


Urbanização, discursos e relações de poder: turismo e planejamento urbano em Florianópolis (1950-1980)

Maria Helena Lenzi

Universidade Federal de Santa Catarina,
Florianópolis, SC, Brasil
m.h.lenzi@ufsc.br

 0000-0003-0729-2328

Tiago Cargnin Gonçalves

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia
de Pernambuco, Barreiros, PE, Brasil
tiagocargnin@gmail.com

 0000-0003-2900-1317

p. 425-443

revista

Geo 
USP
espaço e tempo

Volume 24 • nº 3 (2020)

ISSN 2179-0892

Como citar este artigo:

LENZI, M. H.; GONÇALVES, T. C. Urbanização, discursos e relações de poder: turismo e planejamento urbano em Florianópolis (1950-1980). **Geosp – Espaço e Tempo** (On-line), v. 24, n. 3, p. 425-443, dez. 2020. ISSN 2179-0892.

Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/173193>. doi: <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geosp.2020.173193>.



Este artigo está licenciado sob a Creative Commons Attribution 4.0 Licence

Urbanização, discursos e relações de poder: turismo e planejamento urbano em Florianópolis (1950-1980)

Resumo

Este artigo analisa como o planejamento urbano incorpora um discurso pautado em atributos turísticos que orienta a urbanização de Florianópolis e consolida um projeto hegemônico de cidade, sobretudo entre as décadas de 1950 e 1980. A avaliação de sucessivos planos diretores e turísticos indica que o turismo passa de atividade acessória da cidade, conforme seu primeiro plano diretor, da década de 1950, para uma política institucional de planejamento urbano na virada da década de 1960 para a de 1970. Já na década de 1980, o planejamento urbano incorpora a ideia da vocação turística de Florianópolis, pautando-se na retórica ambiental para justificar suas ações. A instituição de Florianópolis como cidade turística surge de articulações entre relações de poder e formas de saber como o planejamento urbano.

Palavras-chave: Florianópolis. Discursos. Planejamento urbano. Turismo. Relações de poder.

Urbanization, discourses and power relations: tourism and urban planning in Florianopolis (1950-1980)

Abstract

This article analyzes how urban planning has incorporated a discourse based on the attributes of tourism, which has guided the urbanization of Florianópolis, and consolidated a hegemonic city project, particularly between the 1950s and 1980s. An assessment of successive tourism and master plans indicates that tourism, according to the city's first master plan in the 1950s, went from being an accessory activity to an institutional policy of urban planning at the turn of the 1960s and

into the 1970s. In the 1980s, urban planning incorporated the idea of Florianópolis as having a tourism vocation, based on environmental rhetoric so as to justify its actions. The institution of Florianópolis as a tourist city has arisen from links between power relations and forms of knowledge, such as urban planning.

Keywords: Florianópolis. Discourses. Urban planning. Tourism. Power relations.

Urbanización, discursos y relaciones de poder: turismo y planificación urbana en Florianópolis (1950-1980)

Resumen

Este artículo analiza como la planificación urbana incorpora un discurso pautado en atributos turísticos que orienta la urbanización de Florianópolis y consolida un proyecto hegemónico de ciudad, sobre todo, durante las décadas de 1950 y 1980. El análisis de sucesivos planes urbanísticos y turísticos indica que el turismo pasa de ser una actividad complementaria de la ciudad, conforme al primer plan urbanístico en la década de 1950, para luego convertirse en una política institucional de planificación urbana entre los años de 1960 y 1970. Luego, en la década de 1980, la planificación urbana incorpora la idea de vocación turística de Florianópolis, basándose en la retórica ambiental para justificar sus acciones. La institución de Florianópolis como ciudad turística surge de las articulaciones entre las relaciones de poder y formas de saber, como lo es la planificación urbana.

Palabras clave: Florianópolis. Discursos. Planificación urbana. Turismo. Relaciones de poder.

Introdução

Florianópolis não acompanhou o processo de modernização urbana ocorrido nas principais capitais brasileiras na primeira metade do século XX. Não teve planos urbanísticos que definissem um zoneamento para a área urbana, como Leme (1999) relata para várias cidades do país. Não dispôs de uma Comissão de Plano da Cidade na década de 1930, como Feldman (2012) reconhece em Belo Horizonte, Campinas, Recife, Rio de Janeiro e Salvador. Nem sequer experimentou o aprimoramento de suas instalações portuárias, como ocorreu em Porto Alegre, Vitória e outras cidades litorâneas (Souza, C.; Freitas, 2010).

A situação econômica da capital catarinense em meados do século passado evidenciava um descompasso em relação ao desenvolvimento industrial que se consolidava no país e modernizava as estruturas urbanas de muitas cidades brasileiras. Lohn (2002) considera as décadas de 1950 e 1960 o momento da emergência de contextos discursivos que projetavam o desenvolvimento de Florianópolis a partir de representações de seu próprio futuro, expressas na imprensa local, na literatura e nos projetos de desenvolvimento econômico e urbano, mesmo que a realidade da época desacreditasse essa perspectiva, pelo menos em termos industriais.

As possibilidades de futuro atendiam aos anseios das classes médias emergentes e da elite política local, que, por meio da difusão de discursos que buscavam construir uma forma hegemônica de dizer e de ver a cidade, encontraram no turismo um projeto a adotar.

Nas décadas de 1970 e 1980, projetos políticos e econômicos que pretendiam transformar Florianópolis numa cidade turística começavam a se tornar visíveis em enunciados textuais e visuais como os planos diretores e de desenvolvimento turístico. Apareciam na cidade novos usos, anseios e funções, que se refletiam nas relações sociais e nos arranjos políticos da capital do estado. Os discursos até então restritos à imprensa e aos círculos políticos passavam a compor a legislação urbana e a constituir novos conflitos sociais.

Foucault (2012a[1970]) afirma que a produção de discursos é mediada por relações de poder e por procedimentos de controle, de acordo com o contexto histórico e espacial em que se desenrolam. Para Foucault (2013[1976]; 2015[1979]), o poder não é algo que se possui, nem está centralizado na figura do Estado. Não é uma instituição ou uma estrutura, mas uma situação estratégica que, por sua vez, “toma corpo nos aparelhos estatais, na formulação da lei, nas hegemonias sociais” (Foucault, 2013[1976], p. 103).

Partimos do pressuposto de que as narrativas em torno do turismo ligam-se a acontecimentos relativos ao planejamento urbano, à legislação urbana, a arranjos do empresariado local, a transformações sociais e econômicas em diferentes escalas e aos diferentes rumos da urbanização da cidade. Nesse sentido, este trabalho objetiva compreender como o planejamento urbano em Florianópolis incorpora um discurso pautado em atributos turísticos que orienta sua urbanização e consolida um projeto hegemônico de cidade entre as décadas de 1950 e 1980. Essa incorporação está assentada nas disputas de poder entre atores públicos e privados que participam das discussões sobre o turismo e a cidade, rearranjando os significados da urbanização de Florianópolis de modo a reproduzi-los ou contestá-los.

