



Maretórios: as terras do mar como lugares de convivência, crítica e criação

Evandro Fiorin

Departamento de Arquitetura e Urbanismo, UFSC; Florianópolis-SC, Brasil; evandro.fiorin@ufsc.br

<https://orcid.org/0000-0002-6556-1461>

Resumo

O artigo aborda os maretórios da região continental da ponte Hercílio Luz, em Florianópolis, no sul do Brasil, onde comunidades costeiras convivem com pescadores artesanais por entre antigas ruínas marítimo-industriais. A área já foi importante passagem náutica para a Ilha de Santa Catarina, cais madeireiro e entreposto pesqueiro. Um lugar marcado por naufrágios e assentamentos costeiros. Hoje, práticas de pesca artesanal coexistem com restos de velhas fortificações, residências, armazéns e um novo estaleiro de iates. Este trabalho traz luz para esse local, faz considerações sobre a crítica de uma captura econômica da paisagem e, às ameaças às preexistências. Por fim apresenta o projeto realizado por estudantes, em um Ateliê do Curso de Arquitetura e Urbanismo para um atracadouro feito de pontalotes de madeira e pneus descartados, como uma instalação que valoriza a cultura marítima e pode inspirar a criação de novos usos mais sustentáveis.

Palavras-Chave: Paisagem; Santa Catarina; Comunidades Costeiras; Ruínas Marítimo-Industriais; Projeto;

Resumen

El artículo aborda los maretórios de la región continental de la Puente Hercílio Luz, en Florianópolis, en el sur de Brasil, donde comunidades costeras conviven con pescadores artesanales entre antiguas ruinas marítimo-industriales. La zona fue, en el pasado, una importante vía de paso náutico hacia la Isla de Santa Catarina, además de muelle maderero y centro de actividades pesqueras. Es un lugar marcado por naufragios y asentamientos costeros.

Actualmente, las prácticas de pesca artesanal coexisten con restos de antiguas fortificaciones, viviendas, almacenes y un nuevo astillero de yates. Este trabajo arroja luz sobre este territorio, reflexiona sobre la crítica a la captura económica del paisaje y sobre las amenazas a las preexistencias. Finalmente, presenta el proyecto desarrollado por estudiantes en un taller del Curso de Arquitectura y Urbanismo: un atracadero construido con postes de madera y neumáticos desechados, concebido como una instalación que valoriza la cultura marítima y puede inspirar la creación de nuevos usos más sostenibles.

Palabras clave: Paisaje; Santa Catarina; Comunidades costeras; Ruinas marítimo-industriales; Proyecto.

Abstract

This article addresses the coastal areas of the Hercílio Luz Bridge region in Florianópolis, southern Brazil, where coastal communities coexist with artisanal fishermen amidst ancient maritime-industrial ruins. The area was once an important nautical

passage to Santa Catarina Island, a timber dock, and a fishing hub. A place marked by shipwrecks and coastal settlements. Today, artisanal fishing practices coexist with the remains of old fortifications, residences, warehouses, and a new yacht shipyard. This work sheds light on this location, considers the critique of the economic exploitation of the landscape, and the threats to pre-existing structures. Finally, it presents a project carried out by students in an Architecture and Urbanism course studio for a dock made of wooden posts and discarded tires, as an installation that values maritime culture and can inspire the creation of new, more sustainable uses.

Keywords: *Landscape; Santa Catarina; Coastal Communities; Ruins Maritime-Industrial; Project;*

1.Introdução

As terras do mar podem ser definidas como àqueles territórios onde comunidades costeiras, pescadores artesanais, dentre outros, tiram seu sustento e convivem entre si, valorizando os saberes tradicionais com respeito ao meio ambiente. Os baixios das cabeceiras da ponte-pênsil Hercílio Luz, em Florianópolis, no Estado de Santa Catarina, no sul do Brasil, podem revelar alguns traços dessa configuração espacial característica da costa brasileira, chamada pelas populações que nela residem como: maretórios. Optamos por manter essa nomenclatura, porque entendemos que faça sentido para o Seminário Internacional EcoArte. Nesse âmbito, nossa ação colabora para compor uma “uma cartografia crítica acerca das práticas artísticas contemporâneas, com ênfase nas relações interculturais, biopolíticas e socioambientais transformadoras.”

No recorte que fazemos neste trabalho buscamos uma compreensão histórica das margens florianopolitanas. Uma cidade dividida por um canal oceânico de quatrocentos metros, entre a Ilha de Santa Catarina e a sua porção continental. Temos especial interesse em abordar antigas funções de transporte náutico dessas distintas regiões. No final do século XIX, antigos trapiches embarcavam quase todo tipo de mercadorias para a região insular, além de pessoas e animais. As cargas de madeira e outros insumos agrícolas eram destinados a outros portos do Brasil e do exterior, desde os atracadouros localizados nas terras do continente. Nesse contexto, as residências e abrigos das empresas de lanchas de passagens, além dos embarcadouros de navios de grande calado – para importação e exportação –, são os traços mais marcantes,

antes da construção dessa ponte-pênsil, uma das mais famosa do Brasil e única no mundo, por conta de seu peculiar sistema estrutural.

Essa região teve grande ascensão comercial com a chegada dos imigrantes do centro da Europa, os quais se somaram aos luso-brasileiros. Entretanto, o aumento do rodoviarismo no país, também recrudescceu o transporte marítimo nessa capital do sul. Ocorreram naufrágios no canal e a mudança de perfil do cais madeireiro. Nos anos seguintes, a margem continental foi parcialmente transformada em um entreposto pesqueiro. Nos dias de hoje, comunidades costeiras convivem no entorno dessa centenária ponte-pênsil, reformada em 2019: um cartão postal catarinense.

Um contexto singular onde se avizinham ruínas marítimo industriais, fortificações, ranchos de pesca artesanal, velhos trapiches e um estaleiro que constrói iates luxuosos. Desse modo, este trabalho tenta ser hábil em externar uma mirada crítica sobre uma realidade muito ameaçada pelos interesses de captura econômica da paisagem, emoldurada pela ponte. Sendo assim, queremos revelar aqui as pré-existências do lugar, apontando para uma maior preocupação com a manutenção dos maretórios do seu entorno e sua sustentabilidade.

