



Cadernos NAUI

Núcleo de Dinâmicas Urbanas e Patrimônio Cultural

Artigos livres

v 15 | n 28 | jan-jun 2026

O complexo industrial no conjunto Rita Maria

Aline Figueiredo

Rodrigo Almeida Bastos



Edição eletrônica

URL: <https://ojs.sites.ufsc.br/index.php/naui>

ISSN: 2558 - 2448

Organização

Núcleo de Dinâmicas Urbanas e Patrimônio Cultural

Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da UFSC

Referência Bibliográfica

FIGUEIREDO, Aline; BASTOS, Rodrigo Almeida. O complexo industrial no conjunto Rita Maria. Cadernos Naui: Núcleo de Dinâmicas Urbanas e Patrimônio Cultural, Florianópolis, v. 15, n. 28, jan-jun 2026, e8272. Semestral.

© NAUI

O complexo industrial no conjunto Rita Maria

Aline Figueiredo¹
Rodrigo Almeida Bastos²

Resumo

O artigo investiga a organização do conjunto industrial da Cia. Hoepcke, hoje chamado “Rita Maria”. Examina a sua importância como patrimônio cultural, elemento singular na paisagem urbana de Florianópolis, perpassando também as mudanças no entorno ocorridas no século XX. Explora o papel da Cia. Hoepcke na economia local da cidade, identifica as características arquitetônicas das edificações e busca relacionar a concepção de Patrimônio Industrial ao objeto de estudo. O complexo fabril foi formado pelos galpões das Fábricas de Pontas e de Gelo (ambos da década de 1890), a vila operária na Rua Hoepcke, o Estaleiro Arataca (1907) e a Fábrica de Bordados (1913), situados na área central de Florianópolis.

Palavras-chave: Patrimônio industrial, patrimônio cultural, Cia. Hoepcke.

Resumen

El artículo investiga la organización del conjunto industrial de la Cia. Hoepcke, hoy conocido como Rita Maria. Examina su importancia como patrimonio cultural, un elemento singular en el paisaje urbano de Florianópolis, abarcando también los cambios en el entorno ocurridos en el siglo XX. Explora el papel de la Cia. Hoepcke en la economía local de la ciudad, identifica las características arquitectónicas de las edificaciones y busca relacionar la concepción de Patrimonio Industrial con el objeto de estudio. El complejo fabril se formó por los galpones de

¹ Arquiteta e urbanista, mestra (2024) em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo na Universidade Federal de Santa Catarina (PósARQ/UFSC), na Área de Concentração Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, especialização através das Faculdades Barddal (2013), graduação em 2009 pela Universidade Federal de Santa Catarina. Atua na área de patrimônio cultural material desde a graduação, desenvolvendo projetos de restauração, intervenção e manual de conservação preventiva para alguns bens tombados, como o Forte Santa Bárbara (Florianópolis), Cantina Cadorin (Urussanga), Casa de Campo do Governador Hercílio Luz (Rancho Queimado), Conjunto Vila São Miguel (Biguaçu), Teatro Álvaro de Carvalho (Florianópolis), entre outros. Tem desenvolvido trabalhos junto ao IPHAN/SC como consultora da UNESCO nos anos de 2017, 2024, 2025 e 2026. Dedicou-se também a instituição como chefe do escritório técnico de São Francisco do Sul/IPHAN SC (2018 -2023), além da experiência como diretora e gerente do SEPHAN e do IPUF, em Florianópolis (2012-2015).

² Universidade de São Paulo; Faculdade de Arquitetura e Urbanismo; Departamento de História da Arquitetura e Estética do Projeto.

las Fábricas de Pontas e de Gelo (ambas de la década de 1890), la villa operaria en la Calle Hoepcke, el Astillero Arataca (1907) y la Fábrica de Bordados (1913), situados en el área central de Florianópolis.

Palabras clave: Patrimônio industrial, patrimônio cultural, Cia. Hoepcke.

Abstract

The article investigates the organization of the industrial complex of Cia. Hoepcke, now known as “Rita Maria”. It examines its importance as cultural heritage, a unique element in the urban landscape of Florianópolis, also addressing the changes in the surrounding area that occurred in the 20th century. It explores the role of Cia. Hoepcke in the local economy of the city, identifies the architectural characteristics of the buildings, and seeks to relate the concept of Industrial Heritage to the object of study. The factory complex was formed by the warehouses of Fábricas de Pontas e de Gelo (both from the 1890s), the worker’s village on Hoepcke Street, the Arataca Shipyard (1907), and the Fábrica de Bordados (1913), located in the central area of Florianópolis.

Keywords: Industrial heritage, cultural heritage, Cia. Hoepcke.

O complexo industrial em Florianópolis

Este artigo faz parte de uma pesquisa mais ampla, dedicada a estudar o conjunto industrial “Rita Maria”, localizado na área central (Figura 1) de Florianópolis, antiga Vila de Nossa Senhora do Desterro, reconhecido e tombado pelo município em 1986 como patrimônio histórico e artístico. O conjunto foi formado pelos galpões das Fábricas de Pontas e de Gelo (ambos da década de 1890), pela vila operária na Rua Hoepcke, pelo Estaleiro Arataca (1907) e pela Fábrica de Bordados (1913). Foi construído e pertenceu à Cia. Hoepcke, tendo grande relevância econômica para o Estado de Santa Catarina, no âmbito das atividades portuárias e industriais. Devido à sua monumentalidade, e também sua implantação, constituiu relevante conjunto paisagístico, decisivo na imagem da cidade. Depois de um amplo projeto de requalificação, concluído em 2022, está hoje integrado à vida cotidiana da população, ao abrigar usos gastronômicos e de lazer.

Figura 1 – Identificação do complexo industrial no centro da cidade.



Fonte: Google Maps, 2025. Edição da autora.

A Cia. Hoepcke foi fundada pelo imigrante alemão Carl Hoepcke e associados no ano de 1882³, tornando-se um conjunto de empresas entre as mais importantes na economia do Estado de Santa Catarina durante a primeira metade do século XX. A partir da sua fundação, o negócio foi ampliado, deixando de lado a venda de varejo e partindo para o comércio de ferragem e produtos a granel, mais facilmente transportados em navios. A empresa foi responsável pelo fornecimento do comércio catarinense; abastecia o comércio varejista e intermediava muitos produtos importados da Alemanha, da Inglaterra e dos Estados Unidos (Grillo, 1983, p. 6)⁴. No entanto, a distribuição de mercadorias era limitada pela disponibilidade de embarcações que faziam os fretes, razão pela qual seria fundada a Empresa Nacional de Navegação Hoepcke (ENNH), em 1895 (Müller, 2007, p. 41).

