

Um Plano Modernista para Florianópolis

Autora: Jéssica Pinto de Souza

Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal de Santa Maria
Mestranda pelo Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade da
Universidade Federal de Santa Catarina

Endereço: Av. Mauro Ramos, 278 ap. 802 Bairro: Centro CEP: 88020-300 Florianópolis/SC
Fone: 048 3028 0613 / 048 8808 5806
e-mail: je_souza@pop.com.br

Co-autora: Maria Inês Sugai

Arquiteta e Urbanista pela Universidade de São Paulo e Doutora pela Universidade de São Paulo
Professora do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade da
Universidade Federal de Santa Catarina

Endereço: Universidade Federal de Santa Catarina - Campus Universitário CEP - 88900-040
Florianópolis/SC
Fone: 048 3721.9393 Fax: 048 3721.9550
e-mail: misugai@mbx1.ufsc.br

Um Plano Modernista para Florianópolis

Resumo

Os planos urbanos no Brasil, nas primeiras décadas do século XX, consistiam em intervenções pontuais de melhoramentos e embelezamento urbano, influenciados pelos modelos formulados nos países centrais, em especial, o pensamento urbanístico francês. O Plano Agache, de 1930, introduziu o termo Plano Diretor no Brasil e iniciou um novo momento de predomínio da tecnocracia no planejamento urbano brasileiro. Somente a partir da década de 50 que os planos diretores ampliaram seus instrumentos de intervenção e passaram a tratar das questões de uso e ocupação do solo, da distribuição de equipamentos e das condições de trabalho, de moradia e de vida da população.

E é nesse momento, em 1955, quando as grandes cidades brasileiras experimentavam intenso crescimento demográfico, que a cidade de Florianópolis, com menos de 70.000 habitantes, aprova seu primeiro Plano Diretor elaborado pelos arquitetos Edvaldo Pereira Paiva, Demétrio Ribeiro e Edgar Graeff que, na ocasião, também preparavam um plano para a cidade de Porto Alegre.

Apoiados no ideal modernista, os autores basearam suas propostas no desenvolvimento de uma forte área industrial a partir da implantação de uma grande área portuária em Florianópolis, contrastando com os graves problemas de infra-estrutura urbana que a cidade sofria, como por exemplo, a grande deficiência nos serviços de abastecimento de água e de energia elétrica. A estética modernista direcionava essa nova proposta de transformação da paisagem urbana da cidade, até então predominantemente horizontal e com o traçado viário herdado do período colonial. Faziam parte do Plano, entre outras propostas, a implantação de grandes avenidas, de extensos aterros sobre o mar, áreas verdes, bairros jardim, um campus universitário e um grande parque municipal.

Este artigo objetiva entender a proposta do primeiro Plano Diretor elaborado para a cidade de Florianópolis e contribuir para o estudo de alguns dos principais planejadores brasileiros que tiveram uma vasta atuação no planejamento das cidades do sul do país.

Palavras-Chave: modernismo, plano diretor, urbanismo.

Um Plano Moderno para Florianópolis

Introdução

Desde que apareceu pela primeira vez no Brasil, em função do Plano Agache (1930), o termo Plano Diretor se disseminou nos meios técnicos apresentando a idéia de ser um poderoso e indispensável instrumento para a solução dos problemas urbanos em nosso país. Entretanto, o que se observa, na realidade, é uma imensa distância entre o discurso e a prática, entre as propostas e a realidade política e econômica das nossas cidades. Para Villaça, os Planos Diretores nunca conseguiram e não conseguem realizar o papel ao qual se propuseram e se propõem até hoje. (VILLAÇA, 2005)

Apoiados no ideário positivista que dominou a tecnocracia do século XX, os planos diretores, imbuídos de sua “neutralidade científica”, têm servido à manutenção da ideologia, ocultando “o fracasso da classe dominante em resolver os problemas urbanos” (VILLAÇA, 2005, p.21) e garantindo a proteção dos “valores imobiliários de interesse (econômico ou de moradia) da minoria mais rica, contra processos que o degradem” (VILLAÇA, 2005, p.46) e contribuindo para o processo de segregação sócio-espacial.

“Entre a lei e sua aplicação há um abismo que é medido pelas relações de poder na sociedade. (...) Essa ‘flexibilidade’ que inspirou também o ‘jeitinho brasileiro’ ajuda a adaptar uma legislação positivista, moldada sempre a partir de modelos estrangeiros, a uma sociedade onde o exercício do poder se adapta às circunstâncias.” (MARICATO, 2001, p.42)

Os planos urbanos no Brasil, nas primeiras décadas do século XX, consistiam em intervenções pontuais de melhoramentos e embelezamento urbano, influenciados pelos modelos formulados nos países centrais, em especial, o pensamento urbanístico francês. O Plano Agache iniciou um novo momento de predomínio da tecnocracia no planejamento urbano brasileiro. Somente a partir da década de 50 que os planos diretores ampliaram seus instrumentos de intervenção e passaram a tratar das questões de uso e ocupação do solo, da distribuição de equipamentos e das condições de trabalho, de moradia e de vida da população.

E é nesse momento, em 1955, quando as grandes cidades brasileiras experimentavam intenso crescimento demográfico, que a cidade de Florianópolis, com menos de 70.000 habitantes, aprova seu primeiro Plano Diretor elaborado pelos arquitetos gaúchos Edvaldo Pereira Paiva, Demétrio Ribeiro e Edgar Graeff que, na ocasião, também preparavam um plano para a cidade de Porto Alegre.

Este artigo faz parte de uma pesquisa em andamento que visa o entendimento dessa proposta para o primeiro Plano Diretor de Florianópolis e também contribuir para o estudo de alguns personagens importantes na história do planejamento do Brasil, visando compreender a visão desses planejadores e os resultados de suas ações.

Florianópolis na década de 50

A cidade de Florianópolis, na primeira metade do século XX, teve um processo de crescimento lento em comparação com as principais capitais brasileiras. De 1900 até 1950, teve um acréscimo na população de 114%, enquanto a cidade do Rio de Janeiro, nesse mesmo período, cresceu 249% e São Paulo 829%. Somente após os anos 60, com o crescimento do aparelho de Estado, a implantação da Universidade Federal de Santa Catarina, a implantação de grandes empresas estatais e o término da BR101 é que se observa uma aceleração no desenvolvimento da cidade. (PIMENTA, 2005)

Segundo o IBGE, em 1950, a população de Florianópolis era de 69.122 habitantes. Um número bastante reduzido por se tratar da capital do estado. Porto Alegre, por exemplo, em 1950, possuía uma população de 394.151 habitantes, Rio de Janeiro 2.413.152 habitantes e São Paulo 2.227.512 habitantes.



Figura 1: Av. Felipe Schmidt

A cidade se concentrava na península central da ilha, em torno do centro histórico e era limitada a oeste pelo Maciço do Morro da Cruz. Na área continental, que até 1943 pertencia à cidade de São

José, localizavam-se os bairros mais populares e atividades como comércio atacadista, o matadouro, as atividades portuárias, etc.

No início da década de 50, Florianópolis convivía com graves problemas de infra-estrutura urbana e mantinha um desenvolvimento lento em um cenário interiorano, como afirmou o geógrafo Wilmar Dias em seu estudo sobre o processo de urbanização de Florianópolis, em 1947. E o porto que havia sido sua principal fonte de recursos já se encontrava muito defasado.

