

## A cidade de Itajaí: Espaço de sociabilidade e suas representações

Geneci Guimarães de Oliveira<sup>1</sup>  
Claudia Musa Fay<sup>2</sup>

**Resumo:** A presente comunicação pretende utilizar os conceitos da História Cultural, a fim de refletir sobre o objeto de estudo, destacando fatores que impulsionaram o desenvolvimento da cidade, a instalação de um porto e o conseqüente aparecimento de empresas ligadas ao setor portuário. Itajaí revela-se na formação de grupos de indivíduos cujas manifestações culturais estão atreladas às relações sociais desenvolvidas nesta sociedade, como as colônias de pescadores que marcam presença através das suas atividades cotidianas e da forte presença em festejos religiosos e de eventos populares. Portanto, deve-se pensar a cidade enquanto um espaço de troca e convivência, que tem um passado histórico a ser considerado, mas ao mesmo tempo lançar novos olhares sobre este objeto de estudo.

**Palavras-chave:** Cidade, Porto, Empresa, Indivíduos, Relações Sociais.

## The Itajaí city: Sociability space and its representations

**Abstract:** This study intends to use the concepts of Cultural History in order to reflect over the object of the study, highlighting factors that boosted the development of the city, the installation of a port and the consequent appearance of companies connected to the port sector. Itajaí is revealed in the formation of groups of individuals whose cultural events are linked to the social relationships developed in this society, like the fishing communities that mark their presence through their daily activities and the strong presence in religious festivals and popular events. Therefore, the city must be thought as a space of exchange and living that has an historical past to be considered, but at the same time to launch new looks over the object of this study.

**Keyword:** City; Port; Company; Individuals; Social Relations.

---

<sup>1</sup> Graduação em Arquitetura e Urbanismo (UNISINOS), mestrado em HISTÓRIA (PUCRS) e doutoranda em História (PUCRS). E-mail: [geneci@engefact.com.br](mailto:geneci@engefact.com.br).

<sup>2</sup> Graduação em História (PUCRS), mestrado em História (PUCRS) e doutorado em História (UFRGS). Professora do Programa de Pós-Graduação em História (PUCRS). E-mail: [cmusafay@terra.com.br](mailto:cmusafay@terra.com.br).

O presente artigo pretende estabelecer um diálogo interdisciplinar entre diversas áreas do conhecimento, com ênfase na História Cultural, a fim de refletir sobre o objeto de estudo, cujo projeto propõe destacar os fatores que impulsionaram o desenvolvimento de uma cidade portuária, o caso de Itajaí, a instalação de um porto e o conseqüente aparecimento de empresas ligadas ao setor portuário.

Cabe ressaltar que o importante para esta pesquisa é a perspectiva de múltiplos olhares como da economia, direito, filosofia, política, sociologia, literatura e antropologia, pois a “urbe” tem sido objeto sobre o qual muitos estudiosos têm se debruçado. No que tange a visão antropológica da cidade a pesquisa propõe a possibilidade de trazer para o diálogo os teóricos Gilberto Velho e Michel Agier, entre outros.

As diversas cidades que fazem parte do chamado Alto Vale do Itajaí, embora tenham elementos comuns em suas gêneses, como por exemplo o recebimento de um forte fluxo migratório, formaram complexos industriais distintos resultando na variedade de produtos, formação de mão de obra e a conseqüente disparidade na organização dos espaços urbanos.

Itajaí, como uma cidade polo, situada ao norte do litoral de Santa Catarina, teve seu desenvolvimento pautado por uma dinâmica própria. Devido às características específicas de sua localização, contribuiu para o incremento da colonização e do fortalecimento econômico desta região. Rio e mar, porto e cidade serviam de acesso à comunicação e base de transporte, conferindo às empresas o apoio comercial necessário para a ampliação das colônias do vale.

