

**Final da década de 1920 em Florianópolis:
a construção do Miramar e a urbanização da cidade**

Caroline Soares de Almeida

Universidade Federal de Santa Catarina

almeidacarol@yahoo.com

Resumo: O artigo analisa o contexto da construção do bar e restaurante Miramar, anexo ao trapiche municipal de Florianópolis. Inaugurado em 28 de setembro de 1928, o local foi um dos principais pontos de encontro da sociedade florianopolitana durante cerca de quarenta anos. Além disso, o Miramar representou a transformação urbana da cidade da década de 20, principalmente da orla central.

Palavras-chave: Urbanização; Miramar; Florianópolis

Abstract: The article analyzes the context of the construction of The Miramar, restaurant-bar b located between the wharf and the sea. Inaugurated in September 28 of 1928, the place was one of the main points of meeting of the *florianopolitana* elite, during about forty years. Moreover, the Miramar represented an urban transformation of the city in 20's, mainly on central coast.

Keywords: Urbanization, Miramar; Florianópolis

Florianópolis in the final of 20's: Miramar construction and the city urbanization

Apresentação

Inaugurado em setembro de 1928, o Bar e Restaurante Miramar foi um dos principais pontos de encontro da elite econômica e cultural florianopolitana entre as décadas de 20 e 60 do século XX. Ao longo desses quase 50 anos, o Miramar reuniu boêmios, artistas, músicos, jornalistas, políticos, foliões no Carnaval, que na época acontecia nos arredores da praça XV, e espectadores das regatas de remo. A construção fez parte de uma seqüência de obras com o objetivo de modernização urbanística da cidade.

É por tudo isso que a demolição, ocorrida em 24 de outubro de 1974, em decorrência da construção do aterro da Baía Sul, seja ainda hoje lamentada. O Miramar nasceu como reflexo dessa onda de modernização que tomou conta de Florianópolis na década de 1920. A sua morte foi obra do progresso. Em 2001 uma réplica de suas colunas foi erguida longe do mar, mas no lugar exato de seu repouso.

A Capital no início do século XX

Ainda sobre abalo da Revolução Federalista e da mudança de nome de Desterro para



Florianópolis, a economia da cidade, durante os primeiros anos da República, permaneceu em decadência. A diminuição das atividades portuárias e industriais somadas à insuficiência do abastecimento proveniente da produção agrícola local à população contribuía para tal situação¹. Além disso, eram poucas as casas de comércio na ilha:

Em 1914, Florianópolis possuía somente 606 casas comerciais. Além da fábrica de pregos, do estaleiro Arataca e da fábrica de bordados Hoepcke, havia uma pequena indústria de bens de consumo que resumia-se em móveis, torrefação de café, telhas de cimento, vinagre, bebidas, sabão, cigarros, massas alimentícias e refinação de açúcar. [...] O número de automóveis não ultrapassava quatorze. [...] Em 1907 reapareceram os bondes de tração animal que percorriam um bom número de ruas do centro da cidade até a Agrônômica.²

A orla marítima na parte central da cidade dava à capital catarinense um ar de atraso urbano e de deselegância conforme descreveu o cronista Virgílio dos Reis Várzea em “A ilha”:

Vista do mar, a cidade não impressiona bem aos que a visitam pela primeira vez, [...] porquanto, uma parte de sua frente, do lado do norte, onde correm os cais da Figueira, compõe-se ainda de casinhas antigas, com os fundos voltados para a fora, exibindo quintalejos murados ou de tábuas e ripas... para o serviço de seus habitantes. [...] O mesmo se nota nos prédios ao longo o outro cais (o principal da cidade) e que formam a ala sul das ruas Altino Corrêa e João Pinto [...]. Estes, porém, tem a atenuante de uma fachada para o mar e serem altos e limpos. [...] Este defeito, que de certo modo compromete a estética da cidade no seu primeiro aspecto impressivo, tem origem na maneira como ela foi edificada em seus princípios [...].³

Longe do requinte e sofisticação das ruas do Rio de Janeiro, os dias na pacata Florianópolis transcorriam, para Virgílio Várzea, de maneira um tanto “triste para os que estão acostumados nas cidades movimentadas e ruidosas, onde a vida nas ruas, nos cafés, nas *brasseries* e teatros, constitui, durante o dia e a noite até altas horas, perene diversão pública”⁴.