“Vista do alto, das muitas elevações que, pelo lado Leste, lhe dificultam o crescimento e a expansão, a cidade oferece um aspecto de século XIX que constitui (sic), para o visitante curioso e apressado dos dias de hoje, um verdadeiro presente para os olhos e uma legítima parada no tempo.” (DIAS, 1947, nº1, p.67)

A ponte Hercílio Luz, que havia sido construída em 1926 para ligar a ilha ao continente continuava sendo o único acesso rodoviário à ilha de Santa Catarina no início da década de 50. A ligação entre a cidade e o interior do Estado era feita apenas por três rodovias. Em 1947, Wilmar Dias denunciava também, a dificuldade de acesso ao interior da ilha, que se dava através de duas estradas precárias orientadas no sentido Norte-Sul e acompanhando a Costa Oeste, hoje a SC401. (DIAS, 1947)

O porto de Florianópolis já se encontrava em decadência, apresentando muitas deficiências de serviço, pela falta de aparelhagem, falta de modernização e por sua pouca profundidade. Entretanto o contato marítimo ainda era uma das principais ligações da cidade com as principais cidades do Brasil.

A cidade apresentava deficiência nos serviços de abastecimento de água e energia elétrica, o que dificultava qualquer desenvolvimento industrial. As cariocas, situadas na área central e usadas para o abastecimento de água desde os tempos coloniais, ainda eram utilizadas, (DIAS, 1948) em conjunto com as adutoras que retiravam água dos rios Itacorubi, Ressacada e Ana d'Ávila. Entretanto, o volume de água aduzido já não atendia às necessidades da população. O sistema de esgoto utilizado ainda era o sistema que havia sido construído em 1913, e era ineficiente frente ao crescimento urbano que se apresentava.

Nesse período, as encostas dos morros próximos ao centro fundador da cidade já estavam ocupadas, bem como os bairros periféricos ao centro e no continente também abrigavam uma população de baixa renda que foi sendo afastada das áreas centrais ao longo da primeira metade do século XX.

Destarte, são os morros áreas residenciais paupérrimas, de aspecto chocante que, visíveis como são à 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, nº2, p.39)

O setor industrial era muito pequeno neste período. Era formado por pequenas fábricas de móveis e esquadrias, materiais de construção, manufatura de roupas e oficinas em geral para abastecimento e consumo locais. Predominava a função administrativa, que no século XX passou a ser praticamente a única função da capital.

Já observava um crescente processo de especulação imobiliária nos imóveis situados nas áreas centrais da cidade, em virtude da rápida valorização dos poucos lotes disponíveis nessa área, determinada pela permanência das antigas chácaras do século XIX, que ainda permaneciam e constituíam grandes vazios urbanos. Segundo Dias, mais de um quarto da área urbana de Florianópolis, nesse período, era constituída de terrenos vazios. (DIAS, 1948)

Na parte norte da península central da ilha, se concentravam chácaras residenciais, que surgiram no século XIX com o caráter de habitação temporária, por se tratarem de áreas de cotas mais elevadas, portanto mais favorecidas pelos ventos no verão. Também tinham caráter de proteção nas constantes epidemias que resultavam da falta de saneamento e infra-estrutura das áreas urbanas. (SUGAI, 1997)



Fonte: Florianópolis Antiga (DVD), 2009.

Figura 2: Praça Pereira Oliveira nos anos 50

A localização dessas chácaras acabou dificultando a expansão urbana da cidade, por serem de propriedade de uma população muito abastada que se recusava a desfazer-se dessas

propriedades. A maior parte delas começou a ser desmembradas a partir de 1876, pela decadência econômica de seus proprietários, pela divisão familiar sucessiva ou ainda pela especulação imobiliária, mas no início da década de 50 ainda representavam grandes vazios que dificultavam a ocupação da área central da ilha. (DIAS, 1947)

Até a década de 50 o Estado não atuou com ações planejadas na área urbana da cidade, apenas com algumas obras isoladas vinculadas às questões de salubridade e higiene já mencionadas anteriormente. E é nesse cenário de problemas urbanos e atraso econômico, e no contexto político nacional de desenvolvimentismo, que a prefeitura da capital contrata o escritório gaúcho formado por Edvaldo Pereira Paiva, Demétrio Ribeiro e Edgar Graeff para a elaboração do primeiro Plano Diretor da capital de Santa Catarina.

O Plano Diretor de Florianópolis aprovado em 1955

Para a elaboração do Plano Diretor, os autores se basearam em três níveis de influências: o estudo do geógrafo Wilmar Dias entre 1946-48, que serviu de base para a elaboração do diagnóstico do plano; os princípios estéticos do modernismo; e a ideologia do nacional-desenvolvimentismo. (SUGAI, 1997)

Imbuídos do ideal utópico modernista da Carta de Atenas de 1941¹ e também com forte influência do momento político², os arquitetos propõem um plano baseado na implantação de um grande porto e de uma forte área industrial, negando a cidade tradicional e propondo uma nova cidade sob os moldes da nova ordem arquitetônica que predominou o ideário de uma geração de arquitetos e urbanistas brasileiros.

Os arquitetos e urbanistas modernistas eram movidos pelo ideal de que o ambiente construído poderia ser um instrumento de transformação social. Acreditavam que a cidade moderna transformaria a realidade urbana, gerando uma sociedade mais justa e igualitária.

O arquiteto Edvaldo Pereira Paiva formara-se engenheiro civil pela escola de Engenharia do Rio Grande do Sul em 1935. Ainda como estudante, em 1933, começa a trabalhar no Serviço de Cadastro da Prefeitura Municipal de Porto Alegre sob a supervisão do engenheiro Luiz Arthur Ubatuba de Faria. (ABREU FILHO, 2006)

¹ A Carta de Atenas defendia a idéia de que a cidade funcional planejada baseada no desenvolvimento tecnológico e industrial era a única solução para o crescimento das cidades.

² Iniciava-se o período de disseminação da fórmula para o crescimento desenvolvimentista-nacionalista que partia do princípio de que o Brasil se deparava com um momento em que a necessidade de industrialização era imprescindível.

Em 1935, Paiva e Faria desenvolvem um Plano de Avenidas (não implantado) para a cidade de Porto Alegre, com influências dos planos de Prestes Maia para São Paulo e de Alfred Agache para o Rio de Janeiro. O plano buscava a descentralização do comércio, a expansão do centro, o desvio do tráfego de passagem, a distribuição da circulação por ruas secundárias, a integração no centro dos setores abandonados.

De 1938 a 1943, durante o mandato do prefeito José Loureiro da Silva, em Porto Alegre, trabalha no desenvolvimento do plano elaborado pelo urbanista Arnaldo Gladosh, que havia trabalhado com Agache no plano para Rio de Janeiro de 1930.

Por sugestão de Gladosh, em 1941, Paiva vai para o Uruguai fazer especialização em urbanismo no Instituto de Urbanismo de Montevideu, que era dirigido na época pelo urbanista Maurício Cravotto que vai influenciar na metodologia de planejamento adotada por Paiva (ALMEIDA, 2009). Também é neste período em que permanece no Uruguai que conhece o então estudante de arquitetura Demétrio Ribeiro. Os dois foram também influenciados pelo professor e arquiteto Gomes Gavazzo, que era vinculado ao CIAM e divulgava as idéias da arquitetura moderna no Uruguai.