Dois procedimentos metodológicos subsidiam este artigo: um principal, que se baseia na interpretação dos planos diretores e turísticos propostos para Florianópolis e seu entorno, que foram consultados na Biblioteca Central da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e no Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IpuF); e um complementar, que consiste na análise de duas entrevistas com representantes do campo do planejamento urbano de Florianópolis, concedidas a Maria Helena Lenzi em 2013, cuja divulgação foi autorizada pelos entrevistados. A primeira com Elson Manoel Pereira (2013), candidato a prefeito de Florianópolis nas eleições municipais de 2012 e 2016, e a segunda com Ivo Sostizzo (2013), técnico aposentado do IpuF.

Planos e leis são aqui interpretados em seu contexto discursivo, por meio do qual ganham sentido (Duncan, 1990), pois também são textos que se remetem a outros textos, elaborados com base em modelos de cidade e de urbano vigentes em cada época e que, por ser instrumentos de controle, ditam as normas da materialidade espacial. É a partir desses instrumentos que o turismo começa a ser enunciado como um projeto de cidade.

Esses documentos fazem surgir efeitos de verdade, nos termos de Foucault (2015[1979]), sobre os rumos do planejamento urbano. Toda verdade tem uma história, da qual se toma conhecimento ao se buscar entender o conjunto de procedimentos, entre modelos, planos urbanos e estratégias de poder, que organiza o funcionamento de determinados enunciados. Tais enunciados passam a orientar aquilo que pode ser considerado verdadeiro e a excluir o que é tido como falso por contestar ou se opor à suposta verdade, como se observa em Florianópolis. A prática turística vem configurando na cidade uma realidade que, desde os anos 1980, ganha tamanha importância que é instaurada como seu principal desígnio.

O texto está dividido em três partes, além desta introdução e das considerações finais. Na primeira, discutimos como o turismo era entendido como atividade acessória da cidade na década de 1950. Na segunda, mostramos como o turismo se torna uma política institucional de planejamento urbano na virada da década de 1960 para a de 1970, com a criação do IpuF e a elaboração de uma série de leis e planos. Por fim, na terceira parte, explicitamos como o planejamento urbano incorpora a ideia de vocação turística de Florianópolis e se pauta na retórica ambiental para justificar suas ações na década de 1980.

Ressaltamos que mantivemos os termos utilizados nos documentos analisados conforme o contexto discursivo em que foram produzidos. O Plano Diretor (PD) da década de 1950, por exemplo, usa a palavra *urbanismo*, enquanto os planos seguintes dizem *planejamento urbano*. A diferença entre os termos (e as práticas) não é discutida neste trabalho, mas concordamos com Leme (2001) quando reconhece uma passagem do urbanismo para o planejamento urbano na década de 1950, marcada pela incorporação de novas escalas de atuação, novos temas e novos perfis profissionais às práticas de intervenção nas cidades.¹

O turismo como atividade acessória da cidade

Em 1950, a capital catarinense tinha apenas pequenas fábricas, e sua economia dependia de um comércio incipiente e do funcionalismo público. Naquele contexto de limitações econômicas, Lohn (2002) destaca que o imaginário em torno de promessas, sonhos e medos em relação ao futuro se expressava na configuração urbana e na distribuição espacial da população, e cabia ao urbanismo a função de salvaguardar o futuro da cidade, que se materializou no primeiro PD de Florianópolis. Publicado em forma de lei em 1955 (Florianópolis, 1955), o plano foi elaborado por uma equipe de urbanistas contratada pela Prefeitura Municipal de Florianópolis (PMF) em 1951,² da qual fizeram parte Edvaldo Paiva (diretor da equipe), Demétrio Ribeiro e Edgar Graeff. Segundo Pereira (2000, p. 2):

¹ Há uma discussão mais aprofundada a respeito em Gonçalves (2015).

² A contratação foi autorizada pela Lei Municipal n. 79 (Florianópolis, 1951).

Essa equipe fazia parte da prefeitura de Porto Alegre e estava preparando um plano para aquela cidade. [...] Sob a inspiração da Carta de Atenas, o trabalho deles adotava o princípio do zoneamento que dividia o espaço urbano em zonas residenciais, de comércio, de indústrias e destinada aos principais órgãos culturais. A preparação do plano para Florianópolis seguiu os mesmos princípios.

O plano contou com estudos preliminares, apresentados em 1952, que consideravam a atividade turística mera função acessória da cidade, em consonância com a pouca discussão sobre turismo nas práticas urbanísticas no país naquele momento. A ausência do turismo do projeto urbano para Florianópolis não era apenas uma escolha dos urbanistas contratados – era própria da época. Para a equipe de Paiva, as linhas gerais do desenvolvimento futuro da cidade se restringiam às funções de centro administrativo, comercial e residencial atribuídas à ilha, além da implantação de um porto e de indústrias no continente³ (Paiva; Ribeiro; Graeff, 1952).

Não se planejava que a atividade turística se sobrepujasse às atividades portuária e industrial no desenvolvimento da cidade, pois os anseios políticos e as perspectivas econômicas não vislumbravam nessa prática uma possibilidade real para aquele momento. Tampouco o discurso do urbanismo considerava sua relevância, ou seja, não havia a ideia de vocação turística, pois Florianópolis ainda estava por ser inventada como cidade turística (Lenzi, 2016). Nas palavras da equipe do plano:

O desenvolvimento do turismo ou, melhor, o seu surgimento, *pode parecer a alguns uma função fundamental para Florianópolis*. [...] No entanto, a função turística de um lugar depende, também, da existência de um fluxo regular de turistas provenientes de lugares próximos. O turista proveniente de estados ou países distantes não pode constituir uma esperança séria e, muito menos, uma garantia de mercado turístico para Florianópolis. [...] Acredita-se, assim, que o turismo poderá ser mais uma função acessória da cidade, que reúne muitas condições para isso. Não pensamos que tal função possa adquirir primazia sobre a função econômica de produção e de intercâmbio, única capaz, a nosso ver, de sustentar uma grande urbe (Paiva; Ribeiro; Graeff, 1952, p. 7-8, grifo nosso).

O texto evidenciava a existência de “alguns” que viam no turismo uma possibilidade para a cidade. Contudo, ao desconsiderar o turismo como um elemento significativo para o desenvolvimento de Florianópolis, os urbanistas respondiam a questões internas do discurso urbanístico e a questões externas, econômicas e sociais. Além de ter outras prioridades para a cidade, os autores do plano não imaginavam que turistas se deslocariam em massa, inclusive de outros países, para lá veranejar. Parecia sem sentido apostar no turismo como elemento centralizador da prática urbanística.

Pereira (2000) e Leme (1999) explicam que a prática dos urbanistas de então era tão desconectada da realidade que talvez suas análises estivessem mais presas à ordem do discurso do urbanismo e controladas pelo que esse saber designava do que em diálogo com aquilo que começava a nascer na cidade. Para Pereira (2000, p. 6):

³ O município de Florianópolis é formado pelas porções insular e continental, que representam, respectivamente, 97,23% e 2,77% de sua área total (675,409 km²).