¹ PEDRO, Joana M. *Mulheres honestas e mulheres faladas: uma questão de classe*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1998. p. 81.

² CORRÊA, Carlos H. P. *História de Florianópolis ilustrada*. Florianópolis: Editora Insular, 2004. p. 279

³ VÁRZEA *apud* CORREIA, Carlos H. P. *História de Florianópolis...*, op. cit., p. 82.

⁴ *Idem*, p. 85.



Segundo Eliane Veiga⁵, a travessia marítima entre o continente e a Ilha de Santa Catarina e o embarque e o desembarque “eram efetuados de forma precária e arriscada por meio de balsas e outras embarcações”. Carlos Humberto Corrêa afirma ainda que “a travessia do canal entre a ilha e o continente continuava sendo como desde a fundação da Capitania da Ilha de Santa Catarina por Silva Paes, em 1738, isto é, por pequenas embarcações que sempre estavam sujeitas ao humor e a intempéries variáveis”⁶. Partindo dessa situação, estudos elaborados para a melhoria das condições de travessia de pessoas, animais e cargas entre os trapiches motivaram, em 1925, a necessidade de construção desse novo cais em substituição aos já existentes.



Figura 1: As antigas embarcações da travessia ilha-continente antes da inauguração da Ponte Hercílio Luz em maio de 1926.

Fonte: acervo do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina

A Reforma urbanística e a construção do Miramar

Nas segunda e terceira décadas do século XX, a cidade de Florianópolis passou por uma grande reforma urbanística. Em 1918, o então governador do Estado de Santa Catarina, Hercílio Luz, aprovou um regulamento para o Serviço de Higiene do Estado que consistia em atribuir à Municipalidade funções fiscalizadoras das condições de todo e qualquer edifício, de caráter público ou privado. Ocorreu, a partir desse regulamento, uma melhoria na qualidade de vida geral da população urbana, que passou a ter acesso às instalações de água e rede de

⁵ VEIGA, Eliane. *Florianópolis: Memória Urbana*. Florianópolis: Editora da UFSC e Fundação Franklin Cascaes, 1993.

⁶ CORREIA, Carlos H. P. *História de Florianópolis...*, op. cit., p. 279.



esgoto básica.⁷ As mudanças no modo de vida decorrentes das regras de higiene fizeram transparecer mais claramente a distinção entre os hábitos do cidadão do campo e os do cidadão urbano.⁸ Além disso, a administração de Hercílio Luz - 1918-22 e 1922-24 - ainda contou com a ameaça de transferência da capital do Estado para o interior, possivelmente para Curitiba⁹, devido à falta de ligação terrestre da ilha com o continente. A solução para o caso finalmente se deu com a conclusão das obras da ponte Hercílio Luz, em 1926. A comunicação com o continente pôde então ser estabelecida de maneira mais eficiente.

Nesse contexto de modernidade, regras de higiene e urbanização da cidade, surgiram os trabalhos para construção de um novo cais que veio a substituir o antigo Trapiche Municipal. O jornal *O Estado* de 06 de maio de 1926 faz transparecer o que representava para o Município esse evento:

O velho trapiche municipal que serve de ponto de embarque e desembarque de passageiros, á Praça 15 de Novembro e que aliás tanto destoa daquella elegante trecho da nossa capital, vae, felizmente ser demolido. A Superintendência fará construir ali, dentro em breve, um cáez condigno daquella praça, para embarque e desembarque, em prolongamento á mesma praça tendo a largura desta, na sua intercessão com o caes actual e o comprimento do trapiche. O novo caes terá escadas de acesso, devendo ser aquella zona aterrada. A referida obra vae ser feita por contracto e obdecerá um plano esthetico e moderno, devendo os interessados que queiram apresentar as suas propostas neste sentido á Superintendencia, organizar e apresentar o projecto acompanhado das necessarias plantas explicativas, nas escalas de 1:25, para as respectivas plantas e detalhes. Os proponentes deverão apresentar as suas propostas até o dia 26 de corrente, ás 13 horas.

