

Etapas históricas e condicionantes geopolíticos das atividades socioeconômicas da Ilha de Santa Catarina

Washington Ferreira¹

Resumo: Procedeu-se a revisão das diferentes etapas históricas do processo de colonização da Ilha de Santa Catarina (SC, Brasil), e a análise dos condicionantes geopolíticos envolvidos nas mesmas, para a compreensão das razões determinantes para a sucessão das principais atividades socioeconômicas na Ilha, ao longo do percurso histórico.

Palavras-chave: etapas históricas; condicionantes geopolíticos; colonização; atividades socioeconômicas.

Abstract: We proceeded to review the different historical stages of the process of colonization of the island of Santa Catarina (SC, Brazil), and the analysis of geopolitical constraints involved in them, to the understanding of the decisive reasons for the succession of the main socio-economic activities on the island, along the historic route.

Keywords: historical stages; geopolitical conditions; colonization; socioeconomic activities.

Introdução

As razões pelas quais um determinado sítio costeiro, ao longo de sua história, teria adotado como modelo para o seu processo de desenvolvimento, as estruturas e funções de um núcleo urbano, uma área industrial, um complexo portuário, ou uma combinação dentre estas (e outras) possibilidades, são complexas e diversas. O objetivo deste trabalho é tentar identificar algumas destas razões, olhando para as diferentes etapas históricas e a sucessão (ou substituição abrupta) dos distintos ciclos político-econômicos, na Ilha de Santa Catarina e sua relação com as principais atividades socioeconômicas que foram (e vem sendo) desenvolvidas neste território insular.

Metodologia

Esta contribuição situa-se na perspectiva de aproximação entre os campos da História Ambiental² e do Gerenciamento Costeiro Integrado³; visando desencadear a análise dos

¹ Graduação (1995), e Mestrado (2004) em Oceanografia; Doutorado em Educação Ambiental (2014), FURG - Universidade Federal do Rio Grande. Estágio de Pós-doutorado no Programa de Pós-Graduação em Geografia, UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina (em desenvolvimento). Esta pesquisa contou com subsídios da CAPES, a qual são expressos os nossos agradecimentos. Email: thalassoching@yahoo.com.br



condicionantes do processo de desenvolvimento de diferentes zonas costeiras no Brasil, utilizou-se como Estudo de Caso⁴, a Ilha de Santa Catarina, município de Florianópolis, SC. Procedeu-se a revisão bibliográfica e análise documental de um conjunto de fontes históricas e autores contemporâneos sobre a região, definindo-se como base ou "unidade de trabalho" as etapas históricas ou ciclos econômicos. Foi sumarizado o conjunto de etapas com influencia no desenvolvimento da Ilha de Santa Catarina e região, integrando eventos e processos de múltiplas escalas. Estas etapas foram então analisadas, quanto aos seus condicionantes geopolíticos e as atividades socioeconômicas viabilizadas ou decorrentes de cada um destes contextos.

As Etapas Históricas e o Desenvolvimento

As sucessivas etapas históricas com influencia no desenvolvimento da Ilha de Santa Catarina podem ser mais bem percebidas quando se condensam estas circunstancias em diferentes contextos temporais.

A Pré-Colonização (~1494 – 1640): Em 1515, o espanhol Juan Dias Solís assinala a baía dos ‘perdidos’ (onde se perdeu uma embarcação da sua esquadra), entre a Ilha de Santa Catarina e o continente fronteiro⁵. Pouco depois, Martim Afonso de Souza (1531-1532) deu o primeiro passo para a ocupação portuguesa. Conforme a revisão de Bodelón⁶, em 1516, tripulantes remanescentes da expedição de Solís passaram a residir entre índios carijós⁷: estes naufragos teriam sido contatados em 1522 pela expedição de Rodrigo de Acuña, no “puerto de los Patos”⁸. Em 1526, Sebastián Caboto chega ao mesmo porto⁹, batizando-o em homenagem a sua esposa, Catalina Medrano¹⁰. Em 1541, Alvar Núñez Cabeza permanece durante meio ano na Ilha de Santa Catarina¹¹. Pesquisas arqueológicas confirmaram *um naufrágio do século XVI, possivelmente da armada que seguia para o Estreito de Magalhães,*

² PÁDUA, 2010.

³ POLETTE et al., 2006.

⁴ YIN, 2005.

⁵ PIAZZA, 1983 (p.85).

⁶ BODELÓN, 2014 (p.172-173).

⁷ GANDÍA (pp. 397-435), apud LEVENE, 1940.

⁸ Grupo indígena denominado Patos, que ocupava a área no entorno do rio Massiambu (Ilha de Santa Catarina).

⁹ SANZ TAPIA (pp. 348-351), 1992.

¹⁰ FERNÁNDEZ DURO, 1893.

¹¹ CÓRDOVA, 1555 (Folio LIX).



comandada por Diego Flores Valdés e Pedro Sarmiento de Gamboa¹². Os jesuítas, a serviço da Espanha, instalam-se a oriente do Rio Uruguai, na catequese de aldeias indígenas, atraindo paulistas, interessados em escraviza-los para as lavouras do Brasil¹³. As vésperas da instalação do Governo Geral, em 1549, já haviam sido fundadas no litoral do Brasil 16 vilas e povoados, que exportavam mercadorias para a Metrópole¹⁴; contudo, a Ilha manteve-se como ponto de passagem para navegantes com destino ao Rio da Prata e ao Oceano Pacífico¹⁵. Em 1673, o bandeirante Dias Velho se estabelece na Ilha, erguendo em 1678 uma ermida, dedicada a Nossa Senhora do Desterro¹⁶. A grande proximidade ao meridiano do *Tratado de Tordesilhas* (1494) e aos territórios espanhóis¹⁷ foi um fator inibidor de colonização relevante.

A Colonização (1640 – 1756): Após a *Guerra da Restauração* na Península Ibérica (1640-1668) e a reconquista da independência, Portugal retoma a expansão colonial, fundando São Francisco do Sul (1641), Nossa Senhora do Desterro (1675, atual Florianópolis)¹⁸, a Colônia de Sacramento no Rio da Prata (1680), e Laguna (1684), entre ambas. Em resposta, a Espanha estabelece suas *reduções* de fronteira: em 1682, *os jesuítas e indígenas missionários retornaram a margem oriental do Rio Uruguai (São Borja)*¹⁹. Os limites da América meridional seriam definidos somente no final do século XVII e decorrer do XVIII²⁰, pois *interessava, sobretudo, povoar, explorar e defender as regiões fronteiriças do sul – Sacramento, Santa Catarina e Rio Grande do Sul*²¹. O Conselho Ultramarino de Portugal registra diversos documentos da colonização regional²²; entre 1748-1756 ocorre o transporte de milhares de açorianos, e criação das freguesias de NS da Conceição, NS da Lapa e NS das Necessidades (na Ilha de Santa Catarina); São José, São Miguel, NS do Rosário e Santa Ana (no continente adjacente)²³. Em 1750, com o Tratado de Madrid, houve a permuta dos *Sete Povos das Missões* pela *Colônia de Sacramento*. Em 1752, os demarcadores iniciaram os trabalhos, interrompidos pelos caciques missionários, deflagrando a *Guerra*

¹² FARIAS et al., 2011 (p.133).

