

## A CONSTRUÇÃO DE UMA VOCAÇÃO TURÍSTICA PARA O MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS

**MARCELA KRÜGER CORRÊA, MSc.**

Professora - Instituto Federal de Santa Catarina - IFSC  
Doutoranda em Geografia - UFSC

E-mail: [marcelakc\\_mar@yahoo.com.br](mailto:marcelakc_mar@yahoo.com.br)

**MARIÂNGELA ALICE PIERUCCINI, Dr<sup>a</sup>.**

Professora - Universidade Estadual do Oeste do Paraná – Unioeste  
Professora - Programa de Pós-Graduação em Engenharia Agrícola – PGEAGRI - Unioeste  
Doutora em Geografia- UFSC

E-mail: [mpieruccini27@hotmail.com](mailto:mpieruccini27@hotmail.com)

### RESUMO

Este texto tem como objetivo analisar o processo de institucionalização da atividade turística em Florianópolis, capital de Santa Catarina, a partir das suas origens nos anos de 1960, por meio da identificação das políticas públicas dirigidas ao setor. Apesar de sua propalada vocação turística, essa atividade não surgiu naturalmente: foi implantada pelos dirigentes do poder público, que eram os próprios representantes da elite regional. A pesquisa de caráter exploratório, caracterizada como qualitativa foi realizada com base em pesquisa bibliográfica e documental. Adotou-se o Método Materialista Histórico, utilizando-se o turismo e as políticas públicas como fundamentação teórica. Constatou-se que o desenvolvimento dessa atividade influenciou diretamente a dinâmica urbana que se instalou no município, não apenas trazendo progresso, mas também externalidades negativas, o que confirma que as políticas públicas relacionadas à atividade se mostraram incapazes de promover um desenvolvimento sustentável.

**Palavras-chave:** atividade turística, políticas públicas, Florianópolis.

### THE CONSTRUCTION OF A TOURIST VOCATION FOR THE MUNICIPALITY OF FLORIANÓPOLIS

### ABSTRACT

The purpose of this paper is to analyze the process of institutionalization of tourism in Florianópolis, capital of Santa Catarina in Brazil. Since its origin in the 1960s through the identification of public policies lead by the sector. Despite its well-known tourist vocation, this activity had not come naturally. It was put into action by the ruling class of the Public authorities who were the own representatives of the regional elite. Exploratory research defined as qualitative. It was carried out based on bibliographical and documentary research. The Historical Material Method was adopted having the tourism and the public policies used as a theoretical basis. This process influenced the urban dynamics at once and therefore it was placed in the municipality, not only bringing progress, but also several negative factors. This scenario is related to the advance of the capital which is highly profit-oriented in order to merchandise everything they can.

**KEY WORDS:** tourism, public policies, Florianópolis.

## 1 INTRODUÇÃO

O desenvolvimento da atividade turística em Florianópolis está relacionado à forte expansão do capitalismo no âmbito mundial e nacional, tendo surgido como alternativa econômica para uma cidade com belas paisagens e economia relativamente estagnada apoiada no comércio e no funcionalismo público. A atividade não surgiu naturalmente por suposta vocação: foi planejada pelo poder público em diferentes escalas, exigindo a construção e transformação do espaço, por meio da urbanização e da mercantilização de recursos naturais e culturais. Rapidamente ocorreu uma série de transformações que alteraram profundamente a constituição social, cultural e ambiental do município, em especial da Ilha de Santa Catarina. A legislação que norteou o desenvolvimento dessa atividade caracterizou-se mais como diagnóstico do que planos de ações e, muitas vezes, foi pensada para atender interesses privados em detrimento do todo.

Nesse sentido, o presente texto pretende analisar o processo de institucionalização da atividade turística no município de Florianópolis, desde suas origens nos anos de 1960 até o final da década de 1980, quando a atividade se consolidou, com ênfase nas políticas públicas que influenciaram tal processo. A compreensão desse período permite pensar a economia, a política, os papéis do homem e do poder público, o tempo e os espaços da cidade em suas novas orientações geoeconômicas.

A presente pesquisa se justifica pelo fato de haver a atividade turística se tornando importante fonte econômica para o município de Florianópolis, assim como foi um dos principais fatores a influenciar a direção do crescimento urbano da Ilha de Santa Catarina. Conhecer o passado pode auxiliar no entendimento do presente e no planejamento do futuro dessa atividade, além de fornecer subsídios para buscar alternativas para sanar problemas vivenciados anteriormente.

A pesquisa de caráter exploratório, caracterizada como qualitativa, foi realizada com base em pesquisa bibliográfica e documental. Adotou-se o Método Materialista Histórico, tendo como fundamentação teórica o turismo e as políticas públicas. Para isso, além da Introdução, o texto foi estruturado em Turismo e Políticas Públicas, Caracterização da Área de Estudo: O Município de Florianópolis, As Políticas Públicas e a Atividade Turística em Florianópolis, encerrando-se com as Considerações Finais.

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO

A Organização Mundial de Turismo – OMT (2014) define a atividade turística como “[...] fenômeno social, cultural e econômico que implica o deslocamento de pessoas para países ou lugares fora do seu ambiente habitual, com finalidade pessoal ou profissional” (tradução nossa). Barreto (1995, p. 9) conceitua turismo como a atividade “[...] que compreende todos os processos, especialmente os econômicos, que se manifestam na chegada, na permanência e na saída dos turistas de determinada cidade, país ou estado”. De outra maneira, Trigo (1999, p.12) define turismo como:

[...] uma atividade humana intencional que serve como meio de comunicação e como elo de interação entre povos, tanto dentro como fora de um país. Envolve o deslocamento temporário de pessoas para outras regiões ou países visando à satisfação de outras necessidades que não a de atividades remuneradas.

Então, pode-se dizer que o turismo diz respeito às atividades realizadas por pessoas em viagens, movimentando vários setores da economia, porquanto envolve comércio e diferentes serviços, entre os quais hospedagem, gastronomia, transportes, agências de viagens, operadoras de turismo, centros comerciais e guias de turismo, entre outros. Como se reconhece, o turismo é fenômeno dos tempos modernos, invenção do capitalismo (CORIOLANO; SILVA, 2005). E nesse sistema todos os objetos possíveis, sejam naturais ou sociais (artificiais), tornam-se objetos de consumo. Nesse sentido, segundo Ouriques (2005), por meio da valorização de lugares, os atributos paisagísticos são utilizados para despertar sensações de prazer e desejo, e assim é produzido o fetichismo espacial. A “mercadoria-paisagem” se torna a matéria-prima do turismo, pois este promove a venda da natureza, das construções históricas e das manifestações folclóricas.