A influência do plano diretor de 1952 sobre o desenvolvimento de Florianópolis foi limitada, pois o setor público não construiu os principais elementos previstos como essenciais para os objetivos traçados para a cidade. A maioria desses elementos se mostrou dissociada da realidade. Mesmo se o zoneamento previsto pelo plano toma força de lei em 195[5], suas principais diretrizes não são seguidas. Sucessivas leis mudaram os parâmetros de cada zona até a completa substituição da lei em 1976.

As narrativas oficiais do urbanismo mostravam-se insensíveis ao turismo, apesar de haver interesses conflitantes. É notório que já havia na cidade anseios pela atividade turística, como destaca Lohn (2002), talvez como ecos da escala nacional. Quem via de fora, atravessado por outros discursos, considerava que Florianópolis poderia vir a ser turística.

Rodrigues (2002) defende que o turismo é uma prática que se pode compreender à luz da modernidade. No caso de Florianópolis, parece ter sido visto como um meio para levar a ansiada modernidade à capital catarinense. Segundo Lohn (2002, p. 17, grifo do original),

[...] há um acento muito importante na incorporação do discurso nacional-desenvolvimentista por parte das elites, projetando uma cidade que superasse o *atraso*, as ruas estreitas e as dificuldades econômicas. O turismo surgiu então como a alternativa praticamente solitária para que os anseios de acelerar as transformações se concretizassem.

Na década de 1960, foram atribuídos novos significados ao turismo. A atividade foi institucionalizada nas várias escalas políticas, criando-se instituições, planos e linhas de crédito com o intuito de fomentá-la e regulá-la. Segundo Barretto, Burgos e Frenkel (2003), o turismo acompanhava o “espírito da época”, com a criação de políticas públicas e órgãos de financiamento em nível federal. Ao mesmo tempo, criou-se um arcabouço jurídico-institucional para estimular e organizar a atividade em Santa Catarina.⁴

Com a resignificação do lugar institucional do turismo no estado e, conseqüentemente, em Florianópolis, essa prática deixou de ser uma função acessória da cidade e começou a ser objeto de discursos específicos, inclusive no planejamento urbano, e a organizar instituições, serviços, planos e modelos. O turismo ganhava *status* de salvação econômica e era instituído como um projeto político e central em uma rede de novos significados para a cidade.

4 Como o Instituto Brasileiro de Turismo (Embratur), a Política Nacional de Turismo, o Fundo de Investimento Setorial (Fiset-Turismo), o Fundo Geral de Turismo (Fungetur), todos em 1966. Na escala estadual, em julho de 1965, foi assinada a Lei n. 3.684, que instituiu o serviço Estadual de Turismo, sob tutela do Conselho Estadual de Turismo e subordinado à Secretaria de Viação e Obras Públicas. Em 1968, foi assinada a Lei n. 4.240, que definiu a Política Estadual de Turismo, criou o Departamento Autônomo de Turismo do Estado de Santa Catarina (Deatur) e instituiu o Conselho Estadual de Turismo, revogando também a lei anterior (1965). Paralelamente ao Deatur, foi criado o Besc Empreendimentos e Turismo S/A – parte da estrutura de apoio ao turismo do Banco do Estado de Santa Catarina (BESC). Com a extinção do Besc Turismo em 1975, foi criada a Empresa de Turismo e Empreendimentos de Santa Catarina (Turesc), já na forma de economia mista. Da fusão da Turesc com a Citur/Rodofeira, uma empresa privada sediada em Balneário Camboriú, fundou-se a Companhia de Turismo e Empreendimentos de Santa Catarina (Citur), que, a partir de 1987, passou a chamar-se Santa Catarina Turismo S/A (Santur). Para maiores informações, ver Lenzi (2016).

O turismo como política institucional de planejamento urbano

A partir do fim da década de 1960, emergiam novos discursos nos debates sobre o urbano e suas vivências em Florianópolis, a exemplo do seu segundo PD, que, assim como o anterior, preconizava o sistema viário e o zoneamento da cidade, tal como ocorreu em outras cidades brasileiras (Pereira, 1992; Sugai, 1994). Souza, M. (1999, p. 118) esclarece que, naquele momento histórico, a concepção baseava-se numa “visão setorialista do urbano, ou seja, as prioridades eram estabelecidas com base nos setores (transporte urbano, saneamento, drenagem etc.), e não nos lugares numa perspectiva de promoção do desenvolvimento da totalidade do território urbano brasileiro”.

Entretanto, o Plano de Desenvolvimento Integrado da Área Metropolitana de Florianópolis (PDAMF), elaborado entre 1967 e 1969 pelo Escritório Catarinense de Planejamento Integrado (Esplan)⁵ e publicado em 1971, não se restringia à normatização do zoneamento, apresentando intenções maiores: planejar a pretensa Região Metropolitana de Florianópolis (RMF), composta por 20 municípios, prevendo transformar a cidade “em um grande centro urbano, capaz de equilibrar a atração de São Paulo, de Curitiba e de Porto Alegre, polarizando progressivamente o espaço catarinense e catalisando a integração e o desenvolvimento harmônico do Estado” (Esplan, 1971, p. 5). Sobre o projeto da Região Metropolitana (RM), Pereira (2013) relata que Florianópolis seria uma cidade de trocas, enquanto o eixo da BR-101 (entre as cidades vizinhas de São José e Palhoça) compreenderia a cidade industrial. A unidade produtiva estaria espalhada, formando um anel de produção agrícola que iria de Tijucas a Garopaba, passando por Antônio Carlos, São Pedro de Alcântara e Angelina.

A matriz conceitual do PDAMF se fundamentava na racionalização da RMF. A palavra *racional* foi usada incontáveis vezes para qualificar as ações previstas, o que caracteriza o plano como um instrumento discursivo que seria capaz de organizar e comandar essa proposta racionalista. O Plano indicava que Florianópolis não se aproximava de Porto Alegre ou de Curitiba na hierarquização da rede urbana nacional, de modo que a verba federal destinada às regiões metropolitanas não chegava a Santa Catarina, o que geraria abandono e esvaziamento de Florianópolis e do estado.

Foucault (1997b[1969]) adverte que não se deve buscar algo oculto a ser revelado na análise dos discursos, mas defini-los em suas especificidades, visando a entender o jogo de regras aplicado internamente e os procedimentos de controle da produção dos discursos, que são suas exterioridades. Essa perspectiva nos leva a buscar as regras que regem enunciados textuais, os quais instituem determinados saberes como verdade, assim como as condições históricas de emergência de práticas discursivas entremeadas com relações de poder. Entendemos que o PDAMF adquire sentido se analisado à luz do discurso racionalista e da política tecnocrática da época, quando o turismo também era objeto do discurso do planejamento, que pretendia ampliar a normatização do território nacional. Os princípios racionalistas do planejamento e a crença na atividade planejadora como salvação para os problemas das cidades foram constantemente

5 O Esplan, escritório privado dirigido pelo arquiteto Othon da Gama Lobo d’Eça, foi contratado pela PMF para a realização do PDAMF.

reforçados no PDAMF, acompanhando o que Deák (1999) chama de época de ouro dos planos urbanísticos e da atividade de planejamento no Brasil.⁶

O PDAMF tinha um documento complementar de três volumes intitulado *Setor Oceânico-Turístico da Ilha de Santa Catarina*, que discutia os problemas do desenvolvimento catarinense e propunha um PD exclusivo para esse setor, designando a planície do Campeche, situada na porção leste-sul, como zona específica para a exploração da atividade turística na ilha. Esse documento evidenciava a emergência do turismo como projeto alternativo para a cidade, sendo apresentado como importante fator de desenvolvimento econômico e urbano, parte de uma proposta maior que pretendia, a todo custo, “colocar Florianópolis em lugar de merecido destaque entre as capitais brasileiras” (Esplan, 1971, p. 55).