Cruz (2008) fez uma leitura sobre a empresa Hoepcke e os empreendimentos implantados. A autora afirma que os negócios estavam conectados ao atendimento das demandas locais. A Fábrica de Pontas nasceu da necessidade de fornecimento de prego para construções; a Fábrica de Gelo, da necessidade de acondicionamento de pescado e outros

³ Carl Hoepcke saiu da Alemanha em 1863, instalando-se por três anos em Blumenau. Em 1866, junta-se a seu tio Ferdinand Hackradt, outro imigrante alemão já instalado como empresário em Desterro, inicialmente na função de guarda-livros (contador) na empresa do tio (Piazza, s/n). Em 1868, dissolve-se a sociedade entre Ferdinand Hackradt e André Ebel; Carl Hoepcke e seu irmão Paul passam a ser sócios de Hackradt; em 1882, muda-se a razão social da empresa para Carl Hoepcke e Cia.

⁴ Os produtos eram enviados ao Rio de Janeiro e Santos (madeira em tábuas, manteiga, banha, aves, ovos, feijão e farinha de mandioca); eram enviadas a farinha e a erva-mate para o Rio do Prata (que saía de São Francisco do Sul); madeiras eram exportadas para Bremen e Vestfália; café para Hamburgo; pele seca de animais para o Mediterrâneo (Reis, 1999).

gêneros transportados pelos navios. Para Reis (1999), a ideia da fundação da Fábrica de Gelo partiu da festa de inauguração da própria Fábrica de Pontas:

(...) na festa de inauguração da fábrica de pregos Rita Maria, os convidados reclamaram que a água estava quente. Nasceu a idéia (sic) da primeira fábrica de gelo do Brasil, inaugurada dois anos depois, no casarão ao lado... (Reis, 1999, p. 120).

Além das estruturas industriais, uma vila operária foi construída próxima à fábrica, visando manter uma relação de proximidade entre trabalho e moradia. As casas da vila eram destinadas aos funcionários de maior hierarquia na empresa, a fim também de possibilitar atendimento imediato em caso de necessidade de resolução de algum problema eventual (Souza, J. D., 2016, p. 8).

A implantação das instalações junto ao porto foi fundamental para a dinamização do comércio e o fortalecimento das atividades fabris. Segundo Mendonça⁵, a Cia. Hoepcke foi central no desenvolvimento do lugar, pois toda a “arquitetura portuária e fabril do final do século XIX e início do século XX produzida em Florianópolis foi vinculada às firmas Hoepcke”.

A localização das indústrias próximas a rios ou a estruturas de transporte foi estratégica. A questão da implantação das fábricas às margens de cursos d’água estava relacionada à proximidade com a força motora; em relação às estruturas de transporte (porto e ferrovias), para facilitar a importação e a exportação de mercadorias e de matéria-prima. Essa conformação era indicada nos *manuals* dedicados à orientação de construções de indústrias; no caso do Brasil, o *Cours de Constructions Industrielles*, publicado no final do século XIX. Os documentos recomendavam atenção a três pontos principais para instalação de indústrias relacionados a geografia: proximidade com matéria-prima, facilidade de operação quanto à força motriz e distâncias de pontos de venda de mercadorias. Também destacavam dois meios de transporte principais: vias férreas e vias navegáveis. O primeiro era mais adequado para o transporte rápido, embora com tarifas mais custosas que o segundo; logo, para mercadorias de custo menos elevado, em que a tarifa de transporte elevada seria um empecilho, aconselhava-se o transporte por vias navegáveis.

⁵ Mendonça, Lilian. Influência teuto na arquitetura urbana da Grande Florianópolis. In: Müller (Org.) 2007, p. 223-238.

As edificações do Conjunto Rita Maria

Os edifícios que integram o complexo industrial foram tombados na década de 1980⁶ como parte do Conjunto Rita Maria, composto por 21 edificações⁷; dentre elas, as que são relacionadas ao Patrimônio Industrial, interesse maior aqui. Uma definição importante do conceito foi de autoria de um membro da Inspetoria de Monumentos Antigos do Ministério de Obras, em 1962, abordando somente o aspecto material:

Um monumento industrial é qualquer edifício ou outra estrutura, em especial do período da Revolução Industrial, que, sozinho ou associado a equipamento, ilustra o início e desenvolvimento de processos industriais e técnicos, incluindo meios de comunicação (Raistrick, 1973, p. 2 *apud* Kühl, 2018, p. 39).

Depois do tombamento, em 1991, foi realizado um estudo sobre os tombamentos, intitulado Justificativa da Importância do Acervo, que indicava o valor cultural de cada um dos dez conjuntos tombados na década anterior. O trecho abaixo refere-se ao Conjunto X – Rita Maria, e relaciona as edificações que formam o complexo do Patrimônio Industrial:

Local representativo da antiga zona portuária e do primeiro ciclo industrial da cidade, responsável pelo seu arranque econômico. Caracterizado pelos armazéns, antiga fábrica de pregos e ponta, fábrica de rendas e bordados, além de uma pequena vila operária.

Na área localizam-se elementos marcantes na paisagem urbana como a Ponte Hercílio Luz (1926), cartão de visita da cidade, o Forte de Santana (tombamento federal) e o único forno incinerador de lixo da cidade (1910-1914).

Aliado a isto, esta área consta no plano diretor da área central como área de urbanização específica, por tratar-se de uma encosta e belvedere, merecendo, assim, cuidados especiais (SEPHAN/IPUF, 1991).

Percebe-se que o Patrimônio Industrial está plenamente representado pelas edificações citadas no documento de 1991. O Patrimônio Industrial abrange vestígios conectados à cultura fabril, incluindo edifícios, maquinário, fábricas, armazéns, meios de transporte, habitações, residências, escolas, enfermarias, pontes, viadutos, torres de caixa d'água, chaminés etc. Representa atividades com profundas consequências históricas, em que as razões de sua

⁶ Decreto Municipal 270/1986 – Tomba, como patrimônio histórico e artístico do município, 10 conjuntos de edificações existentes na área central de Florianópolis e identifica o Rita Maria como Conjunto X.

⁷ Florianópolis: Inventário do Patrimônio Cultural 2012 (IPUF/SEPHAN).

proteção não estão relacionadas a alguma singularidade de sítios excepcionais, mas no valor universal e no impacto gerado na sociedade pela atividade:

O patrimônio industrial reveste um valor social como parte do registro de vida dos homens e mulheres comuns e, como tal, confere-lhes um importante sentimento identitário. Na história da indústria, da engenharia, da construção, o patrimônio industrial apresenta um valor científico e tecnológico, para além de poder também apresentar um valor estético, pela qualidade da sua arquitectura (sic), do seu design ou da sua concepção. (...)

Estes valores são intrínsecos aos próprios sítios industriais, às suas estruturas, aos seus elementos constitutivos, à sua maquinaria, à sua paisagem industrial, à sua documentação e também aos registos intangíveis contidos na memória dos homens e das suas tradições⁸.

A percepção da relação das edificações tombadas com a atividade industrial se dá em função de sua conexão com a empresa e com a própria atividade fabril, como também, sobretudo, em razão da identificação das características da arquitetura industrial presente nas edificações. De acordo com Castro (2019), as fábricas brasileiras do século XIX possuem algumas características em comum que traduzem uma estética industrial, orientadas por manuais próprios dedicados à construção de fábricas e que podem ser observadas nos edifícios do conjunto industrial Rita Maria.