¹³ GOLIN, 2012 (p. 1584).

¹⁴ REIS FILHO, 2012 (p. 61).

¹⁵ REIS, 2012 (p. 59-60).

¹⁶ CORREA, 2004 (p. 40).

¹⁷ GOLIN, 2012 (p. 1584).

¹⁸ OLIVEIRA, 2007 (p. 29).

¹⁹ GOLIN, 2012 (idem).

²⁰ OLIVEIRA, 2007 (p.20).

²¹ ROCHA et al., 2005 (p.115).

²² CONSELHO ULTRAMARINO [ant. 1717, Março, 03].

²³ CASAL, 1976 (p. 89).



Guaranítica (1753-1756), com a tomada das Missões²⁴. No Brasil colonial, 37 municípios originaram-se de povoações/fortalezas, 21 destes criados até 1750; após, a criação de municípios concentra-se no litoral sul, em recente estágio de ocupação²⁵.

As Guerras Regionais (1756 – 1895): Em decorrência da *Guerra dos Sete Anos*, entre a França e a Inglaterra (1756-1763), e do *Pacto de Família*, dos Bourbon, Portugal foi invadido. Na sequência, os espanhóis tomam a Colônia de Sacramento e (em fevereiro de 1777) a vila de Desterro, questionando o território português²⁶. Em outubro de 1777 foi assinado o *Tratado de Santo Ildefonso*, determinando a devolução da Ilha para os portugueses (de fato, em julho de 1778), assegurando o domínio do Rio da Prata, para a Espanha²⁷. Em 1801, como consequência da *Guerra das Laranjas*²⁸ na Península Ibérica, ocorre o avanço luso-brasileiro sobre o extremo sul do Brasil. Logo, as invasões inglesas no Rio da Prata (1806-1807)²⁹ vão exigir maior atenção da Espanha. Entre 1806 e 1810, as tropas de Napoleão invadem a Espanha, com a transferência da corte portuguesa para o Brasil e a abertura dos portos ao comércio internacional, em benefício da Inglaterra³⁰. Simultaneamente, a elite *criolla* inicia movimentos na colônia castelhana; logo após a *Independência do Brasil* (1822-1825), a *Guerra da Cisplatina* (1825-1828), levaria a independência do Uruguai, seguida da *Guerra Grande do Uruguai* (1838-1851), o que determinaria a redefinição das fronteiras austrais³¹. Na segunda metade do século XIX, a economia do Brasil passa por um período de *incremento das exportações de monoculturas, e concomitante aumento do custo interno de produtos básicos*³², que se reflete na economia regional, pelo significativo crescimento da exportação (de farinha de mandioca, milho, feijão e favas) pelo Porto do Desterro³³. Após a *Guerra da Secessão* (1861-1865), os Estados Unidos já absorviam 75% das exportações do café brasileiro³⁴; crescem também os *investimentos ingleses no país, para financiamento de obras públicas e infraestrutura facilitadora de exportações, especialmente*

²⁴ GOLIN, 2012 (p. 1585).

²⁵ CIGOLINI, 2012 (p. 64).

²⁶ CONCEIÇÃO, 2008 (p. 03).

²⁷ CABRAL, 1950.

²⁸ Arquivo Histórico Militar, Abril de 2004.

²⁹ LAURENZANO, 2008 (pp.59-60).

³⁰ RICUPERO, sd (p. 13).

³¹ GOLIN, 2012 (p. 1589).

³² FURTADO, 1970 (p. 142).

³³ HÜBENER, 1981.

³⁴ PANIZATTO, FREITAS, FERREIRA, sd (p. 81-82).



*portos e ferrovias*³⁵. A *Guerra do Paraguai* (1864-1870) e seus gastos³⁶ resultam em grande inflação; a necessidade de víveres para os soldados³⁷ estimularia a produção agrícola do Rio Grande do Sul e Santa Catarina: erva-mate no planalto norte, indústria têxtil em Blumenau e Brusque, extração de carvão no sul, madeira e produção alimentar no Vale do Itajaí³⁸. A crise do final do século XIX atingiu as exportações de farinha de mandioca e o porto do Desterro, que *representavam as possibilidades de acumulação de riqueza na capital*³⁹. No governo de Hercílio Luz (1894-98), foi sancionado o novo nome da capital, homenagem a Floriano Peixoto, e a vitória na Revolução Federalista. Nos primeiros anos do século XX, ocorreram grandes transformações nas paisagens da cidade, resultado dos projetos que buscavam garantir o saneamento básico e eliminar a imagem de “marasmo” e “provincianismo” da capital, associando-a a modernidade⁴⁰.

As Guerras Mundiais (1909 – 1945): No Brasil, vivencia-se a *República Velha* (1889-1930), a *Revolução de 1930* e o *Estado Novo* (1930-1945)⁴¹. Após o acordo com a Argentina (*Questão de Palmas*, 1895), era necessário garantir as fronteiras, pela construção da ferrovia no oeste catarinense (1907-1910), a ocupação de terras e atividades econômicas rentáveis, como a erva-mate e a madeira⁴². Em consequência da *Primeira Guerra Mundial* (1909-1914), a queda nos preços do café e a falta de produtos importados estimularam a indústria nacional, determinando a concentração populacional em centros urbanos. Após a *Guerra do Contestado*⁴³ (1912-1916), incrementou-se a ocupação do território, por colonos do noroeste do Rio Grande do Sul⁴⁴, diversificando a produção, demandando investimentos industriais e portuários no Estado de SC: colonos alemães (Vale do Itajaí e norte), italianos (sul e Vale do

³⁵ FIGUEIRA, 2001 (p. 29).

³⁶ A importação de carvão inglês (em julho de 1865), para as embarcações de guerra (ao preço de 25,5 mil réis a tonelada) receberam muitas críticas, porque o mesmo poderia ter sido comprado no país (FIGUEIRA, 2001, p.75).