Foi a partir do final da Segunda Guerra Mundial que a atividade turística adquiriu vitalidade crescente, período também referido como “o ‘boom’ do turismo como fenômeno de massa” (BOYER, 2003). Isto se deve a diversos fatores, como: o avanço nos meios de transporte (automóvel, avião) e nos meios de comunicação; as conquistas das classes trabalhadoras, com a diminuição gradual da jornada de trabalho; o progressivo adensamento das áreas urbanas, que impôs a evasão do cotidiano e o lazer como verdadeira necessidade, entre outros. Por sua vez, Trigo (1993) lembra que foi mais propriamente a partir dos anos de 1960 que o turismo explodiu como atividade de prazer para milhões de pessoas e como fonte de lucros e oportunidade de investimentos, passando a chamar-se turismo de massa. Foi impulsionado pelo advento de novas tecnologias, revitalizando e estimulando novas configurações econômicas, alterando hábitos e produzindo novos estilos de vida no mundo todo. Nesse novo estilo de vida em que se constitui, Krippendorf (1989 p. 18) esclarece que o turismo faz parte de um ciclo:

[...] viajamos para recarregar as baterias, para reconstruir as forças físicas e mentais. Durante a escapada, consumimos o clima, a natureza e a paisagem, a cultura e os seres humanos das regiões visitadas, que transmutamos em ‘espaços terapêuticos’. A seguir, voltamos para casa, mais ou menos em forma, para arrastar o cotidiano durante um certo tempo — até a próxima vez. O estratagema foi bem-sucedido. Entretanto, o desejo de voltar a viajar logo e com mais frequência ainda vai ressurgir rapidamente dentro de nós, [...]. É desta repetição permanente de necessidades insaciadas e insaciáveis que o ciclo tira sua dinâmica própria. [...] Trabalhamos sobretudo para poder sair de férias, e temos necessidade das férias para poder retomar o trabalho [...].

Mas, além dessas questões, é importante salientar que o turismo guarda uma grande capacidade de dinamizar as economias em diferentes escalas: local, regional e nacional. Desse modo, entende-se que o turismo deve ser visto como atividade capaz de promover o

desenvolvimento sustentável, o que significa também controle e gestão direcionados para políticas públicas eficientes.

Quando bem elaboradas, seguidas de implantação e avaliação, as políticas públicas podem promover o desenvolvimento socioeconômico, inclusive constituindo-se como o principal motor econômico. No entendimento de Rua (1998), o termo política pode ser definido por uma série de procedimentos – formais e informais – que exprimem relações de poder e que são destinados a solucionar os conflitos relacionados aos bens públicos. Já as políticas públicas constituem um “conjunto de ações executadas pelo Estado, enquanto sujeito, dirigidas a atender às necessidades de toda a sociedade” (DIAS, 2003, p. 121).

Nessa direção, as políticas de turismo devem contribuir com ações norteadoras para o planejamento, crescimento e desenvolvimento da atividade de maneira sustentável. Para Goeldner; Ritchie e McIntosh (2002, p. 295), o turismo tanto deve promover benefícios aos destinos turísticos como deve minimizar impactos negativos, tais como sazonalidade e efeitos diretos no meio ambiente. Na visão de Pigram e Wahab (1997), as configurações de turismo ideal se desenvolvem a partir de recursos naturais complementares e processos sociais compatíveis.

Mas para Dias (2003), em geral as políticas de turismo não são planejadas, surgem de maneira espontânea e de acordo com as necessidades imediatas da atividade. Para Edgell et al. (2008), as políticas de turismo são fragmentadas e mal definidas pelos governos em todo mundo. Todavia, Solha (2006) destaca a importância do poder público na formulação e na implantação da política de turismo, que deve oferecer suporte para as decisões de planejamento, por sua visão de longo prazo e pela definição clara dos limites e dos objetivos de desenvolvimento; e complementa que a abrangência das políticas de turismo varia conforme as necessidades e os objetivos de cada local. No entanto, o tema ainda é pouco explorado no meio acadêmico, pois a preocupação de estabelecer políticas para o setor só aparece quando tal setor assume importância econômica ou quando começa a causar transtornos.

Edgell *et al.* (2008) concebem a política pública tanto como um processo como um produto, uma vez que há a tomada de decisões (processo) e o resultado (produto) dessa. Afirmam ainda que a política deve servir não apenas o governo, mas também o interesse do público no turismo.

No Brasil, as políticas públicas de turismo, em geral, não se dissociam das relações de poder e dos grupos de interesse que normalmente direcionam o desenvolvimento da atividade. Esses grupos têm o poder de interferir tanto na formulação das políticas que lhes interessam – tendo em vista o lucro – como no direcionamento de futuros investimentos. Isso explica a posição de Alexandre (2003, p. 11) ao afirmar que

[...] o arranjo institucional é um dos elementos fundamentais para uma política pública de turismo bem-sucedida, pelo seu poder de afetar tanto na decisão da implementação das estratégias quanto no pessoal envolvido no processo.

Diante do exposto, infere-se que a atividade turística pode representar importante motor econômico de desenvolvimento. Nesse sentido, cabe às políticas públicas orientar a atividade,

pois quando mal planejadas podem resultar em impactos negativos e comprometer o bem-estar da sociedade, ou gerar benefícios para alguns poucos em detrimento do todo.

### 3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Tendo em vista os propósitos deste estudo, optou-se pela abordagem exploratória, que tem como principal objetivo fornecer informações sobre determinado assunto, proporcionando maior familiaridade com o problema (ANDRADE, 2003; GIL, 2002). Para tanto, foi efetuada uma pesquisa bibliográfica e documental em livros, artigos científicos, teses, dissertações, anais de encontros, artigos de jornais, registros escritos em bibliotecas públicas, sites da Internet e órgãos públicos. As informações obtidas foram tratadas de forma qualitativa.

A presente pesquisa foi conduzida pelo Método Materialista Histórico (MARX; ENGELS, 1998), que permite uma abordagem dialética e melhor compreensão da totalidade. Tal método considera o processo histórico e as relações dinâmicas e dialéticas que configuram a totalidade concreta da qual se originaram.

Assim, inicialmente desenvolveu-se a fundamentação teórica apoiada na definição da atividade turística e a sua relação com as políticas públicas. Na sequência, realizou-se um estudo de caso no município de Florianópolis de modo a identificar e analisar as políticas públicas relacionadas à atividade turística a partir dos anos de 1960, momento em que essa atividade começa a ser institucionalizada no município, até o final da década de 1980, quando se consolida.

### 4 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO: O MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS

Capital do estado de Santa Catarina, o município de Florianópolis está localizado no centro do litoral catarinense, na Região Sul do Brasil, entre as coordenadas geográficas 27°10' e 27°50' de latitude sul, e entre 48°25' e 48°35' de longitude oeste. Sua área de 438,5 km<sup>2</sup><sup>1</sup> é formada por uma parte continental com 11,9 km<sup>2</sup> e uma parte insular, a Ilha de Santa Catarina, com 426,6 km<sup>2</sup>. A Ilha é alongada no sentido norte-sul, estendendo-se em paralelo ao continente, com dimensões aproximadas de 54 km de comprimento por 18 km de largura na sua maior extensão. Está separada do continente pelas baías Norte e Sul, cuja parte mais estreita em relação ao continente, localizada em sua parte centro-oeste, mede cerca de 500 metros de largura. Nesse local foram construídas as três pontes que ligam a ilha ao continente (IPUF, 2008). A ponte Pedro Ivo Campos conduz o tráfego para entrar na Ilha, enquanto a ponte Colombo Machado Salles faz o sentido contrário. Símbolo da cidade e do estado, a Ponte Hercílio Luz está desativada, em decorrência de grandes obras de manutenção.