Em 1942, já como urbanista, volta à Porto Alegre e passa a utilizar a metodologia de Cravotto³ que determinava para o planejamento, o desenvolvimento de um ante-projeto, de um expediente urbano e de um plano diretor. Elabora para o plano de Gladosh o “Expediente Urbano”, que consistia em um amplo levantamento dos aspectos históricos, sócio-econômicos e físico-territoriais da cidade. Também vai ser responsável pela coordenação e elaboração de um livro para a divulgação do plano que é publicado como *“Um Plano de Urbanização”*. (ABREU, 2006)

³ Cravotto inicia a introduzir os avanços do pensamento moderno no Instituto de Urbanismo de Montevideu que ainda seguia o modelo tradicional da Beaux Arts. Sua influência vai tornar o Instituto, juntamente com a Faculdade de Arquitetura um grande centro divulgador das idéias das vanguardas modernistas. Desenvolveu em 1930 o anteprojeto do Plano Regulador de Montevideu e em 1940 um plano para a cidade de Mendoza. *“Utilizava-se Cravotto de instrumentos amplamente difundidos em seu tempo de vivência no exterior, como o zoneamento e a unidade de vizinhança, colocados sempre como referidos ao contexto social para o qual se destinassem.”* (ALMEIDA, 2009 p.13)

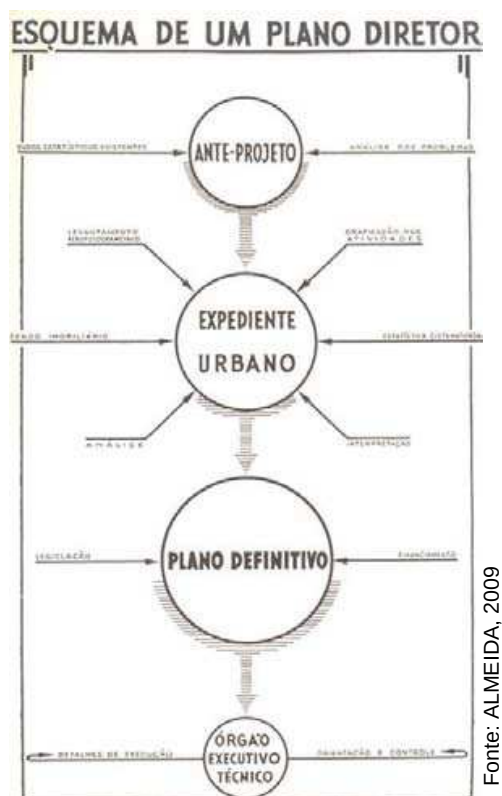


Figura 3: Esquema do plano publicado em “Um Plano de Urbanização”.

Em 1950, já afastado da prefeitura, Paiva convida o arquiteto Demétrio Ribeiro, que já havia voltado para o Brasil e se instalado em Porto Alegre, para elaborarem juntos um “*Ante-projeto de planificação de Porto Alegre de acordo com os princípios preconizados pela Carta de Atenas*”. (ABREU, 2006 p.181) Apresentam esse ante-projeto em uma conferência no Instituto de Belas Artes, em 1951, e posteriormente publicada sob o título de “*Problemas Urbanos de Porto Alegre*”. Fazem uma referência direta à Carta de Atenas dividindo o trabalho em quatro plantas temáticas cada uma enfocando uma das funções determinadas por esse documento: habitar, trabalhar, circular e cultivar o corpo e o espírito. Entretanto o conteúdo é uma retomada dos estudos já desenvolvidos por Paiva para a capital gaúcha. (ABREU, 2006)

E é nesse período que, juntamente com Edgar Graeff, recém formado pela Escola Nacional de Arquitetura do Rio de Janeiro, elaboram o Plano Diretor para a cidade de Florianópolis.

Seguindo a metodologia que Paiva já usava em Porto Alegre, os autores organizam o plano em duas etapas. A primeira é o pré-plano, onde são expostos os resultados da análise dos problemas urbanos de Florianópolis, e o plano, que é uma ampliação do pré-plano onde os autores apresentam as soluções finais e as propostas.

No pré-plano fazem uma análise dos problemas da cidade, onde chegam a um diagnóstico de atraso econômico atribuído ao baixo poder aquisitivo da população e à ausência de atividade industrial. Segundo eles, esse fraco potencial econômico era o motivo da falta de melhoramentos urbanos, principalmente viários e nas atividades portuárias.

O ritmo lento de vida da população no início da década de 50 é atribuído à ausência de indústrias modernas e a natureza das ocupações da população de forma dispersa e pouco densificadas. Para eles a dispersão da população era um fator “desfavorável à produtividade do trabalho da comunidade” (PAIVA, RIBEIRO, GRAEFF, 1952, p.15) e também que tornava os serviços públicos e a infra-estrutura mais onerosa para a cidade.

A constatação da existência de núcleos de habitações de baixa renda nas periferias do centro é por eles explicada como consequência do atraso econômico da cidade. Essa teoria de que desenvolvimento econômico eliminaria as diferenças sociais da população faz com que não apareçam nesse plano propostas de melhorias nessas áreas ocupadas pela população de baixa renda.

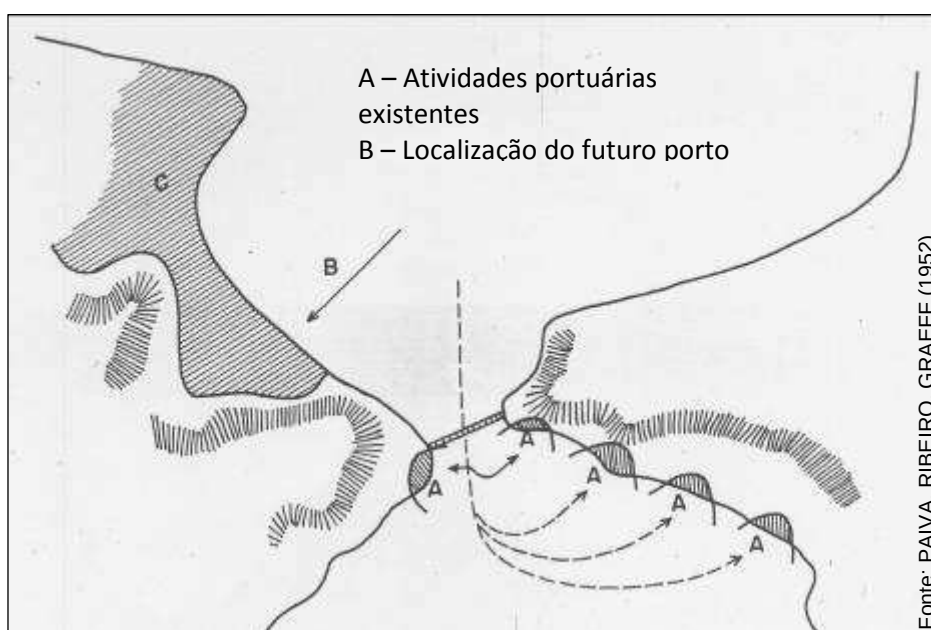


Figura 1: Esquema da análise da função portuária

A precariedade das atividades portuárias também é diagnosticada. Além da pouca profundidade e da falta de investimentos na modernização dessa função, os autores também observam a necessidade de unificação dos diversos trapiches existentes em um único e moderno porto.

A proposta do plano se limita à área urbanizada da cidade que correspondia à península central da Ilha e a área do Estreito, no continente. Consiste em uma proposta funcionalista, baseada na

separação funcional da cidade, que tinha como elementos centrais a implantação de um grande porto e de grandes obras viárias. A cidade proposta para o futuro estava de acordo com o ideal modernista e do nacional-desenvolvimentismo, estruturada na proposta viária, privilegiando o uso do automóvel e o desenvolvimento industrial.

Entretanto, os autores visavam conciliar sua proposta de cidade moderna com a cidade existente. Previam modificações gradativas nas áreas centrais consolidadas e buscavam preservar as características marcantes da cidade, como por exemplo, a secular relação da população com o mar.

A cidade idealizada combinava áreas de verticalização com áreas horizontais intercaladas com muitas áreas verdes.

A proposta se consiste na implantação de uma via-tronco que inicia no Estreito, faz a conexão com a ponte e continua pelo sul da ilha. Permite o acesso às áreas centrais, ao Centro Cívico e termina na Cidade Universitária. Ainda prevê a implantação de um Centro Esportivo, uma Estação Ferroviária e duas Estações Rodoviárias (uma na ilha e outra no continente).