³⁷ Os 15 mil homens previstos para o Exército do Barão de Porto Alegre consumiriam diariamente 250 reses, 214 alqueires de farinha e 13 de sal, 88 arrobas de erva-mate e 15 de fumo (FIGUEIRA, 2001, p.134).

³⁸ GOULARTI FILHO, 2009 (p. 979).

³⁹ NECKEL, 2003 (p. 24).

⁴⁰ NECKEL, 2003 (p. 54-55).

⁴¹ LEITE JÚNIOR, 2009.

⁴² GOULARTI FILHO, 2009 (p. 105).

⁴³ Em meados do século XIX, a Sociedade Colonizadora de Hamburgo implantou a Colônia Dona Francisca (atual Joinville), com uma rodovia até a Vila de Rio Negro (ocupada por ervateiros catarinenses desde 1749); ao atingir o Planalto Norte Catarinense, instalou a colônia de São Bento (em 1873). Em resposta, o governo do Paraná emitiu títulos de posse da terra aos ervateiros paranaenses, desencadeando a Guerra do Contestado (MAFRA, 2008, p.16).

⁴⁴ GOULARTI FILHO, 2009 (p. 109).



Itajaí), poloneses (Alto Vale do Rio Tijucas e planalto norte)⁴⁵. Entre 1915 a 1929, Santa Catarina aponta o forte crescimento dos valores obtidos na economia regional, com expressivo incremento nas exportações de madeira (2.200%), erva mate (1.300%), feijão e têxteis (800%)⁴⁶. A *Grande Depressão* (1929-1933) *provocou falências, desemprego, a destruição de riqueza produzida e o rebaixamento dos salários no sistema norte-americano*⁴⁷, com queda acentuada nas exportações de café do Brasil (de US\$ 445 milhões, em 1929, para US\$ 180 milhões, em 1930), golpe final na República Velha, centrada nesta monocultura⁴⁸. O governo Vargas prioriza setores estratégicos nacionais, como a energia, o petróleo, e siderurgia⁴⁹; a produção de carvão de SC torna a crescer (13.859t em 1928; 15.629t em 1929; 37.564t em 1930; 56.000t em 1931), com medidas protecionistas (o Decreto Federal 20.089 de junho de 1931, estabelece consumo mínimo de 10% de carvão nacional)⁵⁰. A Segunda Guerra Mundial (1939-1945) impõe grandes restrições econômicas; por outro lado, a necessidade de substituição de produtos estrangeiros (papel e papelão) e a produção de alimentos (criação de empresas, como a Perdigão em 1940, e a Sadia em 1942) revitalizam a economia estadual⁵¹.

O Pós-Guerra (~1950 >>): A política de reconstrução da Europa (*Plano Marshall*) e a corrida armamentista (*Guerra Fria*) mobilizam grandes recursos econômicos e publicitários⁵². No Brasil, os *Anos Dourados* de Juscelino Kubitschek (1956-1960) procuram “modernizar” o país. No período de 1945-1962, os setores carbonífero, têxtil, madeireiro e alimentar SC expandiram-se, com novas indústrias, como metalomecânica em Joinville, cerâmica no sul, papel e celulose no planalto⁵³. Efetiva-se a construção da rodovia BR 101, conectando Florianópolis ao sul de SC e RS (1963-1970). O governo militar (1964-1979), viria a sedimentar o investimento público em infraestrutura, para atração de empresas estrangeiras, de modo a acelerar a industrialização. O cenário econômico internacional seria abalado pelos dois *Choques do Petróleo* (1973;1979), elevando drasticamente o seu custo, refreando o desenvolvimento programado. Na etapa subsequente (1980-2000), ocorre a retomada do

⁴⁵ GOULARTI FILHO, 2009 (p. 982).

⁴⁶ GOULARTI FILHO, 2002 (p. 984).

⁴⁷ PANIAGO, 2014 (p. 45).

⁴⁸ FUCS, 2009.

⁴⁹ CORSI, 2002 (p. 04).

⁵⁰ CAPI, sd. (p. 41-42).

⁵¹ ELÍBIO, 2005 (p. 31-32).

⁵² SATO, 2000.

⁵³ GOULARTI FILHO, 2009 (p. 979).



crescimento mundial, com a ampliação do poder aquisitivo das classes médias e consequente redescoberta do litoral e do turismo no país, estimulado por melhorias na malha rodoviária e nos aeroportos.

As Atividades Socioeconômicas

As diferentes atividades socioeconômicas são entendidas enquanto processos produtivos, funções ou tecnologias, porque *os efeitos paradoxais gerados pelas tecnologias não são consequências incidentais, mas antes mecanismos sistematicamente conducentes ao emprego de mais tecnologia*⁵⁴.

Reabastecimento de Embarcações: como primeira atividade socioeconômica reconhecida da Ilha de Santa Catarina, as embarcações de passagem pela região necessitavam *fazer aguada* (reabastecimento de água potável), víveres e madeiras. Em 1526, Sebastião Caboto permaneceu na Ilha durante quatro meses, construindo uma galeota⁵⁵; George Shelvocke (capitão do navio inglês “Clipperton”) aportou na Ilha em junho de 1719, descrevendo os pontos de aguada, abastecimento de madeira e víveres⁵⁶.

Defesa e Ocupação: para se tornar efetiva e duradoura, a posse do território viria exigir um sistema de defesa militar e um contingente populacional, atestado pelo incremento na criação de novas vilas ou municípios ao longo do Brasil⁵⁷.

Fortalezas Militares: sob o comando do Brigadeiro José da Silva Paes, iniciaram-se as obras (1738-1742) do complexo militar⁵⁸; priorizando o controle do acesso à capital pelas embarcações, concentrou suas defesas na Baía Norte (Santa Cruz, na Ilha de Anhatomirim; São José da Ponta Grossa, em Jurere; São Caetano e Santo Antônio de Ratoles, na Ilha de Ratoles Grande; São Luiz e São Francisco Xavier, na Praia de Fora, Desterro) e na Baía Sul (Nossa Senhora da Conceição de Araçatuba, na Ilha de Araçatuba; Marechal Moura, na Praia de Naufragados), três estruturas na área central (Sant’Anna e Santa Bárbara, na Ilha; São João, na porção continental), bem como outra junto à barra da Lagoa da Conceição (Nossa Senhora da Conceição).

⁵⁴ FOX et al., 2008 (p. 75).

⁵⁵ CARUSO, 1983 (p. 79).

⁵⁶ BERGER, 1984 (p. 19).

⁵⁷ Séculos XVI (10), XVII (42), XVIII (91), 1800-1822 (43) (CIGOLINI, 2012, p. 64).

⁵⁸ TONERA, 2007.



