da Praça da Bandeira se estendeu, aumentando (na década de 1950) consideravelmente a área ganha ao mar (ver Mapa 3), onde hoje se situa a Assembléia Legislativa de Santa Catarina. Isso veio a alterar a morfologia da ponta sudeste da península, formando o que veio a ser um dos extremos do grande aterro viário da Baía Sul, executado nos anos 1970.

Ainda sobre a Avenida Mauro Ramos, essa “absorveu algumas ruas existentes cuja orientação na base do morro prosseguiu, extinguindo ruelas e becos nas imediações do quartel onde se encontra hoje o Instituto de Educação”. (op cit., p.319).

Esse aumento expressivo da população se deu principalmente na península central. Além dessa houve a já citada subdivisão de áreas das chácaras e loteamentos no Estreito. Outras chácaras na encosta do Morro do Antão (hoje bairro da Agrônômica) foram também loteadas, inclusive com a instalação da Vila de Oficiais da Marinha (5º Distrito Naval), atraindo parte da população para lá.

Peluso Jr. aponta também que “este desenvolvimento da indústria (sic) da construção atraiu numerosos moradores da zona rural, que aumentaram os bairros da população de baixa renda.” (op cit., p.319)

O processo de crescimento levou a capital “a ser dotada de edifícios de oito andares e mais, conforme os gabaritos aprovados pela Prefeitura Municipal, prédios destinados a escritórios e apartamentos no centro e somente a apartamentos nas outras áreas”. (PELUSO JR, op cit., p.319)

Na ausência de um plano regulamentador de uso do solo e gabaritos (descaso que historicamente acontecia desde Desterro), os critérios para as aprovações de projetos de construção eram pontuais e, muitas vezes, visando interesses de grupos econômicos ligados às elites locais.

5.2.1 Um Marco Urbano da Verticalização: O Edifício São Jorge

Em 1952 foi inaugurado o *Edifício São Jorge*, que depois abrigaria o *Lux Hotel*. Foi construído em área de grande centralidade, na esquina da Rua Felipe Schmidt com a Rua Deodoro, na margem oeste da Praça, em local urbano do comércio mais expressivo da capital na época. A edificação ainda hoje marca aquele lugar urbano, local de vários eventos importantes na vida política e cultural da capital.

A obra esteve a cargo da construtora Surugi & Colle de Curitiba e o projeto arquitetônico teve desenvolvimento por Wolfgang Ludwig Rau (ainda sediado em Curitiba na época) e posterior colaboração – licença de construção – do arquiteto Tom Wildi (ver Fig. 5.1 e Fig. 5.2).

Algumas características como a centralidade da portada e o eixo simétrico especular na fachada principal traduziam uma composição com sabor acadêmico. Uma decoração discreta (cimalhas em relevo) contornava elementos de fachada. O resultado foi impactante na malha urbana adjacente (o centro vivencial da época), tanto pela altura, quanto pelo aspecto compositivo, aliando tradição e modernidade. Sua inserção urbana ainda hoje se mantém, inclusive pelo trato com o espaço público adjacente (desenho da esquina, marquises no térreo). Essa inserção, em se tratando de uma das mais importantes esquinas da área central, é enfatizada pela composição dos balcões em balanço, acentuando uma verticalização (cenográfica), típica da modernidade. O hotel foi lugar de destaque na cultura urbana dos anos 1950, com exposições de arte moderna, desfiles de moda de vanguarda e festas. No seu pavimento térreo se deram várias atividades ligadas à vida urbana, como barbearia, café e lojas. Um restaurante no último pavimento, durante muito tempo, foi lugar de encontros comerciais, políticos e sociais das elites econômicas locais (ver Fig. 5.3 e Fig. 5.4).

Fig. 5.1: Vista do Edifício São Jorge (trabalho de Wildi e Rau) em obras no início dos anos 1950, à Rua Felipe Schmidt. Fonte: RAMOS, 1986, p.165.

Fig. 5.2: Vista atual da volumetria de esquina do Edifício São Jorge (1952). Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 5.3: Balcões do Edifício São Jorge.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

1952 3

Sua casa em Florianópolis

LUX HOTEL O HOTEL DA ILHA

APRESENTANDO O MESMO LUXO E CONFORTO DOS HOTÉIS DAS GRANDES METRÓPOLES - LUX HOTEL, NO CORAÇÃO DE FLORIANÓPOLIS, É UMA PARADA OBRIGATÓRIA EM SEU ITINERÁRIO.

ADMINISTRAÇÃO A CARGO DE COMPETENTE PROFISSIONAL COM LONGA EXPERIÊNCIA NOS GRANDES CENTROS EUROPEUS E AMERICANOS.

DIÁRIAS A PARTIR DE CR\$ 90,00. DESCONTOS ESPECIAIS PARA VIAJANTES.

RUA FELIPE SCHMIDT, ESQUINA TRAJANO, TELEGR. LUXHOTEL - FLORIANÓPOLIS

PROPRIEDADE DE MACHADO & CIA. S. A. DOMINGOS I RIBEIRO

LUX HOTEL

Fig. 5.4: Anúncio publicitário do Lux Hotel no Edifício São Jorge.
Fonte: O Estado, 3, jan, 1952, p.3.

Um evento exemplar da importância urbana do Lux Hotel foi, por exemplo, a *Exposição de “Gravuras Brasileiras”*, em outubro de 1954, a cargo do Clube de Gravura de Porto Alegre. Esse Clube reunia artistas de renome nacional, engajados em uma arte de cunho social, e que faziam da gravura um instrumento de democratização da arte. A exibição trazia assim alguma renovação no ambiente conservador das artes plásticas em Florianópolis e, não por acaso, seu palco foram os salões do Lux Hotel, talvez o único lugar com pretensões cosmopolitas da capital catarinense, na época.

Conforme Castro (2002, p.93) o Lux Hotel funcionou como tal até 1974, quando foi ampliado em dois pavimentos, adotando a denominação Center Plaza Hotel. Uma segunda reforma em 1988 transformou o prédio em edifício de escritórios e salas comerciais, com o nome de Ed. São Jorge (Fig. 5.5 e Fig. 5.6).

A edificação apresentava oito pavimentos, conforme gabarito para a área citado anteriormente, (mais dois construídos após), em formulação *Art Déco* de viés náutico. Balcões ondulados, janelas-escotilhas, pestanas e outros elementos aludem ao *paquebôt*, o transatlântico.

A planta tipo revela espaços interiores, nas habitações do hotel, de dimensões reduzidas, em uma compartimentação ainda tímida, oriunda da técnica tradicional das paredes portantes. Os materiais de piso e revestimento parecem configurar o que Nestor Goulart Reis chamou de *aparência de moderno*¹, sendo utilizados os *pisos de tacos de madeira (parquet)*, *ladrilhos hidráulicos*, a *granitina* e outros amplamente disseminados na década de 1950, Brasil afora.

O térreo do Edifício São Jorge se integrava à vida urbana, como visto em parágrafo anterior, e sua volumetria elegante marcaria por muito tempo a primeira fase de verticalização do centro comercial (Fig. 5.7).

Fig. 5.5: Vista da atual inserção urbana do Edifício São Jorge.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 5.6: Planta baixa do Edifício São Jorge.
Fonte: Arquivo da SUSP.

Fig. 5.7: Wolfgang Rau no Café Senadinho, térreo do Edifício São Jorge.
Fonte: Jornal da Semana, Florianópolis, nº 43, 24/nov. a 1º/dez., 1979, p. 43.

¹ In REIS FILHO, 1970, p.76, onde o autor discorre sobre os novos materiais e a aparência de moderno nas casas tradicionais.

5.3 Uma Segunda Modernidade: Cultura Urbana nos anos 1950

Nos anos 1950, na cidade ainda pequena e com um cotidiano pacato, se iniciou uma intensa atividade (guardadas as proporções) de grupos de artistas e escritores. Entre eles, o mais ativo foi o *Grupo Sul*, que inclusive produziu o que seria a primeira película realizada em Santa Catarina, o filme *O Preço da Ilusão*. A cidade ensaiava uma atividade turística (recebia hidroaviões e abria hotéis) e pouco a pouco novas construções, promovidas pelo Estado e pelo capital privado, iam ocupando o espaço das velhas edificações do centro. Os cinemas e as emissoras de rádio eram os propagadores de uma modernidade possível.

O estilo de arquitetura das casas (à exceção de alguns casarões, ou casas ajardinadas) era bastante monótono e de uma lastimável ausência de inspiração para, mesmo utilizando os materiais de construção ainda não muito variados nesta região “provinciana”, à disposição dos profissionais de edificação, criar novas formas, externas de fachada e, internamente, em plantas mais funcionais. (Depoimento de Wolfgang Rau em entrevista de 1995)

Um outro depoimento, não menos preciso, e rico em detalhes vivenciais da Florianópolis dos anos 1950, é o do jornalista Sérgio da Costa Ramos, em uma crônica publicada recentemente:

Nessa película cheia de sombras e luminescências, o Verão acontece no “Praia Clube” em Coqueiros (...). Saindo do Largo da Alfândega num “Gostosão” do “Bom Abrigo”, levava-se meia hora para chegar no ponto da Igrejinha(...) O ônibus resfolegante atravessava a Ponte Hercílio Luz sobre um trilho de tábuas, que “coaxava” num coral de madeira, um quá-quá-quá que se associava à paisagem, o motor fervente “fazendo sala” ao lado do motorista(...)

Parabéns, companheiro, já avançado ns seus “enta”. Hás de ter vivido a melhor Floripa de todos os tempos. (...)

Há de ter freqüentado o Salão Record, na Praça XV – barbearia e usina de notícias. “A Soberana”, dos Moritz, pães, sonhos, doces folheados, quindins. A sorveteria do barão. A banca de jornais do “seu” Beck. As Fiambrerias Koerich. O Carnaval da praça XV. O Miramar. O Katcips da Praia de Fora. O cinema do Clube Doze, às terças. O Encontro dos Brotinhos, no Lira, aos domingos. O Piano Bar, no Querência, sexta, à noite. Lingüiça frita no Universal. Bauru no Alvorada. Conversa de botequim no Topázio, antes de Avaí e Figueirense no “Pasto do Bode. (...) (RAMOS, 2007, p.5).

(ver Fig. 5.8)

Fig. 5.8: Vista panorâmica de Florianópolis nos anos 1950.
Fonte: Acervo do Arquivo da Casa da Memória, FFC.

O mesmo cronista lembra a ambiência urbana da cidade nessa época:

(...) Apenas quatro edifícios começavam a mudar a planície do chamado “Centro Histórico”: o Hotel La Porta – primeira modernidade pós-Revolução de 30 – O Edifício Ipase, o Querência Palace e o Banco do Comércio. Por causa dessas “torres”, já não se dizia que a ponte ligava “o nada a coisa alguma (...)” (RAMOS, 2008, p.5).

Como se pode deduzir, o texto traduz o sentimento do cidadão de Florianópolis, entendendo a *verticalização das arquiteturas* como animação urbana, associando aquela a um tipo de progresso. Por outro lado, a crônica faz uma alusão irônica à modernidade pretendida pela inserção da Ponte Hercílio Luz no imaginário urbano, evidenciando que, apesar dessa, a Ilha-Capital continuava isolada, sem maiores ligações (físicas e simbólicas) com o centro do país.

Um clima de um desenvolvimentismo sedutor que irradiava das publicações, do rádio e seus anúncios e novelas, um mundo moderno com seus aparatos industrializados se descortinava nos anos 1950, para a pacata Florianópolis:

A modernização instituída pela renovação técnica do espaço urbano produzia toda sorte de experiências sociais e culturais. Homens e mulheres se viam, eles próprios, como projetos modernos, a se construírem numa estética de si. Desejos, sonhos, fantasias, novas condutas, novos valores, novos gostos, novos estilos fundem-se aos aparatos institucionais, tecnológicos, visuais. Na cidade, tudo ganhava o apelo do moderno. (FLORES, M. B. R, 2006, p.17)

Havia um grande desejo de ser moderno, desejo esse impulsionado pela promessa estabelecida por ofertas de uma modernidade rapidamente alcançável:

O aumento da energia elétrica incrementava o consumo de eletrodomésticos modernos; cafés e bares eram coadjuvantes dos cinemas Ritz, Roxy, Imperial, Odeon e Império; a Real ou a Varig cruzavam o céu trazendo e levando os viajantes; as rádios Atlântida e Guarujá enxameavam a cidade com novos sons musicais e notícias do mundo de Paris e do Rio de Janeiro; os colunistas sociais anunciavam a última moda; o Clube Doze de Agosto, ou o Clube Seis de Janeiro eram o palco da vida social de uma elite educada, “gente de bem”, de gosto moderno. No Café Rio Branco, tomava-se sorvete e discutia-se os lançamentos da literatura mundial, chegados a Florianópolis pela Editora Globo, de Porto Alegre. As vitrinas exibiam o que havia de novo para a casa e para a toalete pessoal, tudo moderno. (FLORES, M.B.R., 2006, p.17)

Impressões dessa modernidade tinham outras interpretações, de cunho existencial, como nessa crônica:

Floripa, anos 50. A Felipe Schmidt marginada por “coches” da época, dotados de imensos motores, estribos e rodas de “polainas” brancas. (...) Homens e mulheres caminhando pelas calçadas. Um homem de terno e gravata – coroado por um acessório daqueles tempos – um chapéu. (...) A partir do meu olhar, o homem do chapéu ganha movimento. A foto se “descongela”: um Ford 48, de “praça”, pára na sinaleira. Um velhinho pede um café no Ponto Chic. (...) Do rádio bojudo que se aloja numa prateleira da Barbearia do Formiga, encravada no térreo do Lux Hotel, desprendem-se músicas da época (...). (RAMOS, S. da C. Uma Época. Diário Catarinense. Florianópolis, 26 janeiro 2008, p.5)

A vida cultural de Florianópolis, através de alguns grupos de jovens escritores e intelectuais, tentava lutar contra a condição (recorrente em vários depoimentos sobre a época) de cidade pacata, de capital provinciana, afastada dos movimentos do centro do país. Um exemplo dessa atitude foi a edição da revista literária *Bússola*, no ano de 1950.

O início da década de 1950 foi marcado, na área cultural, diretamente ligada à arquitetura, pela publicação de texto na *Revista Sul Nº13 (Abril 1951)* do arquiteto Carlos Henrique Bahiana, intitulado a “*Função social do Arquiteto*”. O texto aborda a importância da atividade do arquiteto como agente social e, de certa forma, inaugura em terras catarinenses um debate que tomou conta das reuniões dos arquitetos, em torno de suas entidades representativas, até os anos 1970: “*A arquitetura, assim como todas as artes é por excelência um reflexo das condições político-sociais de uma época (...)*”. Prosseguindo, o autor defende uma arquitetura moderna como educativa de mentalidades:

(...) Uma vez projetada e construída uma obra realmente moderna, seu autor contribuiu por vários modos para a educação social do homem. É um verdadeiro psiquiatra fazendo uma profilaxia das moléstias sociais (...). A formação de uma nova mentalidade é o grande objetivo que o arquiteto tem em mente ao projetar uma

escola ou uma fábrica, um parque infantil, até mesmo um prédio de habitação coletiva (...). (BAHIANA, 1951, p.12)

O texto defende uma atribuição messiânica ao exercício da arquitetura moderna e coloca como exemplo Oscar Niemeyer, o qual é configurado como “verdadeiro marco assinalando uma nova época de humanismo”.

Esse texto, publicado em uma capital de um estado então periférico aos debates culturais do centro do país, estava carregado de certa ingenuidade sociológica, típica da época. Por outro lado, demonstra a necessidade que os círculos culturais de Florianópolis tinham de discutir os problemas de uma modernidade emergente e o papel do arquiteto, como formulador de novos espaços urbanos.

Atestando a crescente importância da arquitetura na vida cultural da capital, foi publicado na *Revista Sul N° 14* um projeto arquitetônico para um *novo Trapiche Miramar* em concepção do arquiteto Luiz Eduardo Santos. O Miramar, palco da vida boêmia e ponto de encontro referencial, receberia, segundo o autor, modernização adequada aos novos tempos da arquitetura, continuando a ser *lugar urbano* inserido na maritimidade de Florianópolis.

Em 1957, uma manifestação cultural foi significativa, no conjunto de ações dos artistas e intelectuais, para afirmar uma identidade cultural catarinense. Foi a *1ª Exposição de Pinturas e Desenhos de Motivos Catarinenses* com os artistas Hassis e Meyer Filho, no Instituto Brasil – Estados Unidos.

Na vida cultural de Florianópolis dos anos 1950, pode se perceber esse desejo de acompanhar o brilho do moderno dos centros maiores, entre várias camadas da população, pois:

Imbricam-se aí moderno, modernidade, modernismo, modernização, termos que ocupam amplo espaço no campo da literatura, da arquitetura, das artes plásticas, no campo econômico, no cotidiano e nos corpos, dentro dos padrões técnicos e estéticos modernos. (FLORES, 2006, p.21)

Essa indistinção de termos que remetem a um mesmo tema seria comum, não só para Florianópolis, mas, ao que parece, para uma larga parcela da população brasileira, mergulhada direta ou indiretamente no processo de urbanização daquele momento.