O clima caracteriza-se como mesotérmico úmido, com as estações do ano bem definidas (outono, inverno, primavera e verão), sendo o verão a estação de maior fluxo turístico, o que gera certa sazonalidade na atividade turística do município. As chuvas estão distribuídas ao longo do ano, sem estação seca característica; a passagem das frentes frias polares ocasiona bruscas mudanças de tempo atmosférico em qualquer estação. A influência do vento do quadrante sul geralmente acarreta sensação térmica inferior à temperatura registrada. A morfologia da Ilha é composta por terrenos sedimentares de formação recente, compondo as planícies litorâneas, e por terrenos cristalinos antigos (CARUSO, 1990), cujas partes mais elevadas ultrapassam os

<sup>1</sup> A área do aterro na parte continental (iniciado em 2008) não está incluída nesta área.



quinientos metros de altitude, como o Morro do Ribeirão da Ilha. Portanto, a paisagem resulta desse contraste entre as planícies litorâneas e as elevações montanhosas, com formas bastante diversificadas, entre as quais inúmeras praias, dunas, lagoas, restingas, costões e mangues. Tais características configuram uma paisagem exuberante, rica em belezas naturais, em especial na Ilha de Santa Catarina, o que desperta grande interesse turístico.

Administrativamente a cidade de Florianópolis está dividida em 12 distritos: Sede (Centro e Continente), Ribeirão da Ilha, Campeche, Ingleses do Rio Vermelho, Cachoeira do Bom Jesus, Canasvieiras, Lagoa da Conceição, São João do Rio Vermelho, Pântano do Sul, Santo Antônio de Lisboa, Barra da Lagoa e Rationes. A população de Florianópolis até 2010 perfazia 421.240 habitantes<sup>2</sup> (IBGE, 2014). O distrito Sede adotou o Plano Diretor de 1997, enquanto os balneários seguiram o Plano Diretor de 1985. Entretanto, desde o ano de 2005, um Plano Diretor Participativo está em processo de elaboração para ser aprovado.

Historicamente, Florianópolis foi povoada por imigrantes açorianos em meados do século XVIII, e essa população foi responsável pela dinâmica econômica que se constituiu na região com base em pequena produção mercantil. Durante o século XIX o comércio e a atividade portuária representaram o motor econômico de Florianópolis. No século XX, mudanças no cenário econômico nacional acentuaram os problemas estruturais da economia local, e o isolamento, devido aos precários acessos, deixou a região à margem do resto do país. Mas a partir da década de 1970, com a conclusão da rodovia BR-101 e com urbanização intensa para desenvolver a atividade turística, a cidade inseriu-se novamente na economia nacional. Convém salientar, no entanto, que embora os atrativos naturais representem uma condição propícia para o desenvolvimento da atividade, isso não ocorreu de modo acidental nem “natural”: foi planejado pelos poderes públicos especialmente para a Ilha de Santa Catarina.

#### 4.1 As políticas públicas e a atividade turística em florianópolis

A atividade turística ligada à atratividade da orla marítima como espaço de lazer é relativamente recente em Florianópolis. O mar era um lugar que estava associado à locomoção; à comunicação, ao comércio e a um meio de sobrevivência: a pesca. Mas, contraditoriamente, também era o local onde se despejavam o lixo e os dejetos. Com relação ao banho de mar, Ferreira (1994, p. 22) comenta que “[...] primeiro foi encarado como ‘abuso ao Código de Posturas’, depois como ‘tratamento médico’, ‘refrigério contra o excessivo calor’, ‘divertimento das famílias’ e, por fim, como turismo”. Em Florianópolis, somente no final dos anos de 1910 a população urbana começou a ter seu interesse despertado pela orla como espaço de lazer. Em 1918, o jornal Terra Livre falava sobre a necessidade de melhorar o acesso ao interior da Ilha de Santa Catarina para que pudessem ser instaladas estações balneares, nas quais as famílias pudessem desfrutar de um lugar elegante. De acordo com Ferreira (1994), o norte da Ilha ainda era quase desconhecido dos habitantes da cidade, mas mesmo assim já se sonhava em construir uma linha de bonde elétrico para atrair os “banhistas” de fora. E por muito tempo os planos ficaram apenas no papel, pois os acessos para aquela região insular eram meras picadas, utilizadas basicamente por carros de boi.

<sup>2</sup> O número de habitantes refere-se ao Censo Demográfico de 2010.

Por ocasião da inauguração da Ponte Hercílio Luz, em 1926, as praias do continente, entre as quais a Ponta do Leal, no Estreito, na direção norte, e Coqueiros, Itaguaçu, Praia do Meio e da Saudade<sup>3</sup>, na direção sul, tornaram-se o destino de lazer preferido da elite de então<sup>4</sup>, enquanto as praias da Ilha ainda eram redutos de pescadores artesanais, que viam a praia como local de trabalho e fonte de alimentação. Corroborando essa afirmação, Lago (1988, p. 185) descreve assim o uso das praias naquele tempo:

Até a década de 50, a praia de Coqueiros era o recanto preferido pelas classes média e aristocrática de Florianópolis. As praias de Canasvieiras, dos Ingleses, de Jurerê, da Lagoa da Conceição, de Pântano do Sul, de Armação do Sul, bem como as mais distantes, em áreas continentais (Pinheira, Aririú, Garopaba) eram recantos terminais de comunidades agrário-pesqueiras. Até esta década apenas se esboçavam algumas operações de compra de terrenos para futuros empreendimentos loteadores.

Foi somente na década de 1930 que o banho de mar se consolidou na área urbana, surgindo as primeiras residências secundárias – as casas de praia – na porção continental do município (FERREIRA, 1994). Foi também no início dos anos de 1930 que entrou em atividade o primeiro hotel do norte da Ilha, o Hotel Balneário de Canasvieiras, destinado a um seletor público local e do Rio Grande do Sul, o que representou os primeiros passos para desenvolver a atividade turística na Ilha.<sup>5</sup> Apesar disso, de acordo com Bitencourt (2005), o projeto se desenvolveu lentamente e dependeu de muitas iniciativas, tanto da esfera privada como da pública, que também tinha grande interesse no sucesso do empreendimento. O principal obstáculo era a dificuldade de acesso e a falta de infraestrutura como um todo. O hotel passou a utilizar o gerador com motor a diesel somente a partir de 1940 e a energia elétrica só chegaria ao norte da Ilha nos anos de 1960, quando as praias locais começaram a ganhar interesse em detrimento das praias do continente.

Quando comparada com outras cidades em âmbito nacional, Florianópolis, em relação ao progresso, foi por muito tempo concebida como uma “cidade sem futuro e parada no tempo.” Era caracterizada como pacata, como local provinciano. Até os anos de 1950, diversas ideias isoladas demonstraram interesse no potencial turístico da Ilha, mas a falta de estradas, hotéis e restaurantes, entre outras carências, impediram o desenvolvimento da atividade.