A arquitetura é composta por pavilhões horizontais com pé direito alto, construída no alinhamento do terreno. Caracteriza-se pela habitual presença de uma chaminé em tijolos aparentes ao lado da edificação (observada na Fábrica de Pontas), aberturas e platibandas emolduradas (como na Fábrica de Bordados), frontões triangulares, telhado cerâmico, utilização de estrutura de ferro para cobertura (visto na Fábrica de Pontas) e esquadrias de madeira do tipo com verga em arco pleno (observado Fábrica de Pontas) (Figura 2). A estrutura de organização dos pavilhões é realizada em elementos modulares, facilitando a rápida construção com grandes vãos; os galpões dispõem de muitas aberturas, seja através de lanternins ou das próprias esquadrias distribuídas uniformemente visando favorecer a luminosidade para a boa execução dos trabalhos. É possível identificar os mesmos na Fábrica de Pontas e também na Fábrica de Bordados.

⁸ Carta de Nizhny Tagil (2003).

Figura 2 – Antiga Fábrica de Pontas e de Gelo.



Fonte: Autora, 2023.

Os *Manuais* também foram responsáveis pela criação de uma tipologia industrial. Continham orientações quanto à disposição de janelas (em sucessão e em espaçamentos regulares), à distribuição regular de linhas verticais e horizontais nas fachadas, ao embasamento entre 1,0 (um) metro e 1,50 (um metro e meio) em pedra (visto na Fábrica de Bordados), e ao coroamento da edificação com o uso de frontões triangulares clássicos (Fábrica de Pontas e de Gelo). Sobre as chaminés, indicavam a construção em alvenaria em tijolos e, quanto ao dimensionamento, orientavam a ter altura mínima de 15 metros, podendo atingir 25 ou 35 metros em áreas urbanas para permitir a dispersão da fumaça e da fuligem (Moreira, 2007, p. 130). Em relação à organização espacial, a orientação geral visava à economia. A disposição e o layout objetivavam favorecer a circulação de mercadorias, matérias-primas e funcionários. Notadamente, as recomendações priorizavam a produtividade. Os *Manuais* traziam também noções quanto à produtividade e à vigilância no ambiente de trabalho. Recomendavam que, nas imediações das fábricas, deveriam se localizar as moradias dos operários, por razões de vigilância e controle da vida do trabalhador. Em termos de implantação de vilas operárias, predominava a organização em fileiras, com terrenos retangulares mais profundos do que largos. As tipologias mais comuns eram: a habitação isolada, geminada, em blocos de três a cinco edificações e blocos compostos por várias edificações (chamadas “em fita”) e a fachada

com pouca ornamentação, sendo comum a configuração “porta-e-janela”, cobertura em duas águas e alpendre frontal (Moreira, 2007, p. 217).

Fábrica de Pontas

A inauguração da Fábrica de Pontas, em 1896, foi divulgada nos jornais de circulação da época como uma das iniciativas mais relevantes no campo industrial em Florianópolis, fato que repercutiu no cenário econômico, político e social de todo o Estado de Santa Catarina (Reis, 1999, p. 114-116). Segundo Cruz (2008), as “Fábricas de Pontas de Paris” foram implantadas no território nacional como uma indústria pioneira de beneficiamento de metais. Foram instaladas em áreas portuárias nas cidades do Rio de Janeiro, Recife, Joinville (1895), Belo Horizonte (1898) e Porto Alegre (1901). A autora destaca que a Fábrica de Pontas instalada no cais Rita Maria “tornou-se a quinta mais antiga do País e, provavelmente, a principal do sul-brasileiro até a década de 1950, quando começou a decrescer” (Cruz, 2008, p. 79).

O conjunto de edificações apresenta linhas neoclássicas expressas pela fachada modulada, frontões e aberturas simétricas compostas por vãos em arcos plenos e óculos circulares, com detalhes em ferro forjado. A arquitetura empregada na composição da Fábrica de Pontas era muito diferente da praticada até então. Grandes armazéns, com coberturas em duas ou mais águas, com cumeeira perpendicular à rua, uso de lanternim para auxiliar na iluminação interna, frontões triangulares com cornija na base, enquanto anteriormente ainda se construíam edificações térreas, de pequeno porte e com cumeeira paralela à rua.

A sequência de galpões de duas águas e frontão triangular, volumes e trapiche que avançavam em direção ao mar formavam um conjunto que se sobressaiu na paisagem urbana de Florianópolis. Parte da estrutura da cobertura é sustentada por vigas e colunas de ferro, que foram emparedadas após reformas e adaptações para novos usos depois do fechamento da fábrica. Entre os galpões da fábrica e o depósito à frente foram instalados trilhos para facilitar a circulação de produtos no embarque e desembarque; hoje, ainda resta em parte do piso dos armazéns reutilizados um trecho deste trilho. A conexão com o trapiche e a própria existência de um trilho ligando o depósito e o porto demonstram que a localização da empresa foi primordial para o seu funcionamento, permitindo rápida circulação para embarque e desembarque de produtos.

O volume situado sobre o trapiche (previamente existente) foi bastante reduzido, tendo restado somente um fragmento, atualmente desconectado da antiga Fábrica de Pontas. Esse volume tem uma arquitetura similar à dos galpões dos fundos: frontão triangular, pé direito alto,

aberturas ritmadas em arco pleno. A cobertura é sustentada por uma estrutura de tesouras e peças em madeira; também possui lanternim para auxiliar na iluminação interna.

Fábrica de Gelo

A Fábrica de Gelo foi criada em 1898 ao lado da Fábrica de Pontas. Sua funcionalidade esteve atrelada ao transporte de pescados nos navios, porque era necessário refrigerar o produto para a sua conservação e transporte, além da fabricação de gelo e sua venda. A fabricação de gelo supria os navios da ENNH para o transporte dos pescados.

Foi sempre alimentada por energia elétrica e inicialmente produzia somente gelo em barras; modernizou-se mais tarde para fabricar gelo em cubos e escamas, produzindo uma média de 75 toneladas de gelo em cubo e 63 toneladas em escama. O maquinário era composto de um compressor de marca dinamarquesa e três nacionais (Cruz, 2008, p. 80). Também foi instalada uma fábrica de farinha de peixe que, segundo Grillo (1983, p. 25), era um negócio em franco desenvolvimento na época, aproveitando os restos de peixe e vísceras. A produção chegava a 10 toneladas ao dia, atendendo ao consumo interno e também exportações.

Arquitetonicamente, é composta de dois galpões em coberturas de duas águas, como a Fábrica de Pontas. A cobertura tem cumeeira perpendicular à rua e é sustentada por vigamento e tesouras em madeira, apresentando altura menor do que as edificações ao lado. As aberturas frontais foram concebidas e executadas em verga reta e óculos circulares (somente um por frontão, diferente da fábrica ao lado), com detalhes em ferro forjado. Assim como a Fábrica de Pontas, apresenta também frisos e molduras contornando as esquadrias.