Sobre a vida econômica da capital nessa época, o depoimento do professor Carlos Augusto de Figueiredo Monteiro, um dos fundadores do Curso de Geografia da UFSC, é preciso:

Não diria que, ao chegar a Florianópolis em 1955, ela fosse uma cidade estagnada. Era evidente que aquilo que lhe poderia ser imputado até 1945, graças à influência da Segunda Guerra Mundial, possibilitou alguma acumulação de capital; a cidade registrava um surto de progresso que pode ser atestado pelo número anual de construções urbanas: entre cinquenta e sessenta no período até 1945, passando no período em tela, para 350 a 450. (MONTEIRO, 2005, p.12)

No ano de 1957 foi criado, por vários jovens artistas de então, o *Grupo de Artistas Plásticos de Florianópolis* (GAPF). A 1ª exposição do Grupo se deu no espaço das Lojas Cimo e a tônica dos trabalhos expostos era o cotidiano ilhéu (lugares e personagens urbanos) em uma formulação plástica moderna. O grupo, que tinha várias linhas de expressão, era composto por Aldo Nunes, Pedro Paulo Vecchietti, Rodrigo de Haro, Tércio da Gama, Thales Brognoli, Meyer Filho, Dimas Rosa, Hugo Mund Jr. e Heidy de Assis Corrêa (Hassis). Esses artistas, cada um a seu modo, vieram a marcar a produção futura de artes plásticas em Florianópolis, introduzindo um olhar moderno, em seus vários vieses.

Nesse mesmo ano foi feita a produção do filme “Preço da Ilusão” pelo Clube de Cinema / Círculo de Arte Moderna (CAM) do Grupo Sul composto por escritores e artistas, como Salim Miguel, Eglê Malheiros e outros. Uma película amadora (no sentido *stricto sensu*, feita por amantes de cinema), apesar do impacto cultural que causou, de certa forma evidenciou a tese da *modernidade prometida* (e não cumprida): a idéia do fazer local não deixou continuidade de produção de cinema em Florianópolis.

Nessa época, Florianópolis assumia sua condição *binuclear*, com o bairro do Estreito já superando “o estágio de simples subúrbio para definir-se como outro centro, embora

secundário” (MONTEIRO, op. cit, p.12). A porção continental de Florianópolis também foi até o final dos anos 1960, particularmente nos bairros do Bom Abrigo e Coqueiros, o primeiro lugar de *balneabilidade* da capital.

Por outro lado a cidade não abria mão também, no seu lado insular, da relação com o mar, pois “o centro da cidade era intimamente comprometido com sua condição de *maritimidade*. O mar batia o molhe da Praça XV, com o trapiche do Miramar, e chegava à calçada do Mercado Municipal e cais da Rita Maria” (MONTEIRO, op. cit., p.13). Essa relação da cidade com o mar, aparentemente óbvia, em função da sua condição insular, vai ser rompida nos anos 1970 pelos mencionados grandes aterros viários, que vão fazer Florianópolis merecer o cognome de *Nossa Senhora dos Aterros*, inteligente *boutade* do escritor catarinense Fábio Brüggemann.

5.4 Um Plano Diretor para Florianópolis

Em alentado estudo sobre o Urbanismo no Brasil entre 1895 e 1965, escrito por vários especialistas da área, a organizadora, Maria Cristina Leme, identifica três períodos sobre a formação do pensamento urbanístico no Brasil. O primeiro iria de 1895 a 1930, o segundo de 1930 a 1950 e o terceiro de 1950 a 1964. Sobre esse último período, onde se enquadraria o recorte temporal de um segundo ciclo de modernidade em Florianópolis, a autora afirma que: “Entre 1950 e 1964, o terceiro período, são iniciados os planos regionais, dando conta da nova realidade que se configura nesta época: a migração campo-cidade, o processo crescente de urbanização, o aumento da área urbana e conseqüente conurbação”. (LEME, 1999, p.31-32)

Embora a maior parte desses fatores interviesse nos grandes centros brasileiros da época, com sua modernização em processo, em Florianópolis alguns deles se configuraram de forma impactante na capital, fazendo-se necessário tomar alguma atitude de planejamento.

Como já afirmado, a cidade sofria, praticamente desde sua fundação, da inexistência de um plano.

Em meados dos anos 1950, na gestão do prefeito Paulo de Tarso da Luz Fontes, foi contratado um Plano Diretor para Florianópolis, cuja elaboração,

pela equipe de Edvaldo Paiva, de Porto Alegre² (...), partia de uma análise da cidade em seus aspectos físicos, sociais, culturais e econômicos, tendo como base um modelo de urbanismo amplamente aceito pelos arquitetos da época, proposto pelos CIAMs. (CASTRO, 2002, p.63)

Para Eloah Castro,

no caso de Florianópolis, um pano de fundo se estendia sob os debates que impulsionaram as iniciativas para a realização do Plano. Era preciso tirar a capital de um atraso econômico, era preciso dar um salto para acompanhar o progresso que se insinuava por todo o país, era necessário entrar no ciclo do desenvolvimentismo. Qual deveria ser a principal atividade econômica de Florianópolis? Como cidade capital, além de sua função administrativa, qual traço característico deveria lhe conferir uma identidade? A avaliação da equipe de Edvaldo Paiva confirmava uma visão de que Florianópolis era “atrasada do ponto de vista industrial e comercial” sem condições econômicas “de sustentar uma grande cidade moderna. (CASTRO, 2002, p.63)

A epígrafe do estudo para o Plano traduzia o conceito que nortearia sua concepção:

“Florianópolis é, antes de tudo uma cidade insular e portuária”. (PAIVA et alli, 1952, p.8).

Tratava-se então de aliar essa condição fundacional com critérios do urbanismo moderno, para promover um desenvolvimento urbano compatível.

5.4.1 Um diagnóstico de Florianópolis

A análise feita para montagem do pré-plano radiografava “a fisionomia da cidade” segundo fatores sócio-econômicos. Essa radiografia era calcada (conforme o próprio texto do plano afirma) nos estudos do geógrafo Wilmar Dias, publicados em 1947 e já citados nesse trabalho. Entre outras afirmações constava nesse diagnóstico, a existência de grandes áreas

² Edvaldo Paiva formou-se em Engenharia Civil pela UFRGS (1935) e em Urbanismo pela *Universidad de la República* (Montevideu-Uruguai- 1942). Trabalhou entre outros, nos Planos Diretores de Porto Alegre (coordenado por Arnaldo Gladosch, entre 1938 e 1943). (LEME, 1999, p.31), Uruguaiana, Lajeado, Rio Grande, Caxias do Sul e Passo Fundo, cidades do Rio Grande do Sul.

vazias próprias para habitações, com um desequilíbrio de crescimento entre as áreas Sul (mais densificada) e a Norte, mais vazia. Isso se deveria à “existência de grandes chácaras dentro do perímetro urbano e nas proximidades do Centro atual, de propriedade de famílias tradicionais” (PAIVA, op cit., p.12). Realmente, o lado Sul da Ilha estava densamente ocupado pelos órgãos estatais, religiosos, mesclados às atividades comerciais e o lado Norte estava “dividido em grandes glebas, servindo de anteparo ao natural crescimento das áreas residenciais” (PAIVA, op cit., p.12). A descrição crítica da paisagem urbana apontava a já considerável presença de sub-habitações nos morros da periferia do centro urbano e a “falta de obras de melhoramentos urbanos” (op cit., p.15), consequência do pequeno desempenho econômico e financeiro da cidade. Uma incipiente especulação imobiliária promovia também a vacância de áreas de estoque, principalmente junto às áreas centrais.

Sobre o marasmo da vida econômica de Florianópolis, o Plano anotava que “a ausência de indústrias modernas e a natureza das ocupações da população” explicaria o “ritmo relativamente lento de vida”, o que levaria à pequena densidade e a um espraiamento das habitações no meio urbano (op cit., p.15). Outro fator importante de estagnação seria a condição de a cidade ter somente a função de sede administrativa do estado e o interior (da Ilha) não ter atingido “um nível econômico capaz de sustentar uma cidade moderna”. (PAIVA, op cit., p.12) (ver Fig. 5.9).

Outro ponto anotado, hoje em estado crítico na cidade, foi a questão do trânsito e a ênfase no uso cada vez maior de veículos motorizados (a partir da existência da ponte). Esse fator, aliado a um traçado viário de desenho colonial, “com ruas inadequadas pela sua largura e indiferenciação” (op cit., p.16) acarretaria em vários problemas, como o então isolamento da área Norte e o estrangulamento à Leste da Praça XV de Novembro, com ruas-beco de largura mínima (ver Fig. 5.10).

A análise destacava um fator positivo quanto ao quadro geral econômico de Florianópolis, que poderia mudar radicalmente a situação: “a construção de um porto moderno”. (op cit., p.16).

Esse é o fato mais importante a considerar para uma justa interpretação do futuro desenvolvimento da cidade. O porto será um fator importante para o seu progresso econômico. Esse progresso, significando desenvolvimento industrial e comercial, *virá condicionar fundamentalmente a concepção do Plano*. (grifo nosso) (op cit., p.16)

Fig. 5.9: Diagnóstico da organização urbana de Florianópolis.
Fonte: PAIVA, 1952, p.16a.

Fig. 5.10: Traçado viário de Florianópolis na década de 1940.
Fonte: DIAS, 1947, p.8a.

Tal hipótese de partida se revelou equivocada, pois as condições de calado do porto de Florianópolis, não possibilitariam o recebimento de navios maiores e modernos. Na ausência de estudos técnicos mais precisos, quando da formulação dessa premissa, todo o Plano ficaria ameaçado.

Além disso, os propositores, contrariando segundo eles, “uma esperança dos círculos universitários”, não via na *função universitária* uma saída para a capital. Afirmavam inclusive que “sem subestimar o aporte que o desenvolvimento da vida universitária trará à cidade, não cremos na concretização do sonho de uma Florianópolis como cidade essencialmente universitária.” (op cit., p.16).

Se Florianópolis hoje não é “essencialmente universitária”, muito da sua vida econômica deve à instalação da Universidade Federal de Santa Catarina. Além de consolidar uma expansão para uma área rural e criar nova centralidade (o bairro da Trindade), o desenvolvimento tecnológico por ela possibilitado, ajudou a criar, por exemplo, novos setores terciários, como o do ramo da informática.

Outra premissa que parece também ter sido um tanto frágil, foi a desconsideração para com o *turismo*, descartado pela equipe como não sendo fator central de desenvolvimento. Embora ainda hoje essa atividade divida opiniões e não tenha tido ainda maior planejamento, essa desconsideração inicial impediu maiores avanços sobre a questão, pensando, por exemplo, estratégias espaciais para sua implantação. Transcrevemos abaixo o trecho da análise feita pela equipe, para reflexão:

O desenvolvimento do turismo ou, melhor, o seu surgimento, pode parecer para alguns uma função fundamental para Florianópolis. A cidade é, certamente, uma das mais belas do país, não só do ponto de vista da paisagem natural do lugar como, também, e talvez mais ainda, pela beleza singular de alguns pontos da cidade e pelo grande conteúdo tradicional de suas construções. No entanto, a função turística de um lugar depende, também, da existência de um fluxo regular de turistas provindos de lugares próximos. O turista proveniente de estados ou países distantes não pode constituir uma esperança séria e, muito menos, uma garantia de mercado turístico para Florianópolis. É fácil ver que o nível econômico das regiões vizinhas não é de molde a proporcionar um tipo de turista que, pelo número e poder aquisitivo seja capaz de determinar o progresso de uma cidade de mais de cinquenta mil habitantes. Acreditamos, assim, que o turismo poderá ser uma função acessória da cidade, que

reúne muitas condições para isso. Não pensarmos que tal função possa adquirir primazia sobre a função econômica da produção e intercâmbio único capaz, a nosso ver, de sustentar uma grande urbe (op cit., p.18-19).

5.4.2 O Plano: Sobre seus conceitos e propostas

O Plano proposto pelo escritório de Paiva e elaborado em co-autoria com Demétrio Ribeiro e Edgar Albuquerque Graeff, tinha o zoneamento de usos como principal referência, dentro do ideário funcionalista, baseado nos princípios da Carta de Atenas.

A equipe vinha de experiência anterior, levada a cabo em Porto Alegre, quando Edvaldo Paiva e Demétrio Ribeiro elaboraram um “*Ante-projeto de planificação de Porto Alegre de acordo com os princípios preconizados pela Carta de Atenas*”, concluído em fevereiro de 1951.

O ante-projeto é absolutamente literal: as quatro pranchas apresentam quatro plantas temáticas, cada uma enfocando uma das quatro funções urbanas definidas na Carta de Atenas: habitar, trabalhar, circular e cultivar o corpo e o espírito. (ABREU FILHO, 2006, p.182)

Dentro desse princípio da Carta de Atenas, em Florianópolis haveria uma forte hierarquização do sistema viário e uma localização precisa de equipamentos urbanos e de um porto continental. Esses equipamentos seriam uma estação marítima, uma ferroviária, um campus universitário, um estádio esportivo e o centro cívico. Uma avenida-tronco estruturaria o novo sistema viário, anexado por aterro à orla marítima do centro insular (ver Fig. 5.11 e Fig. 5.12).

Os pressupostos da *cidade moderna* (segundo a Carta de Atenas) e sua espacialização se contraporiam aos da cidade existente (a *cidade figurativa*, no dizer dos urbanistas modernos) e seu traçado (a *rua-corredor*). Haveria assim a necessidade, no caso de Florianópolis de ampliar o território, alterando a morfologia original da Ilha. Aquela já havia sido alterada desde o século XIX, mas nunca nas dimensões requeridas pelo plano moderno proposto.

Fig. 5.11: Perspectiva da proposta do Plano Diretor de 1952 para Florianópolis.
Fonte: PAIVA, 1952, p.50a.

LOCALIZAÇÃO DOS ÓRGÃOS FUNCIONAIS

- 1. — Estação ferroviária
- 2. — Estação marítima
- 3. — Estações rodoviárias
- 4. — Centro Cívico
- 5. — Cidade Universitária
- 6. — Estádio
- Linhas férreas

Fig. 5.12: Esquema gráfico da avenida-tronco conforme proposta do Plano Diretor de 1952 para Florianópolis.
Fonte: PAIVA, 1952, p. 47.

O plano previa que no processo de evolução urbana de Florianópolis, zonas residenciais seriam construídas na parte continental, a qual receberia também a implantação de uma zona comercial e industrial. O centro fundador, insular, continuaria com as funções comercial, administrativa e habitacional. Os objetivos principais desse plano eram:

- a) Regular a utilização e a percentagem de ocupação dos terrenos da área urbana e regulamentar os gabaritos de altura das construções.
- b) Constituir zonas residenciais bem definidas, melhorando as áreas já loteadas e prevendo o arruamento das áreas vacantes próximas ao centro atual.
- c) Localizar convenientemente as áreas destinadas à cultura do espírito e do corpo, prevendo para esse fim, espaços verdes correspondentes (praças), que seriam obtidas por meio de desapropriação de áreas convenientemente localizadas.
- d) Caracterizar uma via tronco desde o acesso terrestre na zona do Estreito, até o lugar atualmente denominado “aterro”. Localizar ao longo dessa via tronco todos os centros de atividades, comercial e administrativa (centros comerciais, centro cívico, centro universitário, etc.). Criar novas vias e melhorar as existentes, quando necessário (...) a fim de conseguir uma trama viária equilibrada e completa. (PAIVA et alli, 1952, p.21)

Quanto ao item “b”, a função habitar, no miolo das áreas correspondentes ao vazio urbano das chácaras insulares, um outro conceito urbano comparece. Esse também estava presente no plano de Porto Alegre, correspondendo a uma interpretação da *cidade-jardim*. Na capital gaúcha, cujo plano estava recém proposto (como vimos anteriormente), haveria a introdução na escala urbana de “unidades de habitação, inspiradas no modelo da “*neighborhood unit*” da cidade-jardim americana, desenvolvida por Clarence Perry e ilustrada exemplarmente no sistema Radburn de Stein e Wright”. (ABREU FILHO, 2006, p.185). Essa solução comparece na planta de zoneamento do plano de Florianópolis, evidenciando uma mescla de conceitos (o moderno racional dos CIAM e a visão bucólica da cidade-jardim) em torno da modernidade na escala urbana (ver Fig. 5.13).

Abreu Filho aponta também para uma visão equivocada, ou mal traduzida, dos termos da Carta de Atenas por parte de Paiva, a partir de tradução do inglês desse manifesto.

A versão da Carta que ele reproduz em Problemas Urbanos de Porto Alegre tinha sido apresentada originalmente em setembro de 1945 no Boletim Municipal³, como tradução da *Town-Planning Chart* publicada por José Lluís Set em 1942, de autoria do engenheiro Clovis Pestana, à época prefeito municipal de Porto Alegre. (ABREU FILHO, 2006, p.192-193)

Segundo esse autor, “Paiva retoma a tradução de Clovis Pestana, modificando alguns termos ou frases e acrescentando outros, mas mantendo quase todos seus (muitos) erros e equívocos”. (op cit., p.193). Não se pode precisar até que ponto a presença de Demétrio Ribeiro, na co-autoria do Plano para Florianópolis, pode ter corrigido ou amenizado essas interpretações, o que (em outro estudo mais aprofundado a ser feito) seria importante aclarar.