Figura 2: Esquema da proposta do Plano Diretor de 1955

A implantação do porto era o ponto central da proposta do Plano Diretor aprovado em 1955. A ele era creditada a função de elemento indutor do desenvolvimento urbano e econômico da cidade. Em seu entorno, deveriam ser implantadas uma zona comercial e uma zona industrial que posteriormente atrairiam zonas residenciais para o continente. Este conjunto exerceria, segundo eles, uma atração sobre o centro tradicional da ilha que permaneceria com suas funções de centro comercial, administrativo e de zona residencial.

O porto é proposto na área continental da cidade em um grande aterro com mais de sessenta hectares. Esta localização é justificada pela possibilidade de um aterro oferecer uma grande área plana e pela possibilidade de fácil acesso rodoviário.

Essa localização sugeria que a ilha seria o local a ser ocupado pela população de alta renda, já que a implantação de um porto, naquela época, provavelmente levaria à desvalorização do solo das áreas adjacentes. As áreas portuárias naquele período eram sempre áreas degradadas que abrigavam atividades depreciadas. Além de serem consideradas insalubres as atividades portuárias eram exclusivamente masculinas. A necessidade de um grande contingente de trabalhadores braçais, para carregar e descarregar as mercadorias dos navios reunia uma grande concentração de homens que resultava na aglomeração de depósitos de mercadorias, de pequenos hotéis, bares e de prostíbulos nas áreas próximas

Todo o desenvolvimento da cidade era creditado apenas ao desenvolvimento industrial a partir do porto. Os autores fazem referência a outros fatores que na época se considerava como a solução para o desenvolvimento econômico, que eram a função universitária e o turismo. Entretanto não acreditavam em sua eficácia. O desenvolvimento do turismo, que acabou se transformando na opção econômica da classe dominante, não foi considerado pelos autores como um potencial econômico por acreditarem que a dificuldade de acesso à ilha e o nível econômico das regiões vizinhas não poderia proporcionar turistas com bom poder aquisitivo e muito menos turistas de estados e países distantes.

“O desenvolvimento do turismo ou, melhor, o seu surgimento, pode parecer a alguns uma função fundamental para Florianópolis. (...) Acreditamos, assim, que o turismo poderá ser uma função acessória da cidade, que reúne muitas condições para isso. Não pensamos que tal função possa adquirir primazia sobre a função econômica de produção e de intercâmbio, única capaz, a nosso ver, de sustentar uma grande urbe.” (PAIVA, RIBEIRO, GRAEFF, 1952, p.18-19)

Essa visão dos autores pode ser justificada pelas características da cidade e do momento histórico. O Brasil ainda era um país predominantemente rural; a classe média ainda estava em formação; o país entrava num período de desenvolvimentismo; o caráter econômico do turismo

estava apenas iniciando na Europa; e a cidade de Florianópolis tinha graves problemas urbanos: sofria com a deficiência de infra-estrutura e apresentava grandes dificuldades de acesso à cidade e de acessos intra-urbanos (nesse período não existia ainda a BR-101, que foi inaugurada apenas em 1970). Esse conjunto de fatores formava um cenário muito pouco favorável a qualquer possibilidade de desenvolvimento ainda mais se considerando o potencial econômico de um setor ainda muito pouco desenvolvido naquele período.

A cidade de Florianópolis apresentava graves problemas de circulação intra-urbana, devido à descontinuidade de seu sistema viário. A proposta para o sistema viário na continuidade das vias existentes, na ligação entre a porção norte e sul da península central e no desmembramento das grandes glebas ocupadas por chácaras.

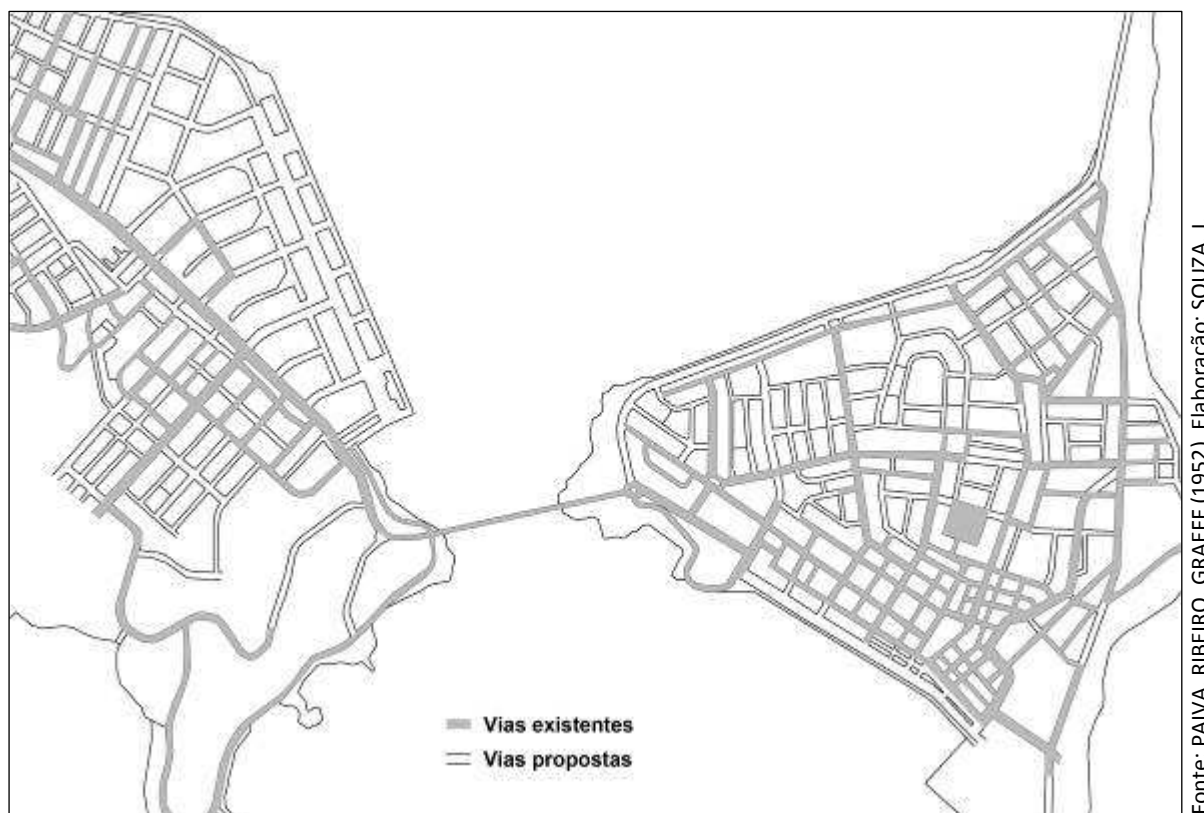


Figura 3: Planta do Sistema Viário do Plano Diretor de Florianópolis de 1955

A proposta da avenida-tronco, que inicia no continente e termina na área do aterro do Largo Treze de Maio, é ponto estruturante na disposição dos principais equipamentos públicos. Ao longo da via localizam-se a Estação Ferroviária, os Terminais Rodoviários, a Praça Cívica e a Cidade Universitária.

No continente, a organização espacial se dava através dessa avenida-tronco, que seria o ponto de acesso rodoviário à cidade fazendo a ligação com a futura BR 101. Esta via criaria uma centralidade linear, concentrando às suas margens uma intensa atividade comercial.

Para a ilha, também era prevista a ligação da porção norte da península com a Ponte Hercílio Luz, através da Avenida Beira-Mar Norte. Esta falta de conexão também era um obstáculo para a ocupação dessa área da cidade, pois todo o fluxo da ilha tinha que necessariamente passar pela área central para ter acesso à ponte.

Também eram previstas as conexões de trechos de importantes avenidas como a Avenida Mauro Ramos (sentido norte-sul) e a Avenida Rio Branco (sentido leste-oeste) que estavam desconexas e dificultavam a circulação no interior da península.

Propõem o desmembramento e ocupação das grandes glebas ocupadas pelas chácaras em uma proposta influenciada pelos conceitos de cidade-jardim. Esse fato define o direcionamento dessa área para ser ocupada por residências de alto padrão.⁴ Mesmo que não fosse a intenção dos autores, isso permitiria a potencialização do processo de auto-segregação das classes de alta renda nessa área.

Essa proposta de desmembramento visava contribuir para um melhor aproveitamento da infraestrutura urbana existente através da densificação dessa área ao norte da península, que se caracterizava pela presença de grandes chácaras que impediam a densificação da cidade e elevavam o custo social da ilha.

Os autores fazem uma proposta formal para o Centro Cívico e para a Cidade Universitária seguindo os princípios estéticos arquitetônicos do ideal modernista, determinando o caráter moderno que a cidade deveria adquirir.

Para o Centro Cívico, os autores propõem duas grandes praças interligadas, com edifícios administrativos e amplas áreas de estacionamento. Sugerem uma íntima ligação entre os edifícios, os espaços verdes e os espaços para manifestações coletivas. Também procuram essa relação entre a praça e a paisagem marítima, assim como descrevem ser a relação existente na época entre a Praça 15 de Novembro e o mar.

⁴ Os bairros-jardins na cidade de São Paulo começaram a ser implantados a partir de 1915 quando a Companhia City contrata Raymond Unwin, que havia sido responsável juntamente com Barry Parker, pela primeira cidade-jardim inglesa Letcworth, para desenvolver o projeto do Jardim América. A partir de então se define um padrão para loteamentos destinados às classes média e alta. Seguem-se então os loteamentos Pacaembu, Anhangabaú, Alto da Lapa, Bela Aliança e Alto Pinheiro, todos empreendimentos dessa mesma companhia e ainda o Jardim Europa. Todos com as características comuns que se inspiraram nas cidades-jardins de Howard, traçado orgânico, áreas de uso comum no interior das quadras integradas com as edificações. (LEME, 1999)

Na cidade de Porto Alegre, na década de 40, surgem uma série de bairros-jardins. A Vila do IAPI foi implantada entre 1944 e 1952, localizada em um bairro afastado do centro e destinado a moradias burguesas. O projeto do engenheiro Marcos Kruter se baseou em um projeto de José Saboya Ribeiro que havia participado de um concurso para a escolha de um projeto para o conjunto habitacional que Edvaldo Pereira Paiva também participou. (LEME, 1999)

A proposta, ilustrada em uma perspectiva, é composta por um bloco em altura, destinado a ser o Palácio das Secretarias de Estado, e dois blocos horizontais para o Palácio do Legislativo e o Palácio da Justiça que configuram as duas praças abertas para o mar. As edificações seguem os princípios da arquitetura de Le Corbusier que se baseava em cinco pontos: planta livre, fachada livre, pilotis, terraço jardim e janelas em fita.

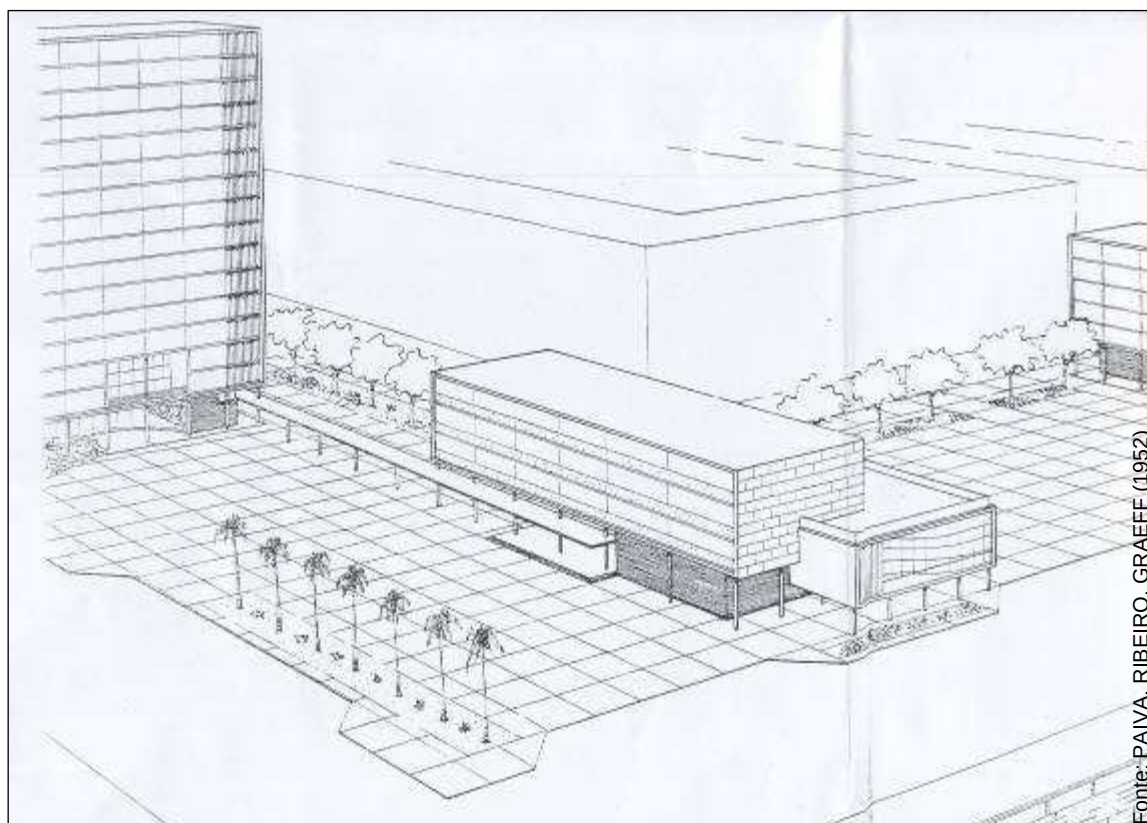


Figura 4: Perspectiva da proposta para o Centro Cívico

Os autores do plano propuseram a implantação do campus da futura Universidade no aterro do Largo Treze de Maio executado na década de 40, junto ao Morro da Cruz e próximo ao centro. Essa localização é justificada pela dimensão da área, possibilidade de expansão e sua boa acessibilidade.

A Cidade Universitária é proposta como o fechamento da avenida tronco, conferindo um caráter monumental ao conjunto. Assim como o Centro Cívico, os autores determinam através de uma perspectiva e alguns croquis esquemáticos a configuração e a estética das edificações. O partido proposto é configurado por uma grande avenida central que dá continuação à avenida-tronco proposta no plano. Edificações horizontais são dispostas perpendicularmente à via, abrigoando os

cursos separados em áreas afins, e uma edificação em altura, destinada à reitoria e administração, localizada no eixo dessa via, como ponto focal de destaque do conjunto.

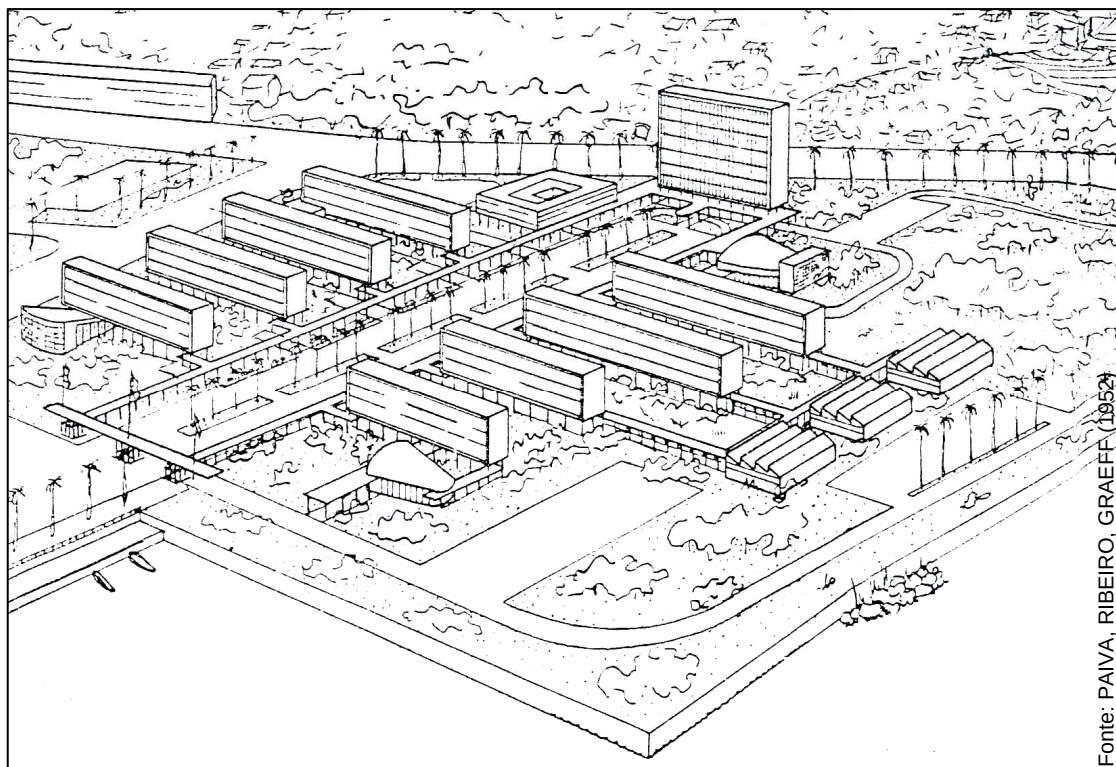


Figura 8: Perspectiva da Cidade Universitária

Entretanto, já no início da década de 50, havia uma discussão sobre a localização da Universidade, e havia um empenho das elites locais que o campus se localizasse a leste do Morro da Cruz, no bairro da Trindade. Essa localização se confirmou nas décadas posteriores, dirigindo a expansão urbana também para nordeste e leste. (SUGAI, 1997)

Influenciados pelo estudo de Wilmar Dias que afirmava que havia a necessidade de separar algumas funções e pelo modelo de cidade modernista, dividem a cidade em cinco zonas distintas: comercial, industrial, comercial-residencial, residencial nova e residencial já existente.

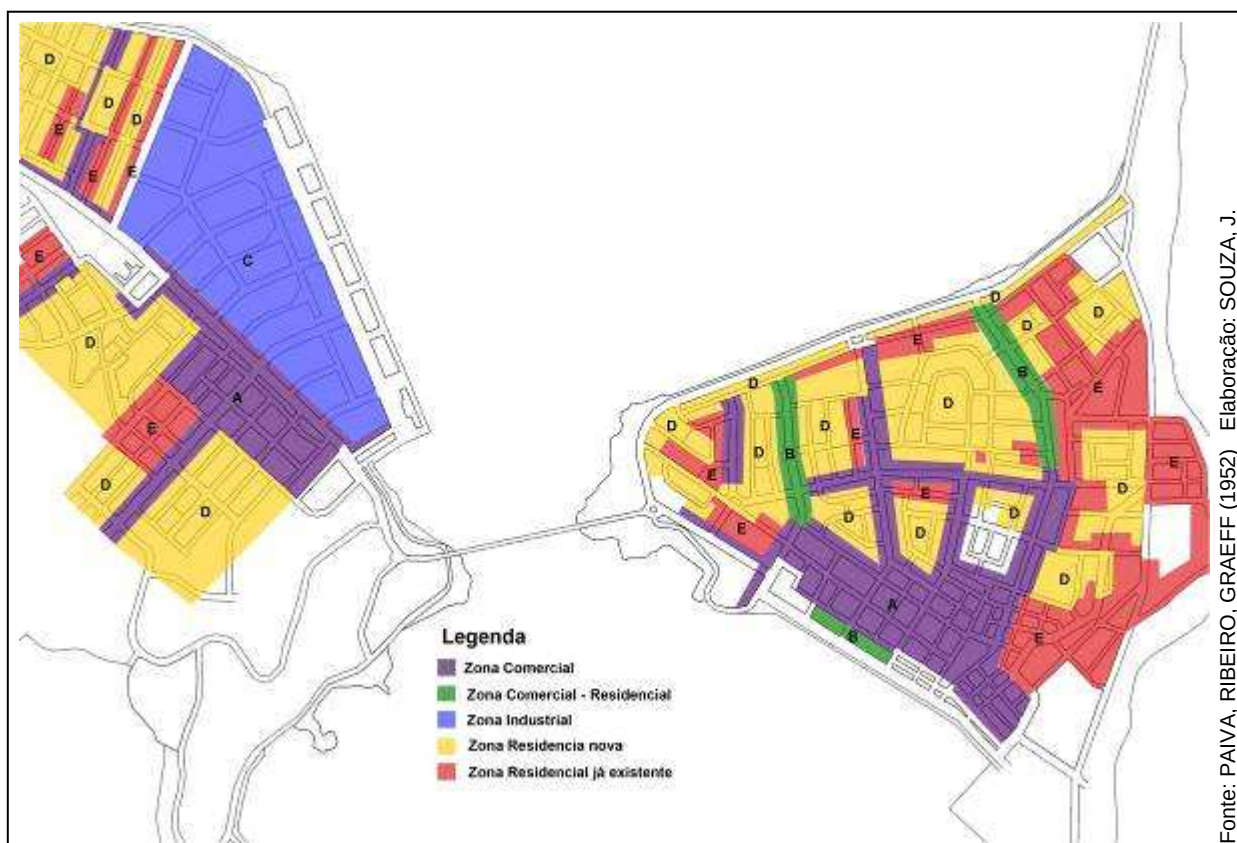


Figura 9: Planta de Zoneamento do Plano Diretor de 1955

Na área continental, a proposta se concentra apenas no bairro Estreito, onde localiza o grande aterro para as novas instalações portuárias, as atividades industriais, um “moderno” centro comercial e áreas residenciais.

Na ilha, o plano deteve-se nos limites da área urbana em vigor, apenas na península. Consolida a função comercial na parte central paralela à baía sul e determina que as áreas ao norte da península fossem destinadas ao uso residencial, com a presença de muitas áreas verdes.

Além das praças e dos dois grandes parques propostos nas cabeceiras da ponte Hercílio Luz, são determinadas áreas verdes centrais em cada unidade residencial determinada no plano. A proposta é de um sistema contínuo e interligado desses espaços com passagens para pedestres, tratadas, segundo os autores, como espaços verdes lineares.



Figura 10: Planta das Áreas Verdes

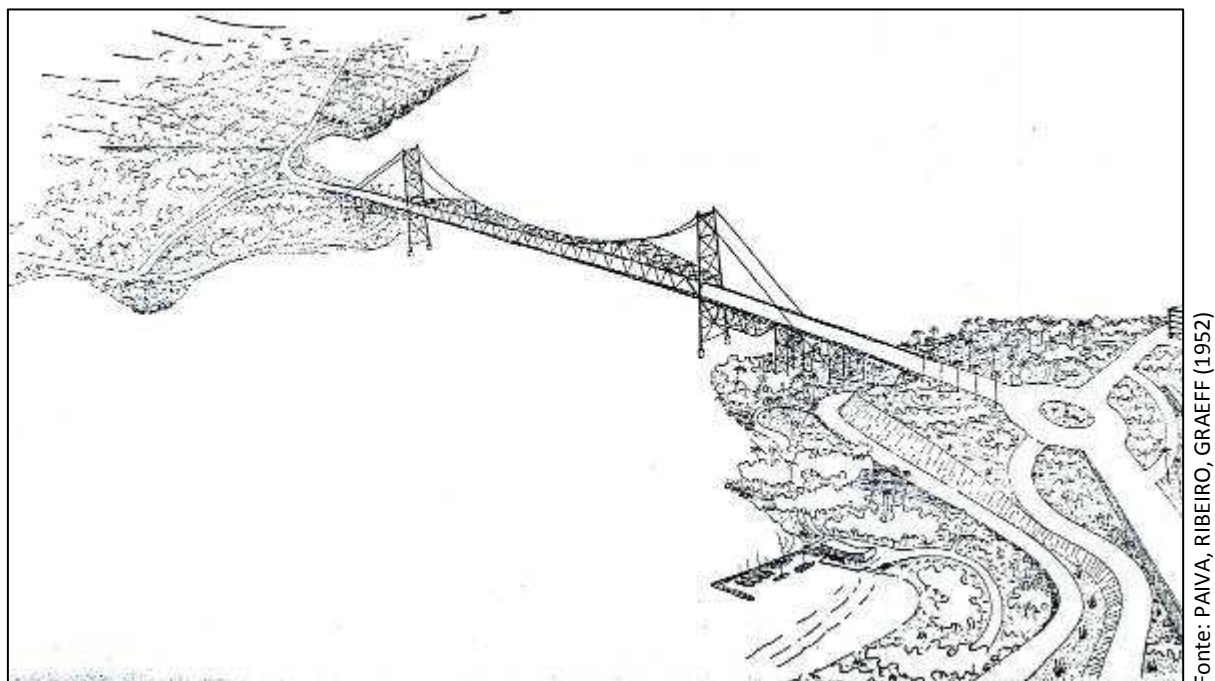


Figura 11: Parques Municipais nas cabeceiras da Ponte Hercílio Luz

Para a área central da península, que era mais densificada, determinam edificações de no mínimo quatro pavimentos e no máximo dez, visando mudar a paisagem urbana dessa área que era predominantemente horizontal.

“E de fato, os edifícios altos, os arranha-céus, foram surgindo na paisagem desenhada por casarios e sobrados, casas coloniais, conjuntos comerciais e residências com as linhas modernizantes Art Deco, com dois ou três pavimentos.” (CASTRO, 2006 p.54)

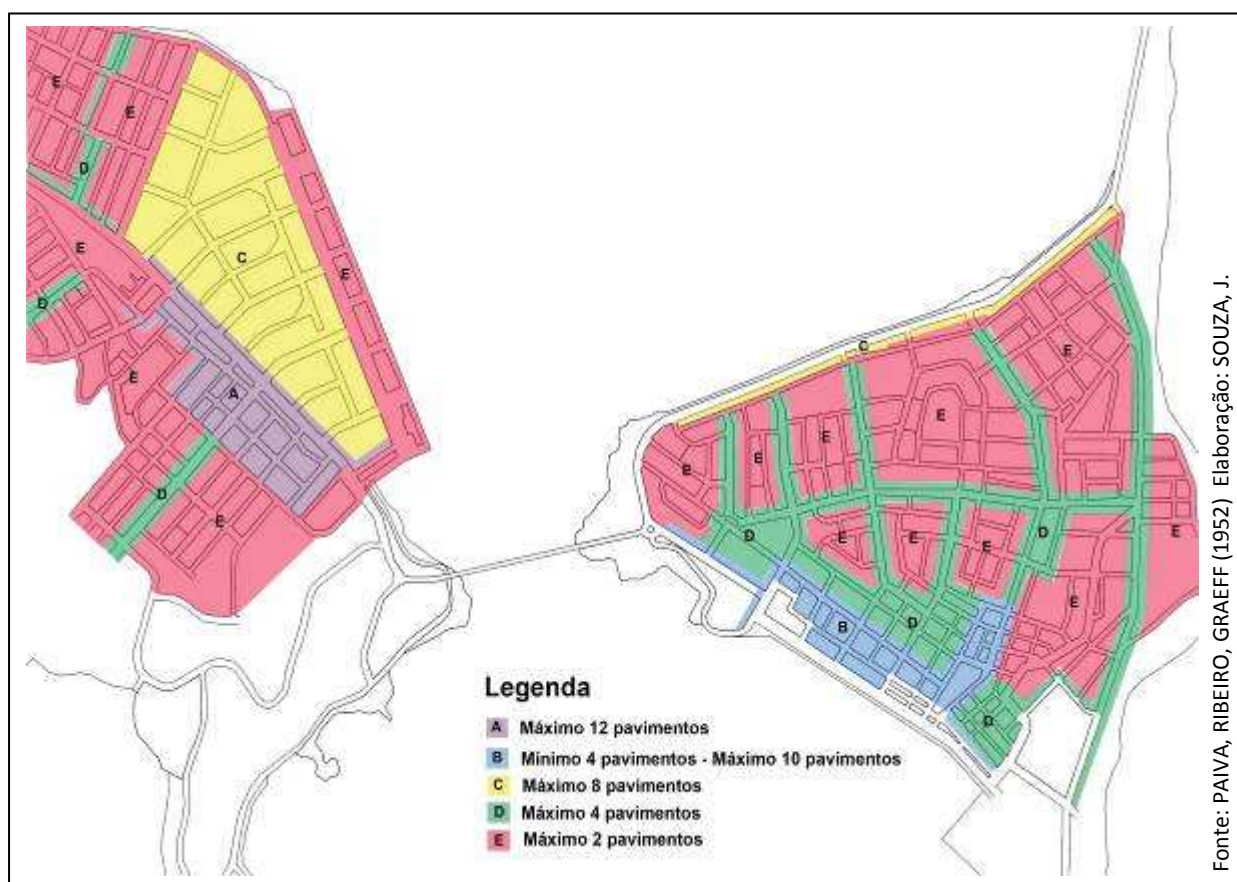


Figura 12: Planta das alturas das edificações do Plano Diretor de 1955

Segundo Peluso, a indústria da construção civil foi impulsionada pela construção de edificações com mais de oito pavimentos, conforme o Plano Diretor determinava. Segundo ele, isso fez com que aumentasse a atração de moradores do campo para a capital, contribuindo para o processo de periferização que estava em ascensão. (PELUSO JÚNIOR, 1991)

Na Avenida Beira-Mar Norte o plano previa edificações de até oito pavimentos. Na área comercial do Estreito eram previstas edificações de até 12 pavimentos. O que segundo os autores iria configurar um centro comercial “moderno”. Nas áreas residenciais é previsto edificações de dois

pavimentos, entretanto, segundo a legislação poderia ser permitida a construção de edificações de até quatro pavimentos desde que afastadas dez metros das laterais do terreno.

Além do grande aterro proposto na área continental, mais dois aterros são propostos neste plano. Um na baía sul, para implantação da avenida-tronco, e outro na baía norte, para a implantação da Avenida Beira-Mar Norte. Entretanto os autores tiveram o cuidado de propor aterros que não acabassem com a relação da cidade com o mar considerada por eles uma das características mais relevantes da cidade. Ao contrário do que veio a ocorrer com os grandes aterros executados posteriormente, a partir do Plano de Desenvolvimento da Área Metropolitana de Florianópolis, aprovado em 1974.

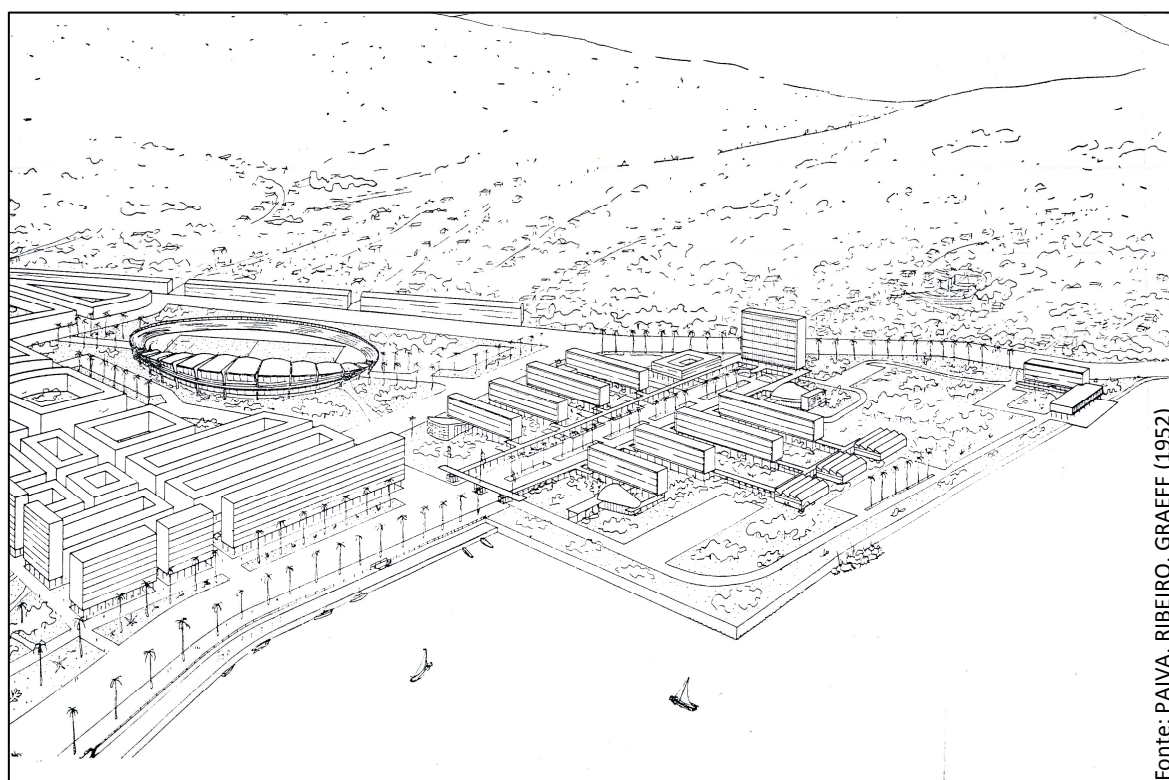


Figura 5: Perspectiva geral da proposta do Plano Diretor de 1955

Considerações Finais

Este artigo é parte de uma pesquisa em andamento que visa o entendimento da proposta do primeiro Plano Diretor da capital catarinense considerando-se o contexto político, social e econômico da década de 50 no Brasil e na cidade de Florianópolis.

Também contribui para o aprofundamento do estudo da história do planejamento no país buscando resgatar a história de importantes personagens como os autores do plano: Edvaldo

Pereira Paiva, Demétrio Ribeiro e Edgar Graeff, que foram figuras centrais no planejamento brasileiro e tiveram um papel importantíssimo na elaboração de diversos planos diretores e na divulgação de suas idéias, tanto em publicações quanto na carreira acadêmica.

O fato da proposta desse plano não corresponder integralmente aos interesses das elites locais fez com que muito pouco tenha sido executado, apenas algumas propostas viárias foram implantadas. Entretanto, esse plano exerceu grande influência na proposta posterior para o Plano de Desenvolvimento da Área Metropolitana de Florianópolis, aprovado em 1974, que retoma a implantação de aterros, a revitalização da função portuária e a criação de redes de integração rodoviária.

Referências Bibliográficas

ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. *Porto Alegre como cidade ideal. Planos e Projetos Urbanos para Porto Alegre*. Tese de Doutorado defendida na Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura. Porto Alegre: Faculdade de Arquitetura, PROPAR, UFRGS, 2006.

ALMEIDA, Maria Soares de. *Transformações Urbanas. Atos, Normas, Decretos, Leis na administração da cidade*. Tese de Doutorado defendida na Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, 2004.

ALMEIDA, Maria Soares de. “*Urbanismo no Sul do Continente*”. In: *Anais do XII Encontro Nacional da Anpur*. Florianópolis, 2009.

CASTRO, Eloah Rocha Monteiro de. “Edifício das Diretorias: a arquitetura da modernidade”. In: FLORES, Maria Bernadete Ramos, LEHMKUHL, Luciene, COLLAÇO, Vera (orgs.). *A casa do Baile: estética e modernidade em Santa Catarina*. Florianópolis: Fundação Boiteux, 2006, p.11-33.

DIAS, Wilmar. “Florianópolis, ensaio de geografia”. In: *DECG: Boletim Geográfico*. Florianópolis, ano 1, nº1, janeiro, 1947.

_____. “Florianópolis, ensaio de geografia”. In: *DECG: Boletim Geográfico*. Florianópolis, ano 1, nº2, julho, 1947.

_____. “Florianópolis, ensaio de geografia”. In: *DECG: Boletim Geográfico*. Florianópolis, ano 1, nº3, janeiro, 1948.

FELDMAN, Sarah. *Planejamento e Zoneamento*. São Paulo: 1947-1972. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/FAPESP, 2005.

MARICATO, Ermínia. *Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2001.

NYGAARD, Paul Dieter. *Planos Diretores de cidades: discutindo sua base doutrinária*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2005.

PAIVA, Edvaldo, RIBEIRO Demétrio, e GRAEFF, Edgar. *Florianópolis: Plano Diretor*. Porto Alegre: Imprensa Oficial do Estado do Rio Grande do Sul, 1952.

PIMENTA, Margareth de Castro Afeche. "Florianópolis como espaço do público." In: PIMENTA, Margareth de Castro Afeche (Org.). *Florianópolis do outro lado do espelho*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2005.

REZENDE, Vera. *Planejamento urbano e ideologia: quatro planos para a cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

RIBEIRO, Demétrio. "O Planejamento Urbano no Rio Grande do Sul. (Um depoimento sobre as vicissitudes da idéia do Plano Diretor, de 1945 até hoje)." In: WEIMER, Günter (Org.). *Urbanismo no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Ed. Universidade / UFRGS / Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1992.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz e CARDOSO, Adauto Lúcio. "Da cidade à nação: gênese e evolução do urbanismo no Brasil" In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz e PECHMAN, Robert (Orgs.). *Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

ROLNIK, Raquel. *O que é a cidade*. São Paulo: Brasiliense, 2004.

_____. *A cidade e a lei*. São Paulo: Nobel, 1997.

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

_____. *As primeiras ações modernizadoras e o processo de urbanização em Florianópolis*. Janeiro, 1997.

_____. *Segregação silenciosa: investimentos públicos e distribuição sócio-espacial na Área Conurbada de Florianópolis*. Tese de Doutorado defendida na Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, 2002. 2 v.

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

_____. "Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil." In: DEÁK, Csaba e SCHIFFER, Sueli Ramos (Orgs.). *O Processo de Urbanização no Brasil*. 1. ed. 1. reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

_____. *As ilusões do Plano Diretor*. Disponível em <http://www.flaviovillaca.arq.br>. São Paulo, 2005.