De tal sorte, analisamos as apropriações dessa espacialidade costeira, com especial atenção para os ciclos das marés, fazendo visitas ao local em um exercício projetual da disciplina que ministramos na graduação do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina. Foi assim, que um grupo de estudantes projetou uma instalação que desvelou uma cultura dessas



Figura 1 – Infografia do Canal sob a Ponte Hercílio / Ancoradouros de Florianópolis.
Fonte: Autor, 2025

terras do mar. Nesse sentido, apresentamos aqui os resultados dessa incursão de ensino-aprendizagem, dimensionada pela contextualização histórica, visitas de campo e a escuta das comunidades costeiras e pescadores artesanais. Ao final, a instalação de um atracadouro feito com pontaletes de madeira e pneus descartados, desenvolvido em um Ateliê, pode servir às funções pesqueiras, mas, também, como um projeto que inspire à criação de novos usos no lugar. Consideramos essa chance uma oportunidade para a busca de novos pontos de singularidade, dos quais podem advir as novas formas de habitar as cidades em um momento de mudança do paradigma socioambiental.

2. Entre Mares e Memórias: do contexto ao projeto

A Ilha de Santa Catarina, rodeada por duas grandes baías, servia como um porto seguro para os portugueses no Brasil Colônia. Era guarnecida por um engenhoso sistema de defesa que protegia a Vila de Nossa Senhora do Desterro, a qual se firmava como entreposto estratégico das terras de Portugal para navegação ao sul do novo mundo. Mesmo assim, as fortalezas ali existentes não impediram a sua tomada pelos espanhóis, na segunda metade do século XVIII. Logo foi reconquistada, ensejando maior incremento de povoamento, para evitar novas derrotas.

Nesse período, essa porção ao sul do Brasil teve como característica ser habitada por famílias vindas dos territórios portugueses do Arquipélago dos Açores e da Ilha da Madeira. Os novos colonos foram atraídos pela promessa de propriedade de áreas de cultivo, implementos para trabalho na lavoura, animais, armas e insumos. Todavia ao chegarem nas terras brasileiras descobriram a precariedade de condições, especialmente na Ilha, pois, em quase tudo, ali se dependia de mercadorias vindas do continente. Assim, os açorianos prontamente tiveram de se afeiçoar aos modos de vida, ao clima e a uma vida de subsistência, diante dos escassos recursos.

Dessa maneira, essa dinâmica de povoamento não excluiu, evidentemente, a supressão dos hábitos dos povos originários existentes no local e as práticas escravagistas corriqueiras na época colonial. Muito embora, o fluxo migratório tenha deixado suas marcas nas paisagens ca-

tarinenses, não podemos dizer que foi o seu traço mais preponderante em termos culturais. Há um claro processo de adaptação nos modos de produção e sobrevivência desses colonos à vida nas freguesias do litoral sul, pois tiveram as influências nativas, miscigenadas aos seus saberes artesanais.

Essa hibridação pode ser revelada pelo entrecruzamento de algumas tradições ancestrais e açorianas: a pesca em canoas de um pau só e a pescaria de arrasto; a extração de berbigão e o cultivo de mariscos; o feitiço da farinha de mandioca e a sua produção em engenhos; o artesanato de conchas e as técnicas de barro, além da renda de bilro. Porém é preciso admitir também, que havia conhecimentos controversos dos açorianos em Santa Catarina, como a caça de baleias, para a extração de óleo – o que movimentou bastante a sua economia. Não obstante, toda essa engrenagem era movida por subjetividades invisibilizadas de uma cultura escravocrata, esta que, inclusive, moldou a forma urbana e a sua arquitetura colonial.

Diante dessa realidade de contrastes, a imagem folclórica do ilhéu, de um ponto de vista mais conservador, sobre o sentido do seu legado patrimonial, precisa ser decantada. Isto porque, a Ilha de Santa Catarina deve ser lida aqui pela presença de imaginários diversos, construídos por várias culturas, inclusive os negros, invisibilizados pela história. É preciso, também, despi-la, daquela retratação apaziguada dos povos originários, por meio do olhar dos viajantes (Fiorin e Louzich, 2025), diante da matança promovida pelos colonizadores e, depois, com a chegada dos novos imigrantes; estes que, muitas décadas depois, tendem a caracterizar um período heroico da capital Desterro, com o incremento comercial e proto-industrial, além da criação e representação das empresas de transporte naval de passageiros e cargas, sobrepujando antigas atividades voltadas para o mar.

O peculiar relevo montanhoso sempre restringiu rotas terrestres entre as freguesias açorianas espalhadas pela Ilha de Santa Catarina, fomentando o transporte de pessoas e suprimentos por canoas – desde o interior insular até sua ligação continental. Condição que era agravada em determinadas épocas do ano, principalmente, pelos fortes ventos do Sul. Estes impediam a travessia de bar-

cos que davam acesso aos trapiches do mercado público, ponto de chegada à antiga vila. Essas condições geográficas e meteorológicas vão urdir uma feição singular ao território da Vila de Nossa Senhora do Desterro configurado, principalmente, pelas intrínsecas ligações aquáticas entre a ilha e o continente, na existência de distintos ancoradouros nessas respectivas porções.

Nos primórdios, embarcações à vela atravessavam o canal entre o continente e a ilha fazendo o transporte de pessoas e mercadorias, enquanto boiadas eram conduzidas a nado. Ao final do século XIX, as lanchas à vapor serão reesposáveis pela passagem. Os trapiches de João Pessoa, região localizada em São José da Terra Firme, uma das freguesias açorianas que foram instaladas no continente, serviam como ponto de apoio. No ano de 1986 o monopólio para a exploração da travessia era do Senhor José de Souza Dutra. As quatro lanchas de sua empresa partiam do chamado Trapiche Dutra. Anos mais tarde, devido a alta demanda, outra companhia passou a concorrer com o serviço. Em 1918, a empresa de passagens do Senhor Luiz Gonzaga Valente ficou responsável por ampliar essa operação de transporte de pessoas e cargas, contando com mais duas lanchas, além da construção de trapiche próprio, disponível para o atracamento dos seus barcos (Cabral, 1972).

De modo a abrigar os passageiros do sol e da chuva, as chamadas lanchas de passagem eram providas de toldos, além da providencial construção de ranchos de madeira cobertos de telha, para proteção de pessoas e animais – os quais esperavam pela passagem do canal em chatas, na direção da Ilha de Santa Catarina. No entanto, o mau tempo poderia, também, repentinamente, impedir tal travessia. E, assim, surgiriam as hospedarias no distrito de João Pessoa. Uma delas era o Hotel Neves, estabelecimento popular, com um grande movimento de hóspedes, que ficava ao lado dos ranchos de madeira e do pasto que abrigava algumas carroças (Veiga, 2004).