Vila Operária

Próxima às fábricas, na Rua Hoepcke, situa-se a vila operária. Segundo Souza, J. D. (2016, p. 52), a vila surgiu com a Fábrica de Pontas para acomodar os funcionários que recebiam salários mais elevados e tinham cargos mais importantes (como os operadores de máquina). Uma família numerosa com mão de obra disponível também era requisito associado à ocupação das casas, o que criava um vínculo entre trabalho e moradia, mesmo que isto contemplasse poucos funcionários.

O conjunto de casas térreas e geminadas ocupa a testada dos lotes estreitos. As edificações são térreas, a fachada principal possui uma porta de acesso centralizada voltada

para a Rua Hoepcke e duas janelas. A cobertura é em duas águas, com telhas cerâmicas, uma água voltada para rua e outra para os fundos. As casas possuem ainda recuo frontal e portão para acesso de veículos; o fechamento varia de muro, muro e grades a somente grades. O projeto original já dispunha de um volume frontal, correspondente à varanda, o corpo principal da edificação e um volume de fundos com cobertura distinta da cobertura do corpo central da casa. Originalmente, as casas eram idênticas e, embora tenham sofrido algumas alterações, mantiveram boa parte de suas características comuns.

Somente uma das edificações possui configuração diferente. Situa-se na esquina entre as Ruas Hoepcke e Cristóvão Nunes Pires e apresenta duas fachadas e cobertura em três águas. A fachada voltada para a Rua Hoepcke é similar às das demais edificações da Vila Operária: possui porta centralizada e duas janelas, uma de cada lado da porta, sem varanda frontal. A outra fachada é dotada de janelas, platibanda com molduras, frisos e ornamentos. Em sua maioria, permanece o uso residencial, sendo uma delas um ateliê e outra uma imobiliária.

Estaleiro Arataca

O Estaleiro Arataca foi fundado em 1907, próximo às Fábricas de Pontas e de Gelo. Atuou inicialmente nos reparos e modificações dos navios da própria Companhia Hoepcke, mas posteriormente ampliou seus serviços para atender a outras empresas. Localizava-se na mesma região em que existiam, à época, os trapiches da empresa. A localização dos empreendimentos era planejada, uns próximos aos outros e próximos ao porto da cidade, o que facilitava a movimentação e a logística de importação e exportação. Segundo Reis (1999), o projeto e construção do estaleiro esteve sob a responsabilidade do engenheiro alemão Von Ockel, e possuía a seguinte composição:

O Estaleiro compunha-se de cinco edificações. Modeladas no estilo fabril, bem simples, onde estavam instalados galpões, oficinas, depósitos e uma pequena casa de moradia. Estava ainda aparelhado com uma carreira, ou seja, trilhos para puxar os barcos para a terra, o que era feito por uma cremalheira. Tal carreira, que inicialmente possuía 70 metros de extensão e tinha capacidade para 1.300 toneladas de carga, foi aumentada, posteriormente, para 135 metros com o objetivo de receber os navios de maior calado, como o Carl Hoepcke (Reis, 1999, p. 134).

Depois da construção da Ponte Hercílio Luz (1926), o acesso ao estaleiro acontecia por uma estrada que passava sob a ponte. O estaleiro, por sua vez, foi perdendo suas atividades a partir do enfraquecimento do porto, da melhoria das vias terrestres e do fortalecimento do transporte rodoviário para cargas e pessoas. Efetivamente, depois da execução do aterro na

década de 1970 e da desativação do porto, a própria Empresa de Navegação vendeu seus navios e encerrou suas atividades.

Com este encerramento, o espaço foi alugado para diversos usos e, desde 1990, encontrava-se abandonado devido a uma disputa judicial entre o Estado de Santa Catarina e a administração do Grupo Hoepcke. Até meados de 2024, as ruínas do Arataca que permaneciam compunham a antiga oficina ou sede da administração, uma pequena edificação dentre os galpões ora existentes (Figura 3). Restavam paredes, lajes de piso e muros de contenção além das rampas para reparação de barcos. O andar superior ficou exposto, após a demolição da cobertura realizada pelo poder público; as esquadrias frontais foram arrancadas, permitindo acesso livre de pessoas. Também havia grafites feitos na parte externa das fachadas. (Rodrigues *et al.*, 2023, p. 7).

Figura 3 – Edificação remanescente do antigo Estaleiro Arataca.



Fonte: Autora, 2022.

Em agosto de 2024, foi realizada a demolição da edificação remanescente do antigo estaleiro, justificada pela declaração de desabamento iminente atestada pela Defesa Civil, o acúmulo de lixo e a ocupação do local por usuários de drogas⁹. A ação é resultado de um pedido do Ministério Público de Santa Catarina (MPSC), interposto pela 30ª Promotoria de Justiça da Capital na 3ª Vara da Fazenda Pública de Florianópolis.

⁹ <https://portal.mpsc.mp.br/noticias/apos-pedido-do-mpsc-estado-inicia-demolicao-do-estaleiro-arataca-em-florianopolis>.

Fábrica de Rendas e Bordados

A Fábrica de Rendas e Bordados foi o último elemento incluído no complexo fabril do grupo Hoepcke. Foi fundada em 1913 por Ricardo Ebel e adquirida em 1917. Primeiramente, a empresa funcionava em sociedade. Era uma iniciativa de produção têxtil distante do polo de produção centralizado no Vale do Itajaí. A partir de 1917, a Companhia Hoepcke se torna a única acionista da Fábrica de Rendas, que passou por diversas reformas e ampliações, atingindo a metragem de 5.000 metros quadrados, funcionando em três turnos de oito horas de jornada, tendo 300 funcionários, chegando à produção de 81.556.200 metros lineares por ano (Grillo, 1983, p. 28).

A Fábrica de Bordados foi a principal fábrica a recrutar mulheres para mão de obra. No início do século XX, não havia muito espaço para a mulher no mercado de trabalho formal de Florianópolis. Entretanto, em 1920, registros indicam que 63,30% da mão de obra era feminina (Lira, 2018, p. 63). O papel desempenhado pelas mulheres nos processos econômicos e espaços de sociabilidade é um importante componente do Patrimônio Industrial e dos estudos necessários para seu entendimento, devendo ser consideradas as relações entre os gêneros em suas dimensões de espaço, mercado de trabalho, máquinas e ferramentas, linguagem, experiências de sociabilidade e expressões simbólicas (Carta de Sevilha, 2018).

O edifício que faz esquina com a Rua Hoepcke e Felipe Schmidt é o mais impactante do conjunto, devido à sua implantação no entroncamento de três vias (a Rua Felipe Schmidt, a Rua Hoepcke e a Av. Rio Branco) e do formato boleado da arquitetura (Figura 4). A esquina em curva funciona como elemento de transição entre os dois estilos arquitetônicos. As fachadas são ornamentadas com bossagens na alvenaria e frisos e apresentam linhas horizontais bem marcadas por elementos decorativos que emolduram as esquadrias. A edificação possui dois pavimentos atualmente, telhado em quatro águas, marquise contornando o pavimento térreo, esquadrias no térreo e no pavimento superior no mesmo ritmo e platibanda; os ornamentos de fachada são em ressaltos e a base se fez em pedra. A ornamentação da fachada deste módulo acompanha a dos volumes vizinhos, ou seja, a fachada da Rua Felipe Schmidt possui menos ornamentação, enquanto a fachada da Rua Hoepcke repete os frisos, ressaltos e pilastras que marcam as aberturas, tal como no volume ao lado.