Dentre os diversos fatores que influenciam na dinâmica de uma cidade portuária, merecem destaque os avanços tecnológicos que permitiram o fenômeno da globalização, que carrega consigo a evolução dos transportes marítimos. Para as novas exigências trazidas pela modernidade demandam estruturas portuárias mais adequadas, principalmente daqueles portos situados em espaços urbanos cujas estruturas têm sido alvo de grandes mutações. Tais transformações exercem diferentes significados nas relações porto-cidade-empresa, que através da competitividade elaboram novos parâmetros de desenvolvimento econômico e social para as áreas em que estão inseridos.

O transporte marítimo, como meio de locomoção de cargas e pessoas, é um dos mais antigos e contribuiu, em períodos mais remotos, para o progresso e a comunicação entre os povos. Na atualidade, faz parte da chamada indústria dos transportes a qual é regida por regulamentação e regimes específicos. Conforme Rodrigues (2007, p. 22), “transporte eficiente é um dos elementos básicos para o desenvolvimento das nações, em especial as

dotadas de grande extensão territorial”; neste caso, o Brasil possui as premissas necessárias para investir no transporte marítimo, assim chamado pela utilização de mares e oceanos para a transferência de cargas.

Certamente, a Alemanha não alcançaria o patamar de líder nas exportações mundiais e não atingiria relevante desempenho econômico se não tivesse investido no longo prazo na preparação da sua infraestrutura portuária, possibilitando que grande parte de sua produção pudesse ser levada para outros países. Como exemplos de grandes países exportadores que adotaram a mesma estratégia devem ser mencionados: Estados Unidos, Japão, Holanda, França, Bélgica, Inglaterra, México e Brasil (OLIVEIRA, 1992).

Sabe-se que toda produção, seja de que natureza for, precisará movimentar-se no tempo e no espaço, portanto o custo necessário para o escoamento de um produto assume relevante importância na composição do seu preço final. Para Labatut (1990), o transporte marítimo possibilita que uma maior quantidade de mercadoria seja transportada de uma só vez, resultando em expressivo ganho no que diz respeito aos custos de frete e realizado com maior segurança.

Ao tratar da relação entre o porto e a cidade denota-se a marca de uma grande complexidade, desde logo produzida pela tradição histórica que ela determina nas funções estabelecidas e pela dimensão e intensidade de um processo que envolve uma das principais infraestruturas do sistema portuário para a região do Vale do Itajaí.

Numa retrospectiva histórica da cidade, percebe-se que a região do Vale do Itajaí foi objeto de estudo de diversos pesquisadores, entre eles, Ferreira da Silva (1950), Seyferth (1974), Hering (1987), Richter (1992), Siebert (1997), Mattedi (1999), Theis (2000) e Frotscher (2003), que se preocuparam em analisar os núcleos urbanos e a forma de ocupação da região, evidenciando seus aspectos históricos e socioeconômicos.

Os dados trazidos por Vibrans e Pellerin (2003), a partir da análise documental das fontes primárias do Arquivo Histórico de Blumenau, apontam que em 1925 haviam sido vendidos e ocupados mais de 5.200 km<sup>2</sup> de terras da bacia do Itajaí. Elas representavam uma grande parcela de suas terras cultiváveis, isto é, 52% dos cerca de 10.000 km<sup>2</sup> da área do então município de Blumenau; destes, a metade teria sido desmatada, chegando a um total de 2.600 km<sup>2</sup> de terras cultivadas antes de 1930.

As mudanças ocorridas a partir de 1940 encontram uma justificativa na crescente industrialização dos centros urbanos – como Blumenau, Itajaí, Brusque e Rio do Sul, que

formavam o chamado Vale do Itajaí –, que se tornou mais intensa nas primeiras décadas do século XX. De acordo com Mattedi (1999), o espaço rural perdeu parte de sua importância para o sustento da população local. Aparentemente, ocorreu com isto uma reversão do processo de ocupação de terras em que se dá o declínio da agricultura no médio e baixo Vale do Itajaí.

Quanto à cidade de Itajaí, criada a partir do mercado que era seu porto, sua localização litorânea e sua geografia indicam-na com vocação para o turismo e intensa atividade econômica relacionada, principalmente com a pesca e os serviços portuários. Estas características têm favorecido um grande número de migrações e dinamizado o processo de expansão urbana, especialmente nas zonas periféricas do centro histórico.