Nesse contexto, havia mais residências, que além de moradia dos donos das empresas de passagem, talvez pudessem ter servido como pensões. Uma delas, ao lado do Hotel Neves era emblemática, com sua platibanda de traços neoclássicos e jardim lateral, denominada em documentos como: 'Vila Bella Dutra'; outra, bastante proeminente, com escadaria de entrada, alpendre ao lado e janelas arredondadas tinha como proprietário: Senhor Luiz Gonzaga Valente. Nesta casa já é possível estabelecer forte influência do estilo eclético, que começou a aparecer, na segunda metade do século XIX em Desterro, principalmente com a chegada dos imigrantes vindos do centro da Europa.¹

Nesse âmbito, as marcas da arquitetura colonial lusitana ganham novos contornos. Na orla da Baía Norte, os casarões, casas de chácara e residências de pessoas abastadas cercados de verde da Praia de Fora, se tornam morada preferida dos comerciantes estrangeiros (Veiga, 2019). A morfologia urbana desterrense, com predomínio das casas sem ornamentação ou recuo, cobertas com telha capa-canal, vai sendo reconfigurada por fachadas ecléticas e suas distintas formas de ocupação no terreno, sobretudo, pela presença dos alemães vindos para Santa Catarina e de alguns profissionais mais especializados, provenientes de países de fala alemã.²

É importante salientar que a política de imigração nesse período buscava indivíduos que eram considerados pelo regime do governo vigente mais aptos a lidarem com saberes artesanais, mas, também, que pudessem ampliar o desejo de uma europeização da população brasileira frente ao abolicionismo. Curiosamente, foram alemães que implementaram fábricas de telhas de cimento e estabeleceram as primeiras marcenarias em Desterro, dentre outras atividades comerciais e industriais, as quais passaram a existir na praça da capital do Estado de Santa Catarina, diante da limitação dos negócios luso-brasileiros.

1 - É importante relatar aqui, que os imigrantes vindos de diversos países europeus, ao obterem êxito em seus negócios em Santa Catarina, se fixaram na capital imprimindo as marcas estéticas do estilo eclético nas suas residências, sem dispensar, entretanto, a utilização de mão-de-obra dos negros para a construção das suas casas durante a escravatura; e, depois da abolição, em um regime de trabalho extenuante, na manutenção de recintos interiores suntuosos e de amplos exteriores ajardinados.

2 - O saudoso Professor Luiz Eduardo Fontoura Teixeira, nosso finado colega, nos relata de maneira detalhada como o arquiteto



1. Trapiche Lanchas de Passagem



2. Vila Bella Dutra / Ranchos Lanchas de Passagem



3. Vila Bella Dutra / Luiz Gonzaga Valente



4. Início da Construção da Ponte Hercílio Luz



5. Canteiro de Obras da Ponte no Continente



6. Distrito de João Pessoa e Ponte Hercílio Luz



7. Margem Continental / Casa Valente e Armazéns Valgo



8. Navio atracado / Sociedade Valgo Ltda.

Figura 2 – Contexto da 1ª. Metade do Século XX, Margem Continental. Fonte: Domínio Público / Autor, 2025

A chegada desses imigrantes ampliou bastante o comércio, antes apenas ligado aos bens de consumo e à revenda ao exterior de farinha de mandioca, produzida nos engenhos. Podemos afirmar que um dos germânicos mais proeminentes desse período no ramo de importação-exportação de mercadorias tenha sido Carl Hoepcke. Isto porque, empreendeu em várias frentes, erguendo algumas fábricas para manufatura na porção insular. O alemão possuía instalações para a produção têxtil, metalurgia, gelo, além de um estaleiro. Adquiriu navios à vapor, vindos da antiga Prússia, destinados ao transporte de passageiros e cargas, chegando a fundar uma empresa de navegação junto ao Cais Rita Maria (Reis, 1999).

A região de atracadouros na Vila de Desterro se estendia por toda a sua porção na Baía Sul.³ Entretanto, o trecho mais ao norte, chamado de Figueira era conhecido como o bairro dos embarcações, porque tudo ali lembrava navio e mar (Várzea, 1900). Característico por seu casario apinhado, onde os quintais davam as costas para a água, foi considerado como um dos mais sujos da capital. Era o escolhido pelos marinheiros, porque saltavam dos trapiches e já encontravam com as meretrizes. Nessas redondezas, na encosta do morro, havia uma comunidade, com mais ou menos trinta casinhas de madeira, chamada Rita Maria.⁴

Assim, esse pequeno cais concentrava o movimento naval e pré-industrial da Vila de Nossa Senhora do Desterro. Muitas oficinas e fábricas foram instaladas nessa região. A Fábrica de Pontas de Paris, que pertencia a Carl Hoepcke, além de suas próprias instalações marítimas, onde atracavam os seus navios, configuravam, entre chaminés fabris e trapiches de madeira, um peculiar desenho espacial à beira d' água. Nessas imediações, também existiam outras fábricas de cerveja pertencentes aos imigrantes alemães, além de peixes em lata; carpintaria, marcenaria, tanoaria e funilaria (Veiga, 2010). Importante ressaltar aqui que, junto ao cais Rita Maria, se localizava um edifício eclético, possivelmente utilizado como armazém, que era pertencente a André Wendhausen & Cia.

Na margem continental a firma do alemão André Wendhausen possuía um trapiche próprio para atracação de vapores. Trabalhava com carvão Cardiff, realizava tran-

suíço Tom Wildi aportou no Brasil e desembarcou em Florianópolis, chegando a realizar projetos de trapiches de atracação, armazéns no Estreito e instalações para ferry-boats. Não podemos deixar de mencionar os engenheiros italianos da família Corsini. Eles foram os responsáveis pela supervisão das obras e administração da Ponte Hercílio Luz, além de projetarem diversos edifícios emblemáticos para a cidade, tais como: o Hotel La Porta, o Miramar e o Novo Mercado Público, no centro de Desterro, além do Matadouro de São José da Terra Firme, o atual bairro do Estreito.

3 - Existiam trapiches na Baía Norte, mas muitos deles eram destinados ao lazer e à pesca, excetuando o trapiche de cinquenta metros da Inspetoria de Rios e Portos Navegáveis (prédio construído em 1897, existente até os dias de hoje, adaptado para abrigar uma academia de ginástica). Nele atracavam as dragas que aprofundavam o canal do antigo Porto de Florianópolis, desativado na década de 1960. Além de fiscalizar as atividades marítimas, a Inspetoria tinha como sua função regular o corte de madeira na Ilha de Santa Catarina e no litoral da Província. Houve, um período em que os hidroaviões também pousavam nas proximidades dessas águas.