O antigo Trapiche Municipal, deselegante segundo a notícia acima, recebia personagens importantes do cenário político catarinense. Em *O Estado* de 18 de janeiro de 1926, a seguinte manchete denota a importância da passagem do futuro candidato ao Governo Estadual:

Florianópolis recebeu, hontem, festivamente, o illustre catharinense sr. dr. Adolpho Konder, indicado ao voto da Convenção de 19 do corrente para candidato ao cargo de governador do Estado. Desde cedo que o Trapiche Municipal se achava repleto de autoridades e amigos.

O contraste entre o trapiche e a suntuosa praça, bem como os personagens ilustres que

⁷ Idem, p. 144-146.

⁸ CORADINI, Lisabete. *Praça XV: Espaço e Sociabilidade*. Florianópolis: Coleção Teses, volume V, Letras Contemporâneas, 1995. p. 72.

⁹ PIAZZA, Walter F. *Santa Catarina: sua história*. Florianópolis: Editora Lunardelli, 1983. p. 502 – 503.



na ilha adentravam mediante o velho cais, por si só, poderiam motivar uma possível reforma ou nova construção no local. Entretanto, a primeira nota do jornal data de 6 de maio de 1926, apenas sete dias antes da abertura da Ponte Hercílio Luz. Para a construção da ponte, o Governo Estadual tomou de empréstimo, inicialmente, além da arrecadação tributária estadual, 5 milhões de dólares do grupo financeiro estadunidense *Imbrie & Co* que entrou em falência logo depois. Dessa forma, um novo empréstimo de mesmo valor foi assinado com outra empresa, *Halsey Stuart & Co*, também dos Estados Unidos.¹⁰ Além disso, as reformas urbanas das primeiras décadas do século XX contaram com convênios, como o existente com a Fundação Rockefeller¹¹.

A ata de concorrência pública¹² para a construção de um novo cais na Praça XV de novembro, de acordo com a Lei orçamentária do ano de 1925, relatou uma reunião realizada em 26 de maio de 1926 na qual dois concorrentes apresentaram propostas para a edificação de um novo trapiche municipal: Mário Moura e Theodoro Gründel. Essa primeira licitação, vencida pelo Senhor Mário Moura, mantinha uma proposta de 85 mil réis, tendo em anexo ao cais um bar e restaurante, foi cancelada. Em nove de junho de 1926, foi aberta nova concorrência pelo Superintendente Municipal, Fúlvio Aducci, e apenas uma pessoa, o Senhor William Fritsch, compareceu com proposta, em 14 de junho do mesmo ano. E, cinco meses depois, em 18 de novembro de 1926, no jornal "Folha Nova", o Senhor Mário Moura aparece mais uma vez como vencedor da concorrência, sendo o valor da obra aumentado para 90 mil réis. O que aconteceu com o caso entre junho e novembro do ano de 1926 permanece desconhecido, não sendo relatados nos jornais da época, nem no livro de registros consultado do arquivo histórico municipal. Após alguns contratemplos, eis que inaugurou-se, no dia 28 de setembro de 1928, o esperado cais municipal e seu anexo, o Bar e Restaurante Miramar.

¹⁰ CORREIA, Carlos H. P. *História de Florianópolis...*, op. cit., p.297-298.

¹¹ PEDRO, Joana M. *Mulheres honestas...*, op. cit., p. 82.

¹² Atas de Concorrências de Propostas, 1898-1928, p. 43-44





Foto 1: Antigo cais municipal, (entre 1926 e 1928)
Fonte: Casa da Memória de Florianópolis.



Foto 3: Miramar - década de 1930.
Fonte: Acervo Casa da Memória de Florianópolis.

As duas imagens demonstram a diferença paisagística no desembarque da cidade, antes tão criticada: “É sem dúvida merecedora de aplausos a iniciativa do sr. Superintendente Municipal, dando aquelle ponto de embarque uma feição decente e que ha muito se impõe, attendendo o embellezamento da capital que não pode ser descurado”.¹³

Sobre as características arquitetônicas do Bar e Restaurante Miramar, Veiga comenta que, em sua decoração, predominavam linhas ecléticas, elementos neoclássicos e insinuações em *art-déco*. O local foi um dos principais pontos de encontro da sociedade florianopolitana e destacou-se por estar localizado em uma região de fácil acesso aos habitantes da cidade. Por isso, era palco de eventos desportivos náuticos, sendo essa descrição pouco abrangente para dar conta da verdadeira importância sociocultural do edifício. Em frente ao Miramar encontrava-se a parada final dos ônibus que vinham dos bairros. De acordo com Coradini: “Os primeiros ônibus começaram a circular a partir da década de 30, após a inauguração da

¹³ O Estado de 06 de maio de 1926



ponte Hercílio Luz. [...]. O ponto de chegada e de partida ficava na Praça XV”.¹⁴

Tal importância social encontra-se claramente estampada em “No Tempo do Miramar” de Sebastião Ramos, livro de poesias que trata das impressões do autor acerca da cidade em uma época anterior ao aterro da Baía Sul: “Miramar dos boêmios, dos amantes/dos políticos, dos jornalistas/das crianças, dos pescadores/Miramar dourado, revestido de mel/doce recordação.”¹⁵

Em matéria do jornal *O Estado*, de 24 de outubro de 1974, ficava claro o que representava o mar para a elite florianopolitana em meados do século XX:

Na década de 20 estar na moda era freqüentar o Miramar. As regatas eram a principal atração das manhãs de domingo, quando o sol iluminava a raia da baía sul, onde com elan e galhardia os “rowers” dos clubes náuticos abriam estrias nas águas espelhadas, disputando o primeiro lugar nas competições e no coração das senhorinhas que torciam em terra firme.

A inauguração da Ponte Hercílio Luz, ponto de ligação seca entre a ilha e o continente, por si só, seria o suficiente para cancelar a construção de um novo trapiche, já que tal travessia tomaria menos tempo de viagem. Da mesma forma, existiam vários outros trapiches para recolhimento de carga. Outra lacuna que aparece vazia neste estudo tem a ver com os motivos que levaram a Superintendência Municipal a aprovar a construção de um novo cais.

A verdade é que, dois anos mais tarde, em 28 de setembro de 1928, foi inaugurado o novo trapiche municipal, tendo como anexo, o bar e restaurante Miramar. O senhor Mário Moura, o proprietário do estabelecimento, ganhou o direito de exploração do local em vinte anos. Apesar dos desencontros presentes nos registros municipais, a cidade de Florianópolis ganhou, com a construção do Miramar, um novo local para as reuniões sociais, continuando na memória dos habitantes que outrora viveram e se deliciaram com o lugar, tendo, sem dúvida, representado a idéia de modernização urbanística da capital.

Referências Bibliográficas

Atas de Concorrências de Propostas. Florianópolis: Arquivo Histórico Municipal Professor Oswaldo Rodrigues Cabral, Caderno nº 298, 1898-1928.

¹⁴ CORADINI, Lisabete. *Praça XV: Espaço...*, op. cit., p.79.

¹⁵ RAMOS, Sebastião. *No tempo do Miramar*. Florianópolis: Papa-Livro, 1993



CORADINI, Lisabete. *Praça XV: Espaço e Sociabilidade*. Florianópolis: Coleção Teses, volume V, Letras Contemporâneas, 1995.

CORRÊA, Carlos H. P. *História de Florianópolis ilustrada*. Florianópolis: Editora Insular, 2004.

Travessia ilha continente. Disponível em: <http://www.ihgsc.org.br/home.htm> . Acesso em 12 de novembro de 2007.

Jornal O Estado, Florianópolis, 29 de setembro de 1928, Ano 14, nº 4312.

Jornal O Estado, Florianópolis, 24 de outubro de 1974, Ano 60, nº 17825.

PEDRO, Joana M. *Mulheres honestas e mulheres faladas: uma questão de classe*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1998.

PIAZZA, Walter F. *Santa Catarina: sua história*. Florianópolis: Editora Lunardelli, 1983.

RAMOS, Sebastião. *No tempo do Miramar*. Florianópolis: Papa-Livro, 1993.

VEIGA, Eliane. *Florianópolis: Memória Urbana*. Florianópolis: Editora da UFSC e Fundação Franklin Cascaes, 1993.