Contingente Populacional: o povoamento de imigrantes açorianos (1748-1756) efetivou a ocupação da Ilha e o continente próximo⁵⁹; este contingente, conforme diferentes historiadores⁶⁰, oscilava entre 2.627⁽⁶¹⁾, 4.021⁽⁶²⁾, 4.024⁽⁶³⁾, 4.525⁽⁶⁴⁾, 4.893⁽⁶⁵⁾, 5.545⁽⁶⁶⁾, e 6.000⁽⁶⁷⁾. *Este é um marco fundamental para entender as etapas relativas do desmatamento da Ilha: em menos de 08 anos, a população local subiu para mais de 5.000 pessoas*⁶⁸. Embora a região não se caracterizasse como um polo produtor e exportador de recursos significativos, a partir de meados do século XVIII, a Coroa passou a *arrecadar os direitos referentes à pesca da baleia, à passagem de animais, ao corte de madeira, e ainda, à cobrança de dízimos reais*⁶⁹. Na Ilha, os colonos açorianos fixaram-se inicialmente nas proximidades da barra da Lagoa da Conceição⁷⁰. Os primórdios da colonização da Ilha apresentam *as atividades que serão marcantes em todo o desenvolvimento da cidade do Desterro, posteriormente Florianópolis: as atividades político-administrativas e portuárias*⁷¹; neste contexto, o recrutamento dos colonos instalados, para as milícias locais e forças militares para servir em outras regiões, veio a tornar-se uma das causas da decadência da atividade produtiva da Ilha⁷².

Produção de Subsistência: destinava-se ao suprimento das necessidades dos primeiros povoadores e das embarcações de passagem, integrando o *Extrativismo* (utilização de madeira, para confecção e reparação de embarcações e lenha, sobre a floresta ombrófila e os manguezais); *Agricultura:* (abertura de clareiras para cultivos de subsistência - hortifrutigranjeiros e criação de pequenos animais); *Pesca artesanal* (apesar da grande produtividade biológica da Ilha e seus entornos, a representatividade econômica do setor pesqueiro sempre foi reduzida).

⁵⁹ REIS, 2012 (p. 60-61).

⁶⁰ FERREIRA, 2011 (p. 09-10).

⁶¹ BRITO, 1829 (p. 24).

⁶² MATTOS, 1917 (p. 01).

⁶³ COELHO, 1877 (p. 20-21).

⁶⁴ CABRAL, 1950 (p. 523).

⁶⁵ BOITEUX, 1953.

⁶⁶ FORTES, 1932 (p. 57-58).

⁶⁷ PIAZZA, 1992 (p.354).

⁶⁸ CARUSO, 1983 (p. 80).

⁶⁹ OLIVEIRA, 2007 (p. 28).

⁷⁰ BARBOSA, JOSÉ, 1998.

⁷¹ REIS, 2012 (p. 61).

⁷² CARDOSO, 2000 (p. 44).



Produção Comercial e Exportação: Agricultura em Escala e Produtos Derivados: o aporte dos imigrantes açorianos determinou a exploração intensiva do território⁷³, para abastecer as guarnições militares e as embarcações de passagem⁷⁴. Ao final do século XVIII, a farinha de mandioca já atinge mercados tão distantes, como Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Rio Grande: em 1796 registram-se diversos empreendimentos (884 engenhos de mandioca, 192 de aguardente, 63 de açúcar e 32 curtumes)⁷⁵; em 1797, outros 67 engenhos de trigo e 02 de arroz⁷⁶. A cana-de açúcar, entre os séculos XVI e XVII (com mão-de-obra escrava), garantiu a base da economia nacional⁷⁷; na Ilha de Santa Catarina, a economia concentrou-se nesta produção e na farinha de mandioca. Durante a Guerra do Paraguai, a Ilha intensifica sua produção de farinha; na década de 1870, a Ilha entra em uma curva descendente de produção mais perceptível, com sinais evidentes de uma crise⁷⁸.

Caça a Baleia: foram instaladas armações baleeiras em diversos pontos da costa de Santa Catarina, como Piedade (Anhatomirim, 1740), Lagoinha (Pântano do Sul, 1772), Itapocorói (Penha, 1778), Ilha da Graça, Garopaba e Imbituba. A seleção de áreas para sua instalação atendia a critérios associados com a proximidade relativa aos locais de avistagem (mirantes) e captura (áreas de alimentação) de cetáceos, bem como a tipologia de praias adequadas ao lançamento das embarcações (movidas a remo). Em relação as formas e estruturas das instalações destas “Armações” no litoral de SC⁷⁹, vale lembrar que estas adotaram a *adaptação à morfologia das praias (prolongamento de praias em pontais, linhas de praias construídas, dois patamares distintos) e agrupamento segundo sua funcionalidade*⁸⁰.

Atividades Portuárias: Abrigo e Fundeadouro: representada pelas ótimas condições geográficas, como abrigos com boas condições de fundeio (substrato e profundidade

⁷³ PORTO FILHO et al., 2012 (p. 05).

⁷⁴ SILVA, 2008 (p. 405).

⁷⁵ MAAR, 2000 (p.244).

⁷⁶ CARUSO, 1983 (p. 87).

⁷⁷ ROSAS, 2013.

⁷⁸ CESCO, 2011 (p. 10-11).

⁷⁹ A caça a baleia de SC entraria em decadência, a partir de 1830, pela concorrência da frota industrial norte-americana e sobre exploração dos estoques.

⁸⁰ MUSSOLINI, 1953 (p. 81).



adequada ao calado das embarcações), protegidos das condições adversas do vento e do mar, amplamente utilizados pelos navios e esquadras que percorriam a costa sul americana⁸¹.

Estruturas Portuárias e Alfandegárias: estas operações exigem serviços de atracação (piers e trapiches), reabastecimento (de água, víveres e combustíveis), armazenagem e cobrança de tributos nas imediações⁸². O Porto do Contrato somava a função de entreposto de pescados, lenha, café, produtos da Armação da Lagoinha, e da Freguesia do Ribeirão da Ilha⁸³. O prédio da alfandega foi construído em 1875, com um cais, que avançava mar adentro⁸⁴, para facilitar o acesso de passageiros e mercadorias, assim como o “Miramar”, construído em 1928⁸⁵.

Estaleiros: serviços de construção e manutenção de embarcações pesqueiras, mercantes e bélicas. Em 1870, ainda existiam 03 estaleiros no Desterro, um na Prainha, outro na Praia de Fora, e um próximo do trapiche Rita Maria⁸⁶, o célebre “Arataca”⁸⁷.

Significado Econômico do Porto de Florianópolis: nos meados do século XIX, a *elite do Desterro era constituída de comerciantes e armadores*⁸⁸; durante todo o século XIX e início do XX, este porto escoava grande parte da produção agrícola regional (farinha, a aguardente, ao açúcar e a madeira), com a progressiva especialização dos portos catarinenses: Florianópolis (farinha), Laguna e Imbituba (carvão), Itajaí (derivados de suínos), e São Francisco (erva-mate e madeira)⁸⁹. A inauguração da ponte Hercílio Luz (1926) marcou o início da decadência do porto de Florianópolis, devido a sua pequena profundidade e progressivo assoreamento, como às mudanças macroeconômicas, a partir da década de 1920, dentre elas, a substituição do transporte marítimo e ferroviário pelo transporte rodoviário.

Cidade Administrativa: a partir de segunda metade do século XIX, houve um incremento nos espaços e serviços urbanos, por conta da crescente instalação de funcionários

⁸¹ Em março de 1712, o engenheiro militar Améde Frézier (procedente de Saint Malo, França), ancorou na Ilha e fez um esboço para um mapa local; em 1796, foram registradas 116 embarcações de passagem na Ilha (CARUSO, 1983, p.41; 79).

⁸² Em 1906, foi estabelecido um posto fiscal aduaneiro junto ao atracadouro da “ilha” da Ponta do Sambaqui, utilizando uma edificação construída em 1854 (SCHMITZ, 2014, p.04-05).

⁸³ ESPÍNDOLA, 2010 (p. 79).

⁸⁴ VEIGA, 1993.

⁸⁵ ALMEIDA, 2008 (p. 22).

⁸⁶ SANTOS, 2005.

⁸⁷ Em 1907, Carl Hoepcke construiu o estaleiro “Arataca”, próximo ao Forte Santana; era formado por várias edificações e de uma carreira para os navios; manteve-se atuante até a década de 1940 (DESTERRO HOJE, 2014).

⁸⁸ REIS, 2012 (p. 61).

⁸⁹ GOULARTI FILHO, 2013 (p. 20).



públicos⁹⁰. Até meados do século XX, houve uma clara *dicotomia socioeconômica-espacial entre os núcleos de colonização açoriana (as freguesias do interior) e o centro urbano da capital*⁹¹. A cidade permaneceu com suas tradicionais funções administrativas de capital do Estado, tendo a atividade econômica ligada ao setor atacadista decrescido fortemente⁹². Paralelamente, a modernização e sanitização da capital impuseram grandes mudanças na paisagem e arquitetura urbana⁹³; a necessidade da expansão da área urbana exigiu uma série de aterros nas margens da Ilha⁹⁴. Na década de 1970, também ocorreu um expressivo crescimento do setor estatal, através da construção da sede de grandes empresas públicas e privadas, e da criação da Universidade Federal de Santa Catarina, com um novo contingente populacional, propiciando a ampliação da classe média urbana e do poder aquisitivo local, consolidando a base para a (re) especialização da economia local.

Turismo de Balneários: na década de 1910, o poder público já pretendia explorar a Ilha para fins de turismo, particularmente as praias⁹⁵; em 1918, o Governador imaginava obras que atrairiam argentinos, uruguaios e rio-grandenses. O início da aviação comercial na cidade (1927) prometia desencadear este processo, contudo, a *Grande Depressão* norte americana (1929-1933) viria postergar esta nova atividade. Foi na década de 1930⁹⁶ que o banho de mar ali se consolidou, sendo finalizada a construção do Hotel Balneário de Canasvieiras; no mesmo período, registra-se a instalação crescente de casas de veraneio. A partir dos anos 1940, a imprensa retoma o projeto de a Ilha se tornar um ponto de turismo⁹⁷, mas a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) interrompe estes planos. O Acordo de Washington (1942) e os “Anos Dourados” contribuiriam para a ligação rodoviária do Estado de Santa Catarina com o restante do país, pela BR101, Garuva-Grande Florianópolis (1958-1962); a construção da pista de pouso (1942-1945) e do primeiro terminal de passageiros (1952-1954) do aeroporto de Florianópolis⁹⁸. A partir do governo militar (1964-1979), foram construídas as rodovias entre a capital, o sul de SC e o Rio Grande do Sul (1963-1970), e a região passou a assumir sua “vocação turística”⁹⁹, resultando maior ocupa o das praias pelos

⁹⁰ CESCO, 2011 (p.12).

⁹¹ REIS, 2012 (p. 61).

⁹² REIS, 2012 (p. 62).

⁹³ LUNARDELLI, 2013.

⁹⁴ PROCHNOW, 2009.

⁹⁵ FERREIRA, 1998 (p. 96).

⁹⁶ FERREIRA, 1998 (p. 98).

⁹⁷ GUIMARÃES, 2006 (p. 59-60).

⁹⁸ INFRAERO. (2012).

⁹⁹ PORTO FILHO et al., 2012 (p. 05).



“locais”, mas também por “turistas estaduais, interestaduais e estrangeiros¹⁰⁰; também foi concluído o segundo terminal de passageiros e o primeiro de carga (1976) do aeroporto local¹⁰¹. Nas décadas de 1980 e 1990, turistas vindos do Sul e Sudeste do Brasil, e do Rio da Prata, inundaram a cidade na alta estação¹⁰², transformando o contexto original de muitas das comunidades insulares, como da Lagoa da Conceição¹⁰³. As estruturas de transporte aeroviário receberam novas e sucessivas ampliações (1988, 2000, 2010), facilitando a “(re) descoberta do litoral” e o turismo interno (1980-2000). O contínuo crescimento do turismo de massas, e os impactos socioambientais associados, sinalizam um novo ciclo econômico e a proximidade de nova inflexão, a qual poderia ser amenizada pelo redirecionamento com base no turismo sustentável¹⁰⁴, capaz de ajustar-se a capacidade de suporte dos socioecossistemas, da identidade cultural e da resiliência de suas comunidades.

Considerações finais

Ao longo de cada uma das etapas políticas, econômicas e culturais, os condicionantes geopolíticos teriam determinado formas e intensidades de utilização dos espaços e recursos naturais, por meio de atividades socioeconômicas preponderantes. No período Pré-Colonial, predominaram atividades de fundeio e atracadouro, e de reabastecimento; no período Colonial, destacam-se a defesa (fortalezas militares) e ocupação (imigração açoriana), bem como a transição entre a produção de subsistência e a produção comercial e exportação. Na etapa das Guerras Regionais, mantém-se basicamente esta produção comercial e exportação portuária. No período entre as Grandes Guerras, inicia-se a queda progressiva da produção comercial e exportação, bem como da atividade portuária regional, com a alavancagem da atividade de cidade administrativa e o esboço da atividade turística. Na etapa do Pós-Guerra, ambas as funções, de cidade administrativa e atividade turística, são muito incrementadas, eclipsando outras atividades pretéritas. Em que pesem os ganhos econômicos gerados pelas mesmas, o grande passivo socioambiental decorrente recomenda o (re) planejamento do modelo de desenvolvimento da Ilha de Santa Catarina, de modo a se evitar a armadilha recursiva de exaustão das fontes geradoras de riqueza e bem estar para as comunidades locais.

¹⁰⁰ GUIMARÃES, 2006 (p. 59-60).

¹⁰¹ INFRAERO, 2012.

¹⁰² REIS, 2012 (p. 62-63).

¹⁰³ VAZ, 2008 (p. 137).

¹⁰⁴ MINGORI, 2001 (p. 71).



Referências

ALMEIDA, Caroline Soares de. Final de Década de 1920 em Florianópolis: a construção do “Miramar” e a urbanização da cidade. *Revista Santa Catarina em História* (Florianópolis: UFSC) V1, N1: 22-29, 2008.

Arquivo Histórico Militar. *Campanhas da Guerra das Laranjas, 1801*: inventário de documentos. Lisboa: Estado Maior do Exército, Abril de 2004 (48 p).

BARBOSA, Tereza Cristina Pereira; JOSÉ, Ana Cristina. Lagoa da Conceição: um ecossistema lagunar. Usos e legislação ambiental. *Revista de Ciências Humanas* (Florianópolis), 16 (23): 145-156, 1998.

BERGER, Paulo (Org.). *Ilha de Santa Catarina*: relatos de viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX (2ª ed.). Florianópolis: Ed. FUSC / Assembleia Legislativa, 1984 (334 p).

BODELÓN, Óscar Rico. Repercusiones de la Unión Ibérica en el sur de Brasil: el caso de Santa Catarina. *Revista de Estudios Brasileños*, V1, N1: 170-188, Segundo Semestre 2014.

BOITEUX, Lucas Alexandre. Açorianos e Madeirenses. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, 219: 122-169, 1953.

BRITO, Paulo José Miguel de. *Memória Política sobre a Capitania de Santa Catarina*. Lisboa: Academia de Ciências de Lisboa, 1829: 24.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. A Devolução pelos Espanhóis da Ilha de Santa Catarina em 1778 – Cartas do Vice-rei Marques do Lavradio, dirigidas ao Governador, Coronel Francisco da Veiga Cabral da Câmara. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro* (Rio de Janeiro), v.317, out-dez 1977.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *Os Açorianos*. Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado, 1950: 523.

CAPI, Maria Conceição. *A Inclusão do Porto de Imbituba na Economia Carbonífera e o Papel do Estado*. Florianópolis: UDESC, sd. Disponível em: www.tede.udesc.br/ted_busca/arquivo.php.codarquivo=283 (acesso em: 21 Dezembro 2014).

CARDOSO, Fernando Henrique. *Negros em Florianópolis*: relações sociais e econômicas. Florianópolis: Ed. Insular, 2000 (208 p).

CARUSO, Marilea Martins Leal. *O Desmatamento da Ilha de Santa Catarina*: de 1500 aos dias atuais. Florianópolis: Ed. UFSC, 1983 (160 p).



CASAL, Manuel Aires de. *Corografia Brasílica ou Relação histórico-geográfica do reino do Brasil*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1976.

CESCO, Susana. Agricultura e Transformação Ambiental: o caso da Ilha de Santa Catarina no século XIX (15 p). In: *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História*. São Paulo: ANPUH, julho 2011.

CIGOLINI, Adilar Antonio. Ocupação do Território e a Geopolítica da Criação de Municípios no Período Colonial Brasileiro. *Boletim Gaúcho de Geografia* (Porto Alegre), 38: 53-72, maio 2012. Disponível em: <http://seer.ufrgs.br/bgg/article/view/37338/24117> (acesso em: 26 Novembro 2014).

COELHO, Manoel Joaquim d'Almeida. *Memória Histórica da Província de Santa Catarina*. Desterro: Tip. De J. J. Lopes, 1877 (2ª ed.): 20-21.

COMERLATO, Fabiana. As Armações Baleeiras na Configuração da Costa Catarinense em Tempos Coloniais. *Tempos Históricos*, V 15: 481-501, 2º Semestre 2011.

CONCEIÇÃO, Adriana Angelita. A Invasão Castelhana na Ilha de Santa Catarina em 1777, na Escrita Epistolar do Marques de Lavradio. In: *Anais do II Encontro Internacional de História Colonial. Mneme – Revista de Humanidades* (Caicó, RN), 09 (24): 13 p, set-out 2008.

CONSELHO ULTRAMARINO. Requerimento do sargento-mor da Bateria do governo de Abrantes, Sebastião da Veiga Cabral, ao rei (D. João V), solicitando que lhe conceda a mercê de senhorio e proprietário da Ilha de Santa Catarina. Lisboa: *Arquivo Histórico Ultramarino*, Conselho Ultramarino (Brasil – Santa Catarina) [ant. 1717, Março, 03].

CORREA, Carlos Humberto P. *História de Florianópolis – Ilustrada*. Florianópolis: Ed. Insular, 2004.

CORSI, Francisco Luiz. Política Econômica e Nacionalismo no Estado Novo (pp: 03-16). In: SZMRECSÁNY, Tomas; SUZIGANO, Wilson (Orgs.). *História Econômica do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Hucitec / As. Br. Pesq. História Econômica / Ed.USP / Imprensa Oficial, 2002 (340 p).

DESTERRO HOJE. *Comparações de imagens antigas e atuais*. Florianópolis, SC, 2014. Disponível em: <http://www.desterrohoje.com.br/index.php/group-holder/centro/ponte-hercilio-luz/ponte-hercilio-luz/estaleiro-arataca--ponte-hercilio-luz-1940-2012.html> (acesso em: 09 Dezembro 2014).

ELÍBIO, Soraya Vieira. *Trajetórias de Desenvolvimento: porto de Laguna e porto de Imbituba*. Monografia de Graduação (Curso de Ciências Econômicas). Florianópolis: UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina, 2005 (98 p).

ESPÍNDOLA, Ariana Moreira. A Vida Rural na Freguesia do Ribeirão da Ilha no Século XIX. *Revista Santa Catarina em História* (Florianópolis: UFSC), V1, N2: 73-85, 2010.



FARIAS, Deisi Scunderlick Eloy; CORREA, Flávio; DEMATHÉ, Alexandro; GUIMARÃES, Geovan Martins; GERMMER, Bruno Enrique; CORREA, Gabriel. Projeto Resgate Barra Sul: pesquisa arqueológica subaquática no sul de Florianópolis, SC. *Navigator*, 16: 120-135, 2011.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. Los Cabotos. *Boletín de la Real Academia de la Historia*, vol. 22: 257-282, 1893.

FERREIRA, Sérgio Luiz. *O Banho de Mar na Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: Editora Das Águas, 1998.

FERREIRA, Sérgio Luiz. Vinda dos Açorianos para Santa Catarina: migração, povoamento, ocupação, colonização ou epopeia. Florianópolis: NEA-UFSC, 2011 (10 p). Disponível em: <http://www.nea.ufsc.br/files/2011/04/SERGIO.pdf> (acesso em: 20 Novembro 2014).

FIGUEIRA, Divalte Garcia. *Soldados e Negociantes na Guerra do Paraguai*. São Paulo: Humanitas - FFLCH-USP, FAPESP, 2001 (215 p). Disponível em: <http://copyfight.me/Acervo/livros/Soldados%20e%20Negociantes%20na%20Guerra%20do%20Paraguai%20-%20FIGUEIRA,%20Divalte%20Garcia.pdf> (acesso em: 09 Janeiro 2015).

FORTES, João Borges. *Casais*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1932: 57-58.

FOX, Jefferson; SURIANATA, Krisnawati; HERSHOCK, Peter; PRAMONO, Albertus Hadj. O Poder de Mapear: efeitos paradoxais das tecnologias de informação espacial (pp: 71-84). In: ACSELRAD, Henri (Org.). *Cartografias Sociais e Território*. Rio de Janeiro: UFRJ – Universidade Federal do Rio de Janeiro, IPPUR – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, 2008. Coleção Território, Ambiente e Conflitos Sociais, v1 (168 p).

FUCS, José. A Crise de 1929 e o Brasil. *Revista Época* (Rio de Janeiro), 03 de Janeiro de 2009. Disponível em: <https://historiablog.wordpress.com/2009/01/03/a-crise-de-1929-e-o-brasil/> (acesso em: 20 Dezembro 2014).

FURTADO, C. *Formação Econômica do Brasil*. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1970.

GANDÍA, Enrique. Descubrimiento del Río de la Plata, del Paraguay y del Estrecho de Magallanes (pp. 397-435). In: LEVENE, R. *Historia de La Nación Argentina*. vol. II. Buenos Aires: El Ateneo, 1940.

GOLIN, Tau. Cartografia da Geopolítica e das Guerras: Brasil Meridional. In: *XI Encontro Estadual de História*, UFRGS (Porto Alegre, RS, Julho/2012).

GOULARTI FILHO, Alcides. A Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande na Formação Econômica Regional em Santa Catarina. *Geosul* (Florianópolis): 24 (48): 103-128, jul./dez. 2009.

GOULARTI FILHO, Alcides. A Formação Econômica de Santa Catarina. *Ensaio FEE* (Porto Alegre), 23 (02): 977-1007, 2002.



GOULARTI FILHO, Alcides. *Portos, Ferrovias e Navegação em Santa Catarina*. Florianópolis: Editora da UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina, 2013 (324 p).

GUIMARÃES, Vera Maria. Turismo e Modernidade em tempos de globalização: o turismo e os turistas na Barra da Lagoa (pp: 55-67). In: RIAL, Carmen; GODIO, Matias (Orgs.). *Pesca e Turismo: etnografias da globalização no litoral do Atlântico Sul*. Florianópolis: NUPPE-CFH-UFSC, 2006 (240 p).

HÜBENER, Laura Machado. *O Comércio da Cidade de Desterro no Século XIX*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1981.

INFRAERO. *Aeroporto Internacional de Florianópolis “Hercílio Luz”*, SC. (2012). Disponível em: <http://www.infraero.gov.br/index.php/br/aeroportos/santa-catarina/aeroporto-internacional-de-florianopolis.html> (acesso em: 10 Novembro 2014).

La Relación y Comentarios del Governador Alvar Núñez Cabeza de Vaca de lo acrecido en las dos jornadas que hizo a las Indias. *Valladolid*: Francisco Fernández de Córdova, 1555, Folio LIX.

LAURENZANO, Mayra Cristina. *Os Conflitos Platinos e a Formação do Estado Brasileiro (1808-1828)*. Dissertação de Mestrado (PPG. História Social). Londrina, PR: UEL – Universidade Estadual de Londrina, 2008 (155 p).

LEITE JÚNIOR, Alcides Domingues. *Desenvolvimento e Mudanças no Estado Brasileiro*. Florianópolis: UFSC / Brasília: CAPES – UAB (Curso de Especialização em Gestão Pública Municipal), 2009 (90 p).

LUNARDELLI, Daniel Henrique França. A “Cidade Milagre”: Novos contornos de uma Florianópolis em vias de modernização. *Cadernos NAUI* (Florianópolis), 02 (02): 51-79, jan-jun/2013.

MAAR, Juergen Heinrich. Memória Histórica da Química em Santa Catarina. In: GOLDFARB, José Luiz & FERRAZ, Márcia H. M. (Orgs.). *Anais VII Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia* (VII Reunião da Rede de Intercâmbios para a História e a Epistemologia das Ciências Químicas e Biológicas), V 07. São Paulo: EdUSP, 2000.

MAFRA, Antonio Dias. *Aconteceu nos Ervais: a disputa territorial entre Paraná e Santa Catarina pela exploração da erva-mate – região sul do Vale do Rio Negro*. Dissertação de Mestrado (PPG. Desenvolvimento Regional). Canoinhas, SC: UnC – Universidade do Contestado, 2008 (150 p).

MATTOS, Jacinto Antonio de. *A Colonização do Estado de Santa Catarina: dados históricos e estatísticos (1640-1916)*. Florianópolis: Tipografia d’ O Dia, 1917: 01.

MENDONÇA, Valterian Braga. *A Experiência Estratégica Brasileira na Primeira Guerra Mundial (1914-1918)*. Dissertação de Mestrado (PPG. Ciência Política. Niterói: UFF – Universidade Federal Fluminense, 2008 (137 p).



MINGORI, Jussara. *O Desenvolvimento Turístico na Ilha de Santa Catarina: dos percalços do turismo massivo as proporções de um turismo sustentável – a análise do projeto ambiental sul*. Dissertação de Mestrado (PPG. Sociologia Política). Florianópolis: UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina, 2001.

MUSSOLINI, Gioconda. Aspectos da cultura e vida social no litoral brasileiro. *Revista de Antropologia*, São Paulo, 01 (02): 81-97, dez. 1953.