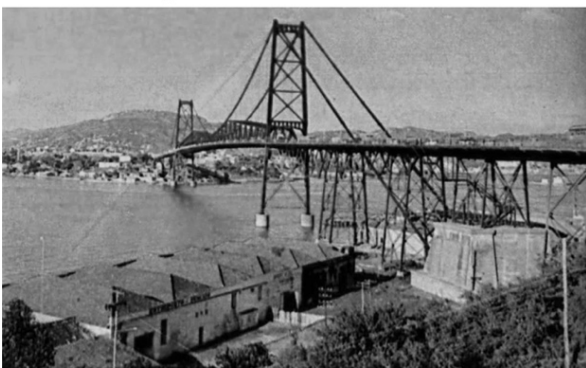
4 - "Ficava à beira-mar, na Praia de Fora, assim chamada porque ali apontavam as embarcações vindas dos lugares mais distantes da Ilha e do continente fronteiro, trazendo produtos da lavoura, aves, frutos e pescado para serem vendidos na cidade. Num casario rente à praia, viveu uma senhora que se chamava Rita Maria, filha de escravos. Conhecedora do segredo das rezas, das benzeduras e dos chás que herdou dos seus antecedentes, a dita senhora ficou conhecida pelos muitos benefícios que fez. Foi devido à sua fama de curandeira que, com o passar do tempo, o lugar onde viveu tomou o seu nome." (Gomes, 1990, apud Veiga, 2010, p. 113). Devemos pontuar aqui, que os escravos libertos tiveram, também, um papel muito relevante na ascensão comercial, portuária e industrial dessa época em Desterro. Trabalhando como estivadores, podem ser considerados como algumas das subjetividades invisibilizadas daquele período.



1. Naufrágio do Navio União 1953 debaixo da Ponte



2. Ponte / Entrepósitos Pesqueiros da Ander S. A.



3. Ander S. A. no mesmo local das lanchas de passagem



4. Estreito na década de 1970



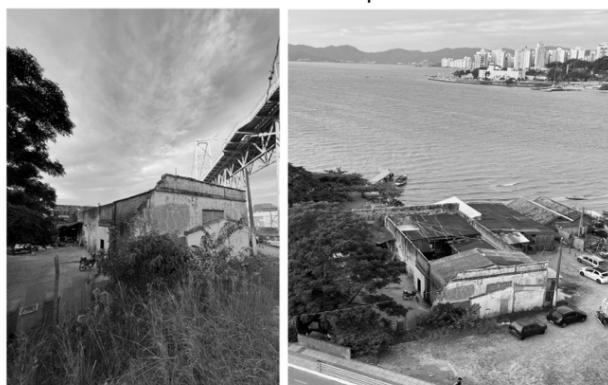
5. Pesqueira Pioneira da Costa / Estaleiro de lates



6. Ponte / Estaleiro / Pesqueira Pioneira da Costa



7. Fundos do Estaleiro / Casa Luiz Gonzaga Valente



8. Ruínas Ander S. A. / Ranchos de Pesca Artesanal

Figura 3 – Contexto da 2ª. Metade do Século XX, Margem Continental. Fonte: Domínio Público / Autor, 2025

sações bancárias e intermediação com outros portos europeus, tais como o de Hamburgo. Junto da Sociedade Valgo Ltda. – empresa importadora e exportadora de madeira, com seus trapiches capazes de receber navios de grande calado – compunha o cais de São José da Terra Firme. Esta companhia era responsável pela representação da Empresa de Navegação Delmar, da Argentina. Possuía grandes armazéns, concebidos para a estocagem de cereais. Entretanto, a principal vocação dos atracadouros para barcos de diversos portes desse lado do canal, era fazer o escoamento de madeira araucária, que vinha do interior catarinense, pois não fazia sentido cruzar aproximadamente quatrocentos metros para embarcar no cais insular as cargas que chegavam de Lages.⁵

Sendo assim, ao longo do tempo, os trapiches de lanchas de passagem vão perdendo a sua importância em razão da mudança do cenário mercantil. Ganham espaço os embarcadouros das companhias que possuíam armazéns e transporte marítimo próprio e a região tende a ir sendo pontuada por armazéns que fazem a estocagem de diversos insumos importados e dos produtos que aguardam seu carregamento para a exportação. Ernest Riggenbach & Cia, por exemplo, tinha os seus estoques de cereais, café, couro, crinas e mel de abelha em um edifício próximo aos antigos galpões à beira d'água da Valgo e da Cia Florestal Brasileira, que industrializava e comercializava madeira. Vale ressaltar também, que outros trapiches madeireiros na Baía Sul continental, ganhariam uma grande proeminência, como o da firma do alemão Helmuth Sassen Fett.⁶

Nesse sentido, os fundos da casa de Luiz Gonzaga Valente, como demonstram as fotografias antigas, ficava rodeado por pilhas de madeira processada, prontas para serem embarcadas pela via marítima. Curiosamente, essa

abundância de material fez com que esse empresário de lanchas de passagem sugerisse ao Estado a construção de uma ponte de madeira que fizesse a ligação entre o continente e a Ilha de Santa Catarina. Vale lembrar aqui, os diversos relatos sobre a ineficiência dos serviços de transporte pelo canal. Além disso, era nítida uma mudança no quadro de crescimento econômico dessa região.

A construção da ponte-pênsil Hercílio Luz, erguida em 1926, mudaria por definitivo as feições da Vila de Nossa Senhora do Desterro, mas, também, o contexto de São José da Terra Firme. Um dos contrafortes da estrutura da ponte metálica foi ancorado, justamente, entre os antigos trapiches de madeira, utilizados pelas empresas de lanchas de passagem. Essa faixa de terra passa a ser um lugar estratégico, como canteiro de obras para a montagem das peças que chegam de balsa desde os navios vindos dos Estados Unidos. Nesse momento histórico, as residências dessa região resistem em meio aos carrinhos sobre trilhos destinados ao transporte aéreo dos componentes de metal do vão central (Hayashi e Barth, 2015).

Nesse sentido, o processo de modernização intermediado pela ponte Hercílio Luz deve ser lido com mais cuidado, porque a sua construção, ao possibilitar o acesso rodoviário, também limitou a ancoragem de barcos, tanto no Cais Rita Maria, quanto nos trapiches de São José da Terra Firme. Além disso, ela reconfigurou a percepção da paisagem natural, na medida em que impeliu o desmanche da topografia e a extração da vegetação de Mata Atlântica para instalação de um viaduto de acesso à Ilha de Santa Catarina. Uma antiga fortificação colonial que existia no continente (Forte de São João), também foi desmantelada, bem como, a perda sucessiva da relação dos habitantes com os transportes feitos pela água.