É interessante notar que no primeiro plano diretor de Florianópolis, promulgado em 1955 pela Lei nº 246/55, previa-se que a atividade portuária seria o elemento dinamizador da economia do município e responsável por seu progresso. A atividade turística aparecia como “função acessória”, e não poderia constituir-se na base da sustentação econômica local (PAIVA; RIBEIRO; GRAEFF, 1952). Esse plano foi utilizado pelo poder público de maneira limitada, e sucessivas leis alteraram seu conteúdo original.

<sup>3</sup> Antes de se tornarem balneários, as praias do continente também eram aldeias de pescadores e pertenceram ao município de São José até 1944.

<sup>4</sup> O interesse pelas praias do continente permaneceu até a década de 1960, quando as do norte da Ilha emergiram como nova e melhor opção.

<sup>5</sup> Funcionava só no verão e por muito tempo foi o único no interior da Ilha.



O marco oficial para institucionalizar a atividade deu-se pelo Estado e pelo Município nos anos de 1960, quando o governador Celso Ramos sancionou a Lei nº 3.684/65, que criava o Serviço Estadual de Turismo, gerido por um Conselho Estadual de Turismo, vinculado à Secretaria de Viação e Obras Públicas. A primeira finalidade dessa lei era “a) organizar, orientar, difundir e fomentar o turismo no estado, propiciando condições de acesso, higiene e conforto às estâncias balneárias, hidrominerais, climáticas e de repouso.” Já a segunda estava relacionada à fiscalização das atividades, das empresas, de entidades e órgãos relacionados ao setor.

Em âmbito nacional, também foi a partir dos anos de 1960 que o Governo Federal destinou maior atenção para regulamentar e estimular a atividade turística. Em 1966 foram criados o Conselho Nacional de Turismo – CNTur e a Empresa Brasileira de Turismo – EMBRATUR, por meio do Decreto Lei nº 55/1966.

Em Florianópolis, em 1967, o prefeito local Acácio Garibaldi Santiago sancionou a Lei Municipal nº 853, que criou o Plano Municipal de Turismo - PMT e a Diretoria de Turismo e Comunicação. O primeiro artigo dessa lei dispõe que cabe ao município orientar a política de estímulo ao turismo com base num programa que objetiva:

- a) Assistência às entidades turísticas;
- b) Incentivo ao aprimoramento das festividades do Carnaval;
- c) Incentivo ao folclore;
- d) Preservação das tradições locais;
- e) Encaminhamento de sugestões que visem criar condições para instalação de indústrias hoteleiras e similares nas regiões consideradas como de atração turística. (Lei nº 853/67, art. 1º).

Ambas as leis, tanto a municipal como a estadual, deixam claro que a função do Estado e do Município era orientar e incentivar, e não executar, já que essa etapa ficaria a cargo das empresas turísticas e da indústria hoteleira que atuassem no município. Nesse mesmo ano, também foi criada a Ilhatur, a primeira agência de viagens da Ilha e terceira do estado, mas devido às dificuldades já apontadas, essa agência passou a trabalhar apenas com o turismo emissivo (OLIVEIRA, 2011), pois não havia muitas condições locais para o receptivo operar e muito menos para apresentar a cidade. Em 1968, o governador Ivo Silveira criou a Lei Nº 4.240, que revogou a Lei nº 3.684/65, para definir a Política de Turismo para o estado e criar o Departamento Autônomo de Turismo do Estado de Santa Catarina – DEATUR. No primeiro artigo dessa Lei consta como seu primeiro objetivo “1- Desenvolvimento de turismo interno, como fator de integração do estado de Santa Catarina.”, sinal de que a integração das diversas regiões do estado continuava a ser um problema, mas que poderia ser solucionada por meio do turismo. E de forma semelhante ao que cabia ao município, essa lei estipula como dever do estado coordenar, estimular, orientar e fiscalizar a indústria do turismo, enquanto promovê-la e explorá-la seria da competência das entidades privadas.

Tendo isso em vista, era também necessário criar um órgão para financiar os investimentos que o setor privado viria a fazer, e assim, em 1971 foi criado o BESC

Empreendimentos e Turismo S/A<sup>6</sup>, com base num convênio com a EMBRATUR e o Banco Nacional de Habitação – BNH, com a intenção de viabilizar crédito para projetos turísticos e hoteleiros e fomentar a atividade (SANTOS, 1993). O BESC foi responsável pelo financiamento da maior parte das obras hoteleiras realizadas nos anos de 1970. Convém salientar que os projetos com vistas a obter financiamento deveriam ser encaminhados ao DEATUR para aprovação, de acordo com as seguintes prioridades:

- a) promoção mediante convênio com agências publicitárias, dos atrativos turísticos do Estado;
- b) construção ou ampliação de hotéis de turismo;
- c) construção e ampliação de motéis, pousadas, *campings*, *villages* e instalações similares, de interesses turísticos;
- d) formação e especialização de profissionais para o exercício de atividades vinculadas ao turismo,
- e) ampliação ou criação de serviços de transportes especializados no turismo receptivo;
- f) fomento das demais atividades ligadas ao turismo, inclusive o artesanato e o folclore (Lei nº 4.240/68, art. 17º).

Embora com detalhamento limitado, esses foram os fundamentos da “organização” da atividade turística em Florianópolis. Cabe lembrar, todavia, que existe uma longa distância entre os deveres do Município e/ou do Estado e a prática observada. O papel desenvolvido pelos órgãos públicos pouco atendeu ao que estava determinado, pois diversos fatores passaram a interferir na sua concretização.

Em 1969 foi elaborado pelo Ministério do Interior – MINTER e pela Superintendência do Desenvolvimento da Região Sul – SUDESUL o I Plano de Desenvolvimento Turístico para a Região Sul, no qual foram selecionadas as zonas de interesse turístico e identificados dados básicos existentes sobre a região (MINTER/SUDESUL, 1970 apud SANTOS, 1993). Era preciso conhecer a região para poder planejar seu desenvolvimento.

Lago (1996, p. 264) coloca que embora Florianópolis fosse repleta “[...] de lugares adequados ao turismo de veraneio [...]”, estes não reuniam condições de receptividade. Oportuno lembrar que no caso de Florianópolis, até as décadas de 1960 e 1970, a vida social e o universo cultural (o falar, as festividades religiosas, as lendas, a produção artesanal, as brincadeiras, a realização de trabalhos coletivos) que caracterizavam as diversas comunidades do interior da Ilha foram preservados pela desarticulação espacial dos diversos núcleos, pela dificuldade de acesso deles entre si e com o centro da cidade. A manutenção desse modo de vida tradicional era visto como sinal de atraso e que precisava ser modernizado, mas foi justamente por esse “atraso” que nas décadas seguintes a Ilha congregaria diversos fatores positivos determinantes para consolidar

<sup>6</sup> Em 1974 foi alterado seu nome para Besc Turismo S/A. Em 1975, o Besc Turismo foi extinto, sendo criada a Empresa de Turismo e Empreendimentos de Santa Catarina – TURESC. Em 1977, houve uma fusão dessa empresa com a Citur/Rodofeira de Balneário Camboriú, que deu origem à Companhia de Turismo e Empreendimentos de Santa Catarina – CITUR. Esse nome permaneceu até 1987, quando foi alterado para Santa Catarina Turismo S/A – SANTUR, ao se vincular à Secretaria de Indústria, Comércio e Turismo, cujos objetivos gerais visavam a interiorizar e desenvolver a atividade no estado.

a atividade turística. De acordo com Barreto (1995), esses fatores relacionam-se à ausência de violência e presença de segurança, facilidade de circulação e política de preços, entre outros<sup>7</sup>. Diante disso, Lago (1996) enfatizou que era necessária uma “ação enérgica” do setor público e do privado para que as condições se tornassem propícias; e assim, o turismo como redentor foi inicialmente um pacto social.

