

Até o início do século XVIII, não havia circulação de dinheiro, apenas troca em espécie, consequência de uma economia local baseada na produção de subsistência. Entretanto as primeiras famílias dos pequenos agricultores açorianos logo passaram a conviver com os militares, que contribuíram para alterações sociais, demográficas e econômicas.

A chegada dos militares proporcionou um aumento significativo da população e, consequentemente, do consumo. Os únicos recursos financeiros que entravam no núcleo urbano de Desterro eram os vencimentos dos funcionários e os soldos da tropa, uns e outros pagamentos relativos à administração e defesa militar. Com isso, a produção local que não era suficiente para abastecer os novos moradores, foi suprida através da importação de produtos do Rio de Janeiro, cujo consumo exigiu a abertura de casas comerciais, que trouxeram novos recursos financeiros à economia local [5].

No século XIX com o crescimento do comércio de atacado por via marítima, a cidade viveu um período de desenvolvimento. O primeiro Mercado foi construído em 1851 numa pequena enseada, que por ser a praia central da Vila, já havia historicamente uma convergência dos barcos que vinham dos diversos pontos da Ilha e do Continente. Antes mesmo de sua construção, já traziam gêneros que eram expostos à venda, “em esteiras desdobradas ao longo das areais, enquanto o peixe era vendido nas próprias canoas” [6].

A zona comercial estava situada, como tradicionalmente ocorria, próximo ao porto e à Alfândega. Não é à toa, que a Rua Conselheiro Mafra, denominada até 1893 de “Rua do Comércio”, possuía nas quadras próximo a Praça o maior número de comércio varejista da Vila, dentre eles destacam-se as casas de ferragens e os armazéns de secos e molhados [6].

Além desta rua, a sua continuidade, a Rua João Pinto, também possuía grande número de comércio, o que justificou ambas as ruas apresentarem o maior número de sobrados, uma vez que estes surgiram em função do desenvolvimento do comércio. Poucos eram os sobrados que não possuíam a atividade comercial no térreo. Segundo Cabral [6]:

Os que não se dedicavam à atividade comercial, raramente construíam sobrados, mesmo quando a prosperidade lhes sentava à soleira da porta. Melhoravam a casa. Aumentavam o tamanho e o número de peças – mas não assobradavam a propriedade.

A Rua João Pinto passou a concentrar as casas de “comércio atacadista, representantes de produtos importados e exportadores. Próximo também à zona do porto desenvolvia-se uma regular atividade de construção naval” [5].

Os sobrados acompanhavam o desenvolvimento da cidade, pois eram decorrência não só da maior importância dos negócios, do aumento da circulação, como também da necessidade de solucionar o binômio comércio-moradia num só edifício. Tal fato era necessário não só para segurança do negócio, como também pela falta de transporte, que não propiciava um deslocamento eficiente pela cidade [6].

Até a década de 1920, o centro conservava traços arquitetônicos, tipicamente coloniais [7]. Em 1926 foi inaugurada a Ponte Hercílio Luz, que deu um novo perfil urbano para a capital, tirando a ilha do isolamento terrestre em que se encontrava até aquele ano. A Rua Felipe Schmidt passou a ser, então, a principal via de acesso do centro da cidade até a ponte. Devido à mudança da morfologia da malha urbana e do crescimento da cidade, com o aumento significativo de automóveis, o então prefeito Mauro Ramos decidiu pelo alargamento da via, que até então mantinha suas características originais.

Em 1928 ocorreu o início das obras que demoliram uma quantidade não registrada de casas térreas e sobrados típicos da arquitetura portuguesa e açoriana. Segundo Veiga a via:

Foi alargada por volta da década de 30, o que provocou uma modernização edilícia, afastando-a de sua velha aparência colonial. Os prédios mais antigos tiveram de ser demolidos, ao exigir-se um recuo; outros tiveram suas fachadas reformadas, adotando uma decoração eclética. Alguns especialmente construídos por grandes e tradicionais firmas comerciais da cidade, passaram a adotar linhas similares, caracterizando visual próprio da empresa. Tais prédios podem ser observados ainda hoje. [7]

A partir de então a atividade portuária entrou em declínio, culminando na desativação do Porto de Florianópolis e da Alfândega em 1964. Com