5 - Na primeira metade do século XX, a cidade de Lages chega a ser uma das mais pujantes do Estado de Santa Catarina devido à extração da madeira araucária.

6 - A Companhia Fett de Assucar e Álcool possuía dois navios, o Itatinga e o Itagiba, os quais carregavam madeira manufaturada das madeireiras da região e faziam a importação e exportação de produtos como açúcar e álcool. Algo muito curioso está ligado ao fato da usina, além de produzir tais insumos, usava a energia excedente das caldeiras para iluminar uma parte do continente. Um incêndio destruiu suas instalações na década de 1950 e delas existem apenas restos que precisam ser estudados em um trabalho de arqueologia industrial, na orla do Bairro de Coqueiros, em Florianópolis.

Mesmo assim, a edificação da ponte também impulsiona o crescimento do bairro continental, pois, este passa a receber diversos ambulantes com seus veículos próprios financiados, que intermediavam a venda dos produtos entre a serra e o litoral. Comerciantes de todas as partes são atraídos por essa efervescência e muitos investem recursos próprios para ampliar as ruas e fazer os loteamentos em uma localidade que antes era tomada pelo pasto e dominada pelo mau cheiro do matadouro (Cruz, 2008).

Aos poucos, há uma decadência do comércio ilhéu, principalmente, diante da chegada de novas atividades implementadas no continente, em especial pela atratividade de suas terras baratas. Assim, o antigo distrito de João Pessoa, nos anos 1940, logo passará a ser o Estreito, fazendo parte de Florianópolis e, portanto, deixando de pertencer ao município de São José.⁷ A fácil conectividade com a crescente malha de rodovias vai tornar as áreas continentais um importante polo econômico. Entrepostos de pesca, como os da Ander S. A. serão construídos junto à ponte Hercílio Luz, no lugar do Hotel Neves, da Vila Bella Dutra e dos antigos ranchos de madeira que serviam para abrigar os passageiros e as cargas das lanchas de passagem.

No ano de 1953, o naufrágio de um navio carregado de madeira, bem debaixo do vão central da Ponte Hercílio Luz vai deflagrar – dentre outras questões determinantes para a derrocada dessa embarcação –, as dificuldades do transporte marítimo, devido ao baixo calado do canal. Com a promulgação do Novo Código Florestal de 1966, o ciclo da madeira tem seu ponto final nas atividades ligadas ao comércio de araucária. Os galpões da Sociedade Valgo Ltda., logo mudam de dono e a empresa Pesqueira Pioneira da Costa inicia, durante a década de 1980, os seus trabalhos no Estreito.

Atualmente, a região da cabeceira continental da ponte Hercílio Luz vem passando por novas transformações. O fim das atividades portuárias deu lugar a outras, mas que

ainda dependem do mar. Ali um estaleiro fabrica iates luxuosos. Construído nas terras pertencentes ao Senhor Luiz Gonzaga Valente, mantém – mesmo caindo aos pedaços –, a sua antiga residência. O prédio do início do século XX, serve hoje como refeitório para os funcionários que trabalham na estruturação das embarcações. Lida aqui como uma imagem do passado náutico e da proto-industrialização, a casa se torna testemunho ‘despatrimonializado’: destituída de valor estético pelo mesmo mecanismo de reprodução do capital que criou. Desde as lanchas de passagem aos iates de luxo – rastro arcaico na perspectiva de modernização.

Nessa parte do território continental, se somam ao aspecto recém-renovado da Ponte Hercílio Luz, as ruínas marítimo-industriais: desde pedaços de ferro retorcido à beira d'água, alicerces do antigo Forte de São João, além de um barco naufragado que mencionamos, até os alçados decadentes dos entrepostos pesqueiros da massa falida da Ander S. A. Estas pré-existências junto da antiga residência Valente, denotam algumas camadas da história do Estreito como lugar de passagens, as quais ainda se revelam ao nosso olhar acurado. De outro modo, vários vestígios de uma paisagem histórica da produção náutica, ao ilustrarem sua falência, podem ser capazes de acolher microterritórios investidos de múltiplos sentidos, os quais escapem às lógicas de um planejamento usual, mais hábeis em serem traduzidos como uma espécie de “interrupção” da malha urbana (Fortuna, 2012).

No momento presente, esta chance de corte do curso linear da produção do espaço urbano às margens do canal, pode ser interpretada. Isto porque, essas ruínas marítimo-industriais dividem espaço com comunidades costeiras que induzem a sua refuncionalização, além de uma outra ideia de cidade, para qual o desenvolvimento, os ideais de progresso e o tempo, adquirem uma outra importância. Nesse *intermezzo*, os ranchos de pesca artesanal e um velho trapiche de madeira, guarnecido por pneus descartados, serve para atracar barcos dos pescadores – estes

7 - Os municípios da chamada Grande Florianópolis, incluindo São José, como uma de suas principais regiões, vai continuar fornecendo mão-de-obra para Florianópolis, mesmo depois do seu período de industrialização, que se deu durante a década de 1970, se mantendo como uma cidade dormitório (Farias, 1999, apud Veiga, 2004, p. 44).

que, vez ou outra, são lentamente consertados nas areias da praia, sob a sombra dos contrafortes da ponte-pênsil, onde os veículos cruzam rapidamente o oceano, durante os dias de semana.

As comunidades costeiras que ocupam o que restou dos antigos entrepostos pesqueiros da Ander S. A., além dos pescadores artesanais que utilizam pequenas edificações construídas de madeira para obter seu sustento, com sorte, produzem uma convivência em conjunto. Esta pode resultar numa interdependência econômica e ecológica com o mar; instigante forma de “synoikismo” (Soja, 2000). Intencionalmente, nesses outros espaços, há um novo rearranjo dos grupos de subjetividades invisibilizadas. Neles os pescadores artesanais tecem suas próprias redes e, *pari passu*, podem constituir outras, em arenas de práticas plurais subalternizadas, resistentes à homogeneização (Foucaut, 1986).