Com vistas a elaborar um novo Plano Diretor, foi publicado em 1971 o Plano de Desenvolvimento da Área Metropolitana de Florianópolis – PDAMF (ESPLAN, 1971), que representava uma prévia daquele documento. Entre as obras prioritárias para a Ilha constava a construção de um “Setor Oceânico Turístico da Ilha” com uma via que ligaria a praia da Joaquina, Campeche e Morro das Pedras, a “Via Parque”, e uma via expressa para o sul da Ilha, que se interligariam. Em termos de importância, esse documento situa as praias de Canasvieiras e Jurerê em sexto lugar em relação às prioridades previstas, e sem investimentos urbanos como aqueles programados para a região sul da Ilha. Todavia, Sugai (1994) confirma que as proposições desse plano tiveram grande resistência, por parte da hegemonia política e econômica local e estadual, o que justificou a sua tramitação durante seis anos, até serem aprovadas em 1976, sob pena de perder os recursos federais disponibilizados para as obras viárias. A elite política e econômica regional pretendia direcionar a expansão urbana da Ilha para o norte e sudeste, como já vinha acontecendo, e assim o fez. Para Machado (2000), isso evidencia a influência dessa atividade sobre processos decisivos de urbanização do município.

Em 1972, a Superintendência do Desenvolvimento da Região Sul – SUDESUL entregou ao governo estadual o Plano Regional de Turismo (PRT), que traçava diretrizes para captação do turismo em outras áreas do país e do exterior, especialmente os países da Bacia do Prata (DEATUR, 1975 apud Lenzi, 2014). Como o estado de Santa Catarina não tinha visibilidade nem no cenário nacional e muito menos no internacional, era necessário fazer um trabalho de divulgação com o intuito de atrair turistas para a região.

Em âmbito nacional, no II Plano Nacional de Desenvolvimento – PND (1975-1979), o desenvolvimento urbano recebeu um capítulo específico, pois era necessário reestruturar o sistema urbano diante da dualidade grandes metrópoles versus pequenas cidades, sem um número adequado de cidades médias que equilibrassem o conjunto. Com essas políticas era preciso investir em habitação, saneamento e transporte para garantir mobilidade do interior para a área central e integrar regiões consideradas isoladas. Então, em nome da integração nacional e do “progresso”, o Estado estimulou a urbanização por meio de incentivos de crédito para a construção civil e melhorias na infraestrutura urbana e apoiou investimentos nos meios de comunicação e no sistema viário, entre outros (BRASIL, 1975).

Em tal cenário, Florianópolis também era considerada um centro médio a ser desenvolvido, principalmente por fazer parte do conjunto de cidades da região destinado ao turismo e ao lazer (BRASIL, 1975, p. 71-75). A partir daí, teve início a disponibilização de crédito para grandes obras de urbanização da cidade, com vistas ao desenvolvimento da atividade

<sup>7</sup> No caso do turismo internacional, a autora destaca ainda como vantagem o câmbio favorável, ausência de vistos e pouco controle alfandegário. Tais fatores, associados às belas paisagens e ao *marketing* realizado naquele período ajudam a explicar o *boom* de turistas argentinos que “invadiram” a Ilha nas temporadas de verão da década de 1980.

turística. Com a melhoria das infraestruturas na Ilha de Santa Catarina<sup>8</sup>, a atividade turística deixou de ser apenas “sonhos e planos”. Investimentos públicos favoreceram a consolidação da urbanização, com destaque para implantação de malha viária associada ao sistema de transporte público e à instalação de energia elétrica e de água encanada até então inexistentes em grande parte das antigas freguesias do interior da Ilha. Linhas de crédito incentivaram o desenvolvimento da construção civil para edificar hotéis, pousadas e casas de praia, entre outros. Também se destaca a conclusão das obras da BR-101 em 1971, via que liga o litoral no sentido norte-sul ao resto do país.

Todos esses fatores transformaram rapidamente a paisagem do município, propiciando uma infraestrutura que objetivava atender a atividade turística. Nesse sentido, o Estado atuou como provedor de infraestrutura.

Em 1976 foi aprovado o Segundo Plano Diretor de Florianópolis, no qual a atividade turística ainda não aparece como principal alternativa econômica da cidade, numa demonstração de que ainda subjazia em estado latente. Em linhas gerais, assim como o primeiro, esse Plano serviu para orientar as intervenções viárias nas décadas de 1970 e 1980, mas não foi utilizado pelos gestores públicos para nortear o desenvolvimento e a expansão do município. Como já se viu aqui, de acordo com os primeiros estudos, o setor turístico do município deveria dirigir-se e crescer inicialmente para o sul, e não para o norte, como ocorreu.

Em âmbito municipal, ações mais concretas em relação ao planejamento foram iniciadas em 1977, quando foi criado o Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis – IPUF, para cuidar do planejamento urbano e elaborar planos diretores. Em contrapartida, no entendimento de Sostizzo (apud LENZI, 2014), “[...] esse órgão foi criado, entre outros motivos devido aos interesses do capital turístico e imobiliário que pretendia investir na cidade sem grandes receios”. Assim, no mesmo ano da sua fundação, o IPUF elaborou o Plano de Estruturação do Espaço do Aglomerado Urbano de Florianópolis, aprovado por meio da Lei N° 1.516/77<sup>9</sup>, com o intuito de mudar o zoneamento e classificar os balneários do norte da Ilha como “Zona de Urbanização Prioritária” (ZUP). Tal mudança justificava a imediata execução da “Via de Contorno Norte-Ilha”<sup>10</sup>, em vez de outras obras de infraestrutura consideradas mais importantes para a cidade naquela época (SUGAI, 1994), como a Via Expressa Sul, postergada por mais de 20 anos. O direcionamento dos investimentos do poder público era influenciado pela força dos seus próprios representantes: a elite regional. Detentora de terras no norte da Ilha, essa elite era a grande interessada em que os investimentos fossem dirigidos prioritariamente para aquela área.

Em 1981 o IPUF e a SETUR elaboraram o Plano de Desenvolvimento Turístico do Aglomerado Urbano de Florianópolis – PDTAUF (IPUF, 1981)<sup>11</sup>, com o objetivo de orientar os

<sup>8</sup> Parte do município de Florianópolis, a Ilha de Santa Catarina é a porção do território que se constituiu como destino turístico a partir dos anos de 1970, quando as praias da região continental já estavam em decadência devido à poluição.

<sup>9</sup> Esta lei alterava o Plano de 1976.

<sup>10</sup> Via expressa que liga o anel viário da ponte Colombo Salles até o entroncamento da SC-401 com a SC-404 no Itacorubi, com derivação para o Campus Universitário na Trindade. As obras foram concluídas em 1982.