O plano defendia a construção de um porto moderno na região continental próxima (o Estreito) como fator fundamental de desenvolvimento econômico. O porto seria estratégico para não só retomar uma vocação da cidade e sua maritimidade, mas para o incremento comercial e vivencial da região continental (ver Fig. 5.14):

A análise do processo de desenvolvimento do Estreito indica que, nas proximidades do porto e da zona industrial, na confluência dos acessos terrestres à cidade, tenderá a formar-se um centro de vida comercial após a construção do porto e se houver efetivamente um desenvolvimento da indústria florianopolitana (op cit., p.29).

A partir desse desenvolvimento seria possível manter uma função universitária para Florianópolis, que o Plano não via como fundamental para o progresso da cidade, como queriam alguns círculos políticos. Apesar desse entender como secundária em relação à função portuária, a Universidade (a ser implantada com caráter central) foi alocada em aterro a ser feito próximo ao centro fundador e com frente marítima.

A espacialização do Plano, esboçada em perspectivas, descia a detalhes da arquitetura de alguns espaços públicos estratégicos. Ele sugeria, através de desenhos específicos, uma *arquitetura moderna* para os edifícios do Centro Cívico à beira mar na Baía Sul, e um desenho urbano também moderno para os espaços abertos, inclusive os do Campus Universitário, seguindo um ideário semelhante ao da Cidade Universitária do projeto de Lúcio

³ Boletim Municipal (21), Porto Alegre, jul-set 1945, pp 187-194 (In ABREU FILHO, 2006, p.192 - Notas).

Costa para o Rio de Janeiro. Para isso, critérios técnicos como insolação, ventilação e acessibilidade correta, norteariam o projeto específico, a ser concebido (ver Fig. 5.15).

Em *artigo* do Prof. Arq. Edgar Graeff (da equipe de Edvaldo Paiva), publicado no jornal *O Estado*, em 11/05/1952, sobre o Plano Diretor de Florianópolis, eram colocados argumentos que defendiam um conceito de Campus Universitário, integrado à cidade, ao invés de uma Cidade Universitária, afastada do centro urbano.

O Plano, que chegou a ser publicado, não foi implantado. Dele foram retiradas algumas referências formais, (como a grande área aterrada na orla marítima insular e certa ênfase no novo sistema viário), para a elaboração de outro Plano (em um contexto político completamente diferente) a cargo do arquiteto-urbanista Luiz Felipe Gama D'Eça em 1967. Esse plano que implantaria um aterro na Baía Sul, como parte de um novo sistema viário, viria a marcar a paisagem urbana da área central insular, afastando-a física e vivencialmente do mar.

Fig. 5.13: Planta de zoneamento das alturas das edificações, com os vazios das chácaras ocupados por desenho baseado na cidade-jardim, segundo o Plano de 1952 para Florianópolis.
Fonte: PAIVA, 1952, p. 66.

Fig. 5.14: Esquema gráfico da nova estruturação da zona do Estreito, conforme o Plano de 1952 para Florianópolis.
 Fonte: PAIVA, 1952, p.44.

Fig. 5.15: Proposta arquitetônica moderna para o Centro Cívico de Florianópolis, segundo o Plano de 1952.
 Fonte: PAIVA, 1952, p.53a.

As pressões de grupos das elites locais levaram à implantação de uma Cidade Universitária na área rural da Trindade, como veremos mais adiante. O curioso é que a preocupação de Graeff, quanto ao isolamento e segregação dessa Cidade, porque afastada da vida urbana do centro, não aconteceu. A antiga área de pecuária se transformou em um bairro, e a Trindade hoje tem uma centralidade própria, praticamente independente da Universidade Federal e bastante conectada à vida urbana de Florianópolis.

Da influência de Porto Alegre houve, por outro lado, a promulgação de um Código de Obras, aprovado por Lei Municipal Nº 246 de 15 de novembro de 1955, na gestão do prefeito Osmar Cunha. Esse Código, na ausência de outro, mais atualizado, foi utilizado até recentemente.

A cidade, como afirmado antes, continuaria a sofrer a ausência de planejamento que contemplasse o todo urbano e sua relação com uma região metropolitana. Procedimentos pontuais continuariam a ser adotados, mesmo depois com a presença impactante da BR 101 e a conurbação com a cidade continental contígua de São José e outros municípios vizinhos como Palhoça, Biguaçu e Santo Amaro da Imperatriz, região hoje cognominada Grande Florianópolis (ver Fig. 5.16).

Fig. 5.16: Ortofoto de Florianópolis de 1957.
Fonte: Acervo do IPUF.

5.5 No adensamento da área central, uma Modernidade Figurativa: o Cine São José

Como vimos anteriormente, na década de 1950, a cidade estava em processo de crescimento populacional e conseqüente adensamento de sua área central. Os lazeres urbanos se consolidaram nesse momento e, entre eles, cada vez mais popular, o cinema. A hegemonia desse ainda não era ameaçada pela televisão⁴ e o *cinema de rua*, com sua arquitetura própria, era muitas vezes um forte referencial urbano.

O jornal *O Estado*, meses antes, já anunciava a inauguração do Cine São José que se deu em 21 de julho de 1954. Localizado na Rua Padre Miguelinho, em lugar central (próximo à Catedral) e construído pela firma Moellmann & Rau, teve projeto arquitetônico de Wolfgang Rau e chefia das obras a cargo do Eng. José da Costa Moellmann. O empreendimento ficou a cargo do empresário Jorge Daux, ligado à área de cinemas em todo o estado de Santa Catarina. A inauguração teve uma grande repercussão urbana, sendo transmitida ao vivo pela Rádio Guarujá, e recebendo a benção do Bispo D. Jaime Câmara⁵, marcando de forma impactante o início de atividade de uma casa de cinema (ver Fig. 5.17 e Fig. 5.18).

O cinema era, além de entretenimento, lugar de acesso às informações, divulgadas pelos cine-jornais. O cinema era cada vez mais *lugar*⁶ de encontros sociais, dos mais importantes da época e essa inauguração (aliando atividade urbana moderna e arquitetura nova) marcaria uma promessa de modernidade para a capital (ver Fig. 5.19).

⁴ A primeira transmissão de televisão em Florianópolis se deu em 31 de maio de 1970 pela TV Cultura.

⁵ Era comum à época, em praticamente todo o país, o ritual de abençoar prédios e espaços arquitetônicos de destaque no meio urbano, em uma espécie de chancela da Igreja Católica, independente das convicções religiosas do empreendedor.

⁶ Lugar entendido aqui do ponto de vista antropológico: local com identidade urbana, relacionado a uma cultura da cidade, *locus* de sociabilidade.

Nas palavras de um dos discursos do evento, a cargo de Ildefonso Juvenal, empresário-farmacêutico:

(...) Florianópolis, a nossa querida Capital, está assumindo aspecto de grande cidade, Florianópolis modernizou-se. Observa-se evidentemente, grande animação no centro urbano da cidade. Surgem os primeiros arranha-céus, desafiando as alturas e espreitando a vastidão do horizonte por meio de centenas de olhos abertos nas paredes colossais de cimento e aço. Constroem-se por toda a parte custosos e arquitetônicos prédios residenciais (...). (A Pré-Inauguração do Cine São José, O Grande Acontecimento Social de Florianópolis. O Estado, Florianópolis, 20 de julho de 1954, p.4)

Fig. 5.17: Anúncio publicitário de inauguração do Cine São José, Florianópolis.
Fonte: O Estado, 13, maio, 1953, p.11.

Fig. 5.18: Perspectiva do projeto arquitetônico do Cine São José, projeto de Wolfgang Rau.
Fonte: Acervo da família Rau.

A arquitetura do cine São José refletia as várias influências e experiências que Wolfgang Rau teve em seu trabalho. O projetista já era experiente com esse tipo de projeto, pois em 1948 havia construído o Cine-Teatro Marajoara em Lages e o Cine Mussi em Laguna, com sucesso. Trabalhou nesse projeto com elementos de várias referências, onde, por exemplo, a colocação de um elemento vertical na fachada (talvez com intenção de um diálogo com a torre da Catedral), aparentemente sem função, desempenharia um papel de marcação urbana do novo prédio no cenário urbano. O grande pano de vidro, no segundo pavimento, evidenciando o papel de vitrine social do foyer, a marquise sinuosa sobre a entrada, também enfatizavam a importância do evento cinema, no processo dessa modernidade figurativa (ver Fig. 5.20).

Os interiores, onde o saguão de entrada e a platéia com mezanino, faziam o papel de teatro do encontro social, eram ornamentados por elementos cenográficos (florões) nas paredes laterais (com execução a cargo do Professor Franklin Cascaes⁷ e dos Irmãos Vitali) e uma luminária monumental, centralizada no forro (ver Fig. 5.21).

Toda a ambientação enfatizava o cinema como evento urbano dos mais importantes, para além do que se projetava na tela...

(...) E houve o Cine São José – jóia do tempo em que os cinemas se chamavam “Palace” e justificavam o nome, sem imaginar que um dia acabariam servindo de sacristia para bispos e bispas da Igreja Renascer. Do cinema da rua Padre Miguelinho (...), muito me marcaram comédias como *Gigi* (...) e *Quanto Mais Quente Melhor* (...). (RAMOS, S. da C.. Cines Paradiso. Diário Catarinense, Florianópolis, 23 janeiro 2008, p.5)

⁷ O professor Franklin Cascaes foi um artista multimídia “avant la lettre”: ceramista, escultor, pesquisador da cultura da Ilha de Santa Catarina, fabulista e museólogo Seu trabalho é referencial e único.”A obra de Franklin Cascaes, que se desdobra ao longo de trinta anos de “pesquisa de campo”, além de situá-lo como o maior mitólogo do Sul, representa um elo entre o passado caboclo/açoriano e o presente, em suas novas tendências”.(ARAÚJO, 2008, p.27).

Fig. 5.19: Inauguração do Cine São José, transmitida ao vivo pela Rádio Guarujá, 20, jul., 1954.
Fonte: Acervo da família Rau.

Fig. 5.20: Vista do interior da platéia, do Cine São José, com trabalhos decorativos de Franklin Cascaes.
Fonte: Acervo da família Rau.

Fig. 5.21: Detalhe da luminária central da platéia do Cine São José.
Fonte: Acervo da família Rau.

A planta-baixa nos mostra a seqüência espacial desejada pelo programa: uma continuidade do público ao privado, com o citado foyer como espaço de intermediação. Mais elucidativo é o corte, evidenciando a técnica tradicional de tesouras de madeira da cobertura cerâmica, a qual a fachada ocultava. Já foi comentado anteriormente o papel da platibanda em arquiteturas da modernidade de viés figurativo. Sua presença ocultaria convenientemente um passado construtivo não condizente com tempos modernos e, ao mesmo tempo, no caso do cinema, poderia fazer o papel de grande *écran*, marcando presença na paisagem urbana (ver Fig. 5.22).

Fig. 5.22: Planta baixa do Cine São José.
Fonte: Arquivo da SUSP.

5.6 Rumo ao sul da Ilha: O Clube do Penhasco e um ensaio de Arquitetura Moderna

Outra atividade de lazer da época, bastante requisitada era o clube social. Em uma expansão da área central, em área em processo de adensamento, a Prainha, na volta do acesso rumo ao Sul da Ilha, foi inaugurado nesse mesmo ano de 1954, o *Clube do Penhasco*, projetado pelo arquiteto Walmy Bittencourt, formado no Rio de Janeiro, que teria sido o 2º arquiteto a trabalhar na cidade.⁸ Uma arquitetura de extração moderna, com referências às obras da Pampulha, foi assim introduzida em Florianópolis, convivendo com arquiteturas eclético-modernas, como a do cine são José.

A sua implantação foi feita em um promontório, verdadeiro mirante natural, e o Clube foi projetado com uma volumetria cilíndrica em uma apropriação bem sucedida da paisagem marítima, através de aberturas perimetrais (ver Fig. 5.23).

O arquiteto alcançou uma implantação marcante no sítio, integrada à topografia, na volta para o Sul do morro sobre a baía, a cavaleiro da paisagem. Paradigma moderno em termos estruturais, o uso de estrutura de laje nervurada na cobertura abobadada, criando amplo espaço livre interior, resolveu um programa de necessidades que incluía pista de danças, palco, bar e espaços de apoio (ver Fig. 5.24 e Fig. 5.25).

A simultaneidade no tempo e no espaço dessas duas arquiteturas, a figurativa de Wolfgang Rau e a moderna de Walmy Bittencourt, vieses diametralmente opostos da modernidade comprova a sua convivência em um mesmo ciclo econômico-cultural da cidade. Nesse sentido, o termo *protomoderno*, aplicado a arquiteturas (como o Art Déco e outras) que “preparariam” para o moderno, não seria correto, sendo expressão de uma historiografia moderna autocentrada, autorefenciada. São arquiteturas que não seguiam o ideário conceitual-

formal do Movimento Moderno e tinham um entendimento diferenciado da modernidade em arquitetura. Beco sem saída para alguns historiadores⁸, esse viés que integrava o ornamento ao espaço como um todo, teve seu papel próprio na cidade, fazendo lugares urbanos.

Fig. 5.23: Vista aérea da implantação do Clube do Penhasco (1954), Florianópolis, projeto de Walmy Bitencourt.
Fonte: Acervo do Arquivo da Casa da Memória, FFC.

Fig. 5.24: Vista atual da inserção urbana do Clube do Penhasco.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

⁸ Se considerarmos Tom Wildi como o primeiro profissional diplomado em Arquitetura a atuar em Florianópolis.

⁹ Conforme artigo sobre a arquitetura de Robert Mallet-Stevens (COSME, 1986, p.23).

Fig. 5.25: Vista externa atual do Clube do Penhasco, desde a via de contorno da Prainha. Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

5.7 A modernização do aparelho de estado: um Palácio para as Secretarias de Governo

Como parte da estratégia do citado Plano de Equipamentos e Obras, foi inaugurado em 1955, o *Edifício das Secretarias* (hoje Secretaria da Fazenda) na esquina da Rua Tenente Silveira com a Praça XV de Novembro. O projeto arquitetônico era de Wolfgang Ludwig Rau e sua construção esteve a cargo da empresa Moellmann & Rau (ver Fig. 5.26 e Fig. 5.27).

A localização do edifício, em esquina lateral à Catedral, na praça fundadora da cidade, marcaria a presença estatal na modernização edilícia de Florianópolis, alinhada aos monumentos anteriores, presentes no lugar, como o Palácio Cruz e Sousa, a Câmara de Vereadores e outra instituições. Essa modernização se expressaria também na nova montagem administrativa das secretarias de estado, que necessitariam de espaço físico condizente com as novas condições de trabalho.

Inaugurada pelo governador Irineu Bornhausen, essa edificação representaria através de sua monumentalidade o poder do estado, sua presença no contexto urbano central e o aval da verticalização que se iniciava. A ruptura com a antiga estrutura fundiária, representada

pelos sobrados remanescentes e suas paredes geminadas, daria lugar aos grandes prédios, liberados nos terrenos amembrados (ver Fig. 5.28 e Fig. 5.29).

Fig. 5.26: Vista da época de inauguração do Palácio das Secretarias (1955), na esquina da Praça XV de Novembro, Florianópolis, projeto de Wolfgang Rau.
Fonte: Acervo da família Rau.

Fig. 5.27: Baixo relevo com a nomeada dos autores da obra do Palácio das Secretarias, na portada da edificação.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 5.28: Vista da inserção urbana do Palácio das Secretarias na década de 1960.
Fonte: Acervo da família Rau.

Fig. 5.29: Vista atual da inserção urbana do Palácio das Secretarias.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

O edifício desenharia a esquina através de elementos compositivos como a ênfase no pavimento térreo, com pé direito de escala urbana, revestimento em mármore negro (como um grande sócolo, definidor de um *piano nobile*) e uma portada monumental com escadaria (situada na Rua Tenente Silveira). Os pavimentos superiores, com elementos volumétricos (formando uma espécie de *brise*, marcando uma caixa de tons claros, foram coroados por uma cimalha, garantindo a expressão clássica de um viés racionalista (onde os três elementos – base, fuste e coroamento – aludiam à coluna do classicismo). A linguagem empregada no Palácio, embora esse devesse representar a modernização estadual, remete ao *racionalismo clássico*, como o do final do século XIX, cujo maior representante seria Louis Sullivan, em Chicago, Estados Unidos da América. Isso refletiria certa visão de moderno, um *moderno conservador*, tanto por parte do projetista Wolfgang Rau, como por parte de seu cliente, o estado, na figura do governador Irineu Bornhausen (ver Fig. 5.30 e Fig. 5.31).