Nesses ranchos de pesca artesanal existem lideranças que são capazes de produzir a crítica ao *modus operandi* dos interesses públicos e privados, principalmente, quanto à demarcação da navegação nas águas das baías norte e sul de Florianópolis. Aqui não se pode perder de vista o projeto grandioso de uma nova marina, ao longo da Avenida Beira-Mar Norte. Uma parceria público-privada, muito rechaçada pelos pescadores artesanais, mas, até agora, sem definição sobre eventual construção. Nesse caso, deflagramos falas contrárias às narrativas hegemônicas, as quais, muitas vezes, fazem o passado desmoronar em favor da velocidade das transformações (Santos, 2006). Essa consciência ambiental demarca a postura política dos pescadores artesanais, diante da aparente captura econômica da paisagem, buscando então, valorizar os territórios litorâneos que abrangem praias, enseadas, rios e manguezais, denominados por eles, como: maretórios.

A democracia festiva presente no entorno da ponte Hercílio Luz, depois do fim de sua reforma em 2019, com a presença de bares, restaurantes temáticos e lojas de souvenirs reforça, ao nosso ver, um desejo de apagamento dos usos outrora existentes em suas cabeceiras e do seu próprio declínio; a ponte foi uma paradigmática ruína no final do século XX. Hoje, o olhar daqueles que vêm e ob-

servam a ponte-pênsil reformada como paisagem turística, invisibiliza a experiência do lugar, impedindo um melhor reconhecimento do local. Ao caminharem sobre seu tabuleiro de metal aos fins de semana, ignoram impactos de sua construção nas relações marítimas e no meio ambiente, em benefício do rodoviarismo. Desde cima, desconhecem as subjetividades invisibilizadas que estão logo mais abaixo, ao largo de um velho trapiche de madeira, vivendo à margem (Fiorin, 2021).

Nesse sentido, nosso trabalho aqui, tem como fim, apresentar um projeto de uma instalação que desvele uma parte da cultura dessas terras do mar. Assim, depois de nossa estratégia de ensino-aprendizagem que teve como método uma contextualização histórica aqui descrita e visitas de campo à porção continental, um grupo de estudantes elaborou um exercício para nossa disciplina no Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina. Uma atividade com um caráter lúdico e transgressor, que pudesse trazer à tona as consciências de existência sobre esse espaço-tempo dos baixios da ponte Hercílio Luz. E, assim, ao se apropriarem de materiais comuns aos trapiches, buscavam apontar para práticas de resistência dessas comunidades costeiras, as quais, não pertencem à lógica produtivista, mas à imaginação e à sensibilidade (Dozena, 2012).

Com esse propósito essa instalação projetual foi pensada junto ao trapiche feito de madeira dos ranchos de pesca artesanal no continente. Ela foi concebida em um Ateliê de Projeto, por meio de diagramas móveis, produzidos como um jogo de tabuleiro na prancheta, ao mesmo tempo em que era desenhada com giz de lousa sobre o chão da sala de aula, em uma escala natural. Antes da ação, foi fundamental o reencontro com as comunidades costeiras para um momento de escuta e de busca por pontos de singularidade, como ligações às reminiscências do passado e linhas de fuga para elementos surpresa (Guattari, 1996). Por meio da filosofia dessa metodologia de projeto peculiar, se configuram os atracadouros feitos com pontaltes de madeira reflorestada e pneus descartados, com especial atenção para o ecossistema marinho e os ciclos das marés. Portanto, podem servir para atracar barcos de



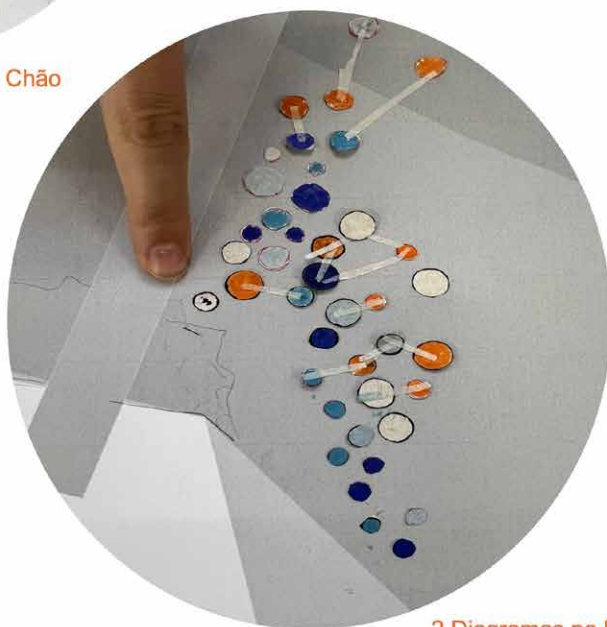
Figura 4 - Diagrama da visita de campo à Margem Continental. Fonte: Projeto de Arquitetura VII, 2025.



