

isso, a capital passou por significativas remodelações da malha urbana, com o intuito de realizar melhorias que facilitassem a circulação de automóveis.

Com o crescimento da cidade, os automóveis disputavam com os pedestres as estreitas ruelas da área central, sendo comuns os engarrafamentos na travessia da ponte Hercílio Luz, uma vez que a capital carecia de políticas públicas afinadas com a sinfonia dos motores a combustão.

Após a segunda metade do século XX houve um significativo aumento populacional em Florianópolis, principalmente na década de 1970, quando a cidade recebeu investimentos federais em infraestrutura. A ponte Colombo Salles (1975) foi um dos resultados destes empreendimentos, ligando definitivamente Florianópolis à rede rodoviária nacional.

Com a inauguração da segunda ponte - a Colombo Salles, o uso da Felipe Schmidt deixou de ser prioritário como via de acesso à Ponte Hercílio Luz e partir de 1976, se tornou exclusiva para pedestres. A criação do calçadão foi uma decisão do então prefeito Esperidião Amin, que inspirada no modelo curitibano, determinou o fim do reinado do automóvel, no trecho entre a Praça XV de Novembro e a Rua Álvaro de Carvalho.

Apesar da reforma da via de acesso a Florianópolis, seu crescimento estava limitado pelas oportunidades de trabalho oferecido no espaço urbano.

Nos anos seguintes pouco se alterou, apesar do mundo viver os novos tempos do pós-guerra, em Florianópolis a vida corria serenamente e até de modo provinciano. Na década de 50 a cidade ainda conservava seus sobrados e casarões coloniais, suas ruas arborizadas e suntuosas mansões localizadas em verdadeiras chácaras, com árvores frutíferas, canteiros de flores com grande abundância de plantas e verdes. [8]

A estagnação econômica só foi vencida através dos investimentos públicos em aparelhos de Estado, que promoveram a circulação de capital na cidade e provocaram impacto econômico da maior repercussão sobre a sociedade florianopolitana, intensificando o desenvolvimento de outras regiões da cidade para além do Centro. Tal processo de desenvolvimento da cidade é um fenômeno natural e bastante comum em cidades de médio

e grande porte, que acaba contribuindo para o esvaziamento de suas áreas centrais, que geralmente coincidem com seus núcleos históricos de fundação, ou seja, seus centros históricos. Essas regiões centrais que a princípio tinham funções específicas tornam-se obsoletas, passando por um processo de degradação de sua estrutura urbana e das edificações ali existentes [9].

Todavia, embora a maior parte da área residencial tenha se transformado em áreas exclusivas de comércio e serviço, conforme é possível verificar no mapa de uso dos solos (fig. 4), Florianópolis ainda possui um centro histórico que se mantém extremamente importante para a cidade, uma vez que está inserido em um tecido vivo e integrado à vida contemporânea e diária da cidade e de seus habitantes. Também é possuidor de exemplares diversos dos mais distintos períodos arquitetônicos, constituindo uma fonte rica de informação de história da arquitetura.



Figura 4 - Mapa do Uso do Solo do Centro de Florianópolis

Fonte: [http://geo.pmf.sc.gov.br/geo\\_fpolis/index.php](http://geo.pmf.sc.gov.br/geo_fpolis/index.php)

### 3.2 Vitrines de Florianópolis

O Centro Histórico de Florianópolis apresenta edificações históricas e recentes, com diferenças de até um século de construção entre si. Imóveis de distintos estilos, tempo e tipologias, são em sua imensa maioria destinados ao uso terciário: comércio e prestação de serviços.