Figura 4 – Antiga Fábrica de Bordados.



Fonte: Autora, 2022.

As duas edificações da Rua Felipe Schmidt, em direção à Rua Padre Roma, são em um pavimento único, telhado com três águas. Os módulos são implantados respeitando a declividade do terreno e a platibanda é também escalonada, com forma centralizada e simétrica. As fachadas possuem bossagens decorativas e alguns elementos em alto e baixo relevos.

O volume que segue a Rua Hoepcke possui também um pavimento, base em pedra e a ornamentação é típica da arquitetura eclética, situada em ressaltos na fachada, marcando os vãos ritmados entre as janelas como se fossem pilastras. Uma platibanda coroa toda a edificação para ocultar a cobertura em quatro águas. É o volume do conjunto com maior comprimento, com dezesseis aberturas.

Os volumes situados na esquina formada pelas Ruas Hoepcke e Conselheiro Mafra possuem também um pavimento. O conjunto é composto por três módulos, com coberturas em quatro águas sustentadas por estrutura em madeira e somente o volume voltado para Rua Conselheiro Mafra possui lanternim. Foi ocupado pelo Antigo Posto de Gasolina Hoepcke. Apresenta características da arquitetura *Art Déco*, com formas retangulares dispostas de maneira geométrica e linhas retas bem marcadas. São térreos com detalhes e ornamento na fachada, platibanda escalonada. O arremate da edificação é decorado com requadros espaçados igualmente, apresentando uma sequência de janelas e um portão de ferro de acesso, protegido por uma pequena marquise.

Encerramento das atividades

A década de 1950 marca o início da desaceleração dos negócios para a empresa Hoepcke:

A década de 1950 foi um marco decisivo para a desaceleração dos negócios devido à decadência de vários portos brasileiros, fato também ocorrido com o porto de Florianópolis, ocasião em que a firma Hoepcke, através de novas aplicações e a retroalimentação de suas fábricas, transformou-se em única sobrevivente durante o processo de rodoviarização brasileira. A partir daí, as fábricas se voltaram apenas para o mercado regional, como aconteceu com as Fábricas de Gelo e de Pregos, ou tiveram que acompanhar as mudanças tecnológicas, como foi o caso da Fábrica de Rendas e Bordados (Cruz, 2008, p. 80).

Segundo Veiga (2010, p. 282), a falta de organização portuária, a redução da capacidade de embarque e desembarque de carga e a deficiência de guindastes desestimulavam as atividades portuárias. Alguns navios de grande porte não podiam atracar devido ao baixo calado do porto. Estas questões, somadas ao declínio da atividade de transporte marítimo que deu lugar ao transporte rodoviário, culminaram na desativação do porto. Segundo Grillo (1983, p. 16), as atividades do Estaleiro Arataca foram reduzidas e o estaleiro acabou sendo desativado por completo na época do planejamento para execução da via de contorno norte e aterro da baía sul (década de 1970).

A Fábrica de Pontas, embora tenha sofrido um declínio financeiro, conseguiu se manter em funcionamento até a década de 1980. A perda gradativa do mercado consumidor, defasagem do maquinário, baixo faturamento e custo elevado de matéria-prima contribuíram para seu fechamento.

Em 1999, a Fábrica de Gelo foi desativada e os equipamentos foram alugados para terceiros. A desativação se deu devido ao alto custo da energia elétrica para manter as máquinas em funcionamento. Os galpões (incluindo o da Fábrica de Pontas) também foram alugados e abrigaram diversos usos que forçaram adaptações na arquitetura, e consequentemente descaracterizações, como alteração e emparedamento de vãos, construções de anexos etc.

A Fábrica de Bordados manteve-se funcionando até a década de 1990. Depois do encerramento das funções, permaneceu sem uso e fechada, deteriorando-se com o tempo. O terreno remanescente foi alugado e um imóvel construído no lote abrigou um setor da prefeitura local. Em 1979, uma unidade da fábrica foi construída em São José, maior do que a unidade em Florianópolis e com máquinas mais modernas e de maior produção. Em 2000, as atividades no centro de Florianópolis foram totalmente transferidas para São José.

As edificações na atualidade

As antigas Fábricas de Pontas e de Gelo foram restauradas e reabertas em 2022, assim como a parte remanescente do antigo depósito situado em frente aos galpões, em direção aos antigos trapiches, mas com uso distinto e dissociado do projeto de restauro concebido em 2018 para os galpões na parte posterior. A antiga Fábrica de Bordados foi igualmente restaurada e inaugurada em 2022. Abriga usos de um supermercado e instalações para restaurantes e bares. Além da construção histórica, foram construídas três edificações verticalizadas no terreno, destinadas prioritariamente à habitação, em escala e proporção muito maiores do que as do Conjunto Industrial, o que marcou definitivamente a paisagem. Na parte térrea dos remanescentes industriais, foram instaladas lojas voltadas para o pátio conformado entre as antigas instalações da fábrica e as novas edificações.

Diante desses novos usufrutos do bem, convém problematizar. Uma utilização conveniente das edificações culturais favorece sua salvaguarda. Sem utilização, as edificações estão fadadas ao arruinamento. Mas cabe uma advertência: uma intervenção sem critério e sem respeito à história pode ser danosa e alterar, por vezes de maneira irreparável, as características do bem tombado. De outro modo, a destinação e a utilização convenientes de um bem são as formas mais decisivas para assegurar a sua conservação. Tal afirmação foi declarada por Viollet-le-Duc e Ruskin no século XIX, lembrada pela professora Beatriz Kühl. Ambos