Ana Maria da Silva Oliveira; Bruna Espíndola; Clara Bragança Boschiglia



1. Diagramas no Chão

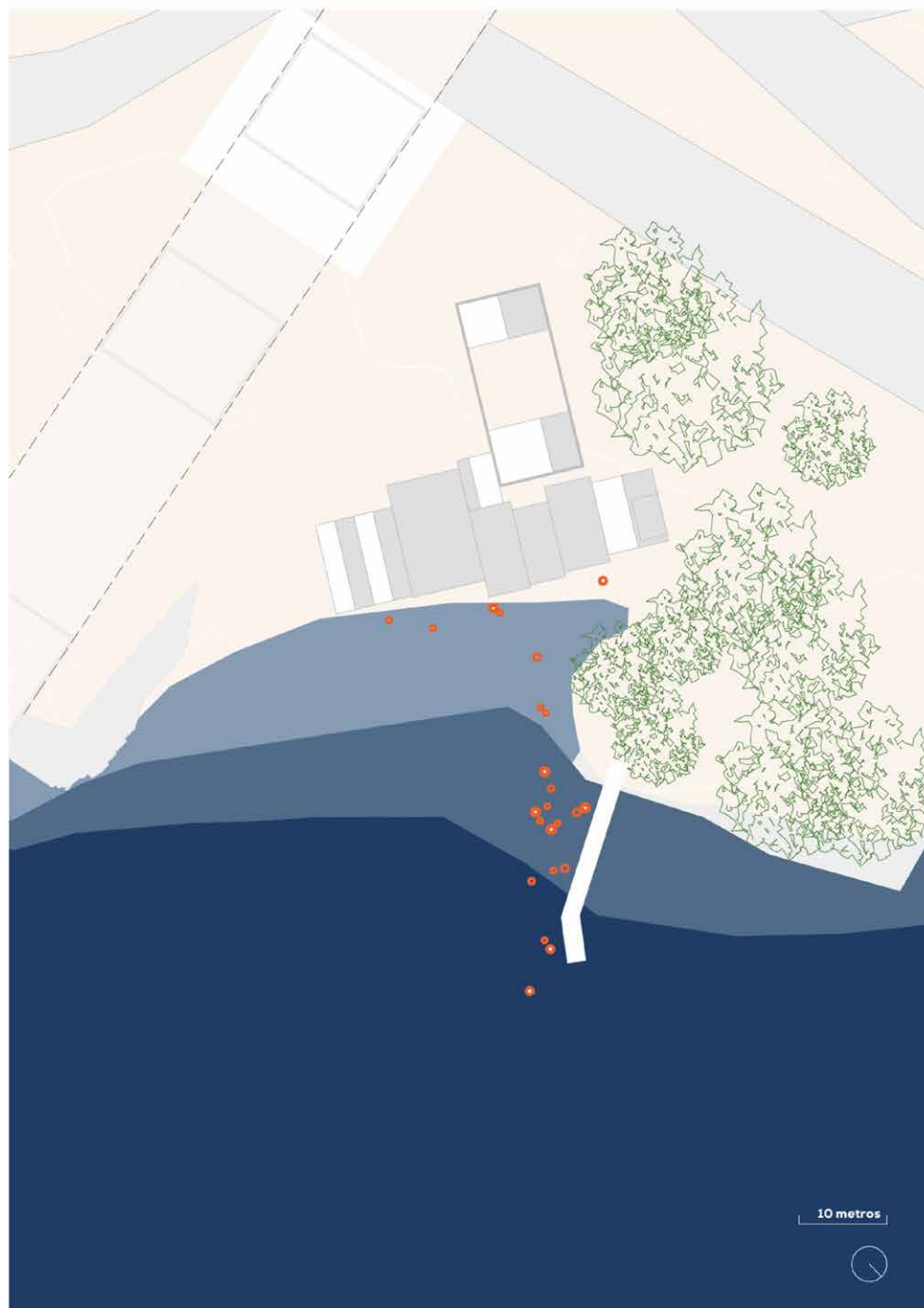


2. Diagramas na Prancheta



Figura 5 - Processo de Projeto: diagramas na prancheta e no chão. Fonte: Projeto de Arquitetura VII, 2025.

PROJETO DE INSTALAÇÃO

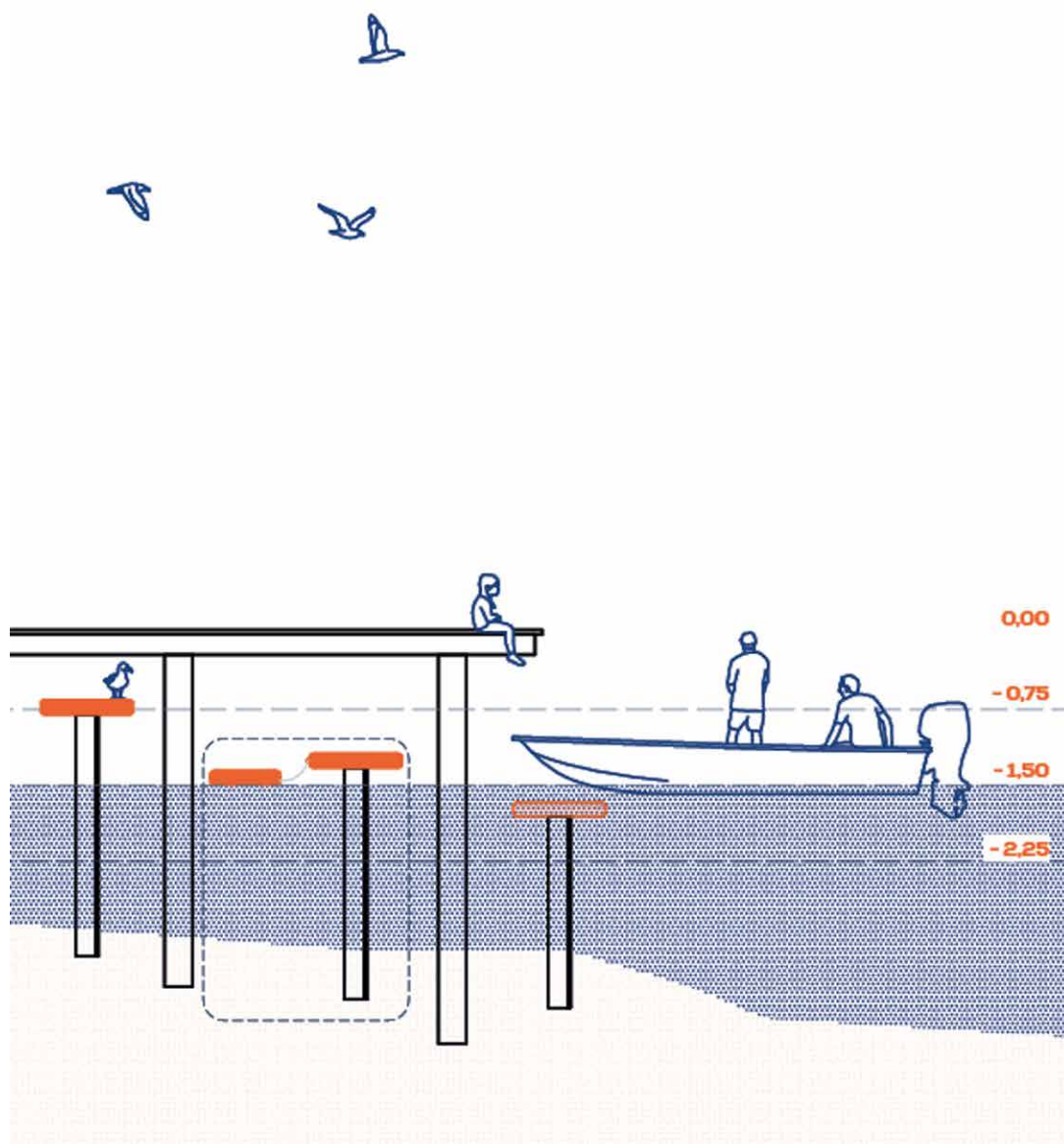


Ana Maria da Silva Oliveira; Bruna Espíndola; Clara Bragança Boschiglia

Figura 6 – Projeto de Instalação na Margem Continental. Fonte: Projeto de Arquitetura VII, 2025.



variação das marés



Ana Maria da Silva Oliveira; Bruna Espindola; Clara Bragança Boschiglia

Figura 7 - Diagrama do Ciclo das Marés na Margem Continental. Fonte: Projeto de Arquitetura VII, 2025.

pesca artesanal, garantindo maior sustentabilidade às respectivas atividades desses maretórios ou, para inverter a vista de cartão-postal – subir nos pontaletes de pneu nas visitas turísticas e, então, fazer-ver a ponte-pênsil desde baixo. Mesmo assim, o projeto desta instalação também pode ser entendido apenas como pretexto para a escrita desse artigo, já que não foi construído, por não dispormos de recursos para tanto. Muito embora, com este intento, queremos inspirar a criação de novos usos para dar visibilidade ao local e à causa ambiental. Isto porque, o entre- vemos como um lócus capaz de agasalhar o inesperado, sempre aberto às possibilidades, mormente, a um desejo de poder escolher parar, para contemplar o mar, ou, novamente, passar navegando por entre às águas 'despoluídas' do canal, que divide a cidade de Florianópolis.