O processo de urbanização de Itajaí a ser analisado nesta pesquisa objetiva mostrar a pluralidade desta cidade, a partir das relações sociais que se formam no dia a dia dos indivíduos. Esta análise passa pelo processo de apropriação dessa, abrindo as discussões para compreender as diferenças de uso que cada um de seus elementos fazem do todo, na medida em que cada um deles coloca sua própria intencionalidade, ou seja,

As representações do mundo social assim construídas, embora aspirem à universalidade de um diagnóstico fundado na razão, são sempre determinadas pelos interesses de grupo que as forjam. Daí, para cada caso, o necessário relacionamento dos discursos proferidos com a posição de quem os utiliza. [...] As percepções do social não são de forma alguma discursos neutros: produzem estratégias e práticas (sociais, escolares, políticas) que tendem a impor uma autoridade à custa de outros, por elas menosprezados, a legitimar um projeto reformador ou a justificar, para os próprios indivíduos, as suas escolhas e condutas. Por isso esta investigação sobre as representações supõe-nas como estando sempre colocadas num campo de concorrências e de competições cujos desafios se enunciam em termos de poder e dominação. As lutas de representações têm tanta importância como as lutas econômicas para compreender os mecanismos pelos quais um grupo impõe, ou tenta impor, a sua concepção do mundo social, os valores que são seus, e o seu domínio. Ocupar-se dos conflitos de classificações ou de delimitações não é, portanto, afastar-se do social – como julgou uma história de vistas demasiado curtas, muito pelo contrário, consiste em localizar os pontos de afrontamento tanto mais decisivos quanto menos imediatamente materiais. (CHARTIER, 1990, p. 17)

A partir do que propõe Chartier (1990, p. 19) para os estudos de uma história social cultural, torna-se necessário que o objeto seja tomado como as “representações do mundo social – que à revelia dos atores sociais, traduzem suas posições e interesses objetivamente confrontados e que, paralelamente, descrevem a sociedade tal como pensam que ela é, ou como gostariam que fosse”.

Esta cidade, tal como em tantas outras do país, sofreu as consequências do êxodo rural evidenciado na década de 1960, que se tornou mais intenso nos anos de 1970 a 1980. O

resultado foi o inchaço da cidade, em que o planejamento e a infraestrutura não estavam preparados para absorver tamanho contingente humano.

A expansão do mercado imobiliário foi uma consequência, na medida em que era imperativo atender a demanda dos novos usuários deste espaço urbano. Desta forma, a cidade precisava ser pensada e direcionada através de um Plano Diretor que pudesse contemplar de maneira eficaz o seu desenvolvimento, com políticas públicas adequadas a fim de obter um crescimento harmônico e equilibrado. O primeiro Plano Diretor de Itajaí surgiu em 1971 e foi revisado na década de 1980. Na virada para o século XXI começaram as discussões para elaboração de um novo plano com o desafio de planejar a cidade para as décadas seguintes.

Autores como Marcel Roncayolo (2001, p. 268-269) trazem para a reflexão desta pesquisa a importância sobre as representações da cidade como uma das formas para compreender os conceitos que atores de um mesmo período avaliavam como importantes para apreender a cidade que partilhavam,

[...] A representação é ativa: ela não apenas ‘diz’ a cidade, ela ‘faz’ a cidade. O essencial na cidade moderna a partir do século XVII, é que ela é projetada. Não é mais a cidade existente que importa, mas os conceitos empregados para definir a cidade tal como deveria existir. Não se vai diretamente do econômico e do social à intervenção no espaço; passa-se pelo desvio das representações: através da cidade, mobiliza-se o conjunto dos dados científicos, paracientíficos, mágicos, imaginários e outros, que formam o equipamento mental de uma época.