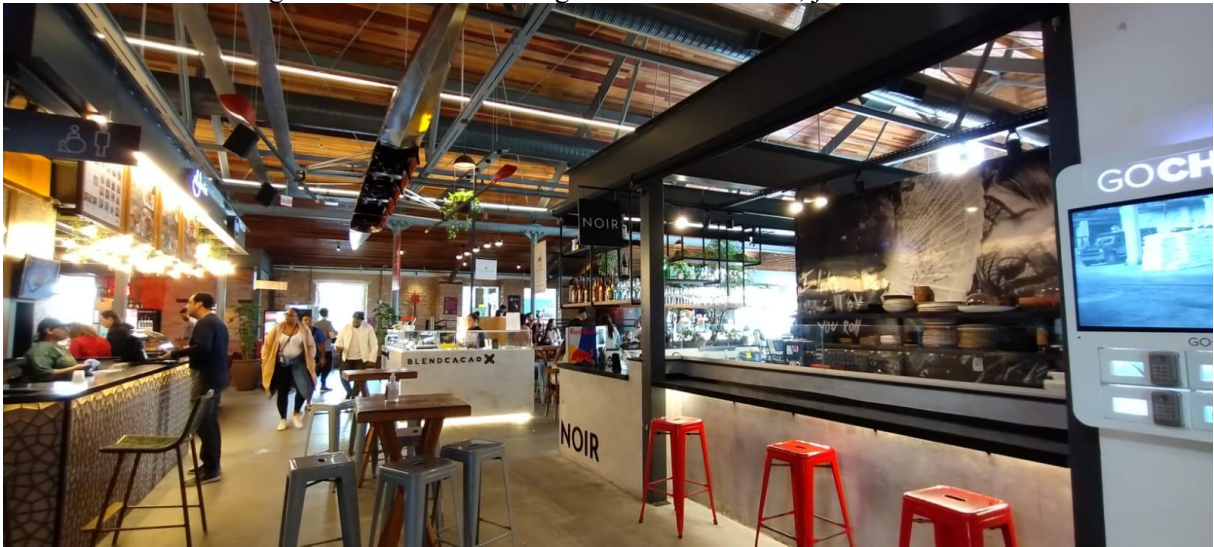
[...] preconizavam um uso que assegurasse a boa manutenção e evitasse intervenções mais incisivas. A argumentação dos autores é de caráter estético e histórico (em Viollet-le-Duc, às vezes, também técnico), e as questões funcionais jamais são as únicas a prevalecer. Ruskin já afirmava: ‘Tome medidas apropriadas para os edifícios, não será necessário restaurá-los’, e preconizava que se preservassem as marcas da passagem do tempo, não ‘ferindo’ o documento. Enfatizava, também, a necessidade de usos que assegurassem uma boa manutenção. Viollet-le-Duc, por sua vez, recomendava que se encontrasse um uso que fosse tão adequado ao edifício que não fosse necessário alterar sua disposição para implementá-lo” (Kühl, 2018, p. 209).

O uso dos bens culturais reflete diretamente na sua conservação e, portanto, na sua longevidade. A ausência de utilização “figura entre as causas de decadência de uma edificação” (Lyra, 2016, p. 22), pois implica a ausência de manutenção e conservação do imóvel. O abandono somado à inércia de ações de manutenção e conservação levam ao arruinamento do imóvel.

Em relação ao uso, Köhl (2018, p. 208) define que um usufruto compatível implica respeitar os elementos significativos existentes, citando equipamentos, padrões de circulação e distribuição de atividades. Muitas vezes, os componentes que formam o sítio são caracterizados como grandes estruturas, dotadas de ambientes amplos, e ainda que haja setorização das atividades, deve-se permitir a existência ou a percepção dos grandes espaços, sem alterar de forma irreversível a divisão original da edificação. Quanto à restauração, enfatiza que é “um ato de respeito pelo passado, interpretado no presente e voltado para o futuro, para que os bens culturais possam continuar a ser efetivos e fidedignos suportes da memória coletiva” (Köhl, 2018, p. 209). Apresenta sua crítica, afirmando que algumas intervenções tendem a colocar o uso como finalidade última da intervenção. Para isso, molda-se forçosamente a edificação ao uso pretendido, mas a premissa essencial de uma intervenção deveria ser outra: analisar as características da obra e, a partir disso, definir-se as funções e um programa de necessidade compatível. Não se deve adaptar a edificação ao uso escolhido, submetendo-a a transformações a fim de atender a esse objetivo. Em primeiro lugar, deve-se respeitar a essência do bem, estudar suas características e, assim, definir uma utilização compatível com os aspectos formais, respeitando a configuração da edificação e a passagem do tempo.

O empreendimento formado pela unificação das Fábricas de Pontas e de Gelo e edifícios de salas comerciais, sob nome de Armazém Rita Maria, é resultado de uma restauração que resgatou os vãos originais, elementos emparedados e escondidos depois de anos de história e alterações inadequadas. Abriga no seu espaço um conjunto de estabelecimentos voltados para gastronomia e lazer. Para viabilização do uso e instalações dos restaurantes e bares, foram criados módulos com estrutura de aço independente das alvenarias, com piso elevado para passagem da infraestrutura hidrossanitária, elétrica e gás (Figura 5). Os módulos foram bem sucedidos na execução e dão a evidente imagem de uma instalação recente. As estruturas da cobertura em ferro foram descobertas durante a obra de restauro e vãos originais reabertos e revelados no espaço da antiga fábrica. Alguns artigos relacionados às atividades da Cia. Hoepcke foram expostos, como máquinas antigas das fábricas, portões do Estaleiro Arataca e âncoras.

Figura 5 – Interior da Antiga Fábrica de Pontas, já restaurado.



Fonte: Autor, 2023.

O antigo depósito em frente à Fábrica de Pontas passou também por intervenção e abriga um uso distinto do Armazém Rita Maria. As instalações foram sobrepostas à alvenaria; o madeiramento da cobertura foi pintado na cor branca, tornando difícil de se distinguir as peças da madeira e as instalações. O espaço é completamente aberto, as divisões existentes são poucas, concentrando-se no módulo anexo que serve de acesso ao local, ocupado por salas comerciais e sanitários.

O conjunto de edifícios da Fábrica de Bordados, denominado *Top Market*, faz parte de um complexo de edifícios altos (comerciais e residenciais) e o ambiente formado pelas edificações históricas tem por objetivo reunir gastronomia, serviços e lazer. A porção posterior das edificações tombadas junto com o térreo das novas construções organizam um pátio onde foi instalada uma antiga máquina de bordados. No térreo voltado para a Rua Conselheiro Mafra, foi instalado um supermercado; o espaço foi mantido sem divisórias e a organização do layout é feita pelo próprio mobiliário. No módulo voltado para Rua Hoepcke, foi concebida uma praça de alimentação, construído um volume para viabilização de restaurantes e bares, simulando uma estrutura de alvenaria rebocada. No entanto, ao olhar desatento, pode parecer que este volume faz parte da configuração original do edifício. Um painel de linha do tempo ilustra a história da fábrica. Um restaurante foi inaugurado na parte térrea da esquina boleada e, para permitir acesso, executou-se uma porta centralizada com escadaria. As instalações de infraestrutura do bem tombado é toda exposta e de sobrepor, como no Armazém Rita Maria.

As novas edificações são afastadas dos edifícios tombados, formando um pátio interno; possuem um caráter neutro em relação às novas construções do entorno. A cor definida é muito similar à própria edificação tombada, o que pode ter sido uma escolha para neutralizar o volume; no entanto, acabou se aproximando muito da cor da edificação protegida.

Não se objetivou resgatar o uso original nas restaurações dos galpões das Fábricas de Pontas, depósito, Fábrica de Gelo e na Fábrica de Bordados. As atividades de produção, se fossem restabelecidas na atualidade tal qual eram executadas no início do século XX, seriam consideradas anacrônicas, pois o maquinário e as técnicas se modernizaram. O caminho escolhido foi criar um espaço de lazer e gastronomia, em que os elementos da história, incluindo o maquinário e os objetos que fizeram parte do funcionamento das empresas Hoepcke, estivessem incorporados na intervenção e o uso permitisse a contemplação, a apreensão da materialidade e da dimensão do espaço construído. A amplitude dos espaços internos das antigas fábricas foi mantida, absorvendo a dimensão do antigo espaço fabril e o maquinário de trabalho foi inserido na intervenção. As instalações sobrepostas à alvenaria respeitaram a integridade do bem, sem fragilizar sua estrutura.