Esse aspecto solene final, externo, revestiria como pele, um interior bem iluminado, das plantas baixas mais espaçosas, destinadas aos novos encargos administrativos do estado. O edifício marcaria a paisagem urbana da capital por um bom tempo, enquanto que seu vizinho – o Edifício das Diretorias –, na esquina seguinte, estava em construção:

Contavam-se nos dedos de uma mão os edifícios de certa altura – nenhum merecedor do termo arranha-céu – como os edifícios públicos das Secretarias e das Diretorias de Estado, ao lado do belo palácio do Governo (hoje Museu Cruz e Sousa), e alguns outros que não atingiam a dezena. (MONTEIRO, 2005, p.12)

Mais importante do que o aspecto formal do edifício, parece ser sua feição monumental, situando-se em uma das mais importantes esquinas da praça fundadora e ruptura com a antiga estrutura fundiária do lugar. Se o ecletismo (representado pelas edificações – sobrados – do outro lado da Praça) não fazia essa ruptura, somente atualizando as fachadas, essa edificação estatal o faria. De novo o estado levaria a reboque uma modernidade, mesmo que essa – por contradição e ambigüidade, afinal suas características – carregasse o gosto conservador dos seus agentes.

Fig. 5.30: Vista atual da portada do Palácio das Secretarias, desde a Rua Tenente Silveira.

Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 5.31: Vista atual do interior do pavimento térreo do Palácio das Secretarias.

Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Na continuidade do processo político, em 1956, outra promessa de modernidade se instaurou na esfera estadual. Jorge Lacerda, político e intelectual, assumiu o governo do Estado de Santa Catarina (1956/1958). Lacerda seria a perspectiva para Santa Catarina assumir um lugar mais destacado na modernidade cultural. Crítico de arte, jornalista e homem do mundo, ele personificava uma nova atitude, no tradicional mundo da política catarinense. Como exemplo de sua breve atuação no governo, ele criou a Diretoria de Cultura da Secretaria Estadual de Educação, estabeleceu as bases para a implantação da termoeletrica de

Capivari, hoje Usina Jorge Lacerda, além de ter iniciado o asfaltamento das rodovias estaduais. Sua morte trágica em acidente de avião em 1958 levou junto outros políticos de importância como o ex-presidente Nereu Ramos e o deputado Leoberto Leal.

5.8 Na expansão do centro, um programa urbano: o Edifício de Apartamentos

O Edifício Mussi, destinado à habitação coletiva e para tal construído por Moellmann & Ráu Ltda, faz parte do contexto do início da verticalização do centro de Florianópolis. Na década de 1950, particularmente na segunda metade dessa, como já afirmado anteriormente, edifícios de quatro até oito pavimentos são construídos, em um processo de renovação urbana. Alguns antigos lotes, típicos da estrutura urbana colonial do centro, são amembrados e recebem novas edificações, transformando a paisagem da pacata Capital do estado. A modernidade chegava à cidade, muitas vezes por meio de uma arquitetura de viés *moderno híbrido* carregado de ênfases decorativas (ver Fig. 5.32 e Fig. 5.33).

A maioria das construções ainda adotava técnicas tradicionais, com discreto uso de estruturas de concreto (incorporadas às paredes), muito em função do pequeno número de profissionais habilitados para seu uso e da difícil aquisição de novos materiais de construção, muitos deles importados.

A empresa Moellmann & Ráu, responsável por muitos dos prédios da época, como alguns estatais (como por exemplo, o já descrito *Edifício das Secretarias*) e outros empreendimentos privados, como cinemas, hotéis, postos de gasolina e outros, foi encarregada do projeto desse edifício de apartamentos.

O Edifício Mussi está construído em um lote de meio de quadra, à Rua Pres. Nereu Ramos, do lado noroeste da Praça, rumo ao antigo vazio urbano das chácaras. Tal lote está na

diagonal da Igreja Evangélica de Confissão Luterana (1913) e se destaca como fundo de perspectiva da rua transversal à Pres. Nereu Ramos. No sentido de quem sobe essa transversal, vindo da Avenida Prefeito Osmar Cunha, o Edifício Mussi ocupa, portanto, lugar de destaque (ver Fig. 5.34).

A edificação carrega em sua composição alguns elementos plásticos que comparecem em outros trabalhos de Wolfgang Rau. Esses elementos são resultantes de um processo de concepção de projeto, carregado de certo ideário eclético, ou *híbrido* como quer Eloah Castro em sua tese de Doutorado sobre o Modernismo em Florianópolis. Rau se valeu de influências formais de Frank Lloyd Wright, como, por exemplo, as *sancas* de canto na fachada principal, formando *pratos de luz* para o interior dos apartamentos e que encimam as aberturas também de canto. Por outro lado, certamente influenciado pelo modernismo brasileiro da primeira época, utilizou nos pilotis do térreo, pilares em “V”, o que resultou em certa leveza do volume frontal (ver Fig. 5.35).

Fig. 5.32: Perspectiva do projeto arquitetônico do Edifício Mussi (1957), à Rua Nereu Ramos, de Wolfgang Rau. Fonte: Acervo da família Rau.

Fig. 5.33: Vista atual da fachada do Edifício Mussi.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 5.34: Detalhe de coroamento do Edifício Mussi.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 5.35: Detalhe dos pilotis em "V" do Edifício Mussi.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

O repertório empregado na dita composição revela as convicções estéticas de Ráu, as quais ele repassava para as proposições arquitetônicas que apresentava à clientela. Esse *hibridismo formal* pode ser entendido como parte de um contexto cultural de Florianópolis e do Estado de Santa Catarina, onde a *vontade de ser moderno* se contrapunha, por um lado, às difíceis condições de atualização do canteiro de obras, quando materiais básicos (como o cimento) eram importados e elementos construtivos (como por exemplo, esquadrias de ferro) eram de difícil e cara execução.

Por outro lado, reinava certo conservadorismo, tanto no gosto do senso comum, quanto na clientela mais receptiva às tendências modernas, um tanto temerosa de se arriscar em empreitadas mais ousadas. Se considerarmos que na época (final dos anos 1950) estava em curso a construção de Brasília, com tudo que isso implicava no imaginário brasileiro, deveria haver, inclusive, diferentes (e antagônicas) concepções de moderno entre a população.

O conservadorismo pode ser verificado em uma análise das plantas baixas dos apartamentos. Essa atitude conservadora quanto à habitação coletiva, não era somente fenômeno provinciano. Reis Filho, se referindo à situação urbana da década de 1940 no centro do país, assim se referia ao novo programa urbano do edifício de apartamentos e suas características espaciais:

Os exemplos mais antigos resolviam-se, dentro do possível, como as residências da época e não como um problema novo. Plasticamente, os edifícios eram solucionados em termos de fachada, acompanhando os estilismos, até mesmo o “modernismo”. Internamente procurava-se, por todos os meios, repetir as soluções de planta das residências isoladas, com seus corredores, salas e saletas, e mesmo alpendres, de modo a oferecer aos habitantes uma reprodução de seus ambientes de origem. (REIS FILHO, 1970, p.79)

O autor aponta a contradição entre o programa de habitação coletiva e as estruturas fundiárias onde as edificações se implantavam:

Os novos tipos de edificação conservariam os mesmos lotes e os mesmos esquemas de relacionamento com esses, como as antigas habitações, cujos terrenos tinham vindo ocupar. (...) Ocupando-se novamente dois ou três dos limites laterais dos terrenos, sobravam as áreas internas como soluções para arejamento e iluminação dos vários compartimentos afastados da rua. (REIS FILHO, 1970, p.79)

Outra situação que persistiu muito tempo na arquitetura urbana brasileira e que nesse exemplo do Edifício Mussi, também comparece é o do

esquema de valorização social e arquitetônica das frentes e o desprestígio dos fundos. Assim, os prédios de apartamento continuavam como as casas, a ter frente e fundos, fachada e quintal, servindo esse para garagem, casa de zelador, depósito, etc. (op cit., p.80)

(ver Fig. 5.36 e Fig. 5.37)

O Edifício Mussi, um dos primeiros edifícios de apartamentos implantados na península central, no sentido da expansão urbana a caminho das áreas de chácaras, carregaria em sua composição e agenciamento urbano essa série de contradições. Essas, como vimos, iam do âmbito urbano ao da formulação plástica, ambígua e um tanto indecisa entre tradição e modernidade.

Portanto, na falta de maiores dados, pode-se pensar em um misto compositivo, resultante dessas várias e diferentes concepções de moderno. Haja vista a ausência, até então, de arquitetos graduados em Florianópolis, que trouxessem essas novas concepções de uma forma mais clara, o ambiente cultural talvez fosse favorável a um *ecletismo moderno*. Some-se a isso o relativo isolamento de Florianópolis quanto aos centros urbanos metropolitanos, como São Paulo e Rio de Janeiro, em função das precárias condições de acessibilidade e da distância geográfica, o que fazia com que o ambiente cultural da cidade gravitasse em torno das informações trazidas pelo cinema e pelo rádio (ver Fig. 5.38).

O Edifício Mussi é composto por três volumes principais (com três pavimentos mais *pilotis*), sendo o do meio destinado à circulação vertical e serviços. O volume frontal, de salas e dormitórios, com sua fachada para a rua, revela esse ecletismo de *influências modernas* já mencionadas. É muito forte, nessa fachada, a presença de um plano de balcões destacado, com trabalho de serralheria em motivos de desenho alternados. Esse volume é salientado também pelo jogo contrastante de cores, sendo o plano geral claro e os balcões pintados em cor terrosa.

Fig. 5.36: Planta baixa do Edifício Mussi.
Fonte: Arquivo da SUSP.

Fig. 5.37: Fachada frontal do Edifício Mussi.
Fonte: Arquivo da SUSP.

Fig. 5.38: Edificação vizinha do Edifício Mussi.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Uma platibanda, destacada no arremate do coroamento, oculta o telhado de telhas cerâmicas. O térreo, com os pilotis em “V”, tem painel mural em mosaicos e placa explicitando as autorias do projeto e construção.

A estrutura, a não ser no térreo mencionado, tem as vigas de concreto armado embutidas nas paredes. Em se tratando de vãos pequenos, residenciais, parece haver coerência nessa atitude construtiva.

O volume dos fundos abriga as mesmas funções do volume frontal, destinado aos apartamentos de trás.

Cabe destacar ainda, os materiais de acabamento, muito utilizados na época, como por exemplo, a *granitina*, com desenhos geometrizados em várias cores de tons pastéis, nos pisos das áreas de circulação comum.

O conjunto é de presença marcante na quadra e no contexto urbano próximo, contrastando hoje com a verticalização radical desse.

A edificação, inaugurada em 1957, apresentava uma proposta arquitetônica “ambígua”, como quer Eloah Castro (em sua tese sobre a arquitetura dos anos 1950 em Florianópolis), oscilando, como vimos, entre modernidade e tradição, ornamento e abstração, influências contraditórias da obra de arquitetos renomados no Brasil e no exterior, entre outras considerações. De certa forma isso representaria um pouco do conjunto expressivo da obra dos construtores anônimos da modernidade no interior (e em muitas capitais) do Brasil na época: uma vontade de ser moderno, enfrentando novos programas arquitetônicos, e um emprego predominante (aí contraditório) de técnicas construtivas tradicionais paralelamente a um uso incipiente do concreto armado.

No início dos anos 1950, na época em que Rau havia se associado ao engenheiro Tom Wildi, havia uma fábrica de cimento em Itajaí (nos anos 1940, o cimento vinha da Alemanha). A cal vinha da Enseada do Brito, as telhas eram de Tijucas, as janelas de Rio do Sul. Não havia de fato um grande investimento na construção civil. Esta só seria incrementada no final da década. Rau observando as dificuldades na época, em se operar com as técnicas do concreto armado, lembra que muitas vezes exagerava-se no dimensionamento de vigas, lajes e pilares obtendo-se resultados

contraditórios com os objetivos da técnica: a construção se tornava mais cara e visivelmente mais pesada, como o edifício à Rua Nereu Ramos (...). (CASTRO, 2002, p.49)

Um outra edificação, atual nº.52 (antigo nº.14), uma residência unifamiliar tam,bem deve fazer parte do período. Suas características formais, como marquise e varanda curvilíneas, remetem à popularização do desenho moderno da arquitetura brasileira.

O conjunto de edificações dessa rua documenta o avanço urbano em direção aos lugares remanescentes das chácaras.

5.9 A consolidação das áreas limítrofes do triângulo central: Espaços para a Educação na Avenida Mauro Ramos

A Avenida Mauro Ramos define o limite oeste da península central, pois tem na sua borda o início da escarpa do maciço do Morro da Cruz. Já consolidada na década de 1950, iria receber várias edificações estatais nessa época. Algumas dessas, particularmente as destinadas à Educação, merecem registro.

Na esfera federal, também engajada na modernização da capital catarinense, se realizou outro ato importante, na área de educação profissionalizante, e destinado a produzir mão-de-obra técnica qualificada. Foi a criação da *Escola Técnica Federal*, (1957-1959) situada na Avenida, com cursos inicialmente destinados à construção civil e instalações elétricas e mecânicas. Sua arquitetura, sem maiores pretensões plásticas, refletiria uma visão tecnocrática do espaço educacional (ver Fig. 5.39).

Em 1962, foi divulgado na imprensa, o projeto arquitetônico de uma unidade de educação em Florianópolis, parte do projeto de modernização do estado na gestão de Celso Ramos (1961-1965). Esse governador propôs o chamado “Plano de Metas para o Governo” (PLAMEG), dividido em três blocos: “O homem”, “O meio” e a “Expansão da Economia”.

Uma das metas então, era a de contemplar via educação modernizada a formação básica do “homem” catarinense.

Exemplo dessas ações, no distrito da Prainha, no então denominado Largo 13 de Maio, o projeto de um Grupo Escolar, com projeto do arquiteto Moisés Lis, em linguagem afinada com o ideário moderno, se especializaria em uma série de blocos, entremeados por pátios. O programa previa uma capacidade de 400 alunos por turno, tendo em seu programa um “pequeno museu, biblioteca, gabinete médico e dentário, secretaria, gabinete de direção, sala para professores e 19 salas de aula.”¹⁰ (ver Fig. 5.40)

Em 1963, outra obra de arquitetura moderna foi inaugurada em Florianópolis. Dessa vez, um importante equipamento urbano foi instaurado, ainda na área da educação pública: o Instituto Estadual de Educação. Com projeto do arquiteto Flávio de Aquino¹¹, natural da cidade, que trabalhava no escritório de Oscar Niemeyer Filho no Rio de Janeiro. O arquiteto Olavo Reidig de Campos teria colaborado com Aquino na concepção do Instituto.

Essa edificação moderna apresentava para a cidade uma das idéias mais caras ao Movimento Moderno: a seriação estrutural. Os vários blocos do Instituto, em pórticos de concreto armado, traziam a mesma lógica compositiva, por exemplo, do Museu de Arte Moderna, de Affonso Eduardo Reidy, no Rio de Janeiro. O conjunto de edificações que compõem o Instituto, à Avenida Mauro Ramos N°. 275, ocupou o antigo Campo do Manejo, faceando a Avenida Hercílio Luz (antes Avenida do Saneamento) (ver Fig. 5.41).

¹⁰ In: GRUPO para a Prainha. O Estado, Florianópolis, 31 jan. 1962, p.2

¹¹ Flavio de Aquino era além de arquiteto, crítico de arte. Escrevia na época, nos seguintes jornais: Jornal de Letras, O Semanário e O Estado de São Paulo. Publicou “Três Fases do Movimento Moderno” pelo serviço documental do MEC. Fez parte do Júri de Seleção da II e IV Bienal de São Paulo. Está escrevendo “Panorama da Pintura Moderna no Brasil”. É professor de História da Arte no Instituto Municipal do Rio de Janeiro e trabalha com Oscar Niemeyer Filho. In: O Estado, Florianópolis, 3 ago. 1958, Suplemento Dominical, p.5.

Fig. 5.39: Vista atual da Escola Técnica Federal, 1957-1959, (atual CEFET) na Avenida Mauro Ramos. Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 5.40: Grupo Escolar da Prainha (projeto de Moysés Liz) na Avenida Mauro Ramos, em Florianópolis, dentro do plano de “mil escolas” (PLAMEG) do governo estadual de Celso Ramos. Fonte: O Estado, 7/dez., 1962, p.1.

Fig. 5.41: Vista externa atual do Instituto Estadual de Educação (projeto de Flavio de Aquino e Olavo Redig de Campos), 1958-1963. Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Foi criado assim, para além da função de pólo educacional, um vetor de qualificação da área urbana. A execução e administração da obra, com mais de 20 mil metros quadrados foi feita pela empresa de Wolfgang L. Rau, em um trabalho que se iniciou em 1958.

O conjunto das edificações e espaços abertos do Instituto nos parece ser de grande qualidade vivencial, com uma particular fluidez espacial. Além disso apresenta condições ambientais de qualidade, como, por exemplo, a iluminação natural dos ambientes de estudo (ver Fig. 5.42 e Fig. 5.43).

Fig. 5.42: Vista atual do interior de uma sala de aula do Instituto Estadual de Educação. Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 5.43: Vista atual de um dos pátios do Instituto Estadual de Educação.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

5.10 Rumo às praias: primeiras investidas em balneabilidade e turismo

Como vimos anteriormente as primeiras urbanizações balneárias de Florianópolis foram em sua área continental.