Na esteira destas reflexões, temos nos estudos de Chandler uma contribuição significativa no que diz respeito a principal tarefa do historiador que:

[...] sempre foi registrar e analisar os motivos, as alternativas e as ações dos homens cujas decisões afetaram diretamente muitas pessoas e indiretamente ajudaram a moldar as instituições nas quais o grosso da população exercia sua atividade diária. (McCRAW, 1998, p. 200)

Da mesma forma, David Lowenthal (1989, p. 148) colabora com a pesquisa ao afirmar que “a memória e a identidade estão interligadas, pois recordar o passado é uma forma de saber quem somos”. Assim, considerando que as empresas representam *locus* da memória coletiva, o presente estudo traz para o diálogo uma empresa do setor de agenciamento marítimo com atuação no Porto de Itajaí, em Santa Catarina, a G. Miranda Agência Marítima Ltda.

Como representante do armador, a agência tem por obrigação formal e legal concretizar, em nome do representado, um conjunto de exigências às quais o transporte marítimo está sujeito, tais como, fechamento de praças (venda do transporte), emissão da documentação, controle de recebimentos e pagamentos do armador, controle de equipamentos

e emissão de relatórios periódicos pertinentes à atividade. A agência, como prestadora de serviços, recebe pelo desempenho das suas funções *agency fees*<sup>3</sup>.

Os sujeitos envolvidos nesta pesquisa – cidade, porto e empresa – têm sido objeto de discussão das diversas correntes de teóricos contemporâneos que revelaram em suas pesquisas a importância do lugar diante dos novos princípios da urbanização modernista. Pesquisadores como Lynch (1997), entre outros, reforçaram e fixaram alguns conceitos, admitindo novos olhares para o espaço urbano que ultrapassava a simples consideração do aspecto funcional. A preocupação era trazer sugestões que dessem uma nova “roupagem” espacial através da inclusão de novos fatores como o sensível e a memória.

Na busca dos elementos que fazem parte de determinado sítio urbano encontra-se a indagação a respeito da interação entre os indivíduos que compõem este *locus*, a importância que é dada a alguns aspectos por alguns e certa irrelevância por outros, assim que,

As representações da cidade não escapam às determinações mais gerais e notadamente à ideia que tem as sociedades de seus espaços e do espaço em geral; o plano urbano, nós o vemos, portando em si mesmo, na origem, um princípio de organização que pode ser às vezes imagem e interpretação do mundo. As construções arquitetônicas e urbanas correspondem aos domínios mais abstratos da filosofia. (RONCAYOLO, 1990, p. 161-162)

Portanto, se faz necessária uma análise detalhada que leve em conta os aspectos culturais, intelectuais e imaginários e os perceba como sendo fatores relevantes que incidem sobre a conformação da arquitetura e das estruturas urbanas.

Para corroborar com a pesquisa temos em Pesavento (1985, p. 287) a distinção que a autora estabelece no que tange a composição dos “leitores especiais da cidade” cujas experiências os transformam em atores capazes de retratar as sensibilidades passadas do real vivido:

No tocante a estes ‘espectadores da urbe’, há que distinguir entre o que se poderia chamar de ‘cidadão comum’ ou ‘gente sem importância’, que constitui a massa da população cidadina, e os que poderiam ser designados como ‘leitores especiais da cidade’, representados pelos fotógrafos, poetas, romancistas, cronistas, pintores da cidade [...] que resgatam as sensibilidades do real vivido [...].

De acordo com a pesquisadora, “os homens comuns são capazes de elaborar representações, porém resgatá-las conduziria o historiador a “escovar a história a contrapelo” (PESAVENTO, 1995, p. 9), isto é, deve-se levar em consideração a perspectiva dos imaginários daqueles que habitam a urbe e as construções representativas daí resultantes.

---

<sup>3</sup> São taxas e comissões de agenciamento pagas pelo armador aos serviços prestados nos portos nos quais opera.

A observação pressupõe que o ambiente elaborado e modificado provoca diversos efeitos e a percepção deles terá como decorrência uma forma diferenciada do modo como cada indivíduo se apropriou dos seus elementos durante a ação de transformação daquele espaço.

Esta nova construção da cidade vista e traduzida através das imagens e dos relatos passa, necessariamente, pela percepção baseada em um conjunto de “lógicas sociais” que se reelaboram através das avaliações lembradas do cotidiano e das disposições relacionadas à estética. Conforme refere Pesavento (1985, p. 284), construir-se deste modo “pressupõe pensar para muito além do espaço, enveredando pelo caminho das representações simbólicas da urbe, que podem corresponder ou não à realidade sensível, sem que com isso percam a sua força imaginária”.

Da mesma forma, a problematização a respeito da antropologia da cidade, a qual pode ir além dos domínios de uma antropologia urbana, procura examinar as contribuições que a antropologia traz para a redefinição das cidades e das etnografias urbanas na investigação das práticas culturais contemporâneas (AGIER, 2011).

Nesse sentido, faz-se necessário buscar apoio nestes pensadores a fim de problematizar as discussões entre os diversos setores que uma cidade como Itajaí pode proporcionar, tomando-a como lugar estratégico para se compreender as relações de identidade, territorialidade, globalização e etnicidade.

Os saberes, as transformações espaciais, os deslocamentos de bens, serviços e pessoas permitem uma análise dinâmica desta cidade e dos processos de inclusão/exclusão dos indivíduos, ou como Agier (2011, p. 58) propõe compreender a cidade, “do ponto de vista dos cidadãos, por ‘sobre os ombros’ deles, deslocando assim o olhar da cidade para as pessoas que vivem, sentem e ‘fazem a cidade’”.

Neste aspecto, devemos nos debruçar sobre aqueles que compõem as relações sociais específicas de cada contexto histórico e suas singularidades que possibilitam uma multiplicidade destas manifestações com significados diversos.

Na cidade focada neste estudo, percebe-se a formação de grupos de indivíduos, cujas manifestações culturais estão atreladas às relações sociais desenvolvidas nesta sociedade, como, por exemplo, as colônias de pescadores que marcam presença através das suas atividades cotidianas e da forte presença em festejos religiosos, como a construção dos tapetes

coloridos na procissão de *Corpus Christi* e de eventos populares como a Marejada<sup>4</sup> que é marcada pela apresentação de produtos do mar através da culinária, das exposições e do folclore português.

Nestas festividades mesclam-se ribeirinhos, trabalhadores, empresários, homens, mulheres, jovens e velhos, em que o resultado destas produções religiosas e socioculturais, dão a tônica das múltiplas perspectivas para o comportamento individual e coletivo na vida em sociedade.

Para reforçar a importância dos estudos realizados por pesquisadores ligados à nova história francesa, e que se adapta perfeitamente ao presente esboço, necessita-se “[...] de uma ciência histórica que não mutile a vida das sociedades e que não eleve entre os diferentes pontos de vista sobre o devir dos homens as barreiras de subdisciplinas” (LE GOFF, 1998, p.18). Justifica-se, portanto, a busca de outros olhares, linguagens e escritos a respeito do elemento que se propõe pesquisar a fim de “descobrir suas condições de produção, delimitar, explicar as lacunas, os silêncios da história, e assentá-los tanto sobre esses vazios, quanto sobre os cheios que sobreviveram” (*ibidem*, p. 54).

O processo de desenraizamento cultural e de recriação cultural nas cidades, particularmente nas camadas mais populares, tendem a promover transformações nas formas de organização e de concepção de mundo dos grupos sociais. Ao perceber que o fenômeno urbano é o resultado da ação recíproca de indivíduos e de grupos no plano de trocas sociais, cabe destacar aqui a importância do estudo das redes e dos espaços sociais que assentam os indivíduos de acordo com suas trajetórias, posições e papéis, colocando à mostra suas aderências e desacordos no âmbito da cidade.

O antropólogo Gilberto Velho (1989, p. 32) também traz sua contribuição para o estudo das cidades ao analisar bairros do Rio de Janeiro, “onde ele situa Copacabana e mostra as características da paisagem urbana de seu objeto de estudo”. O autor faz uma descrição pormenorizada e atenta da composição do bairro, descrevendo a “floresta de prédios”, comércio, cinemas, restaurantes e bares.

Respeitando as devidas proporções da cidade de Itajaí em relação àquela estudada por Velho (1989), pretende-se observar as ocupações que iniciavam ao longo da margem direita do rio Itajaí-Açu, onde se podiam ver pequenas construções, alguns depósitos, depois

---

<sup>4</sup> O nome está relacionado ao apelido que os pescadores deram ao sobe e desce das marés.

transformados em pequenos escritórios e que, longo do tempo, foram dando lugar a grandes empreendimentos comerciais e hoteleiros.

Gilberto Velho (1989) ainda analisa aspectos do cotidiano de Copacabana, como as atividades mais comuns no dia a dia das pessoas, e observa que são vistos trabalhadores de obras, empregadas domésticas, empregados de casas noturnas vindo ou saindo do trabalho, fazendo as primeiras compras e, em determinados lugares, grupos de homens idosos aposentados.

Transpondo o olhar para a cidade portuária de Itajaí, o vaivém de pessoas acontece com mais vigor em torno do porto, as idas e vindas da balsa que faz a travessia do rio Itajaí-Açu, na qual se misturam indivíduos, carros, motos e bicicletas num constante fluxo entre Itajaí e Navegantes. Observam-se também os cafés repletos de homens que fazem a primeira refeição do dia, as mulheres que se dirigem ao mercado público para o abastecimento de suas casas e os jovens que seguem para as escolas ou para a universidade.

A diversidade observada nesta cidade – que se compõe também das mais variadas redes de relações centradas nas dimensões da família, vizinhança e trabalho – pode ser vista como um prosseguimento entre a casa, o bairro e os demais espaços da cidade; como refere Agier (2011, p. 192), “trata-se de uma familiaridade da cidade que ultrapassa as casas e os mundos domésticos conforme as circulações e mobilidades espaciais dos cidadãos”, isto é, “a vida relacional dos cidadãos amplia-se para outros lugares, alcança as dinâmicas sociais de diversos pequenos mundos urbanos e dota de sentido os ditos ‘não lugares’ da cidade” (*ibidem*, p. 193).

Ao refletir sobre o modo como a cidade é vivenciada e a forma como acontecem as inter-relações entre seus diversos componentes, é importante valer-se da prática etnográfica a fim de descrever as situações experimentadas por aqueles que ali vivem, pois as entrevistas, os discursos ou as representações são insuficientes para se obter tais informações.

Desta forma, a etnografia é decisiva para a observação das redes e conexões entre os sujeitos e atores abordados; portanto, como afirma Agier (2011, p. 150), “ela permite ao antropólogo produzir um conhecimento da cidade a partir dos seus níveis mais elementares, observando seus espaços intermediários e a construção das relações interpessoais, descrevendo sua heterogeneidade”. Ao pensar que a cidade é imperceptível na sua totalidade em relação ao saber antropológico, as circunstâncias etnográficas favorecem um entendimento da condição urbana como um sistema de relações e de significações.

Para a antropóloga Janice Caiafa (2007), baseada nos estudos de Mumford, as cidades surgem, historicamente, como um lugar de atração para forasteiros, como um centro para onde afluem comerciantes, viajantes, refugiados, escravos, invasores. A autora refere ainda que se existe um aspecto de *container* (continente) na conformação da densidade urbana, esse concentrado de atividades diversificadas e agentes sociais heterogêneos, há de se observar que “a cidade precisa atrair mesmo antes de conter” e, sendo assim, aqui está o que há de mais característico das funções urbanas, a sua função de *magnet* (ímã).

A cidade como tema de conexão de trajetórias heterogêneas, que ocorrem e se ampliam em um “espaço horizontal” de circulação num plano contínuo, cujo processo não para de evoluir, não de forma homogênea, se apresenta como espaço de imprevisibilidade, em que se permite alguma inserção, porém nem sempre a integração.

A compreensão a respeito da dimensão urbana na análise dos múltiplos processos sociais e das redes que se estabelecem no amplo espectro desenvolvido nas cidades deve ser explorada e problematizada à luz das diversas áreas do conhecimento.

Considerados os vários aspectos que a pesquisa pretende abordar, será preciso recorrer aos ensinamentos de Agier (2011, p. 181) naquilo que se entende por “espaço público”, ou “política”, o qual diz referir-se a situações de encontro em que algo é acrescentado à cidade: a “mediação simbólica” do ritual. Segundo o autor, a ação política e cultural alcança a emancipação – libertação dos constrangimentos ligados ao estigma – e a subjetivação – “ser sujeito livre de palavra numa comunidade de iguais”.

O próprio Agier (2011, p. 172) apresenta-se como testemunha e participante dessas experiências: “é a partir daqui que falamos”. As relações de pesquisa desse autor estão ligadas à cidade contemporânea que é reconstruída em sensível escrita coletiva, narrativa que expressa e realiza a permanente incompletude do pesquisador enquanto ator de histórias em que também somos autores.

Portanto, é necessário pensar a cidade enquanto um espaço de troca e convivência, que tem um passado histórico a ser considerado, mas ao mesmo tempo, devem ser lançados novos olhares sobre este objeto de estudo cuja existência é possível enquanto imaginadas, vividas e discutidas pelos atores que as habitam e as transformam nas suas mais variadas dimensões.

**REFERÊNCIAS**

- AGIER, Michel. **Antropologia da cidade**: lugares, situações, movimentos. São Paulo: Terceiro Nome, 2011. 213p.
- BURKE, Peter. **História e teoria social**. São Paulo: UNESP, 2002.
- \_\_\_\_\_. **O que é história cultural?** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.
- CAIAFA, Janice. **Aventura das cidades**. Rio de Janeiro: FGV, 2007.
- CHARTIER, Roger. **A história cultural**: entre práticas e representações. Lisboa: Difel, 1990.
- LABATUT, Ênio Neves. **Teoria e prática de Comércio Exterior**. 3ª. ed. São Paulo: Aduaneiras, 1990.
- LE GOFF, Jacques. A história nova. In: LE GOFF, Jacques, CHARTIER, Roger; REVEL, Jacques (dir.). **A história nova**. 4ª. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998. p. 26-64.
- LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Ática 1997.
- LOWENTHAL, David. **The past is a foreign country**. Nova Iorque: Cambridge University Press, 1989.
- MATTEDI, Marcos Antônio. **As enchentes como tragédias anunciadas**: impacto da problemática ambiental nas situações de emergência em Santa Catarina. 1999. 284 f. Tese (Doutorado em Sociologia). UNICAMP, Campinas, 1999.
- \_\_\_\_\_. Subsídios para a análise das Relações Sociedade-Natureza no Vale do Itajaí. In: THEIS, Ivo Marco; MATTEDI, Marcos Antônio; TOMIO, Fabricio Ricardo de Limas (Orgs.). **Nosso passado (in)comum**: contribuições para o debate sobre a história e a historiografia em Blumenau. Blumenau: Edifurb, 2000. p. 215-240.
- MCCRAW, Thomas K. (Org.). **Alfred Chandler**: ensaios para uma teoria histórica da grande empresa. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998.
- NORBERG-SCHULZ, Christian. **Genius Loci: towards a phenomenology of architecture**. New York: Rizzoli, 1979.
- OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Comércio exterior e a questão portuária**. São Paulo: Aduaneiras, 1992.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano. **Revista Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 16, p. 279-290, 1995.
- RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrósio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. 4ª. ed. rev. e ampliada. São Paulo: Aduaneiras, 2007.
- RONCAYOLO, Marcel. **Villes et ses territoires**. Paris: Gallimar, 1990.
- \_\_\_\_\_. Os espelhos da cidade: um debate sobre o discurso dos antigos geógrafos. In: LEPETIT, Bernard. **Por uma nova história urbana**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo-EDUSP, 2001. p. 265-300.

VAINFAS, Ronaldo. História das mentalidades e história cultural. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo. **Domínios da história**: ensaios de teoria e metodologia. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

VELHO, Gilberto. **A utopia urbana**: um estudo de antropologia social. Rio de Janeiro: Zahar, 1989. 114p.

VIBRANS, Alexander Christian; PELLERIN, Joel Robert Georges Marcel. Espaço rural: de espaço de vida a produto de consumo urbano? Observações sobre a bacia do Itajaí. **Geosul**, Florianópolis, v. 19, n. 38, p 99-113, jul./dez. 2004.