NECKEL, Roselane. *A República em Santa Catarina: modernidade e exclusão (1889-1920)*. Florianópolis: Ed.UFSC, 2003 (105 p).

OLIVEIRA, João Rafael Moraes. *Natureza Apropriada: a exploração dos recursos naturais na Capitania de Santa Catarina (1738-1808)*. Dissertação de Mestrado (PPG. História). Assis: Faculdade de Ciências e Letras de Assis, UNESP – Universidade Estadual de São Paulo, 2007 (247 p).

PÁDUA, José Augusto. As Bases Teóricas da História Ambiental. *Estudos Avançados*, 24 (68): 81-101, 2010.

PANIAGO, Maria Cristina Soares. A Crise Estrutural e a Centralidade das Classes Sociais. *Katálysis* (Florianópolis), 17 (01): 41-49, Jan-Jun/2014.

PANIZATTO, Bianca Carvalho; FREITAS, Ella Souza; FERREIRA, Jorge Luis Marques. Relações entre Brasil e Estados Unidos no século XIX. *Unicuritiba* (Curitiba: Faculdades Integradas Curitiba), sd (pp: 75-88). Disponível em: www.revista.unicuritiba.edu.br/index.php/RIMA/article/viewFile/219/192 (acesso em: 21 Dezembro 2014).

PIAZZA, Maria de Fátima Fontes. *A Invasão Espanhola na Ilha de Santa Catarina*. Dissertação de Mestrado. Brasília: UNB, 1978 (219 p).

PIAZZA, Walter Fernando. *A Epopeia Açórico-Madeirense (1748-1756)*. Florianópolis: Ed.UFSC-Lunardelli, 1992: 354.

PIAZZA, Walter Fernando. *Santa Catarina: sua história*. Florianópolis: Ed. UFSC I Ed.Lunardelli, 1983.

POLETTE, Marcus; REBOUÇAS, Gabriel Nunes Maia; FILARDI, Ana Carla Leão; VIEIRA, Paulo Freire. Rumo à Gestão Integrada e Participativa de Zonas Costeiras no Brasil: Percepções da Comunidade Científica e do Terceiro Setor. *Gestão Costeira Integrada* (Itajaí), 05 (04): 43-48, 2006.

PORTO FILHO, Érico; WASKOW, Larissa Beatriz; SILVA, Antonio Waldimir Leopoldino; SIERRA, Eduardo Juan Soriano. Diagnóstico Socioambiental e Perspectivas de Sustentabilidade para a Região de Entorno do Rio Papaquara, Florianópolis, SC. In: *III Congresso Brasileiro de Gestão Ambiental* (Goiânia/GO – 19 a 22/Novembro/2012), 13 p.



PROCHNOW, Ronan Max; DAL SANTO, Mariane Alves; AMEY, Robert. A expansão das cidades sobre a Zona Costeira: estudo de caso de Florianópolis, BR, e Boston, USA. In: *12º EGAL - Encuentro de Geógrafos de América Latina* (Montevideo, 2009). Disponível em: http://www.geolab.faed.udesc.br/publicacoes/Artigos_Egal/Prochnow_Egal.pdf (acesso em: 19 Outubro 2014).

REIS FILHO, N. G. *Contribuição ao estudo da evolução urbana no Brasil (1500-1720)*. São Paulo: Pioneira / Editora da Universidade de São Paulo, 1968.

REIS, Almir Francisco. *Ilha de Santa Catarina: permanências e transformações*. Florianópolis: Ed. UFSC (Coleção Urbanismo e Arquitetura da Cidade), 2012 (284 p).

RICUPERO, Rubens. O Problema da Abertura dos Portos. São Paulo: *Instituto Fernando Braudel de Economia Mundial*, sd (30 p). Disponível em: <http://en.braudel.org.br/research/archive/downloads/o-problema-de-abertura-dos-portos.pdf> (acesso em: 23 Dezembro 2014).

ROCHA, Gilberta Pavão Nunes; RODRIGUES, José Damião; MADEIRA, Artur Boavida; MONTEIRO, Albertino. O Arquipélago do Açores como Região de Fronteira. *Arquipélago (História)*, 2ª Série, IX: 105-140, 2005.

ROSAS, Arton. Ciclos Econômicos do Brasil (11 de Fevereiro de 2013). *NOUSORBEWY*. Disponível em: <http://noursorbewy.blogspot.com.br/2013/02/ciclos-economicos-do-brasil.html> (acesso em: 09/Novembro/2024).

SANTOS, Fabíola Martins. *Uma Análise Histórico-Espacial do Setor Hoteleiro no Núcleo Urbano Central de Florianópolis, SC*. Dissertação de Mestrado (PPG. Turismo e Hotelaria). Balneário Camboriú: UNIVALI – Universidade do Vale do Rio Itajaí, 2005 (189 p).

SANZ TAPIA, Vid. Ángel. La aculturación indígena: los primeros españoles indianizados (pp. 348-351). In: *Actas del Congreso de Historia del Descubrimiento (1492-1556)*, tomo II. Madrid: Real Academia de la Historia, 1992.

SATO, Eiiti. A Agenda Internacional depois da Guerra Fria: novos temas e novas concepções. *Rev. Bras. Polít. Int.*, 43 (01): 138-169, 2000.

SCHMITZ, Paulo Clóvis. *Movimento quer reconstruir atracadouro da Ponta do Sambaqui*. *Jornal Notícias do Dia* (Florianópolis, SC), 21-22 Junho 2014 (pp: 04-05).

SILVA, Augusto da. A Economia da Ilha de Santa Catarina no Império Português (1738-1807) (pp: 398-418). In: *II Encontro de Economia Catarinense* (Chapecó, SC – Abril de 2008).

TONERA, Roberto. Fortalezas da Ilha de Santa Catarina: criação, abandono, restauração e revitalização. In: *Anais do 4º Congresso Internacional sobre Fortificaciones* (Alcalá de Guadaíra, 05 a 10 de marzo de 2007), p. 149-164, ilus. 2008.



VAZ, Marcelo Cabral. *Lagoa da Conceição: metamorfose de uma paisagem*. Dissertação de Mestrado (PPG. Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade). Florianópolis: UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina, 2008 (154 p).

VEIGA, Eliane Veras. *Florianópolis: memória urbana*. Coleção Memória de Florianópolis, N4. Florianópolis: Ed. UFSC - Fundação Franklin Cascaes, 1993 (390 p).

YIN, R. K. *Estudo de caso: planejamento e métodos*. 3. ed. Porto Alegre: Bookman, 2005.

Recebido em 29 de janeiro de 2015

Aceito para a publicação em 26 de janeiro de 2017