Lago (1996, p. 263) reconhece uma ruptura na “lentidão do crescimento de Florianópolis” na década de 1970, que foi decisiva para seu desenvolvimento, visto que “nos gabinetes e corredores das instituições públicas desenvolviam-se idéias sobre as estratégias de aceleração de uma tendência perfeitamente avaliável, quando se examinava o avanço da ‘frente de ocupação’ turística”. O geógrafo afirma que o turismo começava a ter visibilidade nesse ínterim, ganhando credibilidade e sensibilizando a esfera pública no que dizia respeito aos investimentos públicos em infraestrutura, bem como chamando a atenção de investidores internos e externos. Segundo Lago (1996), é nessa época do turismo redentor que se consolida o turismo como prática institucional em Florianópolis, inclusive no planejamento urbano, o que lhe dava força para se destacar dentre as outras possibilidades de investimento.

O turismo passava a influenciar os processos decisivos de urbanização do município (Machado, 2000), que avançava pelos balneários do norte da ilha de modo disperso e polinucleado. Segundo Sugai (1994), essa região teve algumas rodovias estaduais pavimentadas na década de 1970, além de receber 62,5% dos condomínios horizontais aprovados pela PMF entre 1978 e 1985. Esses investimentos evidenciavam uma urbanização que priorizava o norte em relação ao leste-sul, contrariando o PDAMF, que previa o Setor Oceânico-Turístico na Planície do Campeche.

O plano para esse setor não conseguiu ser mais forte que os proprietários de terra do norte da ilha, que, segundo Lohn (2002), formavam uma rede político-empresarial que visava a lotear a cidade em seu favor. Essa rede era encabeçada por Aderbal Ramos da Silva, político da tradicional família Ramos, a quem Lohn (2002) se refere como “o dono da cidade”. Aderbal adquiriu diversos terrenos na praia de Jurerê na década de 1930 e criou a Imobiliária Jurerê em 1957, a fim de lotear o balneário. Outro proprietário de terras importante foi Celso Ramos, tio de Aderbal Ramos da Silva e governador de Santa Catarina na década de 1960, que possuía inúmeros terrenos no balneário de Canavieiras.

⁶ O PDAMF acompanhava as mudanças no planejamento urbano brasileiro, que, entre as décadas de 1960 e 1970, passava de um paradigma de planejamento físico-territorial, centrado no urbanismo e que teve seu auge com os planos realizados pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (Serfhau), para o planejamento sistêmico e racional-processual, que incorporava temas e saberes disciplinares para além do urbanismo, chamando atenção para o desenvolvimento econômico e, no caso de Florianópolis, para o turismo. Para um debate mais aprofundado sobre essa mudança de paradigma, ver Rizzo (1993) e Tonucci Filho (2012).

O PDAMF foi estruturado inicialmente pelo Serfhau, cujo apoio técnico e financeiro foi suspenso por desacordos, de modo que a PMF assumiu a responsabilidade pelo Plano (Sugai, 2015). Apesar de volumoso em estudos, mapas, contas e projeções, pouco do PDAMF foi concretizado, nem mesmo a instalação da RMF ocorreu. As ações resumiram-se a uma nova ponte entre ilha e continente, novos acessos ao Centro de Florianópolis, aterramentos e propostas de zoneamento. Dele foi retirado o conteúdo do segundo PD de Florianópolis, aprovado em forma de lei em 1976 (Florianópolis, 1976).

As ações e investimentos voltados ao turismo não atendiam ao segundo PD da capital – o primeiro a legislar para além do Distrito Sede. Esse acontecimento evidencia o jogo de poderes locais que atuavam diretamente na orientação da urbanização de Florianópolis, além de ser um marco fundamental para se entenderem as relações entre o recém-chegado turismo e o discurso do planejamento urbano, que assumia posição de destaque para o poder local. A então considerada indústria sem chaminé buscava legitimação, assentando-se sobre dois pilares: a promessa de salvação econômica e as belezas naturais da ilha.

Para regulamentar essas mudanças em curso, foi criado o IpuF, órgão municipal responsável pelo planejamento da cidade, em março de 1977 (Florianópolis, 1977b). Tão imbuído do discurso técnico-racionalista quanto o Esplan, o IpuF propôs o Plano de Estruturação do Espaço do Aglomerado Urbano de Florianópolis (IpuF, 1977), que alterava o recém aprovado PD de 1976, mudando o zoneamento e classificando os balneários do norte da ilha como Zona de Urbanização Prioritária (ZUP) (Florianópolis, 1977a). Esse fato justificaria a imediata execução da via de contorno Norte-Ilha (avenida Beira-mar Norte), que liga a região central e continental da cidade aos balneários do norte, ao invés de outras obras de infraestrutura propostas pelo PD de 1976 (Sugai, 1994), o que consolidava a prioridade do norte em detrimento do leste-sul.

A criação de um novo órgão e o direcionamento de seus discursos e ações demarcavam os rumos da urbanização da cidade. O turismo passava oficialmente à esfera do planejamento urbano de Florianópolis, reformulando o lugar institucional ocupado pelo turismo na cidade, bem como a produção de teorias e modelos a seu respeito, já que ficava sob o controle de especialistas, ou seja, de quem detinha o domínio do saber a respeito da cidade. Esses domínios do saber, que são os domínios da verdade, são determinados socialmente e expressam formas históricas que dizem da constituição das relações entre saberes e poderes (Foucault, 1977a[1975]).

Para Sostizzo (2013), que atuou como técnico nas primeiras ações do IpuF, o órgão foi criado, entre outros motivos relativos a ditames federais, devido aos interesses do capital turístico e imobiliário que pretendia investir na cidade sem grandes receios: “O IpuF, pra mim, nasce [mais] em resposta a essa necessidade que o capital tem, de garantia do seu investimento, do que de organizar um processo, ou de ordem urbana ou de setor de desenvolvimento econômico”.

Nessa perspectiva, o IpuF elaborou o Plano Diretor de Uso do Solo dos Balneários da Costa Norte da Ilha de Santa Catarina em 1978, explicando que:

A legislação atual não é suficientemente precisa e não se dispunha de planos especificamente dirigidos para a melhoria das condições de ocupação e uso do solo nessas áreas. Na condução de soluções para este problema o IPUF dividiu o litoral costeiro da Ilha de Santa Catarina em dois grandes conjuntos de planejamento:

a Costa Norte e a Costa Leste/Sul. Considerando que os balneários da Costa Norte são os que se apresentam hoje mais ocupados e onde se verificam as maiores transformações, foram definidos como os primeiros a serem objeto de intervenção do planejamento (Ipuf, 1978, [s.p.]).

A justificativa de que a costa norte da ilha tinha prioridade na implantação de infraestrutura reforça o papel determinante da produção discursiva na urbanização de Florianópolis. Com base em argumentos técnicos, a legislação orientava os investimentos para o norte da ilha, fruto de relações de poder que elegeram essa porção da cidade como o espaço destinado ao turismo, respondendo aos anseios da elite local. Diferentemente do PD de 1976, o que estava no plano de 1978 foi seguido. Segundo Barretto, Burgos e Frenkel (2003, p. 97):

O caso dessa controvérsia, nos anos [19]70, entre um projeto de desenvolvimento que privilegiava a região sudeste e outro que privilegiava a região norte da Ilha, e o triunfo contra todas as recomendações técnicas e legais vigentes na época, do vetor de desenvolvimento para o norte, demonstra que, longe de resultar apenas das determinantes “naturais” da região, a constituição do norte como lugar turístico foi, em primeiro lugar, um processo de construção política do espaço.

No plano de 1978, a palavra *desenvolvimento* aparecia recorrentemente entre aspas, afirmando-se que a intervenção do poder público era decisiva para orientar o que, desordenadamente, vinha acontecendo na cidade. O direcionamento para o norte da ilha calcava-se num discurso no qual os argumentos técnicos embasavam todas as decisões, desde alterações de zoneamento até áreas destinadas a planos de urbanização específica. Essa maneira de compreender o espaço urbano transforma questões políticas em questões técnicas, mostrando que relações de poder se constituem correlatamente a campos de saber e que essa interface entre saber e poder é também a interface entre verdade e poder (Foucault, 1977a[1975]; 2012b[1984]).

Embora se afirmasse que o futuro do norte da ilha estava ligado, “sem dúvida, ao crescimento de seus balneários como centros de turismo e lazer” (Ipuf, 1978, [s.p.]), também se advertia que o turismo só poderia ser mantido com uma “racional exploração” da natureza, que precisava ser preservada para a continuidade do turismo. A atividade, que no início da década de 1970 vinha sendo enunciada como a salvação da cidade, sem maiores restrições, começava a suscitar previsões fatalistas e tensões entre grupos sociais com interesses distintos.

Ao mesmo tempo em que o aumento do fluxo turístico consolidava o turismo no norte da ilha, após a inauguração da BR-101 em Santa Catarina, “[era] fácil avaliar o enorme prejuízo já registrado quanto à preservação dos valores de paisagem, potencial turístico por excelência” (Ipuf, 1978, [s.p.]). Tanto que o então prefeito, Espiridião Amin, havia se posicionado contra os investimentos para aumento do fluxo turístico, pois não acreditava nas vantagens prometidas pela atividade.

Nesse ínterim, o mercado turístico-imobiliário começava a se mostrar como um dos principais atores da urbanização de Florianópolis, sobretudo de sua porção norte. Não por acaso, no final dos anos 1970, foram adquiridos por Fernando Marcondes de Mattos os primeiros

terrenos do que viria a ser o Costão do Santinho Resort ([s.d.]). Ao mesmo tempo em que se concluía a via de contorno Norte-Ilha, em 1980, a Habitasul Empreendimentos Imobiliários dava início ao projeto Jurerê Internacional ([s.d.]). Esses empreendimentos são responsáveis por grande parte das imagens da cidade e pelo fluxo de turistas de alto poder aquisitivo.

O discurso técnico e com claras pretensões científicas dos planos diretores, que legitimava a expansão da infraestrutura urbana para uma parte específica da cidade, estava ligado a diversas práticas políticas: algumas evidentes, visto que eram responsáveis por orientar de maneira desigual a urbanização de Florianópolis; outras nem tanto, já que a construção dos planos e leis não era entendida como prática política, mas como decisão técnica. Esse discurso era apropriado pelos sujeitos como parte da própria cidade, como uma verdade sobre as transformações em curso no espaço urbano, o que concorreria para a consolidação da vocação de Florianópolis na década seguinte.

A vocação turística e a retórica ambiental no planejamento urbano

Na década de 1980, Florianópolis passava a ser apresentada como uma cidade com vocação turística, título que resultou de construções político-discursivas que objetivavam forjar uma única forma de ver e de dizer a cidade. Entendemos a ideia de *vocação* como uma emergência histórica, fruto de interesses políticos e econômicos. Essa construção se constitui de materialidades e processos simbólicos atravessados por discursos, dos quais o turismo participa inicialmente como objeto e vai aos poucos estabelecendo um campo discursivo próprio.

O mesmo se passa com a ideia de *natureza*, que se consolidou como um dos principais produtos turísticos da cidade. Dotada de diferentes significados, de acordo com ditames internacionais, leis federais e funções locais, ela deixava de ser empecilho para o desenvolvimento e passava a compor as estratégias que orientariam a urbanização de Florianópolis. Tensamente conectados a partir da década de 1980, turismo, urbanização e natureza passavam a ser abordados por meio de práticas e discursos que delineavam formas de interpretar a cidade, construídas de acordo com o discurso hegemônico, mas também marcadas por movimentos de contestação e resistência.

No processo de invenção de Florianópolis como cidade turística, foram elaborados pelo IpuF o Plano de Desenvolvimento Turístico do Aglomerado Urbano de Florianópolis (PDTAUF), de 1981, e o Plano Diretor dos Balneários e do Interior da Ilha de Santa Catarina (PD dos Balneários), de 1984.

O PDTAUF evidenciava um misto de receio e esperança em relação ao turismo. Por um lado, havia um apelo planetário com repercussão local referente a questões ecológicas, alegando que o crescimento do turismo teria consequências negativas; por outro, era impensável dispensar o turismo, visto que a cidade tinha poucas fontes de renda alternativas ao funcionalismo público. Além de prometer somas vultuosas, o turismo parecia não exigir muitos investimentos do Estado, pois a própria cidade era vista como seu principal produto turístico.

Além de novos empregos, aumento de renda intrarregional e fortalecimento das finanças públicas, o PDTAUF previa: recreação para a população do Aglomerado Urbano de Florianópolis; preservação do patrimônio cultural e das comunidades tradicionais;

preservação de elementos significativos do sistema natural; recuperação e preservação da paisagem urbana; e instrumentos para evitar a ocupação desordenada das áreas turísticas.

As pesquisas realizadas antes da elaboração do plano apontavam as praias e o desfrute das belezas naturais como os principais motivos para se visitar Florianópolis, o que justificava a valorização e a preservação da natureza na cidade. O PDTAUF afirmava que as Áreas de Preservação Permanente (APP) seriam mantidas e que não haveria exceções para uso turístico, visto que “a beleza natural é o maior incentivo turístico a longo prazo, o que não deve ser prejudicado irreversivelmente por vantagens duvidosas a curtíssimo prazo” (Ipuf, 1981, p. 264). A valorização econômica da natureza era o que regia sua preservação, sempre em tensão com a exploração turística.

As estratégias de *marketing* do PDTAUF apostavam nos aspectos naturais, tanto que a “ilha” de Santa Catarina foi definida como o produto a ser vendido, ao invés de Florianópolis: “[...] nem o Brasil, nem os mercados estrangeiros da Argentina e do Uruguai dispõem de muitas ilhas, e ilhas exploradas como um centro urbano são mais raras ainda e por si só constituem uma atração turística” (Ipuf, 1981, p. 180). Essa transformação de uma característica geomorfológica em produto turístico não é novidade ou invenção local, as ilhas habitam o imaginário relativo ao paraíso e, portanto, são primordiais para o turismo litorâneo (Henriques, 2009).

A construção dessa suposta realidade da ilha como lugar paradisíaco é fruto de significações, sendo, portanto, uma característica empírica e simbólica. Para Albuquerque Jr. (2007, p. 25), “a realidade não é uma pura materialidade que carregaria em si mesma um sentido a ser revelado ou descoberto [...]. A realidade não é um antes do conceito, é um conceito”. Portanto, não é porque a cidade é dotada de belas características paisagísticas que é naturalmente turística, mas por ter sido inventada como turística, pois só assim sua paisagem ganha essa valoração.

Seguindo a mesma perspectiva do PDTAUF, veio a público o diagnóstico do Plano Diretor dos Balneários e do Interior da Ilha de Santa Catarina em 1984, declarando os balneários da ilha como Área Especial de Interesse Turístico. A primeira diretriz do Plano era “promover a utilização racional do potencial turístico da Ilha de Santa Catarina, criando zonas específicas de interesse turístico onde é incentivada a instalação de hotéis e equipamentos turísticos” (Ipuf, 1984, [s.p.]). O modelo proposto de ocupação dos balneários afirmava categoricamente: “[...] a ilha de Santa Catarina aparece como o grande espaço turístico da Região” (Ipuf, 1984, [s.p.]).

Com a transformação desse PD em lei (Florianópolis, 1985), reafirmava-se o turismo como um projeto institucional, reforçando seu papel como elemento central de controle do espaço urbano florianopolitano. Chama atenção que, no primeiro PD a legislar sobre o uso e a ocupação do solo dos balneários, essas partes da cidade já foram, juridicamente, reconhecidas como turísticas.

Defendemos que o espaço não existe antes dos discursos (Duncan, 1990), pois sua significação é aquilo que serve de base para a própria legitimação desses discursos. A afirmação de um espaço como turístico expressa tanto um modelo quanto a possibilidade de legitimar as próprias políticas e ações que visam assim instituí-lo.

O Plano de 1984, portanto, é um marco institucional na abordagem do turismo como vocação e na naturalização dessa cidade como turística. O IpuF era detentor de um saber específico a respeito da cidade, que se apresentava como neutro, por meio da corrente utilização de termos como racional e técnico. Ao prometer desenvolvimento e modernização, além da preservação da natureza, o IpuF conseguia legitimar suas práticas como desinteressadas e necessárias à cidade, e não como parte de uma rede de poder que, por meio de seus instrumentos diretos (os planos), permitia o controle da significação e do uso do espaço.⁷

Para Sostizzo (2013), o PDTAUF, de 1981, serviu de base (e, acrescentamos, de contexto textual) para as discussões do PD dos Balneários, de 1984, que declarou os balneários como Áreas Especiais de Interesse Turístico, proposta já explicitada nos objetivos do Plano anterior. Também a concepção de natureza como recurso turístico e sua preservação como garantia de fluxo de turistas foi transferida integral e intertextualmente do PDTAUF para o PD dos Balneários, que, em princípio, não dizia respeito à atividade turística, pois estaria, como qualquer outro PD da época, focado no zoneamento da cidade. Para Sostizzo (2013):

[...] aquele valor da paisagem do capital natural, dos recursos naturais, da preservação, ele, na verdade, foi muito fomentado dentro da visão turística. Esse era o entendimento. O grande capital turístico não eram nem os balneários, mas era o capital natural de Florianópolis. Ele é que devia ser o grande fomentador preservacionista para garantir o fluxo permanente.

Essa valorização da natureza não era um fenômeno local, e sua emergência relacionava-se a um contexto histórico e discursivo em cujo significado ocorria uma mudança global. Por conta da crise ambiental planetária, a natureza passava a ser capital, “capital de realização atual, ou de realização futura” (Becker, 2002, p. 183). Dessa valorização da natureza como capital, surgia também sua valorização como mercadoria turística, que se torna mais cara à medida que se torna mais escassa.

A visão do corpo técnico do IpuF era de que a preservação dessa inédita paisagem natural (planícies, encostas, dunas) e cultural (núcleos urbanos) era necessária à preservação do próprio turismo, o que ocorria de acordo com ações e discursos que circulavam em outras escalas. Sostizzo (2013) defende que o PD dos Balneários funcionou praticamente como uma oficialização das preocupações dos investidores, ou seja, uma expressão das relações de poder que então se constituíam em torno do espaço florianopolitano.

Questionado sobre os motivos desse beneficiamento, Sostizzo (2013) afirma que, naquele momento, o turismo “parecia ser o único fator indutor, ordenador ou dinamizador dos espaços balneários” de Florianópolis, e que os profissionais do IpuF acreditavam que agiam de forma técnica, e não política. A crença no planejamento como um instrumento técnico de resolução de problemas urbanos era típica daquela época, embora a própria fala de Sostizzo (2013)

⁷ Duncan e Duncan (1984) fazem a mesma reflexão a respeito do zoneamento, considerado uma das estratégias adotadas por grupos sociais, majoritariamente de elite, para assumir o controle de parcelas do espaço urbano com a legitimidade do poder público. Os planos consolidam determinadas paisagens e reduzem as possibilidades de sua leitura, solidificando também o poder de uma minoria sobre o espaço urbano.

deixe entrever que esses enunciados e ações não eram destituídos de interesses ou alheios às relações de poder em torno da definição das regras de uso e ocupação do espaço urbano.

Apesar do caráter primordialmente econômico, o PD dos Balneários estava repleto de termos relativos a questões ambientais. No entanto, fica claro que não estava em voga uma única compreensão de natureza, que se alegava de acordo com o grupo social que a alegasse.

A ideia de natureza apresentada pelos órgãos municipais era contestada pelo Movimento Ecológico Livre (MEL), que reunia universitários, professores e profissionais liberais preocupados com o crescimento da cidade e o conseqüente impacto ambiental. O MEL se contrapunha à concepção divulgada pelo Ipuf e, com isso, contestava o modelo de cidade defendido pela instituição. Um dos pontos de confronto foi a liberação de hotéis com 18 andares nos balneários, previsto pelo PD dos Balneários, o que chocou a opinião pública, que entendeu isso como uma reprodução de Balneário Camboriú, que já exibia altas torres à beira-mar e sofria problemas de poluição causados pelo despejo direto do esgoto na água, além de evidenciar um fenômeno de elitização dos espaços balneários.

O movimento socioambiental representado pelo MEL conseguiu barrar esse item do plano, além de colocar em pauta discussões sobre os modelos de cidade que estavam em jogo, levando à esfera política questões ambientais e decisões relativas à urbanização, e não as relegando a argumentos técnicos ou exclusivamente econômicos, questionando discursos que atrelavam a natureza ao turismo e o turismo a Florianópolis.

Desde os anos 1980, a natureza é pautada nos pronunciamentos políticos, planos de campanha e planos diretores em Florianópolis. Apesar de a preservação da natureza ter assumido várias conotações desde então, passando a ser defendida tanto por quem a entendia como fonte de renda como por quem lhe atribuía valor intrínseco, ela foi sendo incorporada aos discursos oficiais de Florianópolis, multiplicada por meio de inúmeros enunciados textuais e imagéticos, passando a configurar uma imagem de cidade associada à preservação dos ambientes naturais.

Essa imagem é utilizada como estratégia discursiva para promover o turismo na cidade e está retoricamente ancorada na força que os argumentos de fundo ambiental conquistaram. A partir dessa construção, qualquer menção às questões ambientais tem força significativa e de difícil contestação, costumeiramente gerando consenso, pois as ações se justificam no uso consciente e sustentável da natureza e em nome das gerações futuras e da própria biosfera (Acselrad, 1999). Isso ajudou a consolidar uma leitura hegemônica da cidade por parte da iniciativa privada e de órgãos de planejamento urbano e turístico, que incorporaram a defesa da natureza em seu discurso de forma retórica.

Considerações finais

De atividade acessória da cidade na década de 1950, quando a prática urbanística não o vislumbrava capaz de dinamizar a economia de Florianópolis, o turismo ganhou força nas décadas seguintes, passando a compor diversas estratégias discursivas que visavam a apontá-lo como um futuro promissor para a cidade. Entre essas estratégias discursivas, analisamos os planos diretores e de desenvolvimento turístico e a legislação urbanística.

A instituição de Florianópolis como cidade turística surgiu de articulações entre relações de poder e formas de saber como o planejamento urbano. A partir da década de 1970, essas articulações passaram a moldar simbólica e materialmente seu espaço, acionando argumentos que cristalizavam e destacavam o turismo como fator de modernização e de desenvolvimento econômico e urbano. A legitimação do turismo perante a opinião pública se deu, em boa parte, por meio de um discurso técnico saído de dentro de instituições públicas municipais como o IpuF, que produziu uma série de planos para orientar a urbanização de Florianópolis, sobretudo a partir da atividade turística.

Se, num primeiro momento, a porção leste-sul da ilha era o lugar destinado ao turismo, as relações de poder em disputa na cidade foram capazes de reverter a expansão turístico-imobiliária para o norte, fruto da mobilização de uma rede político-empresarial liderada pela família Ramos (Lohn, 2002). Essa parte da cidade consolidou-se como espaço vocacionado ao turismo e, portanto, demandante de maiores investimentos.

Se, inicialmente, a questão ambiental era uma preocupação de poucos atores comprometidos com a cidade, ela se tornou objeto de disputa entre os que defendiam a natureza por considerar o turismo uma ameaça a sua preservação e aqueles que se apropriavam do discurso ambiental de forma retórica, procurando extrair a maior valorização econômica possível, como foi o caso do planejamento urbano.

O turismo em Florianópolis teve na década de 1970 um período relevante de investimentos públicos, sobretudo em infraestrutura viária, e de incentivos por meio da legislação urbanística, que ampliou o direito de área construída para empreendimentos turísticos. Isso gerou expectativas positivas e investimentos por parte da iniciativa privada no fim dos anos 1980 e ao longo dos 1990, de modo que o turismo foi apontado como uma possível saída da crise econômica da chamada década perdida. Do final da década de 1990 aos dias de hoje, o turismo se tornou uma atividade capitaneada pela iniciativa privada, que controla as empresas do ramo, o que é evidente, e os planos e programas que, atualmente, são público-privados.

A construção de uma cidade considerada naturalmente turística aciona, a cada momento histórico, diferentes argumentos que objetivam inventar esse espaço, e não apenas descrevê-lo. Entendemos que a cidade é uma construção discursiva, escrita na linguagem do concreto e, por isso, portadora de uma importante força política. É exatamente pela força das formas e da concretude que se costuma olhar para o espaço construído como resultado e não como processo, como estase e não como movimento. Valores dominantes e interpretações hegemônicas passam a ser tratados como naturais, e não como uma realidade fabricada por meio de relações de poder e que, portanto, pode ser alterada, pois a única realidade do espaço é a de que é um processo em movimento, ao invés do resultado de um processo. Nessa perspectiva, existe a possibilidade de se contestarem leituras e práticas referendadas por concepções hegemônicas e excludentes, que objetivam ratificar um projeto de cidade e um modelo de urbanização.

O espaço também compõe as relações de poder, já que seus significados e materialidades representam importantes papéis nas disputas pelos usos e transformações da cidade. A própria cidade turística é um acontecimento, uma verdade discursiva, textual e contextual, afirmada e reproduzida por uma série de enunciados precisos e regulados por relações de poder, e não uma verdade natural que foi descoberta por governantes e/ou empresários.

Referências

- ACSELRAD, H. Discursos da sustentabilidade urbana. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, n. 1, p. 79-90, maio 1999. doi: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.1999n1p79>.
- ALBUQUERQUE JR., D. M. **História**: a arte de inventar o passado – ensaios de teoria da História. Bauru: Edusc, 2007.
- BARRETTO, M.; BURGOS, R.; FRENKEL, D. **Turismo, políticas públicas e relações internacionais**. Campinas, SP: Papirus, 2003.
- BECKER, B. Políticas e planejamento do turismo no Brasil. In: YÁZIGI, E. et al. (Org.). **Turismo**: espaço, paisagem e cultura. São Paulo: Hucitec, 2002. p. 181-192.
- COSTÃO DO SANTINHO. Florianópolis, [s.d.]. Disponível em: <https://costao.com.br/>. Acesso em: 15 set. 2020.
- DEÁK, C. O processo de urbanização no Brasil: falas e façanhas. In: DEÁK, C.; SCHIFFER, S. R. (Org.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp, 1999. p. 9-18.
- DUNCAN, J. S. **The city as text**: the politics of landscape interpretation in the Kandyan kingdom. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.
- DUNCAN, J. S.; DUNCAN, N. A Cultural analysis of urban residential landscapes in North America: the case of the anglophile elite. In: AGNEW, J. et. al. (Org.). **The City in Cultural Context**. Massachusetts: Allen & Unwin, 1984. p. 255-276.
- ESPLAN. ESCRITÓRIO CATARINENSE DE PLANEJAMENTO INTEGRADO. **Plano de Desenvolvimento Integrado da Área Metropolitana de Florianópolis**. Florianópolis: Esplan, 1971.
- FELDMAN, S. As Comissões de Planos da Cidade na Era Vargas. In: REZENDE, V. F. (Org.). **Urbanismo na Era Vargas**: a transformação das cidades brasileiras. Niterói: Ed. UFF/Intertexto, 2012. p. 21-44.
- FLORIANÓPOLIS. Lei n. 1.516, de 3 de janeiro de 1985. Dispõe sobre o zoneamento, o uso e a ocupação do solo nos balneários da ilha de Santa Catarina, declarando-os área especial de interesse turístico e dá outras providências. Florianópolis, 1985. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/sc/f/florianopolis/lei-ordinaria/1985/220/2193/lei-ordinaria-n-2193-1985-dispoe-sobre-o-zoneamento-o-uso-e-a-ocupacao-do-solo-nos-balnearios-da-ilha-de-santa-catarina-declarando-os-area-especial-de-interesse-turistico-e-da-outras-providencias?q=2193>. Acesso em: 15 set. 2020.
- FLORIANÓPOLIS. Lei n. 1.516, de 29 de junho de 1977. Disciplina o uso do solo, dispõe sobre áreas verdes, equipamentos urbanos e dá outras providências. Florianópolis, 1977a. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/sc/f/florianopolis/lei-ordinaria/1977/152/1516/lei-ordinaria-n-1516-1977-disciplina-o-uso-do-solo-dispoe-sobre-areas-verdes-equipamentos-urbanos-e-da-outras-providencias?q=1516>. Acesso em: 15 set. 2020.

- FLORIANÓPOLIS. Lei n. 1.494, de 24 de março de 1977. Cria o Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis e dá outras providências. Florianópolis, 1977b. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/al/sc/f/florianopolis/lei-ordinaria/1977/150/1494/lei-ordinaria-n-1494-1977-cria-o-instituto-de-planejamento-urbano-de-florianopolis-e-da-outras-providencias?q=1494>. Acesso em: 15 set. 2020.
- FLORIANÓPOLIS. Lei n. 1.440, de 31 de maio de 1976. Altera o plano urbano da cidade e dá outras providências. Florianópolis, 1976. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sc/f/florianopolis/lei-ordinaria/1976/144/1440/lei-ordinaria-n-1440-1976-altera-o-plano-urbano-da-cidade-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 15 set. 2020.
- FLORIANÓPOLIS. Lei n. 246, de 15 de novembro de 1955. Aprova o Código Municipal. Florianópolis, 1955. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/topicos/26160239/lei-n-246-de-15-de-novembro-de-1955-do-municipio-de-florianopolis>. Acesso em: 15 set. 2020.
- FLORIANÓPOLIS. Lei n. 79, de 1951. Autoriza contratação para elaboração de Plano Diretor. Florianópolis, 1951. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sc/f/florianopolis/lei-ordinaria/1951/7/79/lei-ordinaria-n-79-1951-autoriza-contratacao-para-elaboracao-de-plano-diretor>. Acesso em: 15 set. 2020.
- FOUCAULT, M. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2015[1979].
- FOUCAULT, M. **A história da sexualidade I: a vontade de saber**. Rio de Janeiro: Geral, 2013[1976].
- FOUCAULT, M. **A ordem do discurso**. São Paulo: Loyola, 2012a[1970].
- FOUCAULT, M. **Ditos e escritos: estratégia, poder-saber**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2012b[1984]. v. 4.
- FOUCAULT, M. **Vigiar e punir**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1977a[1975].
- FOUCAULT, M. **A arqueologia do saber**. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1997b[1969].
- GONÇALVES, T. C. **O Ibam e a formação de técnicos para o planejamento urbano no Brasil: a experiência do Cemum**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.
- HENRIQUES, E. B. **Distância e conexão: insularidade, relações culturais e sentido de lugar no espaço da Macaronésia**. Lisboa: IAC/CEG-Universidade de Lisboa, 2009.
- IPIUF. INSTITUTO DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS. **Plano Diretor dos Balneários e do Interior da Ilha de Santa Catarina: diagnóstico**. Florianópolis: IPIUF, 1984.
- IPIUF. INSTITUTO DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS. **Plano de Desenvolvimento Turístico do Aglomerado Urbano de Florianópolis**. Florianópolis: IPIUF, 1981.

- IPIUF. INSTITUTO DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS. **Plano Diretor de uso do solo dos Balneários da Costa Norte da Ilha de Santa Catarina**. Florianópolis: Ipuuf/Ipea/CNPU, 1978.
- IPIUF. INSTITUTO DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS. **Plano de Estruturação do Espaço do Aglomerado Urbano de Florianópolis**: estudos setoriais. Florianópolis: Ipuuf, 1977.
- JURERÊ INTERNACIONAL. Florianópolis, [s.d.]. Disponível em: <https://www.jurere.com.br/>. Acesso em: 15 set. 2020.
- LAGO, P.F. **Florianópolis**: a polêmica urbana. Florianópolis: FFC, 1996.
- LEME, M. C. S. Urbanismo: a formação de um conhecimento e de uma atuação profissional. In: BRESCIANI, M. S. (Org.). **Palavras da cidade**. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 2001. p. 77-93.
- LEME, M. C. S. A formação do pensamento urbanístico no Brasil, 1895-1965. In: LEME, M. C. S. (Org.). **Urbanismo no Brasil – 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel/Fauusp/Fupam, 1999. p. 20-38.
- LENZI, M. H. **A invenção de Florianópolis como cidade turística**: discursos, paisagens e relações de poder. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.
- LOHN, R. L. **Pontes para o futuro**: relações de poder e cultura urbana. Florianópolis, 1959 a 1970. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2002.
- MACHADO, E. V. **Florianópolis**: um lugar em tempo de globalização. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.
- PAIVA, E.; RIBEIRO, D.; GRAEFF, E. **Florianópolis**: Plano Diretor. Porto Alegre: Imprensa Oficial do Estado do Rio Grande do Sul, 1952.
- PEREIRA, E. M. Entrevista concedida Maria Helena Lenzi. Florianópolis, 1 abr. 2013.
- PEREIRA, E. M. A importação de conceitos modernistas no planejamento urbano de Florianópolis. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 6., 2000, Natal. **Anais...** Natal: Anpur, 2000. p. 1-15.
- PEREIRA, E. M. **Gestão do espaço urbano**: um estudo de caso das áreas central e continental da cidade de Florianópolis. Dissertação (Mestrado em Administração) – Centro Socioeconômico, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1992.
- RIZZO, P. B. **Do urbanismo ao planejamento urbano**: utopia e ideologia. Caso de Florianópolis – 1950 a 1990. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1993.

- RODRIGUES, A. B. (Org.). **Turismo, modernidade, globalização**. São Paulo: Hucitec, 2002.
- SOSTIZZO, I. Entrevista concedida a Maria Helena Lenzi. Florianópolis, 16 abr. 2013.
- SOUZA, C. F.; FREITAS, J. F. B. Os portos e a modernização das cidades brasileiras no início do século XX: Porto Alegre e Vitória. In: FREITAS, J. F. B. (Org.). **Diálogos: urbanismo**. br. Vitória/Niterói: Ed. UFES/Ed. UFF, 2010. p. 21-62.
- SOUZA, M. A. O II PND e a política urbana brasileira: uma contradição evidente. In: DEÁK, C.; SCHIFFER, S. R. (Org.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp, 1999. p. 111-143.
- SUGAI, M. I. **Segregação silenciosa: investimentos públicos e dinâmica socioespacial na área conurbada de Florianópolis (1970-2000)**. Florianópolis: Ed. UFSC, 2015.
- SUGAI, M. I. **As intervenções viárias e as transformações do espaço urbano: a via de contorno Norte-Ilha**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.
- TONUCCI FILHO, J. B. M. **Dois momentos do planejamento metropolitano em Belo Horizonte: um estudo das experiências do Plambel e do PDDI-RMBH**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.