<sup>11</sup> Esse plano fez parte do programa de cidades de porte médio, financiado pelo CNDC/BIRD e realizado em parceria com o Instituto do Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF) e a Secretaria Municipal de Turismo (SETUR), que



agentes públicos e privados com propostas de dar ênfase às potencialidades turísticas do Aglomerado Urbano de Florianópolis – AUF, e em especial da ilha, com o intuito de “gerar novos empregos, ampliar as oportunidades de acesso popular aos bens e serviços básicos e definir uma estrutura espacial descentralizada, que propicie um desenvolvimento urbano equilibrado” (IPUF, Apresentação, 1981, n.p). O plano também destacava a relevância em adotar a expressão *Ilha de Santa Catarina*, uma vez que os atrativos se localizavam quase exclusivamente na Ilha, e também pelo fato de haver poucas ilhas no Brasil, assim como na Argentina, e uma ilha com centro urbano já seria uma atração turística em si (PDTAUF, 1981).<sup>12</sup> O documento considerava importante a realização de atividades turísticas em locais onde houvesse bens patrimoniais e em comunidades pesqueiras tradicionais. Esses lugares históricos foram divididos em três categorias: “1) Centro Histórico de Florianópolis e São José. 2) Núcleos pesqueiros do interior da Ilha de Santa Catarina. 3) Antigas fortalezas” (IPUF, 1981, p. 73).<sup>13</sup> Apesar de deixar claro que as medidas adotadas nesses locais deveriam evitar sua descaracterização, o documento não indicou nenhuma ação para fazê-lo. Assim, nem tudo que foi proposto nesse plano turístico foi realizado, principalmente no que se referia à preservação.

Em 1984 foi apresentado pelo IPUF o Plano Diretor dos Balneários e do Interior da Ilha de Santa Catarina (IPUF, 1984), aprovado pela Lei Municipal nº 2.193/85. Esse plano objetivava controlar o uso e a ocupação do solo daquelas áreas, diante do intenso processo de urbanização já em curso, com destaque para a região norte da Ilha, principalmente em decorrência da atividade turística, à época já vista como predatória e de pouco retorno econômico local. Também destacava a necessidade de preservar, além dos recursos naturais, os núcleos populacionais e a cultura local para atrair turistas. Esse documento criou Áreas de Preservação Cultural (APC) e declarou esses locais “históricos” como área especial de interesse turístico, assinalando o início das ações de preservação patrimonial menos isoladamente no município<sup>14</sup>. Em 1989, um programa de desenvolvimento turístico foi lançado pela Prefeitura Municipal de Florianópolis com intenção de tomba, restaurar e preservar os distritos de Santo Antônio de Lisboa e Ribeirão da Ilha, tanto em relação ao aspecto material, como no imaterial. Nesse programa, a origem açoriana ficou estabelecida como atrativo para a atividade turística, embora Cardoso (2013) não tenha encontrado indícios de ações específicas no local até 1999. Atualmente, Santo Antônio de Lisboa está na “Rota Gastronômica do sol poente”<sup>15</sup>, com significativo número de restaurantes e estabelecimentos comerciais voltados para o turismo, sendo divulgado como reduto da cultura açoriana. O mesmo pode ser dito do Ribeirão da Ilha, localidade com diversos restaurantes e

estabelecia propostas para a melhoria nas condições de atendimento nos locais que dispunham de atrativos turísticos, e uma estratégia de marketing, valorizando a beleza da Ilha de Santa Catarina com o objetivo de dinamizar o setor.

<sup>12</sup> Esse aspecto já demonstra a intenção de atingir os turistas argentinos.

<sup>13</sup> O Ribeirão da Ilha (zona nº 4) foi identificado como o núcleo pesqueiro mais significativo de Florianópolis, seguido da Lagoa da Conceição (zona nº 3), identificada naquela época como já em processo de descaracterização. Santo Antônio de Lisboa era considerado “um conjunto histórico em menores proporções”, o que justificava o fato de não estar incluso nas principais zonas turísticas da cidade nesse primeiro momento (PDTAUF, 1981, p. 76). Todavia, no Plano dos Balneários, de 1985, torna-se um local a ser explorado turisticamente.

<sup>14</sup> Até então só se realizavam por meio do tombamento.

<sup>15</sup> Os bairros Sambaqui, Cacupé e Santo Antônio de Lisboa fazem parte da “Rota Gastronômica do Sol Poente”, cuja gastronomia é dominada por pratos à base de frutos do mar, mas divulgada na mídia como típica açoriana.



reconhecida como o reduto histórico mais antigo e original da colonização açoriana na Ilha, como menciona o Prof. Nereu do Vale Pereira, em entrevista ao G1 (2014). Todavia, em ambas as localidades restam poucas construções representativas da arquitetura luso-brasileira do século XIX, pois a maior parte foi derrubada ou descaracterizada.

Em 1989, foi criada a Fundação Pró-Turismo de Florianópolis – PROTUR, sociedade civil sem fins lucrativos, com o intuito de desenvolver o Turismo no município. Mantida por empresários, sua composição incluía membros natos não contribuintes, como as "entidades de classe" do setor (sindicatos de hotéis, restaurantes, agências de viagens, etc.) e a Secretaria de Turismo do município. Essa relação possibilitou acordos, convênios e parcerias com a prefeitura em benefício do setor. Entre seus principais objetivos destacavam-se a discussão de políticas de turismo para Florianópolis, divulgação, captação e promoção de eventos na Ilha de Santa Catarina, determinados pelo Plano Quinquenal de Turismo.

Portanto, somente a partir dos anos de 1980 a atividade turística passou a ser um filão a ser explorado nos planos governamentais de maneira mais planejada e articulada. Inclusive os discursos políticos para incrementar o turismo na Capital do estado chegaram à população local para conscientizá-la sobre a importância de receber bem o turista. Para divulgar a cidade, foram utilizadas estratégias de *marketing* apoiadas na constante espetacularização da cultura regional. Nesse sentido, o ilhéu nativo, conhecido como "manezinho da ilha" passou a ser valorizado, ressignificando o termo e atribuindo-lhe grande importância.

Na década de 1990, a atividade turística estava consolidada, assim como os aspectos negativos em relação à degradação do meio ambiente. Apesar disso, o *marketing* desenvolvido para o município deu-lhe uma posição de destaque no cenário do turismo nacional e internacional. A inauguração do Costão do Santinho Resort (1991), do Centro de Eventos Centro Sul, no centro de Florianópolis (1998), a instalação de hotéis de redes internacionais e a construção de condomínios de luxo foram responsáveis por modificar a imagem do turismo praticado em Florianópolis. A atividade turística passa a preferir um público mais elitizado e o foco num turismo de eventos se tornaria uma alternativa para combater a sazonalidade. Nesse momento, intensificou-se a necessidade de profissionalizar a mão de obra para atuar no setor, sendo criados cursos técnicos e superiores para atender a demanda de profissionais capacitados.

Por sua vez, a preocupação ambiental, como um novo discurso, passou a ser propagada pelos grandes empreendimentos do setor imobiliário e hoteleiro, que começaram a explorar a expressão "ecologicamente correto", "sustentabilidade", "preservação", "junto da natureza", como estratégia de venda para atrair um público selecionado e com alto poder aquisitivo. Apesar disso, conforme se pode confirmar,

A atratividade turística fica comprometida pelo adensamento populacional registrado em alguns balneários, como é o caso de Canasvieiras, Ingleses e Lagoa da Conceição, enquanto empreendimentos turísticos de grande porte criam loteamentos reservados às classes altas, implantados a partir da década de 80 em grandes glebas de terras (Jurerê Internacional e Praia Brava). O turismo torna-se o grande vetor do crescimento urbano de Florianópolis e projeta Santa Catarina nacionalmente, apesar dos limitados investimentos públicos e da precariedade do planejamento para o setor (PEREIRA, 2003, 120-1).

Os locais com maior fluxo de turistas tendem a sofrer os efeitos predatórios dos intensos processos de urbanização com grandes impactos socioambientais, inclusive culturais, assim como a valorização exagerada da terra, e Florianópolis não escapa a essa tendência. Portanto, observa-se que as iniciativas de planejamento protagonizadas em Florianópolis não foram suficientes para regular o funcionamento do setor de forma sustentável, para que as condições básicas do ecossistema fossem preservadas. Tais condições referem-se à preservação da qualidade dos atributos turísticos locais, opondo-se a práticas que os coloquem em risco.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente texto apresentou uma síntese das leis estaduais e municipais que permearam a estruturação da atividade turística no município de Florianópolis desde a década de 1960 até o final dos anos de 1980, de forma a demonstrar que a vocação para a atividade turística não surgiu de modo natural, mas foi planejada pelo Estado, como alternativa econômica a ser explorada diante de um novo cenário de consumo.

Essa atividade implicou a reestruturação do espaço, por meio de um processo de intensa urbanização. Por um lado, trouxe progresso, como acessos rodoviários, energia elétrica, transporte público e telefonia, entre outros, mas em contrapartida, as ações práticas do poder público não prepararam a cidade para que os impactos negativos fossem minimizados, em especial, devido à sua omissão em defender os interesses da população em geral. As políticas norteadoras da atividade se mostraram incapazes de agir em relação ao principal aspecto da sua realidade turística: a preservação ambiental. Todavia, a Ilha de Santa Catarina, em especial, é divulgada como recanto aprazível onde as pessoas podem desfrutar de belezas naturais e praias paradisíacas, movimentando, conseqüentemente, a economia local.

A legislação e outros documentos analisados se caracterizam mais como diagnósticos do que planos de ação. O “Projeto turístico” ali implantado foi dirigido pela elite política dominante local, que se valeu do seu poder econômico para garantir a realização de projetos de seu interesse.

Cabe acrescentar, por fim, que este trabalho não pretendeu esgotar o tema abordado, mas contribuirá com futuras pesquisas que pretendam realizar novas abordagens ou se aprofundar sobre o assunto.

## REFERÊNCIAS

ALEXANDRE, Lillian Maria de Mesquita. Política de Turismo e Desenvolvimento Local: um binômio necessário. In: BEZERRA, Deise Maria Fernandes (Org.). **Planejamento e gestão em turismo**. São Paulo: Roca, 2003. p. 3-14.

ANDRADE, Maria Margarida de. **Introdução à metodologia do trabalho científico**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

BARRETO, Margarida. **Manual de iniciação ao estudo do turismo**. São Paulo: Papyrus, 1995.

BITENCOURT, Suzana. **Castelos de areia**: o turismo de litoral em Florianópolis (1930-1980). 2005. 166 f. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2005.

BOYER, Marc. **História do turismo de massa**. Bauru: EDUSC; EDUFBA, 2003.

BRASIL. Decreto Lei nº 55, de 18 de novembro de 1966. Define a política nacional de turismo, cria o Conselho Nacional de Turismo e a Empresa Brasileira de Turismo, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1965-1988/De10055.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/De10055.htm)>. Acesso em: 23 mar. 2017.

BRASIL. Plano Nacional de Desenvolvimento, 2. São Paulo: Sugestões Literárias, 1975.

CARDOSO, Jaqueline Henrique. Políticas públicas de proteção do patrimônio cultural e ações de promoção turística: reflexões sobre Florianópolis, SC. In: SIMPÓSIO DE PATRIMÔNIO CULTURAL DE SANTA CATARINA – Patrimônio Cultural: Saberes e Fazeres Partilhados, I., 2013, Florianópolis. **Anais...** Florianópolis: Grupo de Pesquisa Patrimônio, Memória e Educação (UFSC), Laboratório de Patrimônio Cultural (UDESC) e Grupo de Trabalho Patrimônio Cultural (ANPUH-Seção SC), 2013. Disponível em: <[http://www.anpuh-sc.org.br/spcsc%202013%20textos%20pdf/spcsc2013\\_jcardoso\\_politicaspUBLICAS.pdf](http://www.anpuh-sc.org.br/spcsc%202013%20textos%20pdf/spcsc2013_jcardoso_politicaspUBLICAS.pdf)>. Acesso em: 13 abr. 2016.

CARUSO, Mariléa Martins Leal. **O desmatamento da ilha de Santa Catarina de 1500 aos dias atuais**. Florianópolis: Ed. da UFSC 1990.

CORIOLOANO, Luiza Neide M. Teixeira; SILVA, Sylvio C. Bandeira de Mello e. **Turismo e geografia**: abordagens críticas. Fortaleza: Ed. UECE, 2005.

DIAS, Reinaldo. **Planejamento do turismo**: política e desenvolvimento do turismo no Brasil. São Paulo: Atlas, 2003.

EDGELL, David L.; ALLEN, Maria DelMastro; SMITH, Ginger; SWANSON, Jason R. **Tourism policy and planning: yesterday, today and tomorrow.** Oxford (UK): Elsevier, 2008.

ESPLAN. Escritório Catarinense de Planejamento Integrado. **Plano de Desenvolvimento da Área Metropolitana de Florianópolis (PDAMF).** Florianópolis: exemplar datilografado, 1971. FERREIRA, Sérgio Luiz. **O banho de mar na Ilha de Santa Catarina (1900-1970).** 1994. 140 f. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1994.

FLORIANÓPOLIS. Lei nº 246, 15 de novembro de 1955. Aprova o código municipal. Disponível em: <<https://cm.jusbrasil.com.br/legislacao/1017899/lei-246-55>>. Acesso em: 23 fev. 2017.

FLORIANÓPOLIS. Lei nº 853, de 29 de novembro de 1967. Dispõe sobre a política municipal de turismo, prevê estímulos, cria a Diretoria de Turismo e Comunicações da Prefeitura e dá outras providências. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sc/f/florianopolis/lei-ordinaria/1967/86/853/lei-ordinaria-n-853-1967-dispoe-sobre-a-politica-municipal-de-turismo-preve-estimulos-cria-a-diretoria-de-turismo-e-comunicacoes-da-prefeitura-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 17 fev. 2017.