As edificações da Vila Operária permaneceram com uso contínuo desde a sua implantação, mantendo em sua maioria o uso residencial. Algumas intervenções foram realizadas ao longo dos anos, como instalações de grades nas aberturas e alterações nos muros frontais, mas suas características principais se mantiveram. Por outro lado, a única edificação remanescente do antigo Estaleiro Arataca foi destituída de uso, e recentemente demolida.

A paisagem em que se encontra o conjunto Rita Maria foi bastante transformada no século XX. A construção da Ponte Hercílio Luz, em 1926, alterou a silhueta horizontal predominante. A antiga ponte foi uma grande intervenção, com altura bem superior, na época, à das edificações do entorno. Entretanto, exerceu enorme e positivo impacto na paisagem, conquanto um pouco afastada do núcleo central do Conjunto Rita Maria. No geral, ajudou a compor um cenário extremamente singular, favorecendo, inclusive, a apreensão do complexo fabril.

Prevalecia a ocupação de construções mais baixas no núcleo fundacional da cidade, bem perto dali, na Praça XV de Novembro, e em toda a região central. Nas décadas de 1950, 60 e 70, todavia, planos diretores permitiram forte verticalização de toda essa região central, e ainda foi executado o aterro da baía sul, com o objetivo principal de abrir espaço para o crescimento urbano e para a ampliação do sistema viário, inclusive com a construção de novas

pontes ilha-continente (Ferraro; Yunes, 2021, p. 129). Esse processo, sim, comprometeu, fortemente, a paisagem do conjunto.

Até a construção do aterro, o núcleo fundacional tinha relação direta com o mar, e isto acontecia também com o conjunto Rita Maria. A conexão física e paisagística com o mar era preeminente, e as relações comerciais se entrelaçavam, tendo o porto como elo fundamental dessa cadeia visual-comercial. O aterro mudou não somente a paisagem do centro da cidade, mas também a relação da cidade com o mar. A intenção do aterro era destiná-lo a equipamentos de uso cultural, de esporte, de recreação e de lazer. Para isso, foi elaborado um projeto paisagístico de autoria de Burle Marx, e posteriormente a área foi tombada pelo Decreto Estadual nº 5.392, de 24 de julho de 1978. No entanto, essas relações não se concretizaram. O aterro alterou a dinâmica e a relação da orla da área central com a água. Perderam-se as conexões diretas do mar com a cidade. A configuração arquitetônica da Fábricas de Pontas mudou; os galpões de depósito em frente à fábrica foram demolidos e os trapiches foram eliminados, restando somente uma porção do aglomerado. O Estaleiro Arataca perdeu sua função e a carreira que puxava os barcos ficou abaixo da avenida, impossibilitando a aproximação de grandes embarcações.

Depois de todas essas transformações, o cenário atual tem a seguinte configuração: a Fábrica de Bordados, a Fábrica de Pontas e de Gelo em primeiro plano assinalam uma horizontalidade marcada pela edificação tombada e a verticalidade representada pelas edificações em altura que se situam no fundo desta e na vizinhança. Não há recuos frontais nas fábricas, havendo uma relação direta entre espaço público e edificação; há uma continuidade representada pela fachada. O volume curvado da Fábrica de Bordados é o grande destaque da edificação, devido à implantação no entroncamento das ruas Felipe Schmidt, Hoepcke e Av. Rio Branco.

Pode-se afirmar que, até a década de 1950, a chaminé da Fábrica de Pontas foi uma forte referência arquitetônica, mas, com a verticalização das edificações do entorno, deixou de ser um marco visual notável. Antes apontava solitária no horizonte, mas perdeu força e solenidade, principalmente com a proximidade do hotel (antigo Hotel Diplomata, atual *Intercity*), que tem aproximadamente o dobro da sua altura.

Conclusão

O conjunto industrial Rita Maria estava instalado junto ao porto da cidade no início do século XX, composto pelos galpões das Fábricas de Pontas e de Gelo (ambos da década de 1890), a Vila Operária na Rua Hoepcke, o Estaleiro Arataca (1907) e a Fábrica de Bordados (1913). A implantação das fábricas junto ao porto e ferrovias (estruturas de transporte) era uma diretriz apresentada nos manuais dedicados à orientação de construção de indústrias. A atividade produtiva foi alavancada pela proximidade do porto e, da mesma forma, o porto se fortaleceu devido à relação com as fábricas.

A interrupção do uso provocou o abandono e o arruinamento. Das instalações do antigo estaleiro restaram, até recentemente, algumas paredes de uma edificação. A vila perdurou ao longo dos anos em razão do uso contínuo habitacional. As antigas fábricas pereceram por anos de negligência e reformas indevidas. No entanto, as restaurações das Fábricas de Pontas e de Gelo, do antigo depósito e da Fábrica de Bordados realizadas em 2022 possibilitaram não somente a salvaguarda do corpo geral dos monumentos históricos, mas a apreciação do que restou deles, adaptados a novos usos.

Com o passar dos anos, o complexo foi dividindo o espaço com outros grandes equipamentos (como a Ponte Hercílio Luz), passando pela grande transformação urbana que foi o aterro da baía sul e a verticalização de edificações, incentivada por planos diretores implantados a partir da década de 1950. Estas mudanças resultaram em um contexto formado por edifícios com mais de dez pavimentos no entorno dos edifícios protegidos. Os componentes do complexo fabril eram as edificações de maior dimensão na zona portuária e formavam um forte referencial arquitetônico na paisagem urbana. A arquitetura distinta, a sequência de galpões e os trapiches marcavam a paisagem, sendo sempre destaque na iconografia da cidade, assim como a dimensão da Fábrica de Bordados garantia alguma evidência nos “altos” da Rua Felipe Schmidt. Entende-se que a verticalidade criada a partir da implementação dos planos diretores ofuscou a relevância dos grandes galpões e estruturas fabris, inclusive da própria chaminé de tijolos, elemento símbolo do Patrimônio Industrial ali remanescente. Até a década de 1950, foi uma referência arquitetônica incontornável na paisagem, mas hoje é ocultada pela massa edilícia do entorno.

Por sua vez, a execução do aterro alterou a dinâmica e a relação da orla da área central com o mar. As edificações também foram afastadas desta relação, uma vez que, anteriormente, os barcos chegavam até o Mercado Público, Alfândega e os trapiches em frente à Fábrica de

Pontas e de Gelo. Como consequência da sua existência, aos poucos, a própria identidade litorânea do Centro Histórico se transfigurou.