3. Conclusões

O projeto de uma instalação para um atracadouro feito com pontaletes de madeira e pneus descartados, desenvolvida por estudantes num Ateliê do Curso de Arquitetura e Urbanismo, ultrapassa a condição de simples equipamento funcional, comumente trabalhado como tema de um exercício projetual. Ele opera como um dispositivo micropolítico em um microterritório. Desta maneira, pode vir a ser espécie de lupa das subjetividades, capaz de desviar o olhar hegemônico que fixa a ponte Hercílio Luz como cartão-postal e reinstaurar, nesse lugar, uma ecologia sensível das práticas dos homens e mulheres do mar.

Ainda que não tenha sido construído, a sua força reside na capacidade de apontar linhas de fuga para outros modos de se relacionar com os espaços e suas temporalidades e, assim, conduzir para novos agenciamentos entre mares e memórias. Portanto, em seu ato projetivo reside também um exercício de 'ecosofia', onde a conjugação socioambiental é tomada como condição indissociável e de interdependência.

Assim, madeira reflorestada e pneus descartados convocam para uma nova ética material, diferentemente daquela moderna, que estivera ligada à verdade dos materiais. Isto porque, agora, ela também traz consigo a ética do cuidado: na escuta das comunidades costeiras. Além disso, acreditamos que haja uma ética ambiental, no arranjo

sugerido pelos pontaletes, acompanhando os ciclos das marés. Todas essas ações buscam a acomodação da própria existência humana em relação ao meio ambiente, pondo em xeque o antigo regime de previsibilidade do projeto, em favor de uma percepção sempre pronta à mudança e mais atenta à agenda climática.

Assim, a instalação se afirma como ensaio para outro modo de habitar as margens. Àquele que reconhece o valor das pré-existências, convidando a memória para ser sua força viva, ao mesmo tempo em que aponta um novo horizonte de transição socioambiental. Entre ranchos de madeira e o ferro da ponte, o atracadouro imaginado devolve ao lugar a sua vocação de paragem e passagem. Além da chance para a busca de novos pontos de singularidade, ao revelar uma paisagem marginal que se justapõe àquela do consumo turístico. Imagens que não se dobram ao imperativo produtivista, mas que, querem se abrir ao imaginário, à invenção e ao imprevisível. A possibilidade de reexistir, de criar e recriar coletivamente a cidade a partir de suas águas.

Agradecimentos

Às estudantes: Ana Maria da Silva Oliveira, Bruna Espíndola e Clara Bragança Boschiglia (UFSC-Brasil), autoras do exercício de projeto realizado no 1º. Semestre de 2025, na disciplina de Projeto de Arquitetura VII, ministrada na turma B, durante a 7ª. Fase do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis-SC, Brasil.

Referências

- DOZENA, A. (2012). Territorializações urbanas como práticas de resistência. *TerraPlural*, v.6, n2, p. 215-228, jul/dez.
- CABRAL, O. (1972). *Nossa Senhora do Desterro*. Florianópolis: Imprensa da UFSC.
- CRUZ, K. M. (2008). A Contribuição dos Alemães e Descendentes para a formação Socio-Espacial Catarinense: o caso da região metropolitana de Florianópolis. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, CFCH-UFSC, Florianópolis.
- FIORIN, E. (2021). Florianópolis: under the bridge, over the hill and on the wall: among graffiti and marginal places. *Oculum Ensaios*, [S. l.], v.18, 1-20. Available in: <https://periodicos.puc-campinas.edu.br/oculum/article/view/4807> Acesso: 23 nov. 2025.
- FIORIN, E., LOUZICH, K. M. D. (2025). Paisagens Costeiras Catarinenses: do olhar dos viajantes às viagens com estudantes. *CAP - Cadernos De Arte Pública*, 6(2), 116-125. <https://doi.org/10.48619/cap.v6i2.1015> Acesso em 23 nov. 2025.
- FORTUNA, C. (2012). (Micro)territorialidades: metáfora dissidente do social. *TerraPlural*, v.6, n2, 199-214, jul/dez.
- FOUCAULT, M. (1984), De Outros Espaços. *Architecture, Movement, Continuité*, n. 5, 46-9, outubro.
- GUATTARI, F. (1996). A Restauração da Paisagem Urbana. *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, n24, 293-300.
- HAYASHI, F. A. Y., BARTH, F. Ponte Hercílio Luz em Florianópolis. Patrimônio tecnológico. *Arquitextos*, São Paulo, ano 15, n. 178.00, Vitruvius, fev. 2015 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.178/5494>>. Acesso em: 23 nov. 2025.
- REIS, S. R. P. dos. (1999). *Carl Hoepcke: a marca de um pioneiro*. Florianópolis: Insular.
- SANTOS, M. *A Natureza do Espaço: técnica, tempo, razão e emoção*. São Paulo: Martins Fontes, 2006.
- SOJA, E. (2000). *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. Oxford e Victoria: Blackwell Publishers.
- VÁRZEA, V. (1900). *Santa Catarina: A Ilha*. Primeira Parte. Rio de Janeiro: Cia Typográfica do Brasil.
- VEIGA, E. V. (2004). *Transporte Coletivo em Florianópolis: origens e destinos de uma cidade à beira-mar*. Florianópolis: Insular.
- VEIGA, E. V. (2010). *Florianópolis: memória urbana*. Florianópolis: Ed. da UFSC/ Fundação Franklin Cascaes.
- VEIGA, E. V. (2019). *A Cada da Rua Bocaiúva: histórias da Praia de Fora*. Florianópolis: MPSC, 2019.