A ponte facilitou o acesso de veículos ao setor continental costeiro, uma área rural e pesqueira, onde foram realizados vários loteamentos balneários, destinados á elite local, os quais deram origem aos atuais bairros continentais: Coqueiros, Balneário, Itaguaçu. (OLIVEIRA, 1999, p.58)

A prática de banhar-se nas praias se desenvolveu a partir do final do século XIX na Europa. Na Desterro imperial, o banho de mar não era corrente pois, ao contrário, a praia (nas áreas da cidade) era local de despejo de lixo e dejetos de todo o tipo. Nas freguesias do interior da Ilha, dedicadas á pesca e à agricultura, o mar era lugar de trabalho (e de temor, em função das perdas eventuais de vidas de pescadores).

A idéia de balneário na Ilha de Santa Catarina começa a ocorrer a partir de 1929, em Canasvieiras, situada ao norte. Lá foi construído:

Um hotel denominado Balneário de Canasvieiras, com freqüência restrita ao círculo de famílias locais de maior poder econômico e político e seus convidados, inclusive de outras cidades e estados. A praia adquiriu um grande status, e nos anos 1950 é a primeira praia a receber os maiores investimentos públicos e privados. Em 1956, a prefeitura municipal realizou um loteamento sobre os campos comuns para fins balneários, na área contígua ao hotel existente. (OLIVEIRA, 1999, p.59)

O hotel citado teve projeto arquitetônico atribuído aos engenheiros Irmãos Corsini¹², que também executaram a primeira ponte desse Balneário.

Havia, porém uma grande dificuldade de acesso terrestre às praias, pois o modelo histórico de ocupação da Ilha deu-se por via marítima e os caminhos por terra eram poucos e precários. Além disso, as terras existentes eram os locais de cultivo agrícola, consistindo-se em *campos comuns* (ou terras comunais), derivadas da imigração açoriana (século XVIII) e localizadas principalmente no interior da Ilha.

O uso das terras comunais pelo pequeno produtor rural foi intenso na Ilha até a década de 1940, quando começou a sofrer, de forma cada vez mais acelerada, processo de apropriação, tanto por parte dos setores privados como por parte do Estado. (SUGAI, 1994, p.36)

Segundo CAMPOS (1991, p.125), citado por Sugai, as áreas comunais foram transformadas em grandes fazendas particulares (de políticos, comerciantes e outros ligados ao poder público) e loteamentos relacionados a grandes empreendimentos do setor imobiliário. (SUGAI, op cit., p.37).

Em 1957, em terras adquiridas de Antônio Amaro em 1935, na localidade de Jurerê, ao norte da Ilha de Santa Catarina, um empreendimento capitaneado por Aderbal Ramos da Silva (ex-governador do estado) e o engenheiro Annito Zeno Petry, criou a Imobiliária Jurerê, a qual, com farto material publicitário (para a época) divulgou a idéia de um loteamento diferenciado. Essas terras eram antigos campos comuns e foram transferidas a Amaro em troca de áreas urbanas desapropriadas para a construção da cabeceira insular da Ponte Hercílio Luz. “As informações que teriam subsidiado essa transação estão registradas na ‘Planta das terras concedidas ao Snr. Antonio Amaro da Costa sitas nos lugares Morro e Campo da Ponta Grossa’, datada de 1924”. (TEIXEIRA; ADAMS, 2007, p.6) (ver Fig. 5.44).

¹² Conforme entrevista realizada em março de 2001 com Patrícia Corsini, neta de um dos engenheiros.

Fig. 5.44: Mapa de 1924 das terras comunais repassadas para Antônio Amaro em 1935, em Jurerê, Florianópolis.
Fonte: Acervo da família Salvi.

No ano de 1957 veio a Florianópolis uma já importante figura da arquitetura moderna no Brasil, Oscar Niemeyer. A convite de um amigo, também integrante do PCB, Niemeyer proferiu palestra na Associação Catarinense de Engenharia, onde discorreu sobre a nova arquitetura brasileira. Niemeyer, já muito conhecido pelo trabalho da Pampulha, estava envolvido com os projetos para a implantação de Brasília e veio também a Florianópolis para prestar consultoria no empreendimento Loteamento Praia do Forte. Esse loteamento que começou também em 1957 a se concretizar era fruto de investimentos da Imobiliária Jurerê, que tinha como integrantes

o advogado Dr. Aderbal Ramos da Silva, empreendedor, banqueiro e ex-governador, junto com o engenheiro civil Aníto José Petry e o advogado Julio Teixeira. Tratava-se de projetar uma Cidade Balneária de grande porte, inédita no tempo e no espaço, tanto pelo conceito idealizador como pelas condições de desenvolvimento da então Florianópolis. (TEIXEIRA; ADAMS, 2007, p.7)

(ver Fig. 5.45 e Fig. 5.46)

Fig. 5.45: Planta baixa do Loteamento Praia do Forte (projeto de Annito Petry – consultoria de Oscar Niemeyer), 1957, Jurerê.
Fonte: Acervo da família Salvi.

Fig. 5.46: Maquete do empreendimento da Praia do Forte.
Fonte: Acervo da família Salvi.

Em carta datada de 22 de abril de 1957, endereçada ao diretor da imobiliária, Aderbal Ramos da Silva, Oscar Niemeyer aceita a incumbência, nos seguintes termos:

Ilustre patricio e amigo: tive a satisfação de assinar, hoje, o contrato pelo qual me obrigo a prestar minha colaboração técnica nos projetos que essa Imobiliária tem em mira realizar na “Praia do Forte”.

Conhecendo a encantadora natureza de que é dotada a Ilha de Santa Catarina e as reais possibilidades de que dispõe o seu estado para transformar-se em ponto de

atração turística, foi efetivamente com prazer que comprometi meus serviços com essa empresa. (TEIXEIRA; ADAMS, op. cit, p.8)

(ver Fig. 5.47 e Fig. 5.48)

A morfologia proposta para o loteamento respondia a *ecos de Brasília*, pois era muito semelhante à concepção de algumas superquadras da Nova Capital. O desenho do empreendimento, projeto do engenheiro Anito Petry, com consultoria de Oscar Niemeyer, oferecia lotes residenciais, alternados entre ruas comuns e amplas passagens de pedestres (tratadas e qualificadas como áreas verdes). Além disso, haveria um Hotel, cujo projeto arquitetônico esteve também a cargo de Niemeyer, tendo sido executado parcialmente.

Dos equipamentos e edificações previstos somente alguns foram executados:

Dos conjuntos residenciais, somente foi construído uma parte de um dos três blocos projetados, que, “à feição moderna e funcional”, apresenta garagem no térreo, sob os pilotis, “facilitando ao proprietário alcançar a parte superior sem demora”.

Considerava-se que fora

(..) adotada a mais avançada técnica urbanística no que se refere à circulação de pedestres e veículos”, com alamedas para os pedestres e ruas para os veículos. As ruas partiriam dos fundos do loteamento, ao sul, em direção à orla, onde terminariam em ‘cul de sac’, sem se cruzar as alamedas. (TEIXEIRA;ADAMS, op cit., p.11)

Além dos conjuntos residenciais haveria também o “Hotel Balneário de Jurerê”, que teria apartamentos voltados para a vista do mar, com telefone e serviço de rádio. “O hotel estava associado a uma ampla praça, defrontando um ‘shopping center’, que se transformaria “em verdadeiro centro social da praia”, e para completar o conjunto haveria um ‘club’. (op cit., p.11).

OSCAR NIEMEYER FILHO - ARQUITETO

Ilmo. sr. Dr. ADERBAL R. DA SILVA.
M. D. Diretor da Imobiliária JURERÊ, Ltda.
R. C.

Ilustre patrício e amigo:

Tive a satisfação de assinar, hoje, o contrato pelo qual me obrigo a prestar minha colaboração técnica nos projetos que essa Imobiliária tem em mira realizar na "Praia do Forte".

Conhecendo a encantadora natureza de que é dotada a Ilha de Santa Catarina e as reais possibilidades de que dispõe o seu Estado para transformar-se em ponto de atração turística, foi efetivamente com prazer que comprometi as minhas forças com essa empresa.

Valho-me, agora, deste meio para declarar-lhes que estou inteiramente à sua disposição para oportunamente prestar qualquer outra colaboração de ordem consultiva quanto ao empreendimento a que se lançou, e, particularmente, com relação ao plano urbanístico e às vias de elaboração. Deve-se considerar a necessidade de preservar a unidade da obra em questão e é com este objetivo que tenho em vista acompanhar o desenvolvimento de seu conjunto.

Creia-me seu patrício, amigo e admirador certo,

Oscar Niemeyer
Oscar Niemeyer Filho.-

Florianópolis, 22.4.57

Fig. 5.47: Carta de Oscar Niemeyer, aceitando a incumbência de colaborar com o Loteamento Praia do Forte.
Fonte: Acervo da família Salvi.

Fig. 5.48: Foto de Oscar Niemeyer e do ex-governador estadual Aderbal Ramos da Silva, sócio da Imobiliária Jurerê.
Fonte: Acervo da família Salvi.

A questão do acesso a Jurerê, ainda precário na época, foi solucionada pela construção de uma estrada, denominada inicialmente SC-401, a atual Estrada Mauricio Sirotsky. Essa obra esteve a cargo da própria Imobiliária Jurerê Ltda. em 1958.

Tratava-se de uma extensão de aproximadamente 5km, que partiu da Estrada Estadual para Canasvieiras, tendo sido aproveitado o traçado do dique sobre o Rio Ratoles (obra do DNOS). A execução contou com mão de obra de moradores locais e sentenciados da Colônia Penal de Canasvieiras. (op cit., p.12)

Essa peculiar associação entre capital privado e estado não era nova em Santa Catarina, como de resto nas tradicionais práticas políticas brasileiras, merecendo, porém nosso destaque.

O Loteamento teria, em uma primeira seção, uma área de três milhões de metros quadrados, já tratada, contendo 576 lotes de 15x30 metros. O todo do projeto previa 4.000 lotes, com área útil de 450m², cada um. Haveria, nessa concepção de loteamento,

abundância de áreas livres, das quais uma parte seria constituída por um extenso parque cultivado para utilização coletiva, sobretudo a área da franja litorânea (severamente batida pelos ventos) e que se encontrava em franco desenvolvimento. (op cit., p.12)

Além disso, a percentagem de áreas livres seria de 40%, estabelecendo assim um outro paradigma de relação entre construções e espaços abertos, em empreendimentos dessa natureza.

No mesmo balneário foi construído o *Restaurante Catetinho*, também com desenho de Niemeyer. A denominação do restaurante aludia à construção em Brasília, da pequena edificação em madeira, que marcou o imaginário nacional, a partir da divulgação sistemática, em revistas de circulação nacional, como *O Cruzeiro* e *Manchete*. Edificação em alvenaria sobre pilotis, com cozinha térrea (lateral), planta livre no segundo pavimento com bateria de sanitários (lateral na prumada da cozinha) e fachada *curtain wall* em frente ao mar, na faixa de intermediação entre o loteamento e a praia, o restaurante foi muito utilizado como lugar de festas da empresa de Ramos da Silva. A edificação, exemplo icônico da melhor arquitetura moderna no Brasil, de implantação bastante adequada ao sítio e à função, foi demolida na

década de 1980, pelos novos proprietários do empreendimento, que criaram como expansão, o loteamento Jurerê Internacional. Nos parece lamentável a decisão quanto à derrubada do restaurante, pelo exemplo que representaria de ocupação inteligente e plasticamente interessante do sítio praiano (ver Fig. 5.49, Fig. 5.50 e Fig. 5.51).

É importante ressaltar a qualidade ambiental do Loteamento Praia do Forte, empreendimento pioneiro. Os loteamentos posteriores (inclusive em outros balneários) não mantiveram a ambiência das *ruas verdes* e, muitos deles, na voracidade da especulação imobiliária, ocuparam frentes de praia, e em suas edificações (principalmente as contemporâneas) desfiguraram muitas vezes a paisagem. Essa desfiguração se deu, via de regra, ou por verticalização excessiva ou por arquiteturas de apelo plástico duvidoso, recorrendo a velhas fórmulas eclético-historicistas. Esse é o caso, ao que parece do próprio entorno do Loteamento Praia do Forte, o assim chamado Jurerê Internacional, um balneário com alusões que remetem, por exemplo, a Miami.

O turismo e seu agenciamento espacial em Florianópolis, continuariam em pauta. No ano de 1958, a idéia de uma *promoção do turismo* como alternativa econômica para Florianópolis, começou a tomar corpo na cidade. Um debate em torno do assunto chegou às páginas dos jornais catarinenses, como em *O Estado*. Uma série de matérias jornalísticas foi publicada sobre as deficiências da cidade na área, tais como a inexistência de uma estação rodoviária e de um aeroporto condignos com o status desejado à capital. Um texto a destacar, porque editado em revista cultural, foi a publicação de artigo na *Revista Sul* Nº. 23, do professor Renato Barbosa sobre “*Aviação e Turismo*”.

Fig. 5.49: Vista do Restaurante Catetinho em construção, projeto de Oscar Niemeyer (1957) em Jurerê.
Fonte: Acervo da família Salvi.

Fig. 5.50: Vista do Restaurante já funcionando no Loteamento Praia do Forte.
Fonte: Acervo da família Salvi.

Fig. 5.51: Planta baixa digitalizada do Restaurante Catetinho.
Fonte: Desenho a partir de croquis do acervo da família Salvi.

5.11 A expansão para o interior da Ilha pela orla norte: A Avenida Beira Mar e a Universidade Federal

5.11.1 A Avenida Beira-Mar Norte

Como vimos (no ponto 5.4) um Plano Diretor foi concebido para Florianópolis. Embora tenha sido aprovado, conforme Lei 246/55, pouco dele se aproveitou. Uma das idéias, em termos de sistema viário foi a execução da Avenida Beira-Mar Norte.

Para Maria Inês Sugai, em estudo já citado,

a abertura da Av. Beira-Mar ao longo da orla da baía norte, além de garantir a acessibilidade e a conseqüente valorização da área norte da península, foi a intervenção viária que procurou diferenciar e definir a marca de modernidade a este setor residencial. (SUGAI, 1994, p.70)

Sua construção foi iniciada no começo dos anos 1960 (governo de Celso Ramos) e finalizada em meados dos anos 1970, no governo de Ivo Silveira. Temos aqui novamente o estado promovendo – dessa vez em sua alçada – a modernização da capital. Um aterro foi providenciado (ver Mapa 3) na orla norte, para viabilizar a avenida (depois nomeada como Avenida Rubens de Arruda Ramos) na Praia de Fora. Essa iniciaria na atual Praça Celso Ramos (limite do bairro da Agrônômica) e finalizaria na cabeceira insular da Ponte Hercílio Luz.

A obra de maior importância para o plano urbano realizada nos anos sessenta foi a construção da avenida Rubens de Arruda Ramos, desde logo aproveitada pelas empresas incorporadoras para construção de edifícios de até doze andares destinados a apartamentos. Essa avenida enriqueceu o plano urbano sem alterá-lo, pois substituiu a praia da baía Norte; mudou, porém a significação da baía Norte no contexto urbano, eis que a Beira-mar Norte, como frequentemente é chamada, passou a constituir a área nobre da cidade, com fácil acesso ao centro comercial através das avenidas Othon Gama D'Eça e Osmar Cunha. (PELUSO JR., 1991, p.320)

A avenida inverteu o sentido de ocupação da orla, até então lugar tranquilo e de fundos das casas da Rua Bocaiúva e Almirante Lamego. Hoje a acentuada verticalização da área e suas atividades (habitações coletivas de alto custo, hotéis, restaurantes e comércio), definem um novo lugar urbano. Como contradições da solução adotada, poderia ser apontado, além da

elitização da área, a inexistência de equipamentos urbanos e de um desenho que contemplasse o cenário e sua maritimidade. A inexistência de passeios públicos na escala do lugar e de qualquer possibilidade de balneabilidade, prejudicam o modelo de ocupação, muito referenciado, ao que parece, na orla urbana carioca.

Dentro dos melhoramentos urbanos da modernidade, ainda no setor viário – porque vetor de expansão urbana – Sugai aponta com propriedade outras obras significativas do período, também mencionadas pelo geógrafo Peluso Jr., ambas no triângulo central:

Duas outras importantes avenidas, que efetuavam a ligação norte-sul da península, foram abertas em 1958: a Avenida Othon Gama D'Eça e a Avenida Osmar Cunha. Estas duas avenidas e sua conexão não constavam do Plano Diretor, mas apoiavam-se no traçado de ruas definidas pelo plano. Além de efetuarem a ligação norte-sul no centro da península, garantiram também o reloteamento das áreas centrais, onde situavam-se as antigas chácaras ainda não desmembradas. A Avenida Othon Gama D'Eça, iniciando-se na Avenida Beira-Mar Norte, atravessou a chacara do Barão Wangenheim até alcançar a Av. Rio Branco, que efetuava a ligação leste-oeste da cidade. Em conexão com a Av. Othon Gama D'Eça, foi aberta, na direção sul, a Av. Osmar Cunha, atravessando terras da antiga chacara da família Linhares, para atingir o centro comercial e administrativo na baía sul. (SUGAI, 1994, p.71)

A modificação no sistema viário efetuada por essas conexões formou um corredor no sentido norte-sul, que acabou por estimular por um lado o desenvolvimento e por outro a verticalização (nos anos 1970) da área (ver Fig. 5.52 à Fig. 5.55).

Fig. 5.52: Projeto técnico da Avenida Beira Mar Norte. Trecho 1.
Fonte: SUGAI, 1994, p.268.

Fig. 5.53: Projeto técnico da Avenida Beira Mar Norte. Trecho 2.
Fonte: SUGAI, 1994, p.269.

Fig. 5.54: Projeto técnico da Avenida Beira Mar Norte. Trecho 3.
Fonte: SUGAI, 1994, p.270.

Fig. 5.55: Vista aérea da Praia de Fora, com o aterramento para a construção da Avenida Beira Mar Norte.
Fonte:Acervo de Carlos Damião.

5.11.2 A Universidade Federal de Santa Catarina e seu Campus na Trindade

Embora o Plano Diretor de 1952 propusesse que o Campus Universitário ficasse situado em plena área central, uma disputa política entre as elites locais não permitiu essa localização.

Uma correlação de forças entre os dois principais partidos políticos em Santa Catarina, após 1945, o PSD e a UDN, dividiu as opiniões acerca da localização da Universidade. Na realidade, a divisão política era referenciada a duas oligarquias estaduais. De um lado a família Ramos (PSD), oriunda da pecuária lageana, com ampla influência no poderes legislativo e executivo estadual, e de outro os Konder e Bornhausen, originários do Vale do Itajaí, ligados ao setor financeiro e empresarial.

A Universidade Federal de Santa Catarina, criada em 1960, teve seu início nos edifícios das antigas escolas particulares que incorporou no centro da cidade. A decisão de fazê-la funcionar na Trindade, em área de antiga fazenda do Estado, doada para esse fim, atraiu para o bairro numerosa população. (PELUSO JR, 1991, p.319)

O professor João David Ferreira Lima, primeiro Reitor da Universidade, inicialmente defendia a consolidação dessa no centro, próximo ao Hospital de Caridade, na Baía Sul, conforme proposta do Plano de 1952. Discussões acaloradas do conselho Universitário defendiam outra alternativa, a de localizá-la na Fazenda Assis Brasil, na Trindade, a 8km do centro.

As alegações de Ferreira Lima versavam basicamente sobre os custos de infraestrutura da construção na Trindade, tendo em vista esse local ser um vale coletor da bacia hidrográfica da região, envolvendo, portanto altos custos de fundações. Além disso, a necessidade de construir acessos adequados ao futuro Campus, encareceria em demasiado o empreendimento.

Venceu, porém essa alternativa de implantação na Trindade e a localização do Campus nesse bairro exerceu papel polarizador e

transformou de tal forma o entorno urbano do campus, que os pontos negativos evidenciados pelo Prof. João David, tornaram-se quase sem significado frente ao crescimento vertiginoso da cidade. (COMISSÃO DO PLANO DIRETOR FÍSICO, 1998, p.8)

O texto de Maria Inês Sugai comprova o acerto dessa decisão:

A implantação do campus da Universidade Federal representava a possibilidade de mudanças na economia e na dinâmica imobiliária da capital. Prevvia-se que seriam escoados para a cidade e, em especial, para a área do futuro campus imensos investimentos federais. Conforme comprovou-se posteriormente, havia fundamento nesta previsão. Segundo o reitor Ferreira Lima, “nos primeiros 10 anos de existência da Universidade Federal, o seu orçamento foi sempre, várias vezes maior do que o da Prefeitura da capital”. (SUGAI, 1994, p.76)

Um primeiro Plano Diretor feito especificamente para a Trindade, foi elaborado pelo arquiteto Hélio Duarte¹³ e pelo engenheiro Ernest Roberto de Carvalho Mange¹⁴, ambos da Universidade de São Paulo. O governo estadual de Santa Catarina encomendou esse plano,

¹³ O arquiteto Hélio Duarte (1906-1989) foi responsável por vários projetos arquitetônicos destinados à educação. Formou-se em Arquitetura pela ENBA em 1951. Foi o criador da Escola de Engenharia de São Carlos. Entre os mais significativos projetos de sua produção, estão os dos CEU (Centros Educacionais Unificados) em São Paulo, baseados nas concepções pedagógicas de Anísio Teixeira. Com Ernest Mange foi premiado no 1º Salão Paulista de Arte Moderna de 1952 pelo projeto do Conjunto Indaiá em Santos, destinado à habitação coletiva. In http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq031/arq031_02.asp Acesso em 14 jul. 2009.

¹⁴ Ernest Robert de Carvalho Mange (1922-2005) foi engenheiro civil, formado pela Politécnica da USP (1940-1945). Estagiou com Rino Levi entre 1947 e 1948. Foi também estagiário de Le Corbusier. Mange foi, além disso, pintor e urbanista.

apresentado à Comissão da Universidade em janeiro de 1956. Um ano depois, o governador Jorge Lacerda, através do Decreto n.56, aprovou o Plano que teria seu início de implantação em 31 de janeiro de 1957.

O Plano criava um sistema viário que dividiria o Campus em três grande áreas. Essas abrigariam os setores de Ensino, Pesquisa, Habitação, Recreação e Administração. Previa que a construção fosse feita por etapas, sendo primeiramente executadas as edificações da área central, como um grande auditório, a Reitoria e alguns blocos educacionais (ver Fig. 5.56).

Do Plano foi aproveitado somente o esquema viário principal, sendo encomendado outro projeto, dessa vez concebido por arquitetos do escritório técnico da UFRGS.

O término do Plano data de 1964, tendo sido apresentado com o nome de Projeto Piloto do Campus da Universidade de Santa Catarina. Seus autores são os arquitetos Nelson Souza e Castelar Peña (projeto) e engenheiro Ernani Guntzel (instalações). (COMISSÃO, 1998, p.52)

O Plano estabeleceu diretrizes de ocupação do solo e zoneamento para as primeiras edificações. Entre elas foi executado o prédio da Faculdade de Filosofia (depois Centro de Estudos Básicos) projeto a cargo dos arquitetos Paulo Apício de Macedo e Adroaldo Pinto Pereira, e que começou a ser construído em 1960. Outras edificações pioneiras do Campus foram o prédio de Administração do curso de Engenharia Mecânica (atual Reitoria), as instalações iniciais desse mesmo curso e um campo de futebol (ver Fig. 5.57, Fig. 5.58 e Fig. 5.59).

Na década de 1970, um plano paisagístico foi encomendado ao arquiteto Roberto Burle Marx, que concebeu o desenho da atual Praça da Cidadania, espaço intermediário entre os prédios do Centro de Estudos Básicos e da Reitoria.

Fig. 5.56: Planta baixa do Plano Diretor para a UFSC, (projeto de Hélio Duarte e Ernst Mange), 1956.
Fonte: COMISSÃO, 1998, p.51.

Fig. 5.57: Vista do prédio da Faculdade de Filosofia (atual Centro de Comunicação e Expressão-CCE) da UFSC, projeto de Paulo Macedo e Adroaldo Pereira.
Fonte: COMISSÃO, 1998, p. 28.

Fig. 5.58: Vista atual do CCE – UFSC.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 5.59: Vista atual do prédio da Reitoria – UFSC.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

5.12 Novas arquiteturas na cidade figurativa

A 17 de abril de 1958 foi fundado em Florianópolis, o Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia da 10ª Região, a partir de diversas solicitações de profissionais envolvidos no virtual crescimento do mercado de trabalho em engenharia. Em uma das proposições iniciais, constou em Ata que: “se discutisse a maneira de se fornecer com urgência os elementos necessários para que firmas e profissionais não se sentissem tolhidos nas suas apresentações para concorrências, posses em cargos públicos, etc.”¹⁵

Entre os fundadores não havia nenhum arquiteto, mas vários engenheiros civis assinaram a Ata de Fundação. Isso demonstraria, por um lado, a escassa presença no estado de Santa Catarina, de profissionais com a formação específica de projeto arquitetônico e, por outro, a existência, já quase hegemônica dos engenheiros civis no crescente mercado da construção, tanto no plano privado, quanto no estatal, em todas as suas esferas.

Ao final da década de 1950 até meados dos anos 1960 (recorte temporal precisado pela hipótese de um segundo ciclo de modernidade em Florianópolis), várias edificações em altura foram realizadas na área central. Novas formulações plásticas, dentro do ideário moderno da arquitetura brasileira, iriam contrastar com a cidade figurativa e seu traçado e sistema fundiário.

Em parte aproveitando a legislação já citada, que previa um gabarito de oito pavimentos e, por outro lado, se valendo de um novo ritmo econômico, esses edifícios iriam consolidar o programa do edifício de escritórios, associados ou não a apartamentos. As próximas décadas, com um ‘boom’ imobiliário de proporções significativas, levariam a uma maior e profunda valorização fundiária do centro urbano.

¹⁵ In: http://www.creasc.org.br/intranet/sites/historico/pagacervo/ata_funda.html. Acesso em 11 set. 2008.

Embora tivesse somente quatro pavimentos, um exemplo dessa inserção de edifício moderno na cidade tradicional foi o *Edifício do IAPC* (projeto do engenheiro Carlos Valente e do arquiteto Hugo O. Lopes). Inaugurado em 1958 e situado à Praça Pereira Oliveira, o edifício-sede do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Comerciantes teve suas obras iniciadas em 1954.

Seu contíguo vizinho de quadra – o edifício do IPASE – construído em 1944 (como vimos no capítulo anterior) já propunha, ainda que de forma tímida, uma ocupação de lote distinta da tradicional. O correr de pilares no pavimento térreo sugeria uma continuidade, ao longo da calçada e, se estendido ao conjunto das ruas centrais, uma série de arcadas, dando outra qualidade ao espaço público. Isso não se concretizou e não tivemos notícia de eventual legislação que permitisse ou incentivasse tal atitude.

A linguagem moderna em caráter monumental aplicada à sede do IAPC, demonstrava a importância da instituição junto à conjuntura da época (antes da centralização estatal em torno da previdência dos trabalhadores). Os elementos característicos (*estilemas*) da arquitetura moderna no Brasil se fizeram presentes tais como os brises, enquadrados em volumetria própria, as colunas no térreo (fazendo às vezes de pilotis) e, no plano funcional, a planta livre (ver Fig. 5.60).

**Fig. 5.60: Prédio do IAPC (1958) na Praça Pereira Oliveira ao lado do edifício do IPASE (1944).
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.**

Um outro exemplo, já no sentido de edificar em maior altura, é o do Banco Nacional do Comércio, cuja inauguração se deu em 19 de setembro de 1959. Essa obra esteve a cargo do engenheiro Theodoro Brügemann (profissional muito conceituado em Florianópolis) e do construtor Dario Fontes. Conforme editorial desse dia, do *jornal O Estado*, o edifício de 10 pavimentos, situado à Praça XV de Novembro, era mais um “marco de progresso”, se incorporando “à vida florianopolitana”. Se a formulação da arquitetura não era a moderna, a verticalização proposta romperia, porém, com a escala da praça fundadora, introduzindo novo referencial no perfil urbano, fato registrado pelos cartões postais, então muito populares como registro da cidade.

A linguagem empregada lembra a de edifícios da mesma época, como o *Edifício Sulacap* de Porto Alegre, com elementos compositivos (frisos e cimalkhas) evidenciando os pavimentos e emoldurando as aberturas. As edificações bancárias ainda apelavam, à época, a uma solidez construtiva, denotativa da segurança do investimento e da confiabilidade da instituição financeira.

Os pavimentos superiores do Banco (hoje ainda com esta função no térreo – Banco Santander) foram projetados para abrigar apartamentos. Esse programa misto era bastante comum – não somente em Florianópolis – nos centros urbanos. Provido de infraestrutura e de serviços, morar no centro nessa época era sinal de status e de certeza de qualidade de vida (ver Fig. 5.61, Fig. 5.62 e Fig. 5.63).

Fig. 5.61: Edifício do Banco Nacional do Comércio (BNC), na Praça XV, (inaugurado em 1959) em obras.
Fonte: Acervo do Arquivo da Casa da Memória, FFC.

Fig. 5.62: Volumetria do Banco Nacional do Comércio (atual Santander).
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 5.63: Detalhes ornamentais do Banco Nacional do Comércio.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Também em 1959, houve a inauguração do Edifício Zahia, com sete pavimentos, situado na Rua Felipe Schimdt, com projeto de Wolfgang L. Rau. Empreendimento dos Irmãos Amin, proprietários de uma concessionária de automóveis, foi construído ao lado dos edifícios Dias Velho (edificação posterior – dos anos 1970 – em linguagem moderna) e Santo Antônio (construção anterior – final da década de 1940 – em extração Art Déco), também projetados pelo escritório de Rau, o conjunto moderno de edifícios altos viria a marcar a paisagem do centro e acentuar uma modernização dos programas arquitetônicos de Florianópolis (ver Fig. 5.64).

O Edifício Zahia apresenta uma marquise no primeiro pavimento e um destaque na fachada frontal, formando uma caixa em balanço para balcões. Esse recurso salientaria a única elevação visível da rua, em se tratando da inserção de uma nova arquitetura em lote

tradicional. As demais elevações, como de resto no todo dessa área central, ficariam como empenas cegas, limítrofes aos lotes contíguos (ver Fig. 5.65).

Cabe anotar algumas diferenças entre a proposta inicial, apresentada em perspectiva de Wolfgang Rau, e a formulação final da obra, particularmente quanto ao desenho da marquise. A edificação da cobertura, com desenho em *asa de borboleta* e dotada de grandes panos de vidro, foi visivelmente alterada *a posteriori*, tirando certa leveza da solução (ver Fig. 5.66).

Ainda em 1959, a inauguração do Oscar Hotel, no centro de Florianópolis, na Avenida Hercílio Luz, em 06 de novembro, com sete pavimentos, demonstrava o crescimento da área econômica do turismo. A incorporação aos novos empreendimentos da linguagem moderna da arquitetura brasileira, mostrava assim a entrada definitiva desse movimento em terras catarinenses (ver Fig. 5.67).

Fig. 5.64: Vista atual da fachada do Edifício Zahia, à Rua Felipe Schmidt, projeto de Wolfgang Rau (1959).
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

Fig. 5.65: Planta baixa do Edifício Zahia.
Fonte: Arquivo da SUSP.

Fig. 5.66: Vista atual da cobertura do Edifício Zahia.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

**Fig. 5.67: Vista atual do Oscar Hotel (1959), á Avenida Hercílio Luz.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.**

Ainda em 1960 “terminava-se a construção do edifício Cidade de Florianópolis com doze pavimentos, à esquina da Rua Vidal Ramos com a Arcipreste Paiva, contrastando visivelmente com a Catedral” (CASTRO, 2002, p.99). As construções modernas, atendendo a programas arquitetônicos de novos escritórios com planta livre e crescendo em altura viriam a alterar o perfil urbano (*sky line*) da capital, introduzindo novos símbolos urbanos (ver Fig. 5.68).

**Fig. 5.68: Vista atual do Edifício Cidade de Florianópolis (1960).
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.**

Mas, certamente uma das mais expressivas inserções de arquitetura moderna no centro antigo foi a do Edifício das Diretorias. Ele foi inaugurado em 6 de janeiro de 1961, após três anos de construção. Foi edificado na esquina das ruas Tenente Silveira com Deodoro, com recuo viário e uma marquise (em forma livre e sinuosa) sobre o pavimento térreo, refletindo em seu partido e soluções plásticas, o ideário da arquitetura brasileira daquele momento.

Tal inauguração foi estratégica, pois “marcava o momento de saída do governo da corrente político partidária da UDN, no poder desde 1951” (CASTRO 2002, p.18). Uma aliança entre os partidos do PSD e PTB assumiria o governo. Para Castro, “a questão fechada de inaugurar o edifício dentro de um prazo estrito – fato comum em finais de mandato – assinalava a importância política da obra acabada: a construção de um edifício materializando uma realização política.” (CASTRO, op cit., p.18) (ver Fig. 5.69 e Fig. 5.70).

Pode se entender essa realização por vários vieses: é o primeiro edifício a ter em seu projeto todos os elementos do ideário formal modernista; se apropria do espaço urbano, com sua esquina desenhada pela citada marquise ondulada, rompendo com a lógica dos lotes urbanos coloniais; e é também o “último edifício público a ser construído” (CASTRO, op cit., p.135) sobre a antiga estrutura fundiária, herdada da Desterro colonial, pouco modificada (a não ser por alargamentos pontuais) até então (ver Fig. 5.71).

**Fig. 5.69: Vista atual do Edifício das Diretorias (1958-1961)
à Rua Tenente Silveira, projeto de Domingos Trindade.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.**

**Fig. 5.70: Fachada do Edifício das Diretorias.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.**

**Fig. 5.71: Vista da marquise ondulada do Edifício das Diretorias.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.**

Sobre esse edifício vale lembrar o que Abreu Filho anota acerca de caso semelhante, o do *Edifício Esplanada* em Porto Alegre, “aquele da cidade real que se construía com edifícios modernos em implantações tradicionais” e que se constituiria em um

fragmento exemplar da cidade ideal dos anos 1950, na qual a cuidadosa inserção de edifícios de arquitetura moderna no tecido urbano da cidade figurativa tradicional cria uma relação de enorme potencialidade, plena de tensão e criatividade. (ABREU FILHO, 2006, p.182)

Como bem aponta Castro, em seu trabalho de Doutorado, “a partir da década de 1960, a cidade vai se expandir e sofre grandes alterações” (CASTRO, op cit., p.135) sendo emblemáticos dessa mudança radical, o Plano Diretor de 1967 e algumas de suas indicações, como a segunda ponte (Colombo Sales), o aterro da Baía Sul (frontal ao centro histórico), que criaram novos paradigmas urbanos para a capital, dentro do espírito desenvolvimentista (e rodoviarista) do estado autoritário implantado em 1964.

A linguagem adotada pelo Eng. Domingos Trindade¹⁶, responsável pelo projeto arquitetônico, segue claramente o postulado modernista, onde o prédio do Ministério de Educação e Saúde foi referencial. Isso se deu tanto em sua lógica funcionalista, na distribuição dos diferentes espaços, como na formalização espacial, com os elementos projetuais característicos: estrutura independente; pilotis desempenhando sua função urbana, criando espaço diferenciado de circulação e estar, abrigado em marquise aludindo às formas livres de Niemeyer, à época; brises corretamente posicionados; marcação volumétrica das

¹⁶ O engenheiro Domingos Trindade era formado pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro (1941) e em 1953 projetou o Edifício das Diretorias. A construção se deu efetivamente entre 1959 e 1961, devido à ausência de recursos financeiros para cobrir o custo (muito elevado à época) de Cr\$ 15.425.437,60. (CASTRO, 2002, p.30). Trindade foi um dos fundadores da seccional catarinense do Conselho de Engenharia, Arquitetura e Agronomia e titular, no governo Celso Ramos (1961-1965), da Secretaria de Viação e Obras Públicas, vinculada à Diretoria de Obras Públicas. Essa Diretoria foi responsável pela execução de inúmeras obras civis nas áreas de Educação, Saúde e Infraestrutura, como parte do Plano de Metas para o Governo (PLAMEG), espinha dorsal do governo de Ramos.

diferentes fachadas, introduzindo na capital catarinense e com toda a qualidade, o modernismo de viés brasileiro, aquele “algo irracional” de Gideon¹⁷ (ver Fig. 5.72).

Na Florianópolis do início dos anos 1960, depois de um esboço introdutório, a cargo do restaurante “Catetinho” de Oscar Niemeyer (no balneário Jurerê), finalmente ecoou a linguagem arquitetônica (que o olhar popular atribuía a Brasília) que melhor traduziu o *espírito da época* (ver Fig. 5.73).

Fig. 5.72: Brises do Edifício das Diretorias.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.

¹⁷ Comentário de Siegfried Gideon (no prefácio da edição original do livro *Modern Architecture in Brazil* (1956) do arquiteto brasileiro Henrique Mindlin) sobre a inusitada explosão criativa da arquitetura moderna em terras tropicais brasileiras. Tal comentário foi salientado pelo Prof. Carlos Alberto Ferreira Martins, conforme notas de aula da disciplina *Teoria e História da Arquitetura Moderna no Brasil*, em 2005, no âmbito do Curso de Pós-Graduação do Departamento de Arquitetura e Urbanismo (USP-São Carlos).

Fig. 5.73: Planta baixa do pavimento térreo do Edifício das Diretorias.
Fonte: Arquivo da SUSP.

A título de finalização provisória desse levantamento inicial, cabe destacar outro edifício significativo do período, inaugurado em 25 de novembro de 1961. O *Palácio da Indústria*, pertencente à Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (FIESC), foi “projetado por Moellmann & Rau, com uma área de 2431,60m², em um subsolo, um andar térreo e mais seis pavimentos, situado à Rua Felipe Schmidt” (CASTRO, 2002, p.99).

A edificação, situada em esquina da rua mais importante do centro comercial e vivencial de Florianópolis, seguiria a mesma lógica da arquitetura moderna no Brasil: pavimento térreo sob pilotis, planta livre nos demais pavimentos e fachadas com aberturas formando bandas horizontais (ver Fig. 5.74).

Um painel de mosaicos, a cargo do artista Martinho de Haro, da primeira linha modernista, compõe uma parede frontal do térreo, aludindo às atividades industriais do estado de Santa Catarina. Nesse sentido, aconteceu em Florianópolis, obviamente nas proporções da cidade periférica, uma união das atitudes modernas, nos campos da arquitetura e artes

plásticas, tal como acontecia nos centros urbanos maiores do país, continuando uma prática iniciada no projeto seminal do Ministério de Educação e Saúde (ver Fig. 5.75).

**Fig. 5.74: Vista externa atual do Edifício da FIESC, 1961, (atual FATMA).
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.**

**Fig. 5.75: Vista do painel de mosaicos (arte de Martinho de Haro) do pavimento térreo do Edifício da FIESC.
Fonte: Foto de Dario de Almeida Prado.**

Mapa 3: Mapa de Evolução Urbana. Florianópolis, décadas de 1950 e 1960. Legendas do autor sobre mapa-base do IPUF. Fonte: IPUF.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

“Uma cidade, uma campina, de longe são uma cidade e uma campina; mas, à medida que nos aproximamos, são casas, árvores, telhas, folhas, grama, formigas, pernas de formigas, ao infinito. Tudo isso se reveste com o nome de campo.”
Pascal¹

Um trabalho de investigação segue pistas e – guardada a obviedade dessa afirmação – também deixa outras. A pesquisa aqui apresentada, dentro de suas (muitas) limitações pretende ter continuidade e seguir as possíveis indagações deixadas pelas investigações preliminares.

Algumas das constatações surgidas, e que colocaríamos em seguida, poderiam ser assim aprofundadas:

A condição estratégica da Ilha de Santa Catarina, ao que tudo indica, condicionou sua ocupação inicial e evolução urbana posterior. No início – quando da fundação no século XVII – Desterro era logisticamente importante, como *porto de boa parada*, a meio caminho entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires, pois já fora visitada por vários viajantes desde o século XVI e Portugal precisava desse lugar para garantir sua hegemonia ao sul da América.

A vinda das famílias açorianas, na metade do século XVIII – promovida também por Portugal – nucleou lugares no interior da Ilha e seu isolamento pela precariedade da circulação por via terrestre, acabou por preservar várias nuances culturais e consolidar modos de vida. Esses pouco se alteraram até meados do século XX, quando se iniciou a abertura ou melhoramento de caminhos que levassem à península central.

Uma morfologia própria, definida por duas baías (sul e norte) e um maciço rochoso a oeste do sítio fundador, limitou o crescimento e expansão iniciais da Vila, depois cidade insular. Essa cidade foi lentamente sendo ocupada (no triângulo central) a partir de caminhos abertos em direção às fortalezas. Como vetores iniciais de expansão, foram assim sendo definidos arruamentos, além daqueles que iriam em busca de água, a partir do núcleo inicial.

A ligação com o continente, por via marítima, era também precária, pois dependia da sazonalidade do vento sul – sempre tornando difícil a navegação – e, ao que parece somente investimentos na esfera do poder central da época, garantiriam a permanência do status de capital da província.

Essa condição iria ser periodicamente ameaçada por outros lugares urbanos do interior catarinense (como Lages) e novamente o poder central iria socorrer a cidade, dotando-a de melhorias como, por exemplo, as primeiras medidas do poder republicano. Ressalte-se aí a figura de Hercílio Luz, o engenheiro com visão atualizadora e suas ações, como a Avenida do Saneamento e a Ponte da Independência. Discursos laudatórios à parte, essas ações e gestões (em dois governos) marcariam Luz como um exemplo de exercício de poder modernizador.

Certamente essas ações teriam seus efeitos colaterais – danosos às classes mais pobres, como a remoção de seus lugares e um início (ainda que em pequena escala) de um processo de favelização. Além disso, iria se consolidando – aliás, em praticamente todo o estado, historicamente periférico ao poder central – o poder das oligarquias. Como o trabalho em tela tentou esboçar, esse poder iria continuar a se manifestar nas principais agremiações políticas da primeira metade do século XX.

Haveria dois ciclos, a partir da vigência da modernidade – como espacialização da modernização – importantes de serem estudados em Florianópolis.

Um primeiro que teria como preâmbulo as ações já citadas de Hercílio Luz: a Ponte garantindo ligação permanente com o resto do país, embora essa ligação fosse ainda precária até os anos 1960; a Avenida, criando novas áreas de ocupação urbana, diferenciadas da trama urbana colonial das ruas-beco e lotes estreitos e compridos.

Esse ciclo iniciaria nos anos 1930, tendo a Revolução conduzida por Vargas e seus três períodos subsequentes de poder como pano de fundo.

¹ Citado por Bernard Lepetit (LEPETIT, 2001, p.226).

As arquiteturas desse ciclo se manifestariam em vários programas, através de alguns vieses da modernidade, advindos de referências de outros centros. Esses vieses seriam filtrados (como foi, por exemplo, o caso da nova agência dos Correios), muitas vezes, por inviabilidades técnicas advindas de uma precariedade de meios, por um lado, e um conservadorismo de gosto estilístico das elites locais e seus agentes, por outro.

Além disso, pouco se modificou da trama urbana original, a não ser por poucos alargamentos em ruas estratégicas ao novo esquema de circulação viária a partir da Ponte e benfeitorias em praças da área central.

Não haveria grande excepcionalidade nessas arquiteturas e tampouco, evidências de monumentalidade diferenciada de outros centros, mais importantes do ponto de vista econômico. Trata-se então, como afirma Fernando Díez, de *arquiteturas de produção*², e não de *proposição*. Seria a retaguarda da profissão, a do exercício da arquitetura cotidiana, aquela prática que consolida postulados ou os enterra de vez. De resto, essa situação iria se manter em Florianópolis – nos ciclos seguintes – como na maioria das cidades brasileiras.

Esse primeiro ciclo de modernidade se encerraria ao final dos anos 1940, com a decadência do porto e a pouca presença de uma economia voltada ao comércio e a serviços. Florianópolis historicamente, ao que parece, não teria indústrias locais, e a não ser através da atuação de poucas empresas, a capital teria sua economia dependente das inversões estatais. Isso determinaria uma modernidade a reboque do Estado e dos interesses do momento das famílias das elites locais.

Um outro ciclo, em diferentes condições sócio-econômicas, se iniciaria na década de 1950, correspondendo a novos tempos da política, com o regime democrático de Juscelino

² Seu “principal objetivo é dar resposta às necessidades práticas, ao encargo, produzindo a maioria dos edifícios construídos em uma cidade sob as normas, as condições técnicas e econômicas, e com os procedimentos correntes disponíveis. Seu objetivo é ser útil aos propósitos que a sociedade explicitamente lhe assinala e ajustar ao máximo as soluções conhecidas. Ou seja, produzir uma quantidade em tempo e forma, proporcional a essa

Kubitschek e os anos do nacional-desenvolvimentismo. Ao mesmo tempo em que novos arruamentos (avenidas cruzando os lugares das antigas chácaras e cortando a península) se fizeram, novas arquiteturas verticalizando o centro urbano, começariam a por em evidência uma ruptura com a trama urbana fundadora. A chamada cidade figurativa receberia, aos poucos, arquiteturas – vieses da modernidade – de feição moderna (abstrata), colocando em tensão a relação do espaço construído com a estrutura fundiária.

Novos programas – já presentes em outros centros – compareceriam ou se consolidariam. Eram o cinema, o edifício de apartamentos e os de escritórios, por exemplo, verticalizando e valorizando lentamente a península em sua área central, mas ainda em um processo comandado pelo Estado, modernizando seu aparato e provocando alterações e rupturas na trama urbana.

Paralelamente a isso, o processo de aterramentos – vindo desde o final do século XIX – iria modificando a morfologia insular. Nesse ciclo, a orla Norte iria receber uma franja de aterro para desenhar a Avenida Beira-Mar, conduzindo até o centro da Ilha, e ajudando a implantar a Universidade Federal.

Esse ciclo se encerraria, conforme nossa hipótese, mais ou menos ao final dos anos 1960, quando o novo regime político de 1964 – militar e autoritário – desenharia outros paradigmas.

A cidade de Florianópolis se tornaria paulatinamente bi-nuclear (entre Ilha e continente), sofreria mais aterramentos, dessa vez sepultando a condição de *maritimidade* na área central e quase que sucumbindo a um rodoviarismo internalizado. Caminhos antigos se transformariam em rodovias estaduais, e a malha viária da península ficaria aquém da capacidade de fluxos, em uma situação que se mantém sem controle.

Nossa Senhora dos Aterros, a antiga Florianópolis, ainda não teve, ao que parece, a oportunidade de experimentar um *plano* que abranja suas peculiaridades morfológicas, sua condição insular e seu status de pólo de uma região metropolitana, cada vez mais conurbada e caótica.

Exemplos pontuais de bom agenciamento espacial existem e o trabalho tenta apontar. É o caso do Loteamento Praia do Forte em Jurerê, demonstrando a possibilidade de uma negociação com o ambiente natural, e também de alguns edifícios (como o das Diretorias) e espaços abertos, infelizmente ainda em minoria.

A cidade necessita, em tempos de um Plano Diretor Participativo, avançar para além dos interesses de grupos solidamente ancorados no poder. Contemplar sua condição insular e de uma paisagem natural ímpar, preservar as escalas de convivência ainda presentes no centro antigo, delimitar áreas de um possível crescimento em novos tempos de novas economias, como a *maricultura*, e trabalhar as questões urbanas considerando a região metropolitana, seriam, a nosso ver, algumas das pistas possíveis.

Esse trabalho teve por objetivo, dentro de suas limitações, registrar esses ciclos em tela, para se for o caso, servir para alguma reflexão sobre uma cidade nascida em um lugar incomparável, e que volte a ser um *porto de boa parada*.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

INTRODUÇÃO

LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. 5ªed. São Paulo: Centauro, 2008, p.66.

CAPÍTULO 1

BAUDELAIRE, Charles. Sobre a Modernidade, 3ª ed. São Paulo, Paz e Terra, 1996.

BAUDRILLARD, Jean. O Sistema dos Objetos. São Paulo, Perspectiva, 1973.

BENJAMIN, Walter. Obras Escolhidas, Vol II, Rua de Mão Única, 5ª ed., São Paulo, Brasiliense, 1995.

_____ Obras Escolhidas, Vol III, Charles Baudelaire – Um Lírico no Auge do Capitalismo, 3ª ed., São Paulo, Brasiliense, 1994.

BUCK-MORSS. Dialética do Olhar - Walter Benjamin e o Projeto das Passagens, Belo Horizonte, Ed. UFMG, Chapecó, Ed. Universitária Argos, 2002.

CALINESCU, Matei. Cinco Caras de la Modernidad. Madri: Tecnos, 1991.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. De como os alemães se tornaram gaúchos pelos caminhos da modernização. p.199-204. In MAUCH, Cláudia; VASCONCELOS, Naira (orgs.). Os Alemães no Sul do Brasil: cultura, etnicidade, história. Canoas: Editora da Ulbra, 1994.

_____ O Espetáculo da Rua. Porto Alegre: Editora da UFRGS; Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1992.

SVECENKO, Nicolau. Orfeu Extático na Metrópole: São Paulo: Cia. das Letras, 1992.

WAIZBORT, Leopoldo. As Aventuras de Georg Simmel. São Paulo: Ed. 34, 2000.

WILLS, John Elliot. 1688 – O Início da Era Moderna. Rio de Janeiro: Campus, 2001.

CAPÍTULO 2

ARANA, Mariano; GARABELLI, Lorenzo. *Arquitectura Renovadora em Montevideo 1915-1940*. 2ª ed. Montevideu: Fundación de Cultura Universitária, 1995.

ARGAN, Giulio Carlo. *História da Arte como História da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1993.

BACELLAR, Ruy H. *A casa popular. 25 projetos econômicos*. Porto Alegre: Globo, s/d.

BIANCO, Giovanni B.; NETO, Candido Malta C. Redescobrimo o Art Déco e o racionalismo clássico belenense. Portal Vitruvius, Texto Especial 167, jan. 2003. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp167.asp>. Acesso em: 04 set. 2008.

BONDUKI, Nabil. *Origens da habitação social no Brasil. Arquitetura Moderna, Lei do Inquilinato e a Difusão da Casa Própria*. São Paulo: Estação Liberdade: FAPESP, 1998.

CAVALCANTI, Lauro. *Moderno e Brasileiro. A história de uma nova linguagem na arquitetura (1930-60)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2006.

COLQUHOUN, Alan. *La arquitectura moderna: una historia desapasionada*. Barcelona: Gustavo Gili, 2005.

GAY, Peter. *Modernismo. O fascínio da heresia . De Baudelaire a Beckett e mais um pouco*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

GIMENEZ, Luís Espallargas. *Arquitetura Pequena. Quando a simplicidade e correção substitui a genialidade*. Óculum, Campinas, n.3, p.72-80, mar. 1993.

GORELIK, Adrian. *Das vanguardas a Brasília – Cultura urbana e arquitetura na América Latina*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2005.

- GUTIÉRREZ, Ramón. Andrés Kalnay (1893-1982) – Uma modernidad distinta. Summa + Documentos de Arquitectura Argentina. Buenos Aires, Summa Colección, p.134-141, 2004.
- LIERNUR, Francisco. El discreto encanto de nuestra arquitectura 1930/1960. Summa, Buenos Aires, n.223, p.60-79, mar. 1986.
- MARTINS, Carlos A. F. “Hay algo de irracional ...” Apuntes sobre la historiografía de la arquitectura brasileña. Block, Buenos Aires, n.4, p.8-22, dez. 1999.
- MOURA, Rosa Maria Garcia Rolim de. Protomodernismo em Pelotas. Pelotas: Ed. Universitária / UFPEL, 2005.
- MURRAY, Chris (org.). The Hutchinson Dictionary of the Arts. Londres, Inglaterra: Helicon Publishing, 1994.
- PUPPI, Marcelo. Por uma História Não-Moderna da Arquitetura Brasileira; questões de historiografia. Campinas, SP: Pontes: Associação dos Amigos da História da Arte: CPHA: IFCH: Unicamp, 1998.
- SANTOS, César Floriano dos. Simão Gramlich. In Boletim do Instituto de Arquitetos do Brasil. Florianópolis: IAB-SC, 1984.
- SCHWARCZ, Lilia. Assim é, se lhe parece. Revista de História da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, n.34, jul. 2008, p.44-49. Entrevista.
- TINNISWOOD, Adrian. The Art Deco House. The Avant-Garde Houses of the 1920s and 1930s. Londres: Mitchell Beazley, 2005.
- VIDAL, Celma Chaves P. Arquitetura, modernização e política entre 1930 e 1945 na cidade de Belém. Portal Vitruvius. Arquitextos 094. Texto Especial 464, mar. 2008. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp464.asp>. Acesso em: 30 mar. 2008.

WEIMER, Günter. Arquitetos e Construtores no Rio Grande do Sul 1892/1945. Santa Maria: Ed. UFSM, 2004.

WILDI, Família. Tom Wildi: Aspectos biográficos. Florianópolis: Edição da Família Wildi, 1971.

CAPÍTULO 3

CAMPOS, Cynthia Machado. Santa Catarina, 1930: da degenerescência à regeneração. Florianópolis: Ed. UFSC, 2008.

ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS. Vol. XXXII. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1959.

FLORIANÓPOLIS. In: Enciclopédia dos Municípios Brasileiros. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1959, v. 32.

GOULARTI FILHO, Alcides. Formação econômica de Santa Catarina. 2ª ed.rev. Florianópolis: Editora da UFSC, 2007.

FLORES, Maria Bernardete Ramos; LEHMKUL, Luciene; COLLAÇO. Vera. (orgs.) A Casa do Baile: estética e modernidade em Santa Catarina. Florianópolis: Fundação Boiteux, 2006.

HERING, Maria Luiza Renaux. Colonização e indústria no Vale do Itajaí. O modelo catarinense de desenvolvimento. Blumenau: Editora da FURB, 1987.

MAMIGONIAN, Armen. Estudo geográfico das indústrias de Blumenau. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE/CNG, n.3, v.27, 389/481, julho-setembro/1965.

MORETTI, Silvana Maria. A influência da industrialização na formação dos bairros e no desenvolvimento da vida urbana em Blumenau. Florianópolis, 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia). Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina.

- PEIXER, Zilma Isabel. A Cidade e seus Tempos – O processo de constituição do espaço urbano em Lages. Lages: UNIPLAC, 2002.
- PELUSO JR., Victor Antônio. Estudos de Geografia Urbana de Santa Catarina. Florianópolis: Ed. da UFSC: Secretaria de Estado da cultura e do Esporte, 1991.
- PEREIRA, Margareth da Silva. Os Correios e Telégrafos no Brasil; um patrimônio histórico e arquitetônico. São Paulo: MSP / Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, 1999.
- ROSA, José Vieira da. Chorographia de Santa Catharina. Florianópolis: Typografia da Livraria Moderna, 1905.
- SIEBERT, Claudia. Estruturação e desenvolvimento da rede urbana do Vale do Itajaí. Blumenau: Editora da FURB, 1997.
- _____. A evolução urbana de Blumenau: o (des)controle urbanístico e a exclusão sócio-espacial. Florianópolis, 1999. Dissertação (Mestrado em Geografia). Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina.
- SILVEIRA, Márcio Rogério. Transporte ferroviário no Brasil: da reestruturação da década de 1990 às Parcerias Público-Privadas. Geosul, Florianópolis, v.20, n.39, p.29-42, janeiro-junho/2005.
- _____. Transporte e logística: as ferrovias no Brasil. Geosul, Florianópolis, v.17, n.34, p.63-86, julho-dezembro/2002.
- VASCONCELOS, Augusto Carlos de. Pontes brasileiras. Viadutos e passarelas notáveis. São Paulo: Pini, 1993.
- VIEIRA, Jorge Luiz. Planejamento: política e memória urbana nas cidades de Criciúma e Içara. In: NASCIMENTO, D.; BITTENCOURT, J.B.. Dimensões do urbano – Múltiplas facetas da cidade. Chapecó: Argos, 2008, p.159-168.

WEIMER, Günter. Arquitetura da Imigração Alemã – Um estudo sobre a adaptação da arquitetura centro-européia ao meio rural do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Editora da Universidade, UFRGS; São Paulo: Nobel, 1983.

CAPÍTULO 4

AMORA, Ana Albano Gadelha. O Nacional e o Moderno. Arquitetura e Saúde no Estado Novo nas cidades catarinenses. Rio de Janeiro, 2006, 340p. Tese (Doutorado em Planejamento Regional e Urbano) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano - Universidade Federal do Rio de Janeiro.

ANELLI, Renato Sobral. Arquitetura dos cinemas de São Paulo. O cinema e a construção do moderno. In: Óculum, Campinas, n.2, p.35-42, setembro/1992.

ANÚNCIO. O Estado, Florianópolis, 13/setembro/1935, p.5.

BONDUKI, Nabil. Origens da habitação social no Brasil. Arquitetura Moderna, Lei do Inquilinato e Difusão da Casa Própria. São Paulo: Estação Liberdade: FAPESP, 1998.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. Nossa Senhora do Desterro. Vol 1. Notícia. Florianópolis: Lunardelli, 1979.

CASTRO Eloah Rocha Monteiro de. Jogo de formas híbridas. Arquitetura e modernidade em Florianópolis. Florianópolis, 2002. Tese (Doutorado em História Cultural). Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina.

CATÁLOGO da Mostra em Reedição. Arquitetura Comemorativa – Exposição do Centenário Farroupilha 1935. Porto Alegre: Assembléia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1999.

CENTENÁRIO Farroupilha. O Estado, Florianópolis, 1º/julho/1935, p.6.

- COELHO, Mário César. Moderna Ponte Velha: Imagem e Memória da Ponte Hercílio Luz. Florianópolis, 1997. Dissertação (Mestrado em História Cultural). Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina.
- CORRÊA, Carlos Humberto P. História de Florianópolis Ilustrada. Florianópolis: Insular, 2004.
- DEPOIMENTO do artista plástico Hassis. O Catarina. Florianópolis. Janeiro-fevereiro/2001, 44, ano IX, p.3.
- DIAS, Wilmar. Florianópolis, Ensaio de Geografia Urbana. In Boletim Geográfico do Departamento Estadual de Geografia e Estatística – SC, Florianópolis: n.1, 1947.
- GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA. Secretaria de Cultura, Esporte e Turismo. Secretaria de Transportes e Obras. Palácio Cruz e Sousa. Florianópolis, s/d.
- GRANDE Data. O Estado, 05/julho/1935, p.4
- GUERREIRO, Walter de Queiroz. Com Martinho de Haro, fez-se a luz. A Notícia, Caderno Anexo, Florianópolis, 11/novembro/2007.
- PELUSO JR. Victor Antônio. Estudo de geografia urbana de Santa Catarina. Florianópolis: Editora da UFSC: Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1991.
- MÜLLER, Gláucia Regina Ramos. A influência do urbanismo sanitário na transformação do espaço urbano em Florianópolis. Florianópolis, 2002. Dissertação (Mestrado em Geografia). Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina.
- NECKEL, Roselane. A República em Santa Catarina. Modernidade e exclusão (1889-1920). Florianópolis: Ed. da UFSC, 2003.

- PALERMO, Carolina (coord.). Revitalização da Vila Operária: Proposta de Preservação. Florianópolis: UFSC, agosto 2002. Relatório Final de Pesquisa PIBIC/CNPq/UFSC – Grupo de Estudos da Habitação.
- PEREIRA, Nereu do Vale. Desenvolvimento e modernização: um estudo da modernização em Florianópolis. Florianópolis: Ed. Lunardelli, 1984.
- PIAZZA, Maria de Fátima F.; BARRETO, Maria Theresinha S.; SOUZA, Sara Regina Silveira de. A fábrica de pontas Rita Maria – um estudo de arqueologia industrial. Florianópolis: Ed. de autor, 1982.
- PIAZZA, Walter Fernando. A epopéia açoriana “1748/1756”. In: Dois estudos sobre a presença açoriana em Santa Catarina. Florianópolis: Conselho Estadual de Cultura, 1987.
- RAMOS, Átila Alcides. O saneamento em dois tempos. Desterro e Florianópolis. Florianópolis: Ed. do autor, 1984.
- _____. Memória do saneamento desterrense. Florianópolis: Ed. Casan, 1986.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. Quadro da Arquitetura no Brasil. São Paulo: Perspectiva, 1970.
- REIS, Sara Regina Poyares dos; OLIVEIRA, Sandra Regina Ramalho de; KLUG, João. Carl Hoepcke: a marca de um pioneiro. Florianópolis: Insular, 1999.
- SANTA CATARINA: Revista de propaganda do Estado e dos Municípios. n.1, 1939, Edição facsimilada / Governo do Estado. Florianópolis: Governo do Estado, 2002.
- SOARES, Iaponan (org.). Estreito. Vida e memória. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 1990.
- SUGAI, Maria Inês. As Intervenções Viárias e as Transformações do Espaço Urbano: A Via de Contorno Norte-Ilha. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo, 1994. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- TOM WILDI - Aspectos Biográficos. Florianópolis: Edição da Família Wildi, 1971.

- VAZ, Nelson Popini. O centro histórico de Florianópolis: espaço público do ritual. Florianópolis: Ed. UFSC: FCC Edições, 1991.
- VIANA, Alice de Oliveira. A Persistência dos Rastros: Manifestações do Art Déco na Arquitetura de Florianópolis. Dissertação (Mestrado em Artes Visuais). Florianópolis, 2008. Centro de Artes – Universidade do Estado de Santa Catarina.
- VEIGA, Eliane (coord.). Circuito cultural de Florianópolis. Florianópolis: Prefeitura Municipal de Florianópolis, 2000.

CAPÍTULO 5

- ABREU FILHO, Sílvio Belmonte de. Porto Alegre como cidade ideal. Planos e projetos urbanos para Porto Alegre. Porto Alegre, 2006. Tese (Doutorado em Arquitetura). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura. Faculdade de Arquitetura. Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
- A PRÉ-INAUGURAÇÃO do Cine São José, O Grande Acontecimento Social de Florianópolis. O Estado, Florianópolis, 20/julho/1954, p.4).
- ARAÚJO, Adalice Maria de. Franklin Cascaes, o mito vivo da Ilha (mito e magia na arte catarinense). Florianópolis: Ed. da UFSC, 2008.
- BAHIANA, Carlos Henrique. Função social do arquiteto. Revista Sul, Florianópolis, n.13, p.12-13, abril/1951.
- BONDUKI, Nabil. Origens da habitação social no Brasil. Arquitetura Moderna, Lei do Inquilinato e Difusão da Casa Própria. São Paulo: Estação Liberdade: FAPESP, 1998.
- CAMPOS, Nazareno José. Terras comunais e pequena produção açoriana na Ilha de Santa Catarina. Florianópolis: FCC; Ed. da UFSC, 1991.

- CASTRO Eloah Rocha Monteiro de. Jogo de formas híbridas. Arquitetura e modernidade em Florianópolis. Florianópolis, 2002. Tese (Doutorado em História Cultural). Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina.
- COELHO, Mário César. Moderna Ponte Velha: Imagem e Memória da Ponte Hercílio Luz. Florianópolis, 1997. Dissertação (Mestrado em História Cultural). Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina.
- COMISSÃO DO PLANO DIRETOR FÍSICO. Plano Direto Físico: Universidade Federal de Santa Catarina. Diagnóstico Geral. Florianópolis: UFSC, 1998.
- CORRÊA, Carlos Humberto P. História de Florianópolis Ilustrada. Florianópolis: Insular, 2004.
- COSME, Alfonso Muñoz. Viaje a Traves de la Arquitectura. Madri: Hermann Blume, 1986.
- COUTO, Carolina. Fantásticas histórias da eclética casa. Arquitetura e Decoração, Florianópolis, 2^a quinzena, setembro/2006.
- DEPOIMENTO do artista plástico Hassis. In: O Catarina. Florianópolis. Janeiro-fevereiro/2001, 44, ano IX, p.3.
- FLORES, Maria Bernardete Ramos; LEHMKUL, Luciene; COLLAÇO, Vera (orgs.). A Casa do Baile – Estética e modernidade em Santa Catarina. Florianópolis: Fundação Boiteux, 2006.
- GUERREIRO, Walter de Queiroz. Com Martinho de Haro, fez-se a luz. A Notícia, Caderno Anexo, Florianópolis, 11/novembro/2007.
- LEIS, Héctor Ricardo (org.). Impactos da modernidade na condição humana. Florianópolis: Insular, 2005.
- LEME, Maria Cristina da Silva (org.). Urbanismo no Brasil – 1895-1965. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

- MONTEIRO, Carlos Augusto de Figueiredo. Florianópolis: o direito e o avesso. In PIMENTA, Margareth de Castro Afeche (org.). Florianópolis do outro lado do espelho. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2005.
- OLIVEIRA, Lisete Assen de. Formas de vir-a-ser cidade: loteamentos e condomínios na Ilha de Santa Catarina. São Paulo: 1999. Tese (Doutorado em Arquitetura). Programa de Pós-Graduação em Estruturas Ambientais Urbanas, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- PAIVA, Edvaldo; RIBEIRO, Demétrio; GRAEFF, Edgar. Florianópolis: Plano Diretor. Porto Alegre: Imprensa Oficial do Estado do Rio Grande do Sul, 1952.
- PELUSO JR, Victor Antonio. Estudos de geografia urbana de Santa Catarina. Florianópolis: Ed. UFSC: Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1991.
- PEREIRA, Nereu do Vale. Desenvolvimento e modernização: um estudo da modernização em Florianópolis. Florianópolis: Ed. Lunardelli, 1974.
- RAMOS, Sérgio da Costa. Filme de Época. Diário Catarinense. Florianópolis, 15 setembro/2007.
- _____ Cines Paradiso. Diário Catarinense, Florianópolis, 23/janeiro/2008, p.5.
- _____ Uma Época. Diário Catarinense. Florianópolis, 26/janeiro/2008.
- _____ Photo amarelada. Diário Catarinense. Florianópolis, 06/junho/2008.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. Quadro da arquitetura no Brasil. São Paulo: Perspectiva, 1970.
- TEIXEIRA, Luiz Eduardo Fontoura; ADAMS, Betina. Ecos de Brasília: Loteamento “Praia do Forte” Florianópolis / Ilha de Santa Catarina / Brasil. In: 7º Seminário Docomomo Brasil, 2007. Porto Alegre. Relação de trabalhos. Porto Alegre: Docomomo, 2007, p.1-22. 1 CD – ROM.
- TOM WILDI - Aspectos Biográficos. Florianópolis: Edição da Família Wildi, 1971.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

DÍEZ, Fernando. Arquitectura de proposición y arquitectura de producción. Summa +, Buenos Aires, Argentina, n.94, p.70-79, junho/2008.

LEPETIT, Bernard. Por uma nova história urbana. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

FONTES E ARQUIVOS

BIBLIOTECAS

Universidade de São Paulo – Campus de São Carlos.

Universidade Federal de Santa Catarina.

Pública Estadual de Santa Catarina.

Faculdade de Arquitetura / UFRGS.

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura – PROPAR – UFRGS.

ARQUIVOS PÚBLICOS

Secretaria de Urbanismo e Serviços Públicos -Prefeitura Municipal de Florianópolis – SC.

Casa da Memória – Fundação Franklin Cascaes – Prefeitura Municipal de Florianópolis – SC.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – 11ª Diretoria Regional – Santa Catarina.

Laboratório de Documentação e Acervo / ARQ / UFSC.

Museu de Comunicação Social Hipólito da Costa – Porto Alegre – RS.

ARQUIVOS PARTICULARES

Acervo Wolfgang Ludwig Rau.

Acervo Família Tom Wildi.

ENTREVISTAS

RAU, Wolfgang Ludwig. Entrevista a Luiz Eduardo Fontoura Teixeira e Eloah Castro – Florianópolis, 2º Semestre/1995.

_____. Entrevista a Luiz Eduardo Fontoura Teixeira. Florianópolis, julho/2008.

SALVI, Luiz. Entrevista concedida a Luiz Eduardo Fontoura Teixeira e Betina Adams. Florianópolis, 28/julho/2007.