Em síntese, a organização destes componentes arquitetônicos formou, junto ao porto, um complexo que se constitui efetivamente como Patrimônio Industrial, presente na cidade por mais de um século, hoje reutilizado. Sua importância está vinculada à construção de uma paisagem emblemática e às consequências das atividades industriais e portuárias, responsáveis por provocar uma revolução econômica local e também para o Estado de Santa Catarina.

Referências

- CASTRO, Cleusa de. **Arqueologia Industrial Moderna: Edifícios fabris da modernidade curitibana**. 13º Seminário Docomomo Brasil, Salvador, 7-10 out. 2019.
- CRAVO, Leandro José de Almeida; ROSSETTO, Adriana Marques; STORCH, Adriana Carvalho da Silva. **Florianópolis: os planos diretores aprovados entre 1955 e 2014**. 2016. ANAIS do COBRAC, Florianópolis/SC (Brasil), 16-20 out. 2016. Disponível em: www.ocs.cobrac.ufsc.br/index.php/cobrac/cobrac2016/paper/viewFile/312/43>. Acesso em: 26 nov. 2022.
- CRUZ, Karina Martins da. **Contribuição de Alemães e Descendentes para a Formação Sócio-Espacial Catarinense**. 2008. 206f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Geografia, Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008.
- ESPITALIER, Georges. **Cours de Constructions des Usines et des Établissements Industrielles**. Paris. Ed. École spéciale des travaux publics, 1924, 338p.
- FERRARO, Luiza Helena; YUNES, Gilberto Sarkis. **Aterro da Baía Sul, em Florianópolis: Interpretação de um Patrimônio Moderno**, 2021, Rev. CPC, São Paulo, v. 16, n. 31, p. 123-148, jan./jun. 2021. Disponível em: [Aterro da Baía Sul, em Florianópolis: interpretação de um patrimônio moderno Revista CPC](#). Acesso em: 24 nov. 2022.
- GRILLO, Patricia. **Reconstituição histórica do grupo Hoepcke**. 1993. 46f. TCC (graduação) – Curso de Jornalismo, Centro de Comunicação e Expressão, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1983.
- INSTITUTO DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS/SEPHAN – IPUF. **Justificativas de tombamento e pesquisas históricas**. Florianópolis: IPUF (documentos datilografados), 1980-2000. Florianópolis: IPUF, 1991.
- INSTITUTO DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS/SEPHAN – IPUF. **Inventário do Patrimônio Cultural**. Florianópolis: IPUF, 2012.
- LIRA, Regina Wagner Cizerio. **O Cotidiano de Trabalho: Operárias da Fábrica de Rendas e Bordados Hoepcke entre os anos de 1913-1924**. 2018. 63f. TCC (Graduação) – Curso de História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2018. Disponível em: [O COTIDIANO DE TRABALHO OPERÁRIAS DA FÁBRICA DE RENDAS E BORDADOS HOEPCKE ENTRE OS ANOS DE 1913-1924 - Regina Lira certo.pdf](#). Acesso em: 21 set. 2023.
- LYRA, Cyro Illidio Corrêa de Oliveira. **Preservação do patrimônio edificado: a questão do uso**. – Brasília, DF: Iphan, 2016, 308p.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: Problemas Teóricos de Restauro**. 2a. ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2018, 328p.
- MOREIRA, Danielle Couto. **Arquitetura ferroviária e industrial: o caso das cidades de São João Del-Rei e Juiz de Fora [1875-1930]**. 2007, 311f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2007. Disponível em: [Arquitetura ferroviária e industrial: os casos das cidades de São João Del-Rei e...](#). Acesso em: 5 set. 2023.

MENDONÇA, Lilian. **Influência teuto na arquitetura urbana da Grande Florianópolis**. Simpósio sobre imigração e cultura alemãs na grande Florianópolis: História, língua, cultura, gastronomia, arte e música: ii anais/organização por Max José Müller. Florianópolis: Instituto Carl Hoepcke, p. 223-238.

MÜLLER, Max José. **Carl Hoepcke** – O estruturador do desenvolvimento catarinense. E. Insular, 2007. 104p.

PIAZZA, Maria de Fátima Fontes; Barreto, Maria Theresinha Sobierajski; Souza, Sara Regina Silveira de. **A fábrica de pontas Rita Maria**: Um estudo de arqueologia industrial. Florianópolis: Edeme, s. d. 87p.

SOUZA, Jéssica Duarte de. **Trabalho e Raça**: Perfil dos(as) Trabalhadores(as) da Fábrica de Pontas Rita Maria no Pós-Abolição (Florianópolis, 1894-1930). 2016. Trabalho de Conclusão de Curso. Curso de História da Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2016. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/179697>. Acesso em: 2 fev. 2023.

SOUZA, Jéssica Pinto de. **O plano diretor de 1952-1955 e as repercussões na estruturação urbana de Florianópolis**. 2010. 133f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2010. Cap. 1. Disponível em: <http://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/94156>. Acesso em: 25 nov. 2022.

REIS, Sara Regina Poyares dos. **Carl Hoepcke**: a marca de um pioneiro/Sara Regina Poyares dos Reis, Sandra Regina Ramalho de Oliveira, João Klug. Florianópolis: ed. Insular, 1999. 400p.

RODRIGUES, Profa. Dra. Mara Regina Pagliuso *et al.* **EL ASTILLERO ARATACA: DE LA ÉPOCA INDUSTRIAL A LA ERA DIGITAL** – UN PROYECTO ABIERTO A LA INVENCION. IX Simpósio de Design Sustentável, Florianópolis, p. 13, 6-8 dez. 2023. TONERA, Roberto. O Sistema defensivo da Ilha De Santa Catarina – Brasil: Criação, Abandono e Recuperação. In: Seminário Regional de Ciudades Fortificadas, 1, 2005, Montevideo. Seminário. Montevideo: Espacio Cultural Al Pie de La Muralla, 2005. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/253119>. Acesso em 3 jan 2024.

TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. **Carta de Nizhny Tagil** sobre o Patrimônio Industrial (2003). Disponível em [Carta de Nizhny Tagil \(2003\) – TICCIH Brasil](#). Acesso: 30 agosto 2021.

TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. **Carta de Sevilla de Patrimônio Industrial** (2018). Disponível em [El complot de Tablada en la prensa de 1931](#). Acesso: 30 agosto 2021.

VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis**: memória urbana. 3a. ed. Florianópolis. Fundação Franklin Cascaes, 2010. 462p.

LEGISLAÇÃO:

FLORIANÓPOLIS. Decreto nº 270, de 30 de dezembro de 1986, tomba como patrimônio histórico e artístico do município conjuntos de edificações existentes na área central do território municipal. Disponível em <https://leismunicipais.com.br/a/sc/f/florianopolis/decreto/1986/27/270/decreto-n-270-1986-tomba-como-patrimonio-historico-e-artistico-do-municipio-conjuntos-de-edificacoes-existent-na-area-central-do-territorio-municipal>. Acesso em 9 jun 2023.

Recebido em 5/4/2025
Aceito em 17/04/2026



Esta obra está licenciada
conforme Creative Commons
Atribuição 4.0 Internacional