FLORIANÓPOLIS. Lei nº 1.516, de 29 de junho de 1977. Disciplina o uso do solo, dispõe sobre áreas verdes, equipamentos urbanos e dá outras providências. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sc/f/florianopolis/lei-ordinaria/1977/151/1516/lei-ordinaria-n-1516-1977-disciplina-o-uso-do-solo-dispoe-sobre-areas-verdes-equipamentos-urbanos-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 23 fev. 2017.

FLORIANÓPOLIS. Lei nº 2.193, de 3 de janeiro de 1985. Dispõe sobre o zoneamento o uso e a ocupação do solo nos balneários da Ilha de Santa Catarina, declarando-os área especial de interesse turístico e dá outras providências. Disponível em: <[www.leismunicipais.com.br](http://www.leismunicipais.com.br)>. Acesso em: 17 fev. 2017.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GOELDNER, Charles; RITCHIE, J. R. Brent; MCINTOSH, Robert W. **Turismo: princípios, práticas e filosofias.** Trad. Roberto Catado Costa. 8. ed. Porto Alegre: Bookman, 2002.

G1 SC. Ribeirão da Ilha conserva registros da colonização açoriana na capital de SC. 31 dez. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sc/santa-catarina/verao/2015/noticia/2014/12/ribeirao-da-ilha-conserva-registros-da-colonizacao-acoriana-na-capital-de-sc.html>>. Acesso em: 20 mar. 2017.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades @**. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=420540&search=santa-catarina|florianopolis>>. Acesso em: 11 jan. 2014.

IPIUF. Instituto De Planejamento Urbano de Florianópolis. **Plano de desenvolvimento turístico do aglomerado urbano de Florianópolis (PDTAUF)**. Resumo. Florianópolis, 1981.

IPIUF. Instituto De Planejamento Urbano de Florianópolis. **Plano Diretor dos Balneários e do Interior da Ilha de Santa Catarina**. Florianópolis, 1984.

IPIUF. Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis. **Plano Diretor Participativo da Cidade**: leitura da cidade. Florianópolis, 2008. v.1.

KRIPPENDORF, Jost. **Sociologia do turismo**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1989.

LAGO, Paulo Fernando. **Gente da terra catarinense**: desenvolvimento e educação ambiental. Florianópolis: Ed. UFSC/FCC Edições/Ed. Lunardelli/UFSC, 1988.

LAGO, Paulo Fernando. **Florianópolis**: a polêmica urbana. Florianópolis: Palavra Comunicação/Fundação Franklin Cascaes, 1996.

LENZI, Maria Helena. A institucionalização do turismo em Florianópolis (SC) e sua inserção no planejamento urbano: décadas de 1960 a 1980. In: PEIXOTO, Elane Ribeiro; et al. (Org.) **Tempos e escalas da cidade e do urbanismo**: Anais do XIII Seminário de História da cidade e do urbanismo. Brasília, DF: Universidade Brasília- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2014. Disponível em: <<http://www.shcu2014.com.br/content/institucionalizacao-do-turismo-em-florianopolis-sc-e-sua-insercao-no-planejamento-urbano>>. Acesso em: 22 mar. 2017.

MACHADO, Ewerton Vieira. **Florianópolis**: um lugar em tempo de globalização. 2000. 272f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Ciências Humanas e Letras, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.

MARX, Karl; ENGELS Friedrich. **Manifesto do Partido Comunista**. Tradução Antonio Carlos Braga. São Paulo: Editora Escala, 1998.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE TURISMO – OMT. **Entendendo o turismo**: glossário básico. Disponível em: <<http://statistics.unwto.org/sites/all/files/docpdf/glossaryen.pdf>>. Acesso em: 20 fev. 2014.

OURIQUES, Helton Ricardo. **A produção do turismo**: fetichismo e dependência. Campinas: Alínea, 2005.



O futuro da cidade. **Terra Livre**: órgão dos interesses do povo catarinense, Florianópolis, n.112, p.72, 14 dez. 1918.

OLIVEIRA, Antônio Pereira. **A história do turismo em Florianópolis**: narrada por quem a vivenciou (1950 - 2010). Florianópolis: Palavracom Editora, 2011.

PAIVA, Edvaldo; RIBEIRO, Demétrio; GRAEFF Edgar. **Florianópolis**: Plano Diretor. Porto Alegre: Imprensa Oficial do Estado do Rio Grande do Sul, 1952.

PEREIRA, Raquel Maria F. do Amaral. Formação sócio espacial do litoral de Santa Catarina (Brasil): gênese e transformações recentes. **Geosul**, Florianópolis, v.18, janº/junº 2003. Disponível em: < <https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/13604>>. Acesso em: 23 fev. 2017.

PIGRAM, John J.; WAHAB, Salah. **Tourism, development and growth**: the challenge of sustainability. Routledge: New York/London, 1997.

RUA, Maria das Graças. Análise de políticas públicas: conceitos básicos. In: RUA, Maria das Graças; CARVALHO, Maria Izabel Valladão de. (Org.). **O estudo da política**: tópicos selecionados. Brasília: Paralelo 15, 1998. p. 231-260.

SANTA CATARINA. Lei nº 3.684, de 9 de julho de 1965. Cria o serviço estadual de turismo. Disponível em: <<http://www.leisestaduais.com.br/sc/lei-ordinaria-n-3684-1965-santa-catarina-cria-o-servico-estadual-de-turismo>>. Acesso em: 16 mar. 2017.

SANTA CATARINA. Lei nº 4.240, de 30 de outubro de 1968. Define a política estadual de turismo, cria o departamento autônomo de turismo do estado de Santa Catarina, revoga a lei 3.684, de 9 de julho de 1965 e dá outras providências. Disponível: <<http://leisestaduais.com.br/sc/lei-ordinaria-n-4240-1968-santa-catarina-define-a-politica-estadual-de-turismo-cria-o-departamento-autonomo-de-turismo-do-estado-de-santa-catarina-revoga-a-lei-3684-de-9-de-julho-de-1965-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 16 mar. 2017.

SANTA CATARINA. Lei nº 4.364, de 16 de setembro de 1969. Organiza o DEATUR e dá outras providências. Disponível em: <<http://leisestaduais.com.br/sc/lei-ordinaria-n-4364-1969-santa-catarina-organiza-o-deatur-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 16 mar. 2017.

SANTOS, Cristina Silveira Ulysea. **Planejamento turístico e seus reflexos no processo de urbanização nas praias de Canasvieiras e Jurerê Internacional**. 1993. 247f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Centro de Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1993. Disponível em: <<http://www.bu.ufsc.br/teses/PGCN0032-D.pdf>>. Acesso em: 1 abr. 2017.

SOLHA, Karina Toledo. Política de turismo: desenvolvimento e implementação. In: RUSCHUMANN, Doris van de Meene; SOLHA, Karina Toledo. **Planejamento Turístico**. São Paulo: Manole, 2006. p. 89-100.

SUGAI, Maria Inês. **As intervenções viárias e as transformações do espaço urbano**. A via de contorno norte-Ilha. 1994. 232f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1994. Volume 1.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. **Turismo e qualidade**: tendências contemporâneas. São Paulo: Papirus, 1993.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. **Turismo básico**. 3. ed. São Paulo: SENAC, 1999.