

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO SÓCIO ECONÔMICO
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

**TRAJETÓRIAS DE DESENVOLVIMENTO: PORTO DE
LAGUNA E PORTO DE IMBITUBA**

SORAYA VIEIRA ELÍBIO

Florianópolis – SC

2005

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS**

**TRAJETÓRIAS DE DESENVOLVIMENTO: PORTO DE
LAGUNA E PORTO DE IMBITUBA**

Monografia submetida ao Departamento de Ciências Econômicas para
obtenção de carga horária na disciplina CNM 5420 – Monografia.

Por: Soraya Vieira Elíbio

Orientador: Sílvio Antônio Feraz Cário

Área de Pesquisa: Economia Regional e Urbana

Palavras - Chave: 1. Porto
2. Laguna
3. Imbituba

Florianópolis, julho de 2005

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS**

A Banca Examinadora resolveu atribuir a nota 8,50 à aluna SORAYA VIEIRA ELÍBIO na disciplina Monografia - CNM 5420, pela apresentação deste trabalho.

Banca Examinadora :

Prof. Silvio Antonio Ferraz Cario
Presidente

Prof. Luiz Carlos de Carvalho Jr
Membro

Prof. Celso Leonardo Weydmann
Membro

AGRADECIMENTOS

Alguns meses se passaram desde que iniciei os primeiros levantamentos documentais para a elaboração deste trabalho. Entre idas e vindas de Laguna, como diriam os moradores da cidade, "*Meu torrão natal*", conheci inúmeras pessoas que me ajudaram a resolver os problemas que se apresentavam à pesquisa. Na Capitania dos Portos de Laguna, na Administração do Porto de Laguna, no Arquivo Público Histórico Municipal, na Biblioteca do Estado de Santa Catarina, no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística encontrei fontes sem as quais não poderia concluir este texto. Entretanto, o acesso a este farto, porém não muito conservado material, foi sempre mediado por arquivistas que disponibilizaram "aqueles papéis velhos". A eles meu muito obrigada. Também não foram poucos os anos que estive vinculada com a Universidade Federal de Santa Catarina. Por motivos diversos prorroguei minha trajetória e, com isto, também fiz amizades e estabeleci laços afetivos com colegas, funcionários e professores. Certamente, a intensa relação com meu Professor Orientador criou mais que uma mera relação acadêmica, posto que, na sua segurança e maturidade intelectual encontrei um grande amigo. Muito obrigado Sílvio Cário. Com efeito, não posso deixar de mencionar meu querido e paciente companheiro, Grover Pardo. Sua singularidade intelectual deu-me conforto e conduziu as incertezas de uma inexperiente, porém dedicada estudante. Obrigado Grover pelo "porto" seguro sempre acessível a uma demorada estada.

SUMÁRIO

| | |
|--|------------|
| LISTA DE TABELAS..... | V |
| LISTA DE FIGURAS, GRÁFICOS E QUADROS..... | VI |
| LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS..... | VII |

RESUMO

| | |
|--|-----------|
| 1.INTRODUÇÃO..... | 1 |
| 1.1 Problema de Pesquisa..... | 1 |
| 1.2 Objetivos | |
| 1.2.1 Objetivo Geral..... | 5 |
| 1.2.2 Objetivos Específicos..... | 5 |
| 1.3 Metodologia..... | 5 |
| 1.4 Estrutura do Trabalho..... | 6 |
| | |
| 2. ELEMENTOS DE FORMAÇÃO DA ECONOMIA DE SANTA CATARINA E DA REGIÃO SUL..... | 8 |
| 2.1 A economia de Santa Catarina no período colonial..... | 8 |
| 2.2 A economia catarinense com os novos imigrantes europeus..... | 10 |
| 2.3 Primórdios da economia industrial catarinense 1880-1914..... | 15 |
| 2.4 Os reflexos da Primeira Guerra Mundial na economia de Santa Catarina..... | 18 |
| 2.5 Os reflexos da Segunda Guerra Mundial na economia de Santa Catarina: diversificação industrial..... | 20 |
| 2.2.1 A economia da região Sul e o carvão..... | 21 |
| 2.2.2 Formação das principais cidades carboníferas do Sul catarinense..... | 22 |
| 2.2.3 A indústria carbonífera no período entre guerras..... | 25 |
| 2.2.4 o carvão na Segunda Guerra Mundial | 26 |
| 2.2.5 A indústria carbonífera no pós guerra..... | 31 |
| 2.6. Síntese..... | 34 |
| | |
| 3. A GÊNESE DA NAVEGAÇÃO EM LAGUNA – SC..... | 36 |
| 3.1 Evolução portuária em Laguna..... | 36 |
| 3.2 Século XVIII – ciclo do gado e tropeirismo..... | 38 |
| 3.3 Período monárquico – início do século XIX e Revolução Farroupilha..... | 41 |
| 3.4 Síntese..... | 58 |
| | |
| 4. TRAJETÓRIA DO DESENVOLVIMENTO DO PORTO DE IMBITUBA..... | 60 |
| 4.1 As armações baleeiras..... | 60 |
| 4.2 Imbituba: da armação baleeira à estagnação..... | 64 |
| 4.3 Imbituba: a gênese do porto e a firma Lage & Irmãos..... | 65 |
| 4.3.1. Imbituba e a Firma Lage – períodos de verticalização..... | 68 |
| 4.4 Segunda Guerra: incremento no movimento portuário..... | 69 |
| 4.5 Porto de Imbituba: do auge à crise..... | 71 |
| 4.6 Síntese..... | 74 |

| | |
|-------------------------|-----------|
| 5 CONCLUSÃO..... | 76 |
| REFERÊNCIA..... | 81 |

RESUMO

O problemática do aproveitamento dos portos de Santa Catarina encontra suas origens na história colonial e estende-se até a atualidade com especial vigor. Dentre os portos do Estado aqueles de Laguna e de Imbituba representam caso especial por situarem-se geograficamente próximos um do outro, embora, paradoxalmente, percorram trajetórias assimétricas. As trajetórias dos dois portos abordando a história da evolução dos agrupamentos urbanos locais em relacionando-os com a conjuntura econômica e política ao longo do período que compreende os séculos XVI – XX, coloca-os com especialização distintas nos dias atuais. Da estreita relação com a economia do carvão, no passado, e as implicações da crise dos anos 1990 no movimento portuário até os dias atuais, levam o Porto de Laguna constituir em porto pesqueiro e o Porto de Imbituba a ser um porto para transporte de carga em geral. A partir destas especializações sugere-se a necessidade de se articular políticas de estruturação consistentes no longo prazo, coerentes com o papel estratégico e as possibilidades logísticas de cada um.

LISTA DE TABELA

| | |
|--|----|
| Tabela 1: Crescimento Médio da População de Santa Catarina – Brasil 1872/1910..... | 12 |
| Tabela 2: Estrangeiros em Santa Catarina- 1850/1900..... | 12 |
| Tabela 3: Santa Catarina: Distribuição da População Estrangeira em Percentuais Sobre o Total – 1872..... | 14 |
| Tabela 4: Movimentação de Entrada e Saída Pelos Portos de São Francisco, Desterro e Laguna - 1791-1808..... | 41 |
| Tabela 5: Movimentação de Exportação dos Principais Produtos no Porto de Laguna 1868-1876..... | 45 |
| Tabela 6: Número de Navios e Suas Tonelagedas na Praça Comercial de Laguna em 1880..... | 46 |
| Tabela 7: Número de Embarcações e Toneladas pelos Portos de Laguna e Imbituba..... | 51 |

LISTA DE FIGURAS, GRÁFICOS E QUADROS

FIGURAS

| | |
|---|----|
| Figura : Limites da Área de Proteção Ambiental da Baleia Franca..... | 63 |
|---|----|

GRÁFICO

| | |
|--|----|
| Gráfico 1: Exportação Catarinense de Carvão..... | 27 |
| Gráfico 2: Participação de Santa Catarina na Produção Brasileira de Carvão – Brasil.... | 29 |
| Gráfico 3: Exportação de Carvão Catarinense: 1938 –1945..... | 30 |
| Gráfico 4: Movimento de Embarcações Pelos Portos de Laguna e Imbituba..... | 52 |
| Gráfico 5: Movimento de Cargas em Tonelagens Pelos Portos de Laguna e Imbituba...55 | |
| Gráfico 6: Movimento Portuário de Imbituba – 1944-1970 | 70 |
| Gráfico 7: Movimento Portuário de Imbituba – 1960-2000..... | 71 |

QUADRO

| | |
|---|----|
| Quadro 1: Profundidade Mínima do Canal de Acesso dos Portos: Laguna, Imbituba, Itajaí, São Francisco em SC e de Ilhéus-BA..... | 53 |
| Quadro 2: Profundidade Mínima do Ancoradouro dos Portos: Laguna, Imbituba, Itajaí, São Francisco em SC e de Ilhéus-BA..... | 54 |

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

APA - Área de Proteção Ambiental

CBCA - Companhia Brasileira Carbonífera Catarinense

CDI - Companhia Docas de Imbituba

CHL - Cerâmica Henrique Lage

CPPL - Companhia Porto e Pesca de Laguna

CNS - Companhia Siderúrgica Nacional

DNPVN - Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis

EFTC - Estrada de Ferro Tereza Cristina

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICC - Indústria Carboquímica Catarinense

PND - Plano Nacional de Desenvolvimento

PNDE - Plano Nacional de Derivados Energéticos

RFSA - Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

SIECESC - Sindicato das Indústrias de Extração do Carvão de Santa Catarina

1.1 Problema de Pesquisa

Os estudos sobre as questões portuárias ocupam desde cedo lugar de destaque entre os autores que analisam a conjuntura brasileira. Varnhagen (19-) resalta o papel civilizador da colonização portuguesa na formação da nacionalidade brasileira, sendo que os elementos ibéricos instalaram-se na nova colônia, mantendo constante o padrão de possessão e avanço marítimo. Este, propicia os primórdios da navegação costeira, com a finalidade de estabelecer as povoações das quais partiriam as empresas com o objetivo de aprofundar-se no interior e demarcar as conquistas lusas.

Sustentado neste paradigma histórico, Furtado (2003, p.14) assevera que os fatores do êxito da empresa agrícola em terras brasileiras decorrem da modificação,

De simples empresa espoliativa e extrativa - idêntica à que na mesma época estava sendo empreendida na costa da África - a América passa a constituir parte integrante da economia reprodutiva européia cuja a técnica e capitais nela se aplicam para criar de forma permanente um fluxo de bens destinados ao mercado europeu.

Acerca do período colonial, a literatura concorda na representatividade das cidades portuárias como objetos chave no desenvolvimento da conquista e permanência ultramarinas, constituindo-se a inovação, no caráter permanente dos portos e suas instalações, as quais modificam essencialmente os paradigmas de gestão dos portos ultramarinos de padrões europeus.

No contexto dos diferentes "ciclos econômicos" como definidos por Furtado (2003) em Formação Econômica do Brasil, a saber, o ciclo que compreende a economia açucareira e escravista dos séculos XVI e XVII, é notório o fortalecimento das atividades navais tendo em conta a formação de complexos econômicos centrados especialmente no nordeste mas com repercussões em todo o território nacional.

Igualmente, como demonstrado no período posterior que engloba a economia escravista mineira, os abundantes carregamentos de metais das minas gerais em direção à metrópole são propiciados pela formação de frota naval articulada e engajada na engrenagem do modo de escoamento da produção metalúrgica, a qual dependia em larga extensão da integridade logística portuária nos dois extremos do percurso. O

que, por analogia, remete à constatação de que graus variados de interação operacional eram existentes entre a colônia e a metrópole.

Cumprido ressaltar que com a transferência da família imperial para o Brasil em 1808, conforme, descrito por Varnhagen (19-), o primeiro ato de relevância político administrativa de D. João VI foi a abertura dos Portos do Brasil às nações amigas, o que cristaliza o destaque do empreendimento portuário no início do século XIX.

Assinale-se que apesar dos dilatados espaços temporais, mesmo com as alterações tecnológicas próprias da evolução do estado do arte, a mecânica que determinava a função econômico-social-antropológica dos portos manteve-se estável; seguindo o modelo implementado já nos primórdios da instalação dos colonizadores.

Significa dizer, que a unidade cidade-porto não sofreu alterações orgânicas no sistema de operação; inclusive sustenta-se que foi um dos momentos de consolidação do modelo de cidades portuárias, como manifesto na importância de cidades como Salvador, Rio de Janeiro, Recife e Laguna. Todas litorâneas - todas com importância estratégica consoante sua distribuição geográfica.

Em que pese o legado histórico e a organização social e econômica cristalizados nas cidades portuárias, as estruturas sócio econômicas globais não se configuram estáticas, podendo-se afirmar que os processos, embora assíncronos, são extremamente dinâmicos. Eric Hobsbawm, no período por ele denominado "A Era das Revoluções", ressalta os múltiplos acontecimentos cujo caráter econômico expressa-se nas revoluções industriais do século XIX, as quais, progressivamente, conformam um novo processo em que as estruturas portuárias não deixaram de sentir os efeitos.

Como consequência, já no século XX, na acepção de Cocco (1999, p.10),

com o “desenvolvimentismo”, os portos foram como que “extraídos” dos respectivos tecidos urbanos para tornarem-se infra-estruturas “terminais” de corredores de exportação planejados e gerenciados no nível federal. Quase que para marcar a ruptura com a era colonial, os portos deram as costas às cidades. [...] as cidades redesenharam suas relações com o mar[...]. O porto transformou-se em anexo específico dentro da organização cada vez mais funcional do espaço nacional.

Com base nessa nova perspectiva é necessário adotar enfoque mais abrangente objetivando enquadrar a situação contemporânea da questão portuária. Se por um lado conviveu-se até o século XX, grosso modo, com apenas um modelo de enfoque à questão portuária, constata-se que o panorama tenha se modificado substancialmente

com a introdução dos conceitos de especialização portuária introduzidos com a evolução dos portos tradicionais em portos industriais estabelecidos principalmente nos anos 1930 e no período pós II Guerra mundial.

Em consequência, no período subsequente, distingue-se o aparecimento dos portos de transbordo ou ainda portos concentradores de cargas e de linhas de navegação. (hub-ports). O termo decorrendo das estratégias que visam aumentar o tamanho dos navios, concentrar rotas e reduzir o número de escalas adotadas pelas principais companhias marítimas. Nesta perspectiva, estes portos concentradores cumprem sobretudo a função de elo logístico dando suporte aos interesses comerciais de empresas transnacionais.

De modo análogo às motivações que conduzem o estudo das questões portuárias, distribuídas sob perspectiva histórica global, faz-se necessário abordá-las e contextualizá-las segundo modelos específicos, próprios e particulares a determinada região. Assim, corrobora esta visão Lins (2004), ao destacar que os *"Portos podem ser vistos como cartilagens da ossatura da globalização, pois constituem cruzamentos ou pontos de articulação dos movimentos que vertebram a economia planetária."*

Destaca, ainda, que

Em termos históricos, os portos figuram até como pilares de macroestruturas cujas escalas chegam a alcançar a das civilizações, como se observa no percurso do mundo mediterrânico estudado por Fernand Braudel". Ao mesmo tempo, aparecem como membranas através das quais fluxos variados - mercadorias, pessoas - sustentam as interconexões que envolvem os diferentes territórios.

Tais considerações justificam o estudo da situação de um porto em particular e as relações por ele desempenhadas na articulação econômica regional, com o adendo de que fazê-lo em perspectiva histórica, proporciona a possibilidade de posicioná-lo no âmbito do planejamento de um território, apontando tendências e concebendo alternativas que ponderem o peso relativo e absoluto do impacto da inserção territorial do porto, enfatizada pela relação de complementaridade entre o porto e a sua cidade.

O estudo do Porto de Laguna - SC compreende múltiplos desafios, quer sejam de caráter documental, dada a amplitude e dispersão da documentação disponível, quer seja por sua trajetória inconstante. Observa-se que em paralelo com a cidade portuária – Laguna - desenvolveu-se a poucos quilômetros de distância outra instalação portuária regida por modelo distinto. Ao estabelecer paralelos entre os

Portos de Laguna e Imbituba, é inevitável a confrontação de duas trajetórias e modelos distintos, que não obstante assimétricas, embricam-se na resolução de questões práticas tocantes ao estabelecimento de propostas para a gestão destas duas estruturas.

A trajetória do porto de Laguna identifica-o com clareza como entidade historicamente ligada ao desenvolvimento do agrupamento urbano, decorre daí, sua característica, de interligação profunda com os tecidos do núcleo da cidade em suas deflexões e períodos de auge, reflexos, também, dos acontecimentos históricos que moldaram suas características. Significa dizer, que Laguna conforma-se ao paradigma de cidade portuária típica, a qual sofre as influências do contexto em que está inserida.

A trajetória do Porto de Imbituba apresenta característica distinta desde sua criação, com estruturas voltadas ao transporte de carvão. Como porto privado, idealizado pelo grupo Lage, manteve-se ao longo da história relativamente constante no tocante a política de investimentos, ao modelo de gestão e o tipo exploração, servindo à hinterlândia (área de influência terrestre). Somente com o declínio da atividade carvoeira, fruto da falta de apoio governamental e de política estável em relação aos mercados interno e externo deparou-se com um crise de identidade.

Considerados dois modelos diferentes de portos pós-industriais - Hub ports e unidades cidades-porto - a primeira questão, comum a ambos os casos, centra-se em estabelecer em que modalidade cada um concentrou-se como resultado de suas trajetórias históricas. A seguir, a seguinte questão é condição conseqüente à primeira: dada a conjuntura globalizada atual, em que paradigmas deverão assentar-se as políticas de planejamento de gestão e inserção destas estruturas portuárias.

Cabe, associativamente, deter-se nas considerações respectivas aos motivos que levaram os portos a transformarem-se, respectivamente, de um porto de abastecimento em um projeto de porto pesqueiro, no caso de Laguna e de um porto carvoeiro em um porto industrial no caso de Imbituba , cujos modelos não demonstram-se claramente definidos. Diante da necessidade de maior compreensão dos elementos de infra-estrutura que possibilitam o desenvolvimento do país, faz-se necessário um estudo sobre as trajetórias dos portos de Laguna e Imbituba.

Assim, objetiva-se compreender os processos de mudança das atividades e do desenvolvimento dos portos, respondendo às seguintes questões de pesquisa:

- a) Quais foram os principais elementos que influenciaram na mudança de porto de abastecimento para porto pesqueiro ?

b) Como se conformou o processo de desenvolvimento do Porto de Imbituba ?

2. OBJETIVO GERAL

2.1 Objetivo Geral

Estudar as trajetórias históricas dos Portos de Laguna e de Imbituba e suas relações com os fenômenos econômicos brasileiros e regionais ao longo do tempo, no intuito de contribuir com estudos sobre as perspectivas do modelo de portos especializados na região Sul de Santa Catarina.

2.2 Objetivos Específicos

- a) Apresentar os principais elementos que contribuíram para a constituição da economia de Santa Catarina e da Região Sul;
- b) Traçar os elementos constituintes das trajetórias histórica e econômica das atividades do Porto de Laguna de abastecimento para peixeiro;
- c) Apontar os condicionantes da evolução das atividades do Porto de Imbituba de carvoeiro para atividades gerais.
- d) Apontar elementos que contribuam para o desenvolvimento das atividades dos Portos de Laguna e Imbituba.

3. METODOLOGIA

Para atingir o primeiro objetivo, voltado em apontar os principais elementos que constituíram a economia catarinense, foi realizada a leitura de autores catarinenses que se ocupam da análise da história econômica estadual. Recorreu-se, igualmente a fontes secundárias de informações tais como o levantamento bibliográfico, com a utilização de livros, artigos, dissertações, teses, relatórios, notas técnicas e afins, com vistas a obter um arcabouço teórico que desse suporte ao estudo dos processos históricos e econômicos do desenvolvimento da região sul.

Para alcançar o segundo objetivo, focado na caracterização da trajetória histórica e econômica dos portos de Laguna, destacou-se o surgimento e evolução ao longo do período colonial e dos séculos XIX e XX. Para tanto, baseou-se a pesquisa em dados de fontes primárias e secundárias, recorrendo a arquivos existentes no Porto de Laguna, bem como a dissertações, revistas e documentos de órgãos públicos oficiais.

Para alcançar o terceiro objetivo expresso na explicação da trajetória de desenvolvimento do Porto de Imbituba, recorreu-se a fonte de dados primários obtidos na Cia. Docas de Imbituba e no IBGE, e dados secundários conseguidos junto a revistas, dissertações e outras literaturas especializadas.

Por fim, para alcançar o quarto objetivo voltado a traçar perspectiva de desenvolvimento para ambos portos, recorreu-se ao conhecimento obtido a partir deste estudo através de bibliografia especializada e de entrevistas informais com pessoas diretamente e indiretamente envolvidas com a atividade portuária de Santa Catarina.

4. ESTRUTURA DO TRABALHO

O trabalho está estruturado em cinco capítulos, sendo que neste primeiro, apresenta-se o problema de pesquisa, os objetivos geral e específico, a metodologia e esta estrutura dos capítulos.

O segundo capítulo centra-se no estudo do desenvolvimento de Santa Catarina e sua inserção na economia nacional, com ênfase no surgimento e consolidação dos agrupamentos urbanos, no papel dos imigrantes na colonização e no início da industrialização catarinense. Em particular aponta-se a relevância da economia carbonífera na região Sul, razão importante do desenvolvimento dos portos considerados.

No terceiro capítulo, apresenta-se a formação histórica e a relevância do Porto de Laguna, desde o período colonial até a fase atual no sentido de elucidar questões específicas de natureza econômica e política. Discorre-se, ainda, sobre as implicações do Governo Vargas e da Segunda Guerra Mundial no desenvolvimento da região carbonífera.

No quarto capítulo, abordar-se-á o período compreendido entre instalação das armações baleeiras no século XVIII, passando pela estruturação de Imbituba como Porto Carbonífero até os dias atuais com a transformação das instalações em complexo portuário de carga geral.

Por fim, no quinto capítulo, conclui-se o presente estudo e apresenta-se algumas das políticas de desenvolvimento a serem implementadas visando a revitalização do complexo portuário de Laguna e Imbituba.

2. ELEMENTOS DE FORMAÇÃO DA ECONOMIA DE SANTA CATARINA E DA REGIÃO SUL

O presente capítulo versa sobre o estudo dos elementos constitutivos da economia de Santa Catarina, considerados sob o prisma histórico e interrelacionados com a conjuntura econômica de cada segmento temporal. Neste intuito o texto discorre, inicialmente, acerca da inserção do estado na dinâmica do período colonial, buscando demonstrar o papel relativo e específico das atividades desenvolvidas localmente para em seguida abordar a problemática dos fluxos migratórios identificados com a gênese da industrialização nas diferentes regiões do território catarinense.

Particularmente, enfocam-se os diferentes processos ocorridos na região sul catarinense e em específico a trajetória da indústria carbonífera compreendida sua origem, seu apogeu e sua decadência.

2.1. A ECONOMIA DE SANTA CATARINA NO PERÍODO COLONIAL

Para entender os elementos que constituem a economia catarinense e seu desenvolvimento, é necessário considerar os acontecimentos nacionais e internacionais às diferentes épocas, bem como, a trajetória da economia brasileira.

Dessa forma, o presente trabalho inicia-se com um breve estudo sobre economia colonial brasileira, a qual divide-se em dois setores: o de mercado externo – com alta rentabilidade e produtividade - e o de mercado interno - voltado para a produção de alimentos, tanto para o atendimento dos segmentos exportadores como os de subsistência.

Na visão de Bossle (1988,p.19),

O sistema colonial é caracterizado e definido, antes de tudo, pela coexistência simultânea de uma economia de mercado orientada para o exterior, e outra de subsistência, economias essas relacionadas dinamicamente ao mesmo sistema.

Santa Catarina diferenciava-se das áreas industriais do Brasil, por ser formada predominantemente por pequenas propriedades. A colonização inicial do território catarinense efetuada por contingentes de imigrantes, na sua maioria açoriana, apresentou dinâmica própria diretamente relacionada ao caráter dos povos que dominaram o terreno.

Conforme Ribas Júnior (1998), “(...) a política inicial de colonização do território catarinense estava voltada para as necessidades imediatas de presença (*uti possedetis*¹) e de defesa.”

Assim, dadas as características sócio-culturais do elemento açoriano, a agricultura e a pesca estabeleceram-se com bases na lógica da subsistência.

No caso específico da pesca, a qual, os povoadores estavam habituados, o pequeno excedente, destinava-se a comercialização nos mercados fora do Estado.

No estudo do desenvolvimento econômico do Estado há que se considerar o paralelismo aos demais estados nacionais. Santa Catarina, diferentemente de São Paulo ou Minas Gerais - os quais passavam na época em questão, por ciclos econômicos com a preponderância de um produto exportador - mantinha-se no conjunto, sob a dinâmica do modelo de subsistência por oposição ao modelo agro-exportador do centro do país.

Acessoriamente, agrega-se na hipótese acima mencionada a política colonialista empregada pela Coroa portuguesa à época; os territórios meridionais brasileiros destinavam-se a ocupação física e ao resguardo de fronteiras, característica essa com amplas repercussões na estruturação econômica regional.

Subtraía-se a mão-de-obra da lavoura em detrimento da formação de contingentes de defesa militarmente agrupados. Santos (1988), aborda a questão da ocupação do território nacional, destaca que a formação de um exército permanente, constituído na maioria de homens livres, desviou a força produtiva na região sul e deu origem a implementação de comércio de pequena monta sustentado pelas trocas ou escambo. Importante salientar que a esta regra corresponde à necessária exceção: a pesca e o beneficiamento da baleia, para extração de óleo, cristalizada nas chamadas "Armações Baleeiras".

¹ *Uti Possidetis*, refere-se ao princípio diplomático jurídico segundo o qual cada soberania tem direito às terras que efetivamente ocupa, e dos limites naturais, que decorrem de acidentes geográficos notáveis, como rios e serras.

A lógica nesta modalidade de empreendimento adota um sentido diverso. A documentação demonstra uma organização empresarial mais próxima dos moldes dos grandes ciclos econômicos nacionais. Entretanto, se não é possível referir-se *stritu sensu* ao "ciclo das Armações Baleeiras" no sentido que se atribui ao ciclo do açúcar, identifica-se um importante movimento comercial centrado na exploração do óleo e derivados do então abundante cetáceo. Assim, a massa da receita auferida, não permaneceu na economia local, sendo, ao contrário, transferida aos empreendedores portugueses - exploradores do negócio em forma monopolista (captura, comércio e processamento) situados seja nas capitais econômicas da colônia ou diretamente na metrópole.

Portanto, a economia catarinense nesse período não estava integrada ao setor produtor voltado ao comércio exportador. Não havia até aquele momento um produto que fosse competitivo no mercado interno, o que caracterizava uma economia de subsistência de consumo local.

2.2. A ECONOMIA CATARINENSE COM OS NOVOS IMIGRANTES EUROPEUS

Observa-se maior organização e consistência no processo de colonização do Segundo Reinado, amparado em processos legais e administrativos de que são exemplos a Lei número 514, de 1848, a qual assegurava a cada uma das províncias a concessão, nos diferentes lugares do território, “...seis léguas em quadra de terras devolutas, com exclusividade à colonização” (RIBAS JÚNIOR, 1998), e o Decreto n 397, que garantia a naturalização dos colonos estrangeiros, para dessa forma, incentivar a vinda e fixação dos imigrantes.

No entanto, somente em 1850 inicia-se um programa de colonização, com a “Lei de Terras”, a qual

[...]representava para o Estado Imperial um dos vértices de consolidação do Estado Nacional e um espaço de relacionamento entre proprietários e Estado. A transitoriedade da posse para a propriedade é elemento chave em nossa compreensão, pois o Estado Imperial visava apropriar-se das terras devolutas, que vinham passando de forma livre e desordenada ao patrimônio particular, juntamente com a aplicação da mão-de-obra livre imigrante em contraposição à escravidão. Sendo assim, atingiam-se dois objetivos com apenas uma resolução. (PINTO, 2005)

Não obstante as diversas visões acadêmicas, nas quais coabitam a noção cronológica que dá sentido ao termo colonial, (referindo-se a data na qual o Brasil torna-se um país independente), e abordagens mais abrangentes que estabelecem funcionalmente o ciclo econômico catarinense alguma décadas depois, é consenso que a partir da década de 1850 apresenta-se novo movimento migratório de centro-europeu (sobretudo alemães e italianos) com destino a zonas interiores de Santa Catarina.

Com a chegada dos primeiros grupos destes imigrantes, o novo caráter cultural e tecnológico, reflete-se no comportamento diverso da dinâmica da economia local. Diversificam-se os empreendimentos, divide-se a terra em pequenas propriedades produtivas, iniciam-se incipientes empreendimentos de cunho tecnológico, movimento o qual no seu conjunto, confere agilidade e mecânica distinta o suficiente para caracterizar um novo período econômico.

O impacto exercido pelos colonizadores é objeto de detida análise, dada a magnitude das implicações que as influências trazidas da Europa em plena revolução industrial, proporcionaram à origem do capital em Santa Catarina. Em que pese as diferentes análises e interpretações atinentes ao papel dos novos colonizadores na formação econômica, assume-se que no período compreendido entre os anos 1850-1880, diversifica-se agricultura e se desenvolve o comércio em geral e em especial o de produtos artesanais.

Com o estabelecimento e fixação de colônias permanentes a agricultura baseada em pequenas propriedades torna-se característica. O incremento da atividade em múltiplos setores (agropecuária, extração de madeira, erva mate) confere às colônias o papel de centros polarizadores de irradiação comercial e, inclusive, administrativa. Embora objeto de controvérsia - "o tipo de colonização alemã e italiana" - insere através de seus agentes, novas técnicas industriais, novas motivações de ocupação das áreas do território, nova cultura, e, finalmente novos princípios econômicos, entre os quais destaca-se o hábito da poupança.

Como conseqüência do conjunto destes processos, observa-se notável incremento demográfico refletido no aumento substancial da população do Estado, na ocupação de zonas geográficas e na distribuição populacional, motivos os quais por si só, ampliam o escopo e os horizontes do mercado interno catarinense.

TABELA 1
CRESCIMENTO MÉDIO DA POPULAÇÃO
SANTA CATARINA – BRASIL – 1872/1910

| ANOS | SANTA CATARINA | BRASIL |
|-----------|----------------|--------|
| 1872-1890 | 3,24 | 1,96 |
| 1890-1900 | 1,22 | 1,96 |
| 1900-1910 | 3,26 | 1,91 |

Fonte: Brasil. *Situação demográfica* – Anuário Estatístico do Brasil, 1908-1912, p.253-254.

BOSSLE, Ondina Pereira, op. cit. p.23.

Considerada a tabela 1, percebe-se que Santa Catarina apresentou crescimento médio maior que o do Brasil, nos períodos de 1872-1890 e de 1900-1910. Esse crescimento deve-se à imigração estrangeira, conforme a tabela 2, que demonstra o percentual de estrangeiros em Santa Catarina.

TABELA 2
ESTRANGEIROS EM SANTA CATARINA -1850-1900

| ANOS | NÚMEROS ABSOLUTOS = 100 | % SOBRE O TOTAL |
|------|-------------------------|-----------------|
| 1850 | 1.342 | 1,79 |
| 1858 | 6.444 | 5,04 |
| 1872 | 21.761 | 13,61 |
| 1900 | 32.146 | 10,03 |

Fonte: Câmara, Lourival – *Estrangeiros em Santa Catarina* – Revista Brasileira de Geografia, Ano X, n 11, 1948, p.218.

BOSSLE, Ondina Pereira, op. cit. p.24.

A historiografia da ocupação territorial do Estado discrimina diferentes ascendentes migratórios; destaca-se o papel das companhias de imigração patrocinadas pelo governo imperial as quais registram diversas tentativas de inserção de colonos alemães e italianos.

Assim, por exemplo, as primeiras colônias alemãs estabelecidas ao longo do vale do rio Itajaí-Açú e do rio Cachoeira ocupam aquelas margens antes consideradas terras devolutas pertencentes ao governo imperial.

É na concessão imperial que se distingue a intenção governamental de dinamizar a fixação dos novos ocupantes do terreno. De modo símile, nota-se que as áreas compreendendo o rio Tubarão e seus entornos, incluídas as regiões de Urussanga e Araranguá, foram progressivamente ocupadas, desta vez, por imigrantes italianos.

Para compreender as razões das movimentações do fluxo desta massa populacional especificamente direcionadas ao estado é necessário considerar, os interesses que os países centro-europeus tinham com o povoamento do sul do Brasil. No caso da Alemanha são notáveis fatores tais como partilhas desfavoráveis de terra, desmembramentos das pequenas propriedades - principalmente no sudoeste da Alemanha - os quais ocasionaram queda na posição social da média das famílias, muitas vezes reduzidas a pobreza.

Propriedades chamadas de anãs, por serem muito pequenas, não podiam sustentar nem uma família. Assim, também, as más colheitas, as pragas na plantação, invernos muito rigorosos, altos impostos, sistema de servidão impeliem os homens a deixar sua pátria.

O empobrecimento do meio rural foi fator determinante para a imigração. Para pagar suas dívidas, muitos agricultores negociavam suas propriedades. Os sem-terra começaram a trabalhar como serviçais mal pagos ou na indústria que surgia. Com a revolução industrial e a introdução das máquinas a vapor, houve desemprego em massa, acrescido ao descontrole populacional. Conseqüentemente, entre os governantes alemães, chegou-se à conclusão que a imigração era imprescindível, já que a Alemanha não teria condições de sustentar a população que crescia rapidamente.

Entre os interesses da política de imigração alemã, destaca-se aquele que diz respeito a necessidade de os emigrantes não perderem a sua etnia, cultura, língua e nacionalidade, mas, sim, formarem poderosos enclaves étnicos germânicos no além mar. Para tal fim, recomendavam que fossem fundadas colônias agrícolas em regiões que sendo pouco habitadas pelos nativos e possuindo condições climáticas vantajosas, favorecessem a imigração alemã em grande escala com boas possibilidades de desenvolvimento. Pelo fato de a população nativa ser menos desenvolvida, garantissem que a etnia, cultura, língua e nacionalidade dos imigrantes ficariam preservadas.

Assim, pode-se dizer que, de certa maneira, cada família Alemã teve seus motivos particulares para emigrar, mas de modo geral, dentro do contexto político-social da

época, todos estes fatores formam uma unidade cujo resultado reflete-se na distribuição de contingentes populacionais estrangeiros no Sul do Brasil.

Os historiadores apontam como importantes motivos, o movimento mundial de transferência populacional em virtude das condições adversas atravessadas pela Europa ocidental na época em questão, associadas à política consciente estatal de conferir áreas do território nacional à imigração. A distribuição da população estrangeira pode ser vista na tabela 3.

TABELA 3

**SANTA CATARINA: DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO
ESTRANGEIRA EM PERCENTUAIS SOBRE O TOTAL – 1872**

| PARÓQUIAS | % |
|---------------|-------|
| DESTERRO | 3,32 |
| SÃO JOSÉ(a) | 7,34 |
| SÃO MIGUEL | 1,21 |
| TIJUCAS | 1,13 |
| LAGUNA(b) | 3,85 |
| TUBARÃO(c) | 0,18 |
| SÃO FRANCISCO | 1,55 |
| JOINVILLE | 17,57 |
| ITAJAÍ(d) | 61,26 |
| OUTRAS | 0,69 |
| TOTAL | 100 |

a) inclui as freguesias de: Enseada de Brito, São Pedro de Alcântara, Garopaba, Santo Amaro e São Joaquim;

b) inclui Imaruí, Pescaria Brava, Merim, Vila Nova, Santa Isabel e Teresópolis;

c) inclui Araranguá,

d) somando a Penha, Camburiú, São Pedro dos Apóstolos, Blumenau e Brusque.

Fonte: *Sinopse do Recenseamento Geral*. Santa Catarina Ministério da Indústria Viação e obras Públicas, 1890, p.117-119.

BOSSLE, Ondina Pereira, op. cit. p.25.

Bossle (1988), atribui a origem da industrialização ao tipo de colonização específica de cada região, ao afirmar:

Os núcleos coloniais da região do Vale do Itajaí e Cachoeira, que deram a Santa Catarina uma grande contribuição econômica,

transformando a sua configuração, foi resultante das tendências e experiências oriundas das terras de origem. Assim, enquanto os italianos se dirigiam aos campos, dedicando-se, portanto à agricultura, os alemães estabeleceram-se nos centros coloniais e arredores, o que deu origem aos futuros empreendimentos industriais.p.25-26.

A região Norte destacava-se no cenário interno da economia catarinense com as exportações de produtos semi-manufaturados. O produto líder, a erva-mate em Joinville, era escoada pelo porto de São Francisco; a freguesia de Itajaí destacava-se com a criação de gado e a extração e beneficiamento de madeira, produto oferecido ao mercado por intermédio de seu próprio porto. Nestes dois casos aqueles portos catarinenses tiveram grande importância no desenvolvimento regional, essencialmente devido à função portuária de escoar variados produtos.

Ao fazer contraponto com o expressivo desenvolvimento da região Norte o as áreas litorâneas meridionais representadas pela capital da província, Florianópolis, Laguna e Tubarão, concentravam seus escassos produtos naqueles advindas das técnicas rudimentares da monocultura de moldes açorianos. O principal produto, a farinha de mandioca, foi, em Florianópolis, suplantada pela produção de açúcar mascavo. De modo diverso em Laguna e Tubarão o predomínio da farinha de mandioca manteve-se inalterado, conferindo a esta o papel de principal produto exportado pela região. Portanto as regiões de Florianópolis, Laguna e Tubarão não tinham a mesma representatividade econômica que a região norte.

Esta etapa, na qual os imigrantes organizaram-se comercialmente, conduz a uma outra fase da economia estadual, na qual constata-se a origem dos empreendimentos industriais.

2.3. OS PRIMÓDIOS DA ECONOMIA INDUSTRIAL CATARINENSE – 1880-1914

No estudo da formação econômica do Brasil a composição dos fatores aos quais se atribuiu a gênese do capital industrial é discutida por diversos autores tais como Caio Prado Júnior, Sérgio Buarque de Holanda, de modo geral constata-se a fundamental importância do acúmulo do capital proveniente do excedente das exportações cafeeiros que criaram ampla base para o surgimento da indústria moderna nacional. Entretanto

deve-se considerar que o processo não foi homogêneo seja na distribuição econômica seja na distribuição geográfica. Centros produtores e por sua vez exportadores - como São Paulo cuja dinâmica própria permitiu um crescimento explosivo a ponto de rivalizar com centros tradicionais como Minas Gerais e Rio de Janeiro - representaram o ápice do modelo de acúmulo de capital em cujas bases repousa a gênese do processo de industrialização.

Ao apreciar-se o período em questão, os autores concordam que o processo de individualização da formação econômica catarinense deve ser avaliado sobre prisma diverso. Necessário é, aquilatar o peso que as características plurais dos grandes centros que de forma conjunta constituem uma engrenagem homogênea. Portanto, consensualmente, a lógica resume-se na argumentação de que o café e a indústria são partes integrantes indissociáveis na acumulação do capital, posteriormente transferido para o setor de manufaturados. Em Santa Catarina, os autores reconhecem a ocorrência de processo distinto.

Cunha (1992, p.23-24), discorre sobre essas diferenças,

[...]as pré-condições à industrialização foram diferentes no País e, em particular, em São Paulo e no Distrito Federal, onde havia disponibilidade de capital, mão-de-obra e empresários, aqui listados por ordem de precedência: o cafeicultor, o importador e o imigrante. Santa Catarina carecia mormente de capitais.

Outro autor, Wilson Cano, analisado por Bossle (1988, p.34),

[...]não reconhece a ligação capital-industrial e complexo exportador cafeeiro. Seu parecer postula que o capital industrial catarinense teve origem na expansão camponesa implantada pelos imigrantes, isto é, na indústria derivada de produtos agropecuários.

Conclui Bossle (1988, p.38),

[...]o capital industrial não poderia ter tido origem na ligação com o complexo cafeeiro nem na transferência dos seus lucros, porque além do comércio de importação e exportação e dos recursos financeiros usados nas transações comerciais, Santa Catarina ainda contou com a contribuição efetiva do imigrante alemão e posteriormente dos italianos que migraram do Rio Grande do Sul para Santa Catarina. Estes, ao fixarem-se em solo brasileiro, trouxeram experiência e conhecimentos técnicos-industriais que, aliados ao trabalho, formaram a base industrial catarinense.

Extrapolando esta visão poder-se-ia admitir que as características endógenas da economia catarinense – quer seja pela disposição geográfica do terreno, pela ocupação centrada na pequena propriedade, pelo tipo de colonização ou pela dinâmica de província

afastada do centros econômicos do país - não conferem os elementos de suporte necessários para proceder-se à industrialização no estilo paulista.

Em Santa Catarina os primórdios do processo de industrialização remontam ao sistema de venda, juntamente com o comércio de importação e exportação. O primeiro alicerçava-se no sistema de “escambo”, dividido entre o colono que trocava seus produtos agrícolas pelos manufaturados, o comerciante importador e exportador e o vendeiro com a função de intermediar essa troca.

Caracteristicamente, nas fases imediatamente posteriores, os vendeiros destacaram-se ainda mais ao aprofundar sua participação na gênese da organização do sistema, posto que, do papel meramente transacional estende suas atividades para o desempenho da agricultura, associado ao caráter aglutinador exercido pela “Casa Comercial ” (Stadplatz), a qual funciona como verdadeiro estabelecimento creditício, ao receber as economias do colono, que lá as guardava e, igualmente, financiava implementos agrícolas entre outros equipamentos, conforme o ofício desempenhado.

A “venda” era um estabelecimento, ou na “stadplatz”, ou distribuído pelo hinterland da colônia, funcionando de início, ‘a base da troca(...)O colono ali permutava os seus produtos pelos bens de que necessitava e que não podia produzir dentro de sua economia de subsistência: sal, ferramentas, armas, etc. Esse tipo de comércio se estendia até o porto de Itajaí. Progressivamente, o vendista deixou de ter no comércio apenas um suplemento da agricultura, passando a ser basicamente comerciante, assumindo sua atividade traços capitalistas(...)A venda, entre suas funções, passou a exercer a de banco, onde o juro era pago não pelo vendista, mas pelo depositante, que não tinha outra forma de guardar suas economias com segurança.(CEAG, p.71)

Percebe-se então, que essas mudanças alteraram a forma inicial do comércio daquela região, ao passar da troca para a acumulação de capital; este sendo aplicado deliberadamente ao setor industrial, principalmente na indústria têxtil e manufatureira.

Assim mesmo, cabe apontar que o sistema não estava dissociado da necessária integração loco-regional; a intercomunicação entre as diferentes áreas procedeu-se por meio de estradas de ferro, que conectavam e facilitavam o intercâmbio dos mercados urbano e rural. Notoriamente, a estrada de ferro Dona Francisca atendia a demanda e escoamento da produção ervateira, unindo as regiões serranas e norte às áreas litorâneas catarinenses.

Cabe lembrar, então, que todo esse desenvolvimento regional está diretamente ligado ao tipo de colonização, em sua grande maioria, imigrantes já com experiência profissional e conhecimentos técnicos. Souto (2000, p. 129) destaca que,

[...]as características de mentalidade e sócio-econômicas dos imigrantes alemães ocorreram mais especificamente entre os que chegaram na segunda metade do séc. XIX. Ao contrário dos que chegaram na primeira metade, e que eram de origem agrícola, estes agora eram contingentes de origem urbana “artesanal, operária, comercial, industrial e intelectual. (op. Cit. p.129)

Bossle (1988), cita três empresas como referência à época: Eduardo Von Büettner, fundador da empresa têxtil Büettner & Cia Ltda, Carlos Renaux, da empresa Carlos Renaux S.A e Carl Hoepcke, fundador da Firma Carl Hoepcke & Cia. Nomeia-os, como forma de afirmar a ligação estreita do capital industrial ao comércio de importação e exportação.

Paralelamente, outras empresas como a Companhia Hering Ltda, a Companhia Têxtil Karsten e a Firma G. Schlösser & Filhos, originaram-se nas qualificações técnicas e profissionais dos imigrantes que aliados ao capital fundaram substanciais empreendimentos.

Assim sendo, as abordagens quanto ‘a origem do capital industrial tomam forma diferente daquelas atreladas ao complexo do café. Particularmente, Santa Catarina, cujo capital industrial está ligado ao comércio exportador e importador, deve, também, às experiências técnico-industriais trazidas pelos dos imigrantes europeus, a gênese do processo de industrialização.

2.4. OS REFLEXOS DA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL NA ECONOMIA DE SANTA CATARINA

Inicialmente, ao analisar os efeitos da Primeira Grande Guerra na economia catarinense, percebe-se a inserção da economia estadual no contexto nacional. A substituição de importações - decorrente do isolacionismo do Brasil em consequência do conflito - amplia o mercado catarinense, concentrando-o em produtos de abrangência nacional, notadamente, gêneros alimentícios e produtos têxteis, o quais demandam utilização de grande parte, senão da totalidade, da capacidade produtiva já instalada no período precedente.

Outro fator concomitante, na análise dos impactos provocados pela Conflagração Mundial na economia catarinense, é demonstrável na redução das importações de combustível, entre os quais o carvão. Este fator determina a ativação da indústria desse mineral localizada na parte sul do estado.

Embora a pauta da economia catarinense tenha sofrido aumento no volume de exportações, como ocorreu em todo o território brasileiro, é notório, que Santa Catarina não havia diversificado seus produtos de exportação, permaneciam entre os produtos, aqueles semi-manufaturados e os agropecuários; em destaque a erva-mate, a madeira, a banha, a manteiga e a farinha de mandioca. Vale ressaltar que o produto têxtil era o único diferente a ganhar importância na pauta das exportações.

Percebe-se que no período da Primeira Guerra, a indústria catarinense apresentou, em boa parte, interrupções nos investimentos de bens de capital dadas as dificuldades de importação impostas pela guerra.

Assim mesmo, observa-se que a reforma no setor têxtil, através de investimentos em tecnologias importadas no início do século XX, deu solidez à inserção cada vez maior daquelas indústrias nos mercados de Porto Alegre, São Paulo e Rio de Janeiro durante o período; cabe lembrar, que a reforma tecnológica efetuada pelos empresários das Companhias Hering em 1907 e Renaux em 1913, ao importar equipamentos modernos da Alemanha financiados por capital alemão, melhora de tal forma a qualidade dos tecidos, que confere grande penetração nos mercados citados. Esse aspecto pode ser confirmado de forma quantitativa quando se observa o aumento nas exportações de tecidos e artefatos de algodão.

A industrialização catarinense na década de 1920 recebe duas importantes contribuições conjunturais, a primeira deve-se a crise na Europa pós guerra a qual traz novos grupos de imigrantes, esses ainda mais especializados, condutores de um surto de progresso. A segunda condição, diz respeito, a desvalorização da moeda Alemã, que possibilitou a importação de maquinário.

Souto (2000, p. 144), cita os casos,

P. Werner, engenheiro eletrônico, diretor e sócio de fábrica de motores elétricos, que, por causa da crise, emigrou para Blumenau, onde foi o principal fundador da Eletroço Altona S. A. Um outro, W. Bonnet, que trabalhava em fábricas de gaitas, entrou para a fabriqueta de gaitas de Alfred Hering.

Ainda durante o período do pós-guerra, outros produtos merecem destaque na exportação, como aqueles provenientes do setor madeireiro, têxtil e carbonífero. A erva-mate, nesse período, apesar de algum recuo nos mercados platinos, se expandirá, chegando a ser em 1930, o principal produto de exportação, em torno de 20% do total. (RIBAS JÚNIOR, 1998)

Os produtos derivados do setor metal-mecânico entram nessa época na pauta de exportações de Joinville e por tratar-se de setor dinâmico merecem destaque especial.

Neste período, chegam do Rio Grande do Sul, novos imigrantes alemães, seletivamente inseridos por serem operários especializados e pequenos empreendedores, detentores de experiência técnica e organizacional.

Assim, superadas as dificuldades iniciais impostas no período do conflito tais como, as interrupções de investimento de bens de capital e a escassez de combustível, o estado catarinense recupera-se, aumenta a produção industrial naqueles setores mencionados e insere novos produtos no mercado nacional. Alguns dos produtos apresentados nesta nova fase da indústria catarinense são os artefatos de ferro e aço, os quais obtêm expressiva valorização no início da década de 1940.

2.5 OS REFLEXOS DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL NA ECONOMIA DE SANTA CATARINA: DIVERSIFICAÇÃO INDUSTRIAL

Os efeitos da Segunda Grande Guerra na economia catarinense foram sentidos de forma mais dura em algumas subclasses industriais. Isso porque a falta de matérias-primas importadas decorria do decréscimo da importação e das dificuldades impostas ao comércio marítimo. Tais entraves foram progressivamente superados graças a iniciativas criativas de técnicos locais, os quais passaram a reparar e substituir as peças importadas com eficácia de modo a minimizar a dependência de tecnologia.

O Segundo Conflito trouxe transtornos para a obtenção de máquinas e peças, principalmente agulhas. As dificuldades, contudo, foram vencidas graças ao esforço dos técnicos liberados pelo senhor Carl Rieder, que após uma série de experiências, conseguiu fabricá-las em Blumenau. (BOSLLE, 1988)

O estímulo a indústria do papel e papelão é exemplo da substituição de produtos estrangeiros que dominavam o mercado nacional; no caso específico, Santa Catarina

dispunha de reservas florestais de pinho e quedas d'água capazes de fornecer energia elétrica a baixo preço, elementos que fomentaram a competitividade dos produtos de celulose.

Desta época remontam os primórdios das grandes empresas pertencentes à indústria de alimentos, derivados de animais, a saber, Perdigão em 1940 e Sadia em 1942.

Santa Catarina atravessou no período da guerra a limitada distribuição de gasolina, aquém de suas necessidades, uma vez que o escoamento da produção ao mercado nacional era toda via terrestre.

Todavia, uma vez superados os problemas, Santa Catarina inicia trajetória de crescimento na produção industrial, não só nos setores já conhecidos, como também em novos produtos que dão aumento nas exportações, como os produtos manufaturados que superaram as exportações de matérias-primas de fonte animal e plantas vivas e a dos alimentos e ferragens. Com destaque o carvão e a produção têxtil. Isso porque segundo Bossle(1988, p.133), *“a produção expandiu-se porque foi utilizada intensamente a capacidade de produção que já se encontrava há muito tempo em funcionamento.”*

2.2.1 A ECONOMIA DA REGIÃO SUL E O CARVÃO

O presente secção versa sobre o desenvolvimento econômico do carvão e suas implicações na economia regional de Santa Catarina no período compreendido entre o início da Primeira Guerra Mundial, a Segunda Guerra Mundial e início da década de 1960. O carvão e sua extração, configura-se nesse lapso temporal fator preponderante como eixo do processo desenvolvimentista do Sul de Santa Catarina. Assim portanto, serão estudados diferentes aspectos de sua dinâmica especialmente no que tange a extração, beneficiamento, escoamento e o impacto geopolítico do aparecimento de cidades e economia regional, derivadas em grande parte da do conjunto do beneficiamento deste mineral. Ressaltando, de modo genérico, que o surgimento do carvão representa para o Sul de Santa Catarina o primeiro produto energético, destinado em grande escala ao mercado nacional.

Deve-se considerar que a indústria nacional demandava e consumia carvão, mormente aquele de origem européia devido a alta qualidade e menor preço. Com o

advento da Primeira Guerra, ocorre o bloqueio das importações e, conseqüentemente, a necessidade de substituí-lo pelo carvão nacional.

Conforme Santos (1997, p.20),

A extração e beneficiamento do carvão configuraram-se, desde o início deste século, como atividade econômica primordial no Sul de Santa Catarina. As empresas de iluminação, gás e outras ferrovias, impedidas pela I Guerra Mundial de continuar comprando carvão europeu, viram-se forçadas a um processo de substituição de importação, dando início à extração mais efetiva do carvão no Sul.

Este tema está ligado à constatação da necessidade de investimentos em infraestrutura para o transporte desse mineral, tanto pelas vias férreas, que ligavam as cidades mineradoras, como, principalmente, pelos portos - tema do objeto de análise - o quais transportavam o carvão até os mercados consumidores do Rio de Janeiro e São Paulo.

Para compreender a conjuntura em questão, faz-se necessária uma abordagem mais específica sobre a região Sul, vale dizer, um estudo sobre as principais cidades que de alguma forma produziam, beneficiavam e transportavam o carvão, acrescida de um estudo sobre a origem deste mineral no Estado.

2.2.2. FORMAÇÃO DAS PRINCIPAIS CIDADES CARBONÍFERAS DO SUL CATARINENSE

Pode-se dizer, que a ocupação territorial do Sul catarinense começou a partir da expansão de cidades litorâneas, como Laguna, em direção aos limites da Serra Geral. Nesse sentido, percebe-se uma estrutura de pequenas propriedades cuja a base populacional é de origem italiana, acrescida de alemães e de açorianos.

São José de Crescúma, hoje Criciúma, foi fundada em 1880 e reunia apenas 141 imigrantes italianos; já em 1920, o total de população chegava a 8.500 habitantes, (GOULARTI, p.72,73). Tubarão, municipalizado em 1870, surgiu a partir da freguesia de Nossa Senhora da Piedade (1836) a qual desmembrou-se de Laguna; foi colonizada inicialmente por italianos e mais tarde, com a abertura do caminho que leva à Lages (por volta de 1773) foi povoada por vicentistas, açorianos e alemães.

Outro povoado que fazia parte das terras de Laguna era Imbituba, de colonização açoriana, desmembrada em 1958. Urussanga, povoada em 1878 até 1990 pertencia ao município de Tubarão. Outras cidades fazem parte da região, Siderópolis, Morro da Fumaça, Cocