

**UM MARCO PARA A EXPOGRAFIA DA FORMA URBANA:
A borda d'água na área central de Florianópolis. Santa Catarina. Brasil.**

Luiza Helena Ferraro; Gilberto Sarkis Yunes.
Universidade Federal de Santa Catarina
Email: luizaferraro@gmail.com; gsy@arq.ufsc.br

RESUMO

O artigo aborda a leitura do espaço urbano utilizando o percurso expográfico definido pela extinta borda d'água proveniente de aterros marítimos nas cidades. Este marco ou vestígio, muitas vezes imaginário, apresenta-se como guia para a análise e reconhecimento da construção da forma e da paisagem urbana. Ao olhar para os dois lados desta linha definem-se os espaços que se investiga: a área delimitada pelo aterro da baía sul e o centro fundacional de Florianópolis. De um lado, a cidade mostra a sua implantação de origem e a consagração urbana. De outro, o tempo da expansão viária, com os exemplares da modernidade pretendida. Estes espaços proporcionam um roteiro de elementos base para a interpretação do acervo urbano como um museu difuso. Evidenciar estes territórios distintos em seu contexto, possibilita a investigação e apreensão do processo de construção da cidade, articulando a importância da preservação e exposição dos elementos que os configuram.

Palavras Chaves: Morfologia Urbana; Borda d'água; Expografia; Paisagem

ABSTRACT

The article discusses the reading of urban space using expography path defined by the extinct edge water from maritime landfills in cities. This marks or trace, often imaginary, presents itself as a guide for the analysis and recognition of construction form and urban landscape. By looking at both sides of this line defined the spaces that investigates: the area bounded by South Bay landfill and the foundational center of Florianopolis. On the one hand, the city shows its deployment of origin and urban consecration. On the other, the time of road expansion, with copies of the desired modernity. These spaces provide a script based elements for the interpretation of the urban collection as a diffuse museum. Show these different territories in context, enables the search and apprehension of the city building process, articulating the importance of preservation and exposure of the elements that constitute them.

Key-words: Urban Morphology; Edge water; Expography; Landscape

INTRODUÇÃO

Cidades à beira-mar deveriam viver sobre o mar, no sentido em que a presença visível do oceano deveria ser apreensível do maior número possíveis de locais na cidade (o que não significa um horizonte permanentemente coberto de água, mas talvez o brilho da reminiscência, ou a indicação do abismo, ao fundo de uma rua).

Para a cidade do litoral, o mar é a sua razão de ser [...], a tensão principal estará concentrada na linha de demarcação entre terra e água. É a experiência emocional desta tensão que transmite o sentido da imediaticidade. (Cullen, 2009: 192)

A imediaticidade a que Cullen (2009) se refere, evidenciada pelo encontro da água com a terra, representa o contato visual direto entre o homem e a natureza, mesmo que exista somente como vestígio ou memória. Muitas cidades, ainda que à beira-mar tiveram essa imediaticidade alterada. Por meio de aterros essa borda d'água foi transferida, modificando a experiência emocional desta tensão e consequentemente a leitura das cidades. O limite original desse encontro é entendido como a borda d'água passível de transmitir informações sobre a história dessa cidade. Este é o tema sobre o qual o texto a seguir fará sua reflexão.

Os vestígios da linha de delimitação da borda d'água em diversas cidades costeiras, declara aonde antes chegava o mar e onde hoje foram construídos aterros. Embora não esteja evidente fisicamente na paisagem resultante, apresenta-se como linha guia de um roteiro para análise e entendimento da configuração urbana destas áreas acrescidas de terra ao mar. Esta linha imaginária proporciona a ideia de um percurso base para a interpretação do acervo urbano como resultante de um processo que o torna capaz de supor a cidade como um museu difuso. Este conceito baseia-se na certeza de que lugares e monumentos, em seus ambientes originais, possuem a capacidade de melhor contar a sua própria história (Yunes, 2012: 126), ou seja, além de entender a cidade como exposição do seu acervo, acrescenta a experiência do espaço e do tempo no seu contexto.

Deste modo, ao se utilizar a linha da borda d'água como referência para o percurso de visualização, são evidenciadas as possibilidades de olhar para os dois lados desta experiência. De um lado a cidade que mostra a configuração proveniente da sua fundação e da consagração urbana. De outro, a área aterrada para expansão viária, com a modernidade pretendida. Conhecer esses dois territórios distintos em um mesmo contexto possibilita a investigação e a apresentação dos acervos configurados e sedimentados na paisagem resultante. Estes espaços proporcionam um roteiro de elementos base para a interpretação do acervo urbano como um museu difuso, articulando a importância da preservação e exposição destes para a investigação e apreensão do processo de construção da cidade.

Considerando as especificidades da pesquisa e os objetivos a serem alcançados, torna-se necessário analisar e relacionar aspectos conceituais que envolvem a memória, a morfologia, a paisagem e a leitura dos espaços urbanos do objeto de estudo. Deste modo, torna-se também importante compreender historicamente e relacionar os processos de aterramento realizados concomitantemente em algumas cidades brasileiras, observando o contexto e os motivos destas expansões e como estes se apresentam atualmente.

Estabelecer correspondências da memória urbana nas leituras de setores das cidades permite construir a história e proporcionar identidade e uma sensação de pertencimento a esta. Os marcos existentes na cidade devem ser representados para que a construção do espaço urbano, e suas articulações com a história e com a memória da cidade sejam revelados aos consumidores deste espaço. Entende-se que os consumidores da cidade são distintos e a sensibilidade de como apreendem a cidade também, e é por meio da representação de marcos da história que existe a possibilidade da construção da leitura da memória coletiva. Pesavento (1995) constrói a ideia de como este espaço pode presentificar uma ausência e diz que “é preciso fazer lembrar, fixar imagens, desvelar sentidos.” (Pesavento, 2004: 26).

No caso dos espaços urbanos modificados pela ampliação dos territórios por meio de aterros marítimos, estes elementos não são visíveis na paisagem, e tendem a se perder no tempo e na memória coletiva quando não

representados. A borda original d'água nessas cidades litorâneas não mais se apresentam como referência pertencente a evolução das cidades, e desta forma, o entendimento da relação entre mar e terra na narrativa ficam sujeitos a poucos vestígios que não se encontram ao percorrer a cidade.

Ainda que bastante ampla, a Morfologia Urbana fundamentalmente é entendida como um “produto físico das ações da sociedade sobre o meio que vão edificando-o, ao longo do tempo.” (Costa, Netto, 2015: 32). A partir desta definição podemos destacar que engloba aspectos formais, funcionais e de desenvolvimento, ou seja, também os aspectos históricos. Desta maneira, podemos destacar que é um processo regido pelo homem e fruto do tempo e das necessidades daquele sobre o espaço.

Para uma abordagem mais coerente com o recorte que se apresenta neste trabalho, buscou-se o conceito de Morfologia Urbana em Lamas (2004), Correa (1989) e Panerai (2006). Ainda que com pequenas singularidades e distinções, os autores destacam os elementos físicos essenciais da forma urbana: o traçado das ruas, quarteirões, lotes, espaços públicos e privados, praças, edifícios e fachadas, arquiteturas, espaços de encontros e permanências, e como tudo isto se estrutura determinando a configuração do contexto em que se inserem como um todo.

Neste sentido, num aspecto mais amplo, a paisagem, passa a ser o próximo campo de análise. Para tanto recorre-se à ideia que “a paisagem se dá como um conjunto de objetos reais-concretos. Nesse sentido a paisagem é transtemporal, juntando objetos passados e presentes, uma construção transversal. [...] A paisagem é, pois, um sistema material e, nessa condição, relativamente imutável: o espaço é um sistema de valores, que se transforma permanentemente”. (Santos, 2006: 67).

Considerando que a criação dos aterros modifica a tensão entre a borda da água e o espaço urbano, identificar este marco permite não só entender e interpretar a cidade, como também exercitar a visualização com o duplo olhar gerado pela distinção dos tempos e de seus produtos.

A leitura do espaço urbano é possível por meio do entendimento das estruturas que o compõe, e conforme coloca Ferrara (1988) pode ser chamada de uma leitura não-verbal: “A leitura não-verbal é uma operação de audácia que se aventura a propor, como significado, as similaridades flagradas pela percepção do leitor e inspiradas, sem dúvida, pela sua experiência particular e coletiva no uso de códigos e linguagem.” (Ferrara, 1988: 15). A autora enfatiza a dinamicidade da construção da leitura da cidade e como isto tem caráter individual e não exige uma organização pré-estabelecida. Entretanto, a possibilidade de buscar os elementos que constroem o espaço pode permitir a construção de um percurso teórico que oriente o pensamento, e desta forma ordene a compreensão do todo. No caso de cidades aterradas em geral e de Florianópolis, em particular, estes elementos podem ser facilitados pela borda d'água.

Considerando que uma das funções do ambiente urbano é comunicar ou favorecer a comunicação, a acessibilidade à informação e a sua troca favorecem a apropriação deste espaço (Ferrara, 1988). Desta maneira, essa leitura estrutura-se por meio das dimensões físicas, visuais e simbólicas e esta caracterização dos critérios ocorre por intermédio do olhar histórico, funcional e morfológico da cidade.

Ao mesmo tempo que a delimitação do objeto de estudo ocorre de forma bastante clara, entende-se que este trabalha com diferentes escalas. Conforme Rossi (1995), a paisagem urbana é definida por meio de três escalas distintas: a escala da rua, a escala do bairro e a escala da cidade. Na escala da rua os elementos que a caracterizam são as edificações, na escala do bairro, os quarteirões que estes edifícios compõem e na escala da cidade, o conjunto dos bairros formados por estes quarteirões.

Ao trabalhar com um percurso de uma linha imaginária, e a não delimitação por uma via específica, bairro ou características, a oscilação entre as escalas ocorre por conta das diferentes informações que são apreendidas simultaneamente. Compreender a existência destes aspectos que auxiliam na definição da paisagem, proporciona argumentos para lidar com um recorte pequeno fisicamente, mas que alcança variadas escalas no seu percurso.

VESTÍGIOS DA BORDA D'ÁGUA: MARCOS PARA A EXPOGRAFIA URBANA

O procedimento de acrescentar áreas à cidade é uma técnica e prática muito adotada em diversos períodos da história, seja para ganhar ou preencher setores de terra sobre o mar ou mesmo áreas pantanosas. São usuais também as utilizações de aterros para a expansão das áreas de docas portuárias com o objetivo de ampliar as cidades devido ao intenso comércio e industrialização. No Brasil, têm-se indícios de que esta prática de pequenos aterros começou a surgir na Cidade Baixa em Salvador.

Á partir do século XIX muitas outras cidades começam a utilizar esta técnica no limite de seus territórios, tanto em áreas de baías ou rios. Entretanto, a maior justificativa neste período, era a prática sanitária vigente na época. As regiões de beira de rio eram zonas propícias para o desenvolvimento de doenças, aonde se encontravam ruas mais estreitas e habitações mais precárias. Com isso, cidades como Lisboa, em Portugal, Macau, na China iniciam este período de modificações das áreas costeiras, que além de construção de áreas de aterro, previam um conjunto de medidas e modificações na estrutura urbana. No Brasil, um pouco mais tarde, este período conhecido como a prática de "Melhoramentos" marcou a transformação de cidades como Rio de Janeiro e Porto Alegre.

A ocorrência de aterros em cidades modifica não só funções específicas de circulação, sanitárias e de lazer, como também modifica a paisagem desse lugar. Passado um tempo dessas construções o limite do novo e antigo se perde no cotidiano e não são mais reconhecidos com facilidade. Ainda que a borda d'água tenha sido modificada, existem outros vestígios que podem ser lidos e interpretados que auxiliam na identificação desta linha original. Isto pode ser interpretado por meio de um conjunto de elementos que compõe a cidade. Entender este limite entre terra e água, como se modificou e como se apresenta, permite compreender a evolução desse lugar e a ordenação dessa nova paisagem.

Para a construção de uma leitura pertinente ao objeto de estudo, foi necessário o estudo de outras cidades com a mesma situação de expansão territorial. Três casos importantes e distintos de cidades brasileiras foram escolhidos para contextualização da temática. Salvador destaca-se por ser a primeira cidade brasileira com a prática de aterro marítimo, além de ter desenvolvido em diversos períodos desde sua fundação. A cidade do Rio de Janeiro, possui áreas de aterro que não são equivalentes a nenhuma outra cidade brasileira, e um deles, o Aterro do Flamengo, tornou-se referência para diversos outros construídos no Brasil. A capital gaúcha, Porto Alegre, apresenta proximidade geográfica com a capital catarinense, e temporal na construção de suas expansões.

1. Salvador, Bahia

A primeira capital no País desde os tempos da sua fundação encantou a todos os colonizadores que chegavam à cidade pelo mar. A escarpa com pouco mais de 70 metros de altura que separava a cidade em dois platôs marcou o desenvolvimento da paisagem da cidade. Na parte mais baixa, a Cidade Baixa, uma estreita faixa de terra aonde chegava as embarcações, enquanto no alto, paralelamente ao mar desenvolveu-se a Cidade Alta. Esta grande característica geográfica determinou o desenvolvimento da cidade que desde o início sofreu com transformações no seu espaço urbano. Em 1549 com o início da Cidade Baixa, Salvador começou a incorporar parte da Baía de todos os Santos em seu território. Com diversos aterros no decorrer dos séculos posteriores, a cidade cresceu em direção ao mar, e consolidou em sua porção mais baixa, a tradicional área de comércio e porto da cidade.

Em cada momento de expansão existiu uma justificativa para sua construção. Essencialmente os aterros em Salvador foram construídos para ampliar a área de porto e as áreas que serviam a este na cidade. Enquanto a cidade dependeu fortemente da circulação marítima, este se apresentou como principal objetivo dos aterros na Cidade Baixa. Quando alternativas começaram a surgir e se intensificar, houve um declínio dessa área, mas ainda ocorreu mais uma grande expansão em direção à baía. Desta vez com o intuito principal de ampliação da área para possibilitar a diversidade de usos na região baixa da cidade.

Os usos das novas construções surgidas nas diferentes fases dos aterros da cidade foram regidos conforme a necessidade da época. Os primeiros aterros, pouco significativos em área abrigaram funções essenciais

para o início do desenvolvimento da cidade: casas, forte, armazém e a própria ampliação do cais. Com o tempo e as expansões seguintes surgiram igrejas, mercado, trapiches, comércio e alguns pequenos edifícios. No início do século XX, em 1920 com uma significativa área aterrada e com o declínio da atividade portuária e o crescimento da Cidade Alta em direção às rodovias e municípios vizinhos, a área da cidade Baixa apresentou-se com menor importância, e atualmente, se configura como uma área de centro bancário e financeiro.



Figura 1: Imagem aérea com indicação da área de aterro em Salvador, aplicados a foto aérea (Google Earth, 2006). **Figura 2:** Planta com indicação da área de aterro em Salvador, aplicados a foto aérea (Google Earth, 2006). **Figura 3:** Croqui conceitual transversalmente à área de aterro da cidade de Salvador. Elaboração própria.

Morfologia. Durante o crescimento com os sucessivos aterros é visível a ordenação deste crescimento seguindo a linha da costa. Mesmo com diversos séculos de diferença entre os períodos de expansão e uma grande diferença de topografia, Salvador apresenta na área da Cidade Baixa uma malha predominantemente regular. Na Cidade alta, aonde foi implantado o primeiro núcleo urbano que abrigou a coroa portuguesa observa-se também uma ordenação do território. É evidente que a esta ordenação ficou sujeita às particularidades da topografia do terreno, mas ainda assim apresenta um padrão de traçado ortogonal, com tamanho variado.

Leitura. A Cidade Baixa de Salvador possui um diferencial significativo diante de outros aterros marítimos: é consequência de uma extensa falha geológica, caracterizada como a grande escarpa que delimita as Cidade Baixa e Alta. Esta situação por si, já caracteriza e deixa clara a distinção entre a implantação da cidade original e a cidade aterrada como um todo. Entretanto, os pequenos e sucessivos aterros surgidos ao longo dos séculos, não são tão facilmente distinguidos. Somente na primeira linha junto à encosta é possível identificar as construções que faziam parte da primeira ocupação ocorrida na pequena faixa de terra que existia quando de sua colonização.

2. Rio de Janeiro, Rio de Janeiro

A paisagem urbana do Rio de Janeiro foi construída à custa de diversas alterações na topografia da cidade. Desde a fundação, no século XVI, a geografia teve papel importante e determinante na construção da cidade, que às margens do mar, era permeada por charcos e lagoas. A evolução e o desenvolvimento do espaço urbano estão relacionados com a conquista das planícies, construção de aterro, desmonte de morros e obras de drenagem Santucci (2003). No século XVII, a área central da cidade já apresentava superfícies de aterro e, com o crescimento da cidade estas não só aumentaram como existiam em diversas áreas que começavam a se desenvolver. A transferência da capital da colônia de Salvador para Rio de Janeiro proporcionou maior importância para a cidade e conseqüentemente, maior crescimento que fez com que muitos limites, tanto de mar quanto de terra fossem rompidos.

Mas é a partir do século XX, por volta dos anos de 1903 a 1906, no governo de Pereira Passos, a cidade do Rio de Janeiro começa a expandir intensamente sua área para a Baía de Guanabara. Em toda a área central, depois do Centro ao Botafogo, até alcançar a Zona Sul. A capital da Nova República cresceu com as grandes obras idealizadas pela equipe do prefeito Passos, as quais envolviam desde os princípios de saneamento até de circulação e criação de áreas de lazer para cidade fluminense, inspirados no modelo urbanístico de Hausmann, em Paris. Nas décadas seguintes pouco a pouco a morfologia urbana se altera. Em todas essas áreas, aterros, túneis e avenidas foram construídos para alcançar cada vez mais o território carioca.

Todo este plano urbanístico de melhoramento e embelezamento serviu também de inspiração para outras cidades brasileiras que também adotaram os princípios modernos surgidos. Nos interessa aqui, um dos principais aterros construídos: o Aterro do Flamengo. Este a partir da década de 60 modificou o conceito de aterro marítimo e parque urbano devido a sua grandiosa dimensão e sua diversidade de usos propostas. Projetado por uma equipe interdisciplinar, incluindo os arquitetos Affonso Eduardo Reidy, Jorge Moreira e o botânico Luiz Emygídio de Mello Filho foi concebido para proporcionar uma diversidade de equipamento para a cidade “entre eles campos de esporte, uma praia artificial, marina, museus, e outros, trazendo desta forma inovação quanto ao uso e aos significados dos parques urbanos na cidade. Várias passarelas para pedestres foram construídas e entre estas, passagens subterrâneas para pedestres.”. (Magina, 2009: 8).

O intuito primordial da construção do aterro, assim como os demais na cidade, foi a circulação de veículos. A cidade que até a década de 1950 foi capital da República crescia e precisava comportar todo o seu desenvolvimento econômico e populacional.



Figura 4: Imagem aérea com indicação das áreas de aterro no Rio de Janeiro, aplicados a foto aérea (Google Earth 2006).
Figura 5: Planta com indicação das áreas de aterro no Rio de Janeiro, aplicados a foto aérea (Google Earth 2006).
Figura 6: Croqui conceitual transversalmente à área de aterro da cidade do Rio de Janeiro. Elaboração própria.

Morfologia. A área aonde hoje se encontra o aterro do Flamengo teve uma ocupação mais tardia em relação ao primeiro núcleo urbano da cidade. Esta ocupação foi fruto dos planos de melhoramentos urbanísticos que intensificam a ocupação desta porção do território. Neste recorte entre a encosta do morro e a baía de Guanabara percebem-se três momentos de adensamento. Um primeiro, na encosta do morro fruto de um primeiro tempo no início do século XX aonde predomina um traçado um pouco mais irregular, quarteirões de pequenas dimensões e edificações de baixo porte. Num segundo momento a ocupação mais predominante consequência da intensa ocupação da área quando a abertura de vias que ligavam o centro da cidade a esta área e toda a zona sul. Nesta parte nota-se um traçado regular moderno, com edificações de médio e alto porte e quarteirões de tamanhos significativos que ligavam duas ruas de maior porte. Em um terceiro tempo claramente percebe-se a expansão sobre o mar. O aterro construído para circulação e implantação de áreas de lazer fica evidenciado pelas largas avenidas de circulação de automóveis e extensas áreas livres para usos diversos. As mudanças que acompanharam o crescimento da cidade fizeram com esta construísse sua particular morfologia.

Leitura. O intenso contraste entre os morros e as áreas de baía, acentuados pela expansão dos aterros marítimos enfatizam os tempos da cidade, como se apresenta hoje. Na primeira cota dos morros, encontram-se alguns vestígios de uma arquitetura colonial que ao caminhar em direção ao mar se perde e dá lugar a edifícios de grande gabarito. As ruas estreitas e que se conformam irregularmente, tornam-se mais largas até se transformaram nas grandes vias expressas que interceptam e justificam a construção dos aterros. Ainda que a primeira vista a linha da do aterro apresente-se de forma sinuosa, seguindo em parte à linha original da costa, suas características demonstram os tempos que estas representam. Largas avenidas, extensas áreas verdes e uma grande área com diversos equipamentos de lazer tornam evidente o caráter modernista de expansão. Esta nova área sobre o mar não representa da mesma forma a cidade irregular que crescia sobre e nas encostas dos morros da cidade.

3. Porto Alegre, Rio Grande do Sul

Porto Alegre, assim como outras cidades, passou por situações de problemas sanitários e falta de área no núcleo original da cidade. Isto fez com que, desde o século XIX sofresse diversos aterros em direção às águas do Guaíba. (Souza, Alves 2002). Situada às margens do rio, a cidade forma uma ponta que avança sobre

este. Ao norte a área fundacional da cidade, aonde se localiza o porto, justamente na área mais propícia e protegida para as embarcações e ao sul para onde a área da praia, aonde a cidade cresceu como um todo e se expandiu sobre o rio. “O porto e a praia historicamente estipularam os parâmetros de crescimento e o duplo caráter fisionômico e social da cidade” (Machado, 2004: 71). Mesmo a área portuária, desde o final do século XIX sofreu com pequenas modificações em direção à água. Para adequar o espaço para a cidade que se expandia a área portuária sofreu três aterros da sua linha original de água até atingir a configuração que tem hoje. Enquanto que a região mais ao sul, ainda que desde o começo do século XX tivesse planos de se expandir, foi apenas na década de 1940 que iniciou sua efetiva expansão.

Durante todo o século XX foram feitos e pensados diversos planos para Porto Alegre. A cada momento uma necessidade maior, no entanto, a ideia de expandir suas terras em direção ao rio teve como princípio criar uma área com infraestrutura na cidade, próxima a infraestrutura já existente da cidade. Desta forma, a ideia de novas vias que conectassem a parte tradicional da cidade àquela nova, e também àquelas mais distantes sempre esteve nos planos. O que complementaria toda essa nova área da cidade foi bastante discutida até se configurar como está hoje.

A área de expansão do aterro sul, conhecida com Praia de Belas, foi pensada inicialmente como uma expansão de área residencial da cidade. Justificada pela facilidade do acesso a infraestrutura da cidade, e a possibilidade de criar uma orla à altura da cidade e da população que crescia. Não efetivada essa ideia, foi repensada na década de 1960, com o Plano Diretor da cidade seguindo as ideias do urbanismo moderno, aonde era essencial a funcionalidade e racionalidade do projeto. Desta forma, foi pensado um sistema de vias expressas, grandes edifícios isolados, Centro administrativo, área residencial, caminhos para pedestres e veículos, um sistema semelhante às superquadras de Brasília. Entre tantos planos e projetos, hoje além de grandes vias para veículos parte do Centro Administrativo representado por grandes edifícios isolados no terreno. Alguns equipamentos de lazer e cultural foram implantados configurando ainda mais a área com a ideia modernista da época de sua idealização.

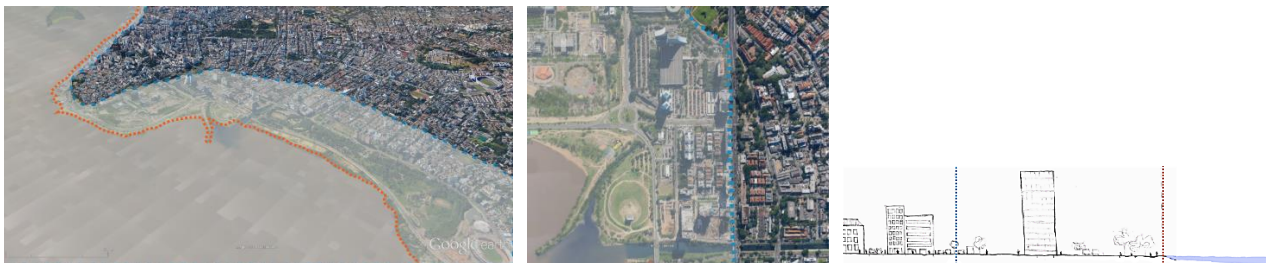


Figura 7: Imagem aérea com indicação das áreas de aterro em Porto Alegre, aplicados a foto aérea (Google Earth 2006).
Figura 8: Planta com indicação das áreas de aterro no Rio de Janeiro, aplicados a foto aérea (Google Earth 2006).
Figura 9: Croqui conceitual transversalmente à área de aterro da cidade de Porto Alegre. Elaboração própria.

Morfologia. A configuração às margens do rio Guaíba é resultado de diversas ações em diferentes períodos. A área aterrada é bastante e por isso apresenta características diferentes ao se percorrer a linha original da água. Ao Norte ocorre um contraste entre o traçado fundacional da cidade e a extensa área de expansão, a qual abriga poucos prédios isolados. A área mais ao sul, não pertence à primeira ocupação da cidade, por isso possui um padrão morfológico diferente. Este traçado imediatamente ao lado do aterro sul da saída é resultado de expansões mais recentes da cidade, e apresenta uma conformação mais regular. Na área limite, correspondente ao aterro predomina as vias de circulação de tráfego e extensas áreas livres que abrigam equipamentos de lazer. A área do aterro ainda que tenha seguido parte da linha original da costa, modificou a forma deste espaço da cidade, principalmente na grande extensão criada na ponta que avança sobre o rio.

Leitura. O modelo urbanístico implantado na cidade apresentava influência do plano do Rio de Janeiro: sistema de largas avenidas, quarteirões bem configurados e um zoneamento bem definido. Por esta razão assim como na capital carioca, o contraste entre os tempos de expansão são evidentes por conta dos diferentes padrões de morfologia, as tipologias edilícias e a forma de apropriação dos espaços. Percebe-se neste limiar, as intenções das expansões, de circulação de veículos e proporcionar áreas de lazer.

4. Considerações

Após a análise dessas três cidades e seus processos de aterro, foi possível compreender que estes correspondem à diversas fases de suas construções. Ainda no período fundacional das cidades, aonde a prática de aterrar, ocorria com a intenção de pequenas adequações do território às necessidades das embarcações. Um segundo momento, no período industrial, aonde a necessidade dessas áreas surge com as diversas modificações ocorridas na sociedade, onde o principal argumento era a higiene e beleza das cidades. E, um terceiro momento modernista, que acontece em consequência do segundo, aonde as grandes áreas construídas de aterro surgem com o objetivo de suprir, principalmente, áreas de circulação e lazer nas cidades. Perceber a existências dos tempos destas expansões indica que estas tiveram elementos de composição diversos e diferentes consequências nas configurações das cidades.

Verificou-se que a ideia de leitura do marco da borda d'água inicialmente apresentava-se no estudo como uma linha, quase sempre paralela à água. No entanto, observou-se que este limite imaterial foi também melhor apreendido quando interceptado transversalmente, como ilustrado nos cortes. O que inicialmente surgiu como camada de um tempo, de um lado e de outro da linha original da água, pode ser melhor apreendido quando analisado por meio do contraste gerado nas faces da linha do marco.

A cidade de Salvador tem na sua particular topografia a principal identidade da cidade. É possível perceber o limite, que tratamos como a borda d'água original, de uma forma mais clara devido sua formação geológica. A capital baiana, teve a expansão para mar mais gradativa durante sua evolução, diferente do Rio de Janeiro e Porto Alegre que tiveram a expansão no território marítimo mais recentemente e de forma mais planejada e rápida. Ambas caminharam sempre muito perto desde os ideais de concepção até como se apresentam hoje: com vias expressas e grandes edifícios isolados no terreno. Essa situação faz com que as duas cidades apresentem na tensão do encontro da área original da cidade, com a nova área de aterro, uma ruptura bastante acentuada, marcando uma costura nos tempos. Desta forma, a transição dos tempos nessas cidades apresenta-se de forma mais setorizada.

Ao caminhar da encosta do morro até o mar, quando no Rio de Janeiro, e do centro da cidade até à margem do rio Guaíba, quando em Porto Alegre, a transição é muito semelhante. Em Porto Alegre, não tão intensamente quanto no Rio de Janeiro, o tempo imediatamente ao lado representa um tempo de expansão mais próximo que quando analisado em relação ao núcleo fundacional. Na capital carioca, Rio de Janeiro, na encosta do morro encontram-se algumas edificações mais antigas de baixo porte, situadas em pequenas ruas irregulares: edificações próximas umas das outras e quarteirões pequenos. É possível se apreender muito daquele local em uma distância muita curta. Conforme se avança ao mar, as vias se alargam gradativamente e os prédios aumentam em todas as dimensões, já não é mais possível apreender o todo, e as dimensões das edificações e das vias não permite olhar quem está do lado de lá da rua. Num momento isto se rompe. Os edifícios que já não era mais possível ver sua altura total, dão lugar a grandes canteiros com vegetação, com equipamentos de lazer, jardins e ora algumas poucas edificações complementares. Neste ponto, o mar está mais próximo fisicamente, e mais distante sensivelmente.

Compreender historicamente as ocorrências, os motivos, e a situação dos aterros no contexto específico de cada uma dessas cidades, fornece subsídios para o entendimento desse tipo de prática em Florianópolis, e permite iniciar a leitura do espaço urbano que se propõe a pesquisa.

Entre as cidades estudadas, Florianópolis, na Ilha de Santa Catarina, foi a última a dar início aos processos de aterramentos de suas áreas costeiras, ambas nas baías norte e sul da península central da Ilha. No início do século XX, a cidade apresentava uma pequena dimensão populacional. “Um recenseamento de 1900 indicou um total de 32.229 habitantes na Capital e o Censo de 1919 apontou 41.338 habitantes.” (Sugai 2015: 63). Enquanto isso, Rio de Janeiro e Porto Alegre, apresentavam 811.443 habitantes e 73.674 habitantes em 1900, respectivamente. Estes dados associados a outras características, políticas, econômicas e urbanas ajudam a entender o crescimento tardio em relação às outras capitais. Entretanto, a partir da década de 1920 todo o cenário começa a mudar na capital catarinense.

FLORIANÓPOLIS, SANTA CATARINA

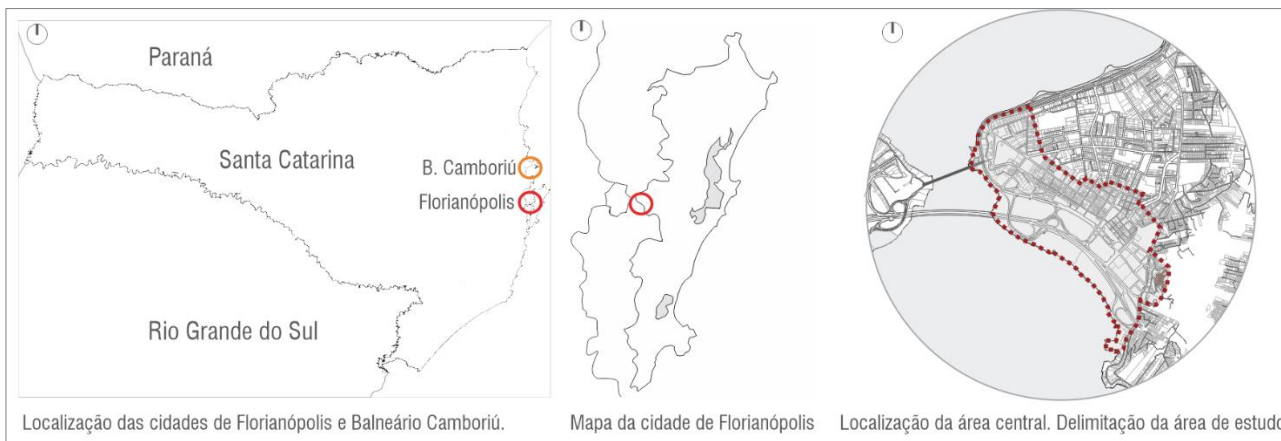


Figura 10: Mapa de Santa Catarina, mapa de Florianópolis e recorte com delimitação da área de estudo. Elaboração própria a partir de mapa base do sistema de Geoprocessamento da Prefeitura Municipal de Florianópolis. Mapa sem escala.

A cidade, fundada no século XVII por Dias Velho, e colonizada principalmente por imigrantes açorianos, tem em sua história uma intensa relação com o mar. Considerada desde sempre pelos navegadores como um bom lugar de parada no intenso trajeto entre Rio de Janeiro e Buenos Aires e, em sua evolução diversas histórias de navegações, portos, embarques e desembarques. A ilha, que para proteger o seu território criou em todas as suas extremidades, fortes de proteção, teve próximo a estes, núcleos urbanos que iniciaram o desenvolvimento da Vila Nossa Senhora do Desterro. O principal, que deu origem a toda a cidade, consiste no núcleo mais protegido na baía, localizado quase no centro da Ilha em relação a sua extensão.

Neste local, junto ao mar, o primeiro traçado da cidade é implantado. Com características da herança portuguesa é facilmente percebido até hoje. No ponto mais alto de uma pequena colina, pouco distante do mar, a Igreja. Próximo a esta o Palácio do Governo e a Casa de Câmara e Cadeia. Entre os três, uma praça de dimensão quase retangular. E nas ruas paralelas e perpendiculares a esta praça, a origem do traçado da pequena vila, que no século XVIII intensificou a chegada de imigrantes e conseqüentemente, da sua trama urbana.

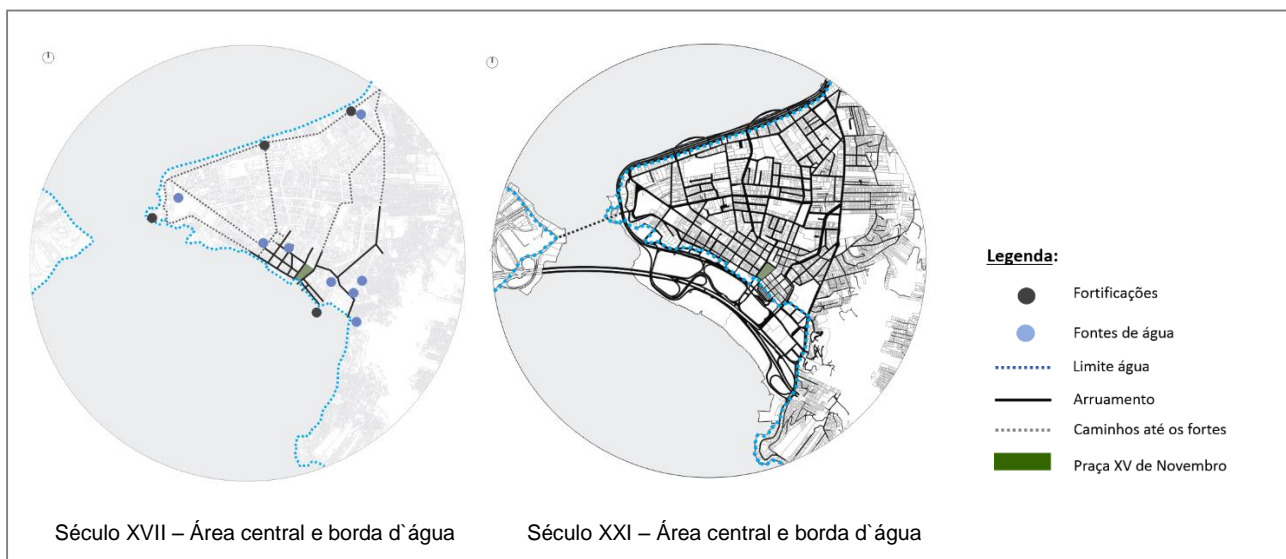


Figura 11: Mapa da área central de Florianópolis, representação conforme mapa espanhol datado de 1774 (disponível em fortalezas.org) com representação do traçado urbano e limites do mar e mapa atual com representação do traçado urbano e limites do mar.

Até o século XIX, a expansão encontrava seus limites na intensa topografia da região, e seu desenvolvimento ficou restrito a esta área central. Aos poucos ultrapassou os limites dessa pequena região de baía e começou a ocupar outras regiões, um pouco mais ao norte e um pouco mais ao sul do núcleo de fundação. No século

XX, com o status de capital do Estado e após diversas mudanças de nome, a cidade de Florianópolis que se desenvolvia e queria crescer de maneira a fazer jus ao título de capital começa a criar outros meios de circulação. Na cidade que até 1926 tem sua vida baseada no porto, nas pequenas indústrias e comércios locais, é construída a Ponte Hercílio Luz, que marca um novo tempo de desenvolvimento da Ilha.

A construção da ponte não teve um impacto urbano imediato, as modificações ocorreram gradativamente em consequência de tudo que representava a inserção daquele novo acesso à cidade. A cabeceira da ponte na parte insular foi instalada numa região não tão nobre, onde estavam localizados o cemitério, o forno de incineração de lixo, fábricas e a vila operária da cidade. Aos poucos e com posteriores planos para a cidade a partir da década de 1940 esta porção e toda a área central da cidade começam a modificar a configuração.

Quando o crescimento em terra já não se apresenta suficiente para as ideias expansionistas da cidade, inicia-se o processo de expansões a mar. Entre as diversas políticas, planos e estratégias implantadas para o desenvolvimento da cidade nos interessam aqui, em particular, as ações ocorridas entre o final da década de 1960 e início da década de 1970. Este que se se apresentou como um grande Plano para o estado de Santa Catarina teve seu reflexo maior na capital. Investimentos principalmente em infraestrutura e sistema viário. Na área urbana central da Ilha, foi previsto a criação de um Centro Metropolitano, o atual aterro da baía sul.

O chamado Plano Integrado foi fundamentado num desenvolvimento viário: consistindo numa grande área para articular vias de ligação entre as regiões da cidade, e entre estas, a previsão de instalação de edifícios públicos.



Figura 12: Imagem aérea com indicação das áreas de aterro em Florianópolis, aplicados a foto aérea de 2006 do Google Earth
Figura 13: Planta com indicação das áreas de aterro em Florianópolis, aplicados a foto aérea de 2006 do Google Earth.
Elaboração própria

A configuração do aterro da baía sul, destoa do núcleo fundacional da cidade. Por estar costeando exatamente toda a borda que serviu como ponto de partida do desenvolvimento urbano da cidade, existe um evidente contraste entre os tempos. Este novo espaço da cidade, a área de expansão que ocupa e distancia o mar, apresenta-se como uma colagem adjacente ao núcleo fundacional. Isto pode ser verificado ao se realizar uma análise desses elementos que compõe o espaço urbano.

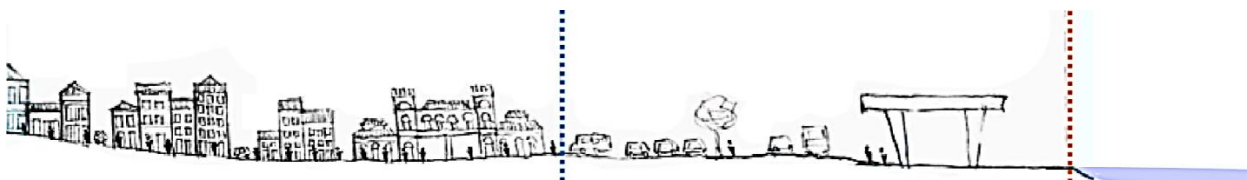


Figura 14: Croqui conceitual transversalmente à área de aterro da cidade de Florianópolis. Elaboração própria.

O recorte do mapa (Figura 15) define a área exata do objeto de estudo, que corresponde a imediatividade do aterro da baía sul com o núcleo fundacional da cidade. Para leitura destes espaços, define-se como ponto de partida a área do Parque da Luz junto à cabeceira da Ponte Hercílio Luz, a ponte velha da cidade. Atualmente desativada, marca não só o início do percurso como também o início das principais mudanças físicas e visuais no centro fundacional da cidade. No extremo do percurso, na encosta do morro situa-se o Hospital de

Caridade, grande referencial na paisagem da cidade desde os tempos de sua construção, em meados do século XVIII. Ambos, afastados cerca de 2 km, apresentam-se como dois grandes marcos na paisagem central da cidade: a ponte reflete a inovação que estava por vir, enquanto o hospital permanece enraizado fazendo com que não esqueçamos os tempos presentes na cidade.

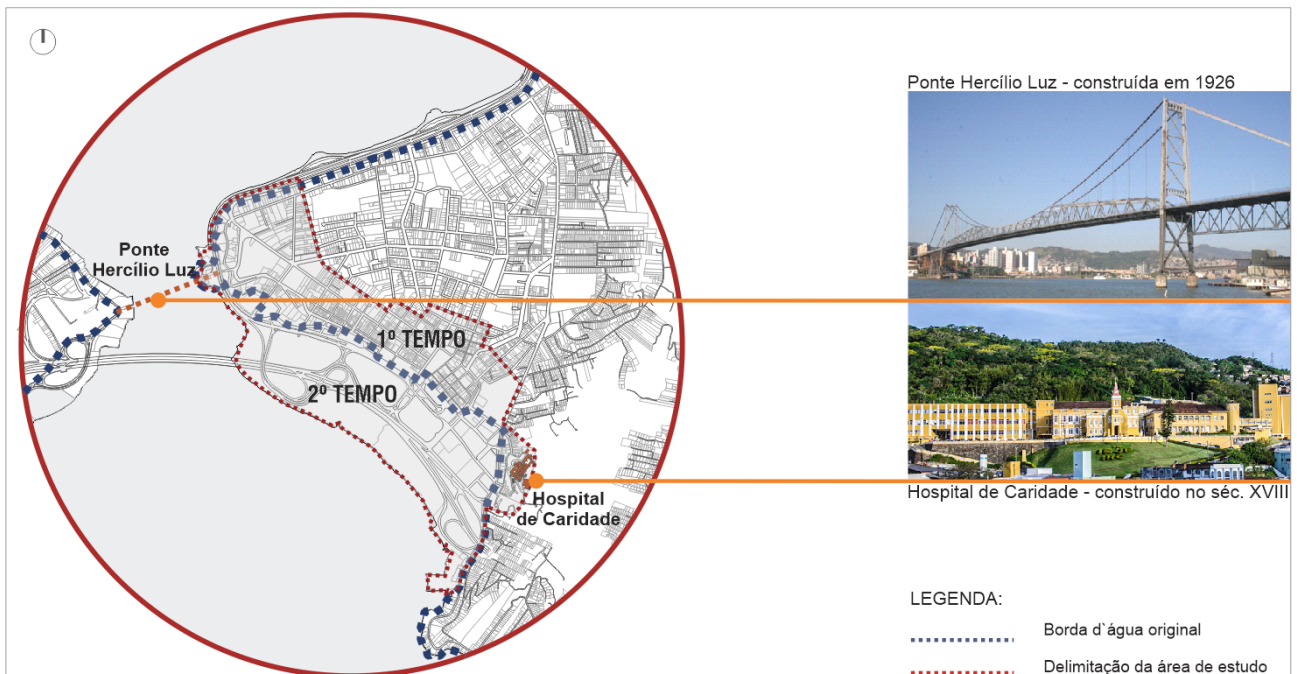


Figura 15: Mapa explicativo com recorte da área de estudo. Elaboração própria. Fotos com indicação dos marcos do percurso (Fonte: Prefeitura Municipal de Florianópolis, disponível em <http://www.pmf.sc.gov.br/entidades/turismo/>).

No tempo à esquerda da linha original da borda d'água, o primeiro tempo da cidade. Neste o centro fundacional da cidade, e os elementos inerentes a este. À direita, os novos aterros apresentam este segundo tempo da cidade.

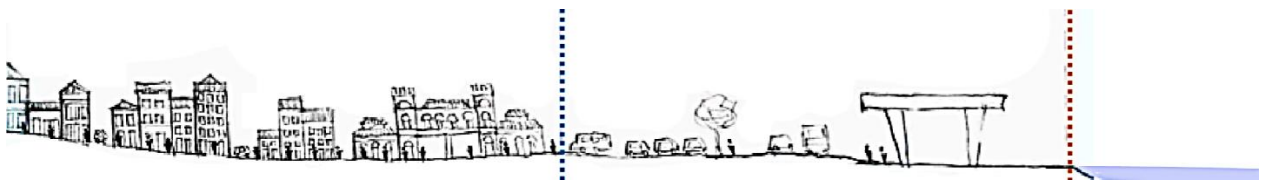


Figura 16: Croqui conceitual transversalmente à área de aterro da cidade de Florianópolis. Elaboração própria.

Método. Para a leitura desses tempos presentes na cidade de Florianópolis, utiliza-se a análise urbana. Esta, como método de investigação da morfologia, estabelece a relação dialética entre as tipologias edificatórias e os espaços urbanos. Nesta trabalho nos apropriamos de três dos elementos que compõe esta análise: o traçado urbano, a tipologia arquitetônica e a paisagem urbana. O traçado urbano é estudado pela sua permanência na cidade. Este é o elemento mais concreto e reflete-se nos demais componentes do espaço urbano. As tipologias arquitetônicas podem ser interpretadas como marcas dos sucessivos períodos históricos na cidade. Neste estudo são analisadas de forma ampla, enquadrando-as no primeiro ou segundo tempo evidenciados e sua relação com o contexto aonde estão inseridas. A paisagem urbana é composta pelos demais elementos essenciais da morfologia da cidade, podendo esta ser apreendida pela ideia de movimento (Panerai, 2006).

Leitura. Ao analisar o traçado urbano da cidade (Figura 17), os tempos da cidades se evidenciam. No primeiro tempo da cidade, o traçado regular, demonstra a origem da cidade e seus primeiros crescimentos naturais. A trama urbana primária no entorno da Praça XV evoluiu a leste e oeste, e um pouco mais tarde ao norte, ainda assim manteve uma feição tradicional refletindo que a cidade ainda era pensada para o pedestre e mantinha

uma relação com o contexto no qual esta inserida. As quadras e os lotes confirmam estas características: aquelas em geral de pequena extensão e de caráter mais regular, estes em geral estreitos e profundos, característicos do período colonial.

No lado direito do percurso, as características do traçado moderno se evidenciam. Representando também um crescimento para a cidade, entretanto de forma artificial, e fica evidenciado pelas vias de grande porte que não se relacionam com o traçado tradicional imediatamente ao lado. Os quarteirões e lotes não são mais regulares e definidos, estes são definidos pelos espaços entre as vias, refletindo assim as intenções modernas e rodoviaristas construídas sobre a baía.



Figura 17: Mapa de traçado urbano da área de estudo. Elaboração própria. Mapa sem escala

A análise por meio das tipologias das edificações (Figura 18) permite verificar as características destes tempos determinados e evidenciados pelo traçado urbano. No primeiro tempo da cidade, as construções que refletem diversos períodos e momentos da cidade, independentes do seu enquadramento tipológico, apresentam-se bastante adensadas nos lotes, ocupando na maioria dos casos, quase a totalidade deste e desta forma possuem uma evidente relação com a rua aonde estão inseridas.

No segundo tempo, as edificações de grandes proporções são dispostas dispersas no lote, ou no espaço no qual estão inseridas, possuem grandes áreas de estacionamento vinculadas e não se relacionam diretamente com a rua.



Figura 18: Mapa de edificações da área de estudo. Elaboração própria. Mapa sem escala

Percurso. Considerando a possibilidade de apreensão da paisagem pela ideia de movimento na cidade, o percurso definido pela extinta borda d'água, apresenta-se como possível resultado desta análise urbana. Este roteiro definindo o pedestre como usufruidor, possibilita uma interpretação detalhista e reflexiva da cidade. A leitura desta, a qual revela, dois tempos dentro deste mesmo espaço, permite assimilar as diferentes informações contidas neste trajeto como importantes no acervo urbano.

Percorrendo de oeste a leste inicia-se uma área que demonstra as evoluções que sofreram o espaço urbano da capital. A região mais alta, na cabeceira da Ponte Hercílio Luz, aonde hoje se encontra um mirante e um parque, já abrigou o antigo cemitério municipal e o forno incinerador de lixo da pequena província. O primeiro já não pode mais ser identificado, já o segundo apresenta ainda sua chaminé de tijolos aparentes, porém pouco percebido entre outras edificações que surgiram no entorno e a vegetação que o esconde. Um pouco mais adiante outro importante conjunto que abrigava o pequeno pólo industrial da cidade, com a Fábrica de Rendas e Bordados Hoepcke, a Fábrica de Ponta e a Vila Operária, que servia tanto às fábricas, quanto o porto logo mais abaixo.

O principal porto da cidade, instalado junto ao Forte de Sant'Anna serviu a cidade até início da década de 1940. Uma série de construções ligadas às atividades portuárias e fabris existia na descida da Rua Hoepcke. Destas, algumas construções ainda são existentes, abandonadas ou com usos alterados. Na ponta abaixo da cabeceira da ponte, hoje apenas o Forte, o trapiche, e algumas pequenas construções resistiram. No entanto, a maioria deu lugar a construções de maiores proporções. Na parte correspondente ao novo tempo, o aterro, tem-se uma confluência de vias e a cabeceira das duas novas pontes da cidade. Este entroncamento de vias resultou em grandes áreas adjacentes também entre elas. Numa dessas áreas, logo na entrada da cidade o terminal Rodoviário Rita Maria. Este é um exemplar representativo da arquitetura moderna presente na cidade e também do tempo moderno do aterro no qual está inserido. Junto a este e como reflexo também deste tempo rodoviaristas da cidade uma significativa área de estacionamento de veículos.

Numa porção do território mais adiante no percurso, encontra-se a área fundacional da cidade, sendo está, talvez, a que mais represente os contrastes entre os elementos morfológicos analisados. Neste trecho, representando estes elementos, a trama urbana primária da cidade, envolvendo a Praça XV de novembro e edificações que refletem o primeiro tempo da cidade, como a Casa de Câmara e Cadeia, o Palácio do

Governo, a Catedral Metropolitana, o mercado público, a Casa da Alfândega e o conjunto de edificações coloniais no entorno da praça.

Já mais próximo à encosta do morro encontra-se o setor de crescimento ao leste da Praça XV. Este se expandiu antes mesmo do setor oeste, por conta da presença do hospital, igreja, forte, quartel e do rio da Bulha. Apresenta-se de forma menos extensa, pois o morro está próximo e logo nas primeiras cotas deste, encontra-se o Hospital de Caridade e a Igreja Menino Deus, exemplares de edificação do século XVIII.

Essa região sofreu aterros antes mesmo do grande aterro modernista da baía sul. Era uma região de alagado, e por isso também inicialmente uma região de adensamento populacional muito precário. Com o desenvolvimento isso se alterou, e consolidou-se como uma região mista de comércio e residências. Apresenta-se desta forma até hoje, porém neste pequeno conjunto a leste, poucos são os sobrados e casas térreas que sobraram com estas características. Algumas ainda com a mesma função, entretanto foram substituídos por prédios de maior gabarito.

Esta porção da cidade se apresenta mais intensa de informações relativas ao novo tempo do aterro. Além do próprio aterro e a morfologia inerente a este, o fato de estar posicionado próximo ao morro, torna a percepção mais imediata, e assim, o limite dos tempos ocorre também de forma mais contrastante. As edificações presentes nesta região são diversas: algumas bastante características do pensamento moderno motivador do aterro, como o Tribunal de Justiça e a Assembleia Legislativa, outras bastante expressivas em porte, entretanto sem caráter arquitetônico definido, como o terminal urbano metropolitano e o Centro de Eventos da cidade. Neste momento do trajeto, não mais evidente do espaço urbano, o projeto paisagístico de Burle Marx no parque Dias Velho, executado antes mesmo das edificações que hoje estão presentes, mas que não resistiu ao tempo e às necessidades impostas. Alguns vestígios desse parque podem ser encontrados na vegetação ainda presente e em parte do piso que restou.

Ao percorrer este roteiro na cidade, constata-se a evolução, a conformação e características dos tempos neste espaço urbano. A paisagem urbana estabelecida pelos elementos componentes da cidade, identifica os distintos momentos desses tempos. No traçado original, a paisagem se apresenta de forma homogênea, enquanto no aterro da Baía Sul, a paisagem urbana perde unidade, sendo invadida por equipamentos urbanos incongruentes com o restante do tecido histórico (Waisman, 2013).

Este trajeto definido pelo limite original da água, ainda que subjetivo, permite compreender que o percurso definido é contínuo dentro dos limites estabelecidos, ou seja, os tempos não se sobrepõem ou se diluem, ficando evidenciado que o traçado urbano, as tipologias arquitetônicas e a paisagem urbana se comportam de uma forma no denominado primeiro tempo e de outra, bastante singular no segundo tempo.



01 - Forte de Sant'Anna



02 - Museu Vitor Meirelles



03 - Praça XV de Novembro



04 - Palácio Cruz e Sousa



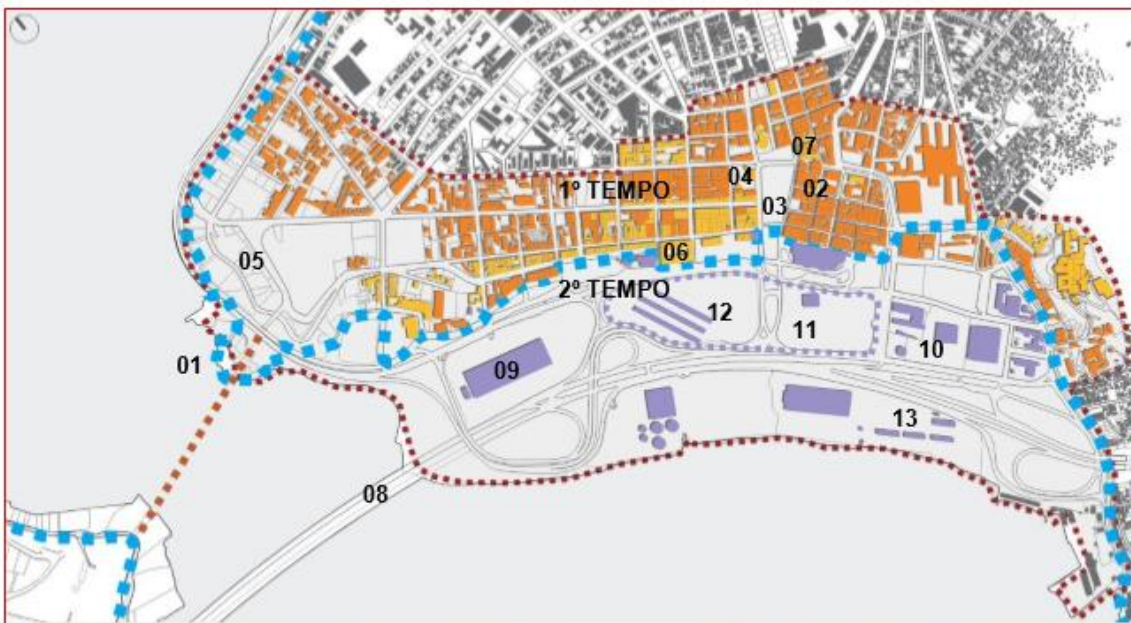
05 - Chaminé Forno Incinerador de Lixo



06 - Mercado Público



07 - Conjunto de casarios coloniais – Praça XV



08 - Pontes Gov. Colombo Salles e Gov. Pedro Ivo Campos



09 - Terminal Rodoviário Rita Maria



10 - Conjunto de edifícios – Centro Cívico



11 - Parque Dias Velho – Burle Marx (não mais existente)



12 - Terminal Metropolitano



13 - Passarela do Samba

Figura 19: Mapa do percurso na área central de Florianópolis, definindo os dois tempos apreendidos na cidade, destacando alguns dos elementos que compõe o acervo urbano. Elaboração própria. Mapa sem escala.

Considerações Finais

As construções, o traçado urbano, e as formas de apropriação indicam vestígios da história do lugar. Estes elementos quando analisados e observados nos indicam o processo de evolução e crescimento das cidades. A construção do percurso que coincide justamente com a linha original do encontro de terra e mar nos permite buscar indícios desta relação, e elementos que nos contem a cidade em todos os seus tempos.

O aprofundamento da análise urbana deste recorte na cidade de Florianópolis permitiu a compreensão sobre o processo de construção do espaço e ainda fornece subsídios para que esta leitura seja considerada em possíveis intervenções na área central, evidenciando a importância do marco da extinta borda d'água e a relação entre mar e terra, na evolução da paisagem da cidade.

A compreensão das camadas existentes na morfologia da cidade, permite apreender a borda original d'água como um marco imaterial, e possivelmente como um marco na memória coletiva da cidade.

Algumas considerações sobre a formação e construção da cidade, podem ser reveladas pelo estudo histórico morfológico realizado.

A primeira delas é de que a compreensão deste recorte da cidade está firmada nas relações do espaço, refletidas em diferentes tempos. Esta correlação não ocorre pela sobreposição dos tempos, em Florianópolis fica evidente que cada tempo da cidade está predominante num espaço. Estes tempos também não coincidem com uma periodização usual, e sim como uma periodização particular da cidade, representada pelo seu crescimento por meio dos aterros marítimos.

O resultado da pesquisa, apresentado como um percurso, evidencia que a cidade não é apreendida por um ponto fixo e sim pelo deslocamento (Panerai, 2006). O percurso imaginário definiu não só dois tempos da cidade, como também revelou uma ruptura histórica no processo de urbanização

No caso deste trabalho privilegiou-se o deslocamento do pedestre e não o deslocamento do automóvel. Este percurso, considerado na linha da extinta borda d'água, permitiu entender que os limites dos espaços não devem ser finitos, mas sim, deve ocorrer uma troca mútua entre ambos. Neste caso a leitura dos tempos, por meio do trajeto definido nesta linha não mais evidente permite explorar a interação do olhar que evidencia as subjetividades de cada setor, informando os tempos desta "galeria" urbana.

Esta relação entre os tempos cria uma tensão nessa linha de demarcação entre terra e mar. Esta linha, a qual a pesquisa se apropria, possibilita novas e futuras investigações.

O entedimento dos marcos "não físicos" na cidade como importantes na construção da memória e imaginário urbano são ainda pouco entendidos e representados nos casos das cidades estudadas. Cabe aos profissionais que leem, produzem e vivenciam o seu espaço evidenciar os vestígios para torná-los apreensíveis em seus ambientes originais, proporcionando a experiência do espaço e do tempo na cidade expográfica.

Entende-se que o distanciamento causado entre terra e mar, por meio dos aterros, é consequência das necessidades da sua época. Essa imediatividade perdida, modificou não só a forma como os sujeitos se relacionam com o mar, mas com a cidade, como um todo. Buscar elementos que nos indicam, estes vestígios urbanos permite a criação de outras formas de representação dessa relação e assim, possibilitar novos e velhos percursos na memória da cidade.

BIBLIOGRAFIA

CÂMARA, MARCOS PARAGUASSU DE A. Conceição e Pilar: Freguesias seculares do centro econômico e do porto de Salvador até o século XIX. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1988. Disponível em: <http://www.ppgh.ufba.br/wp-content/uploads/2015/03/Concei%C3%A7%C3%A3o-e-Pilar.pdf> Acesso em: 2016-02-02.

CORREA, ANTONIO BONET. Las claves del Urbanismo: Como identificarlo. 1 ed. Barcelona: Editorial Ariel. 1989. 78p.

COSTA. STAEL DE ALVARENGA P. DA.; NETTO, MARIA MANIELA GIMMLER. Fundamentos de Morfologia Urbana. Belo Horizonte: C/Arte, 2015.

CULLEN, GORDON. Paisagem Urbana. Lisboa: Edições 70, 2009. 202 p. Tradução: Isabel Correia e Carlos Machado.

DESVALLÉES, ANDRÉ; FRANÇOIS, MAIRESSE. Conceitos chaves de museologia. São Paulo: Comitê Brasileiro do Conselho Internacional de Museus: Pinacoteca do Estado de São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura, 2013. 100 p.

FERRARA, LUCRÉCIA D'ALÉSSIO. Ver a Cidade: cidade, imagem e leitura. São Paulo: Nobel, 1988. 81 p. (Coleção espaços).

LAMAS, JOSÉ MANUEL RESSANO GARCIA. Morfologia urbana e desenho da cidade. 3. ed. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004. 590 p.

PANERAI, PHILIPPE. Análise urbana. Tradução de Francisco Leitão. 1. ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006. 198 p. (Coleção Arquitetura e Urbanismo).

ROCHA, HELIANA FARIA METTIG. Visualização urbana e digital: Sistema de informações geográficas e históricas para o bairro do comércio - Salvador. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/6459> Acesso em: 2016-02-02.

ROSSI, ALDO. A arquitetura da cidade. Tradução de Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

SANTOS, PAULO CÉSAR DOS. Espaço e Memória: o Aterro da Baía Sul e o desencontro marítimo de Florianópolis. Dissertação (Mestrado em História) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1997. Disponível em <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/77327> Acesso em 2016-01-26.

SANTOS, MILTON. A natureza do espaço: Técnica e Tempo. Razão e Emoção. 4. ed. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006. 260 p. (Coleção Milton Santos).

SANTUCCI, JANE. As promenades do Rio de Janeiro: O papel do passeio público, praça Paris e Parque do Flamengo na história da paisagem carioca. Dissertação (Mestrado em Ciências da Arquitetura – História e Preservação de bens culturais) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003. Disponível em: http://www.fau.ufrj.br/prologar/assets/promenades_rj.pdf Acesso em: 2016-02-02.

SUGAI, MARIA INÊS. Segregação Silenciosa: Investimentos Públicos e Dinâmica Socioespacial na Área Conurbada de Florianópolis (1970-2000). Florianópolis: Editora da Ufsc, 2015. 255 p.

TEIXEIRA, Luiz Eduardo Fontoura. Arquitetura e cidade: a modernidade (possível) em Florianópolis, Santa Catarina – 1930-1960. 2009. Tese (Doutorado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2009. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18142/tde-26022010-141740/>. Acesso em: 2015-11-30.

VEIGA, ELIANE VERAS. Florianópolis, Memória Urbana. Fundação Franklin Cascaes. 2 ed. 2008

WAISMAN, MARINA. O interior da história: historiografia arquitetônica iara uso de latino-americanos. Tradução de Anita Di Marco. São Paulo: Perspectiva, 2013.

YUNES, GILBERTO S. Uma ilha de paisagens culturais e espaços museográficos. En: CASTELLS, A. N. G. de e NARDI, L. (Org.), Patrimônio cultural e cidade contemporânea. Florianópolis: Editora UFSC, 2012.

Congressos, conferências e seminários

SOUZA, CELIA FERRAZ DE; ALVES, AUGUSTO (2002) Porto Alegre cem anos de aterro: uma estratégia de desenvolvimento morfológico. VII SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, Salvador, 15-18 outubro (Disponível em <http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/921> Acesso em 2016.02.02).

MAGINA, JEANICE DE FREITAS; MELLO, FERNANDO FERNANDES. (2009) A obra de Roberto Burle Marx para a cidade do Rio de Janeiro – um patrimônio cultural carioca. 8º Seminário DOCOMOMO Brasil. Rio de Janeiro, 1-4 setembro. (Disponível em: <http://www.docomomo.org.br/seminario%208%20pdfs/024.pdf> Acesso em 2016.02.10)

Revistas

PESAVENTO, SANDRA JATAHY. (1995). Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano. Revista Estudos Histórico, Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (Rio de Janeiro), vol. 8, Nº 16, 21,279-290.

PESAVENTO, SANDRA JATAHY. (2004). Com os olhos no passado: a cidade como um palimpsesto. Revista Esboço, UFSC (Florianópolis), Nº 11, 5, 25-30.

MACHADO, ANDRÉA SOLER (2004). A borda do rio em Porto Alegre: arquiteturas imaginárias, suporte para a construção de um passado Andréa Soler Machado. Revista Arqtexto, UFRGS (Porto Alegre), Nº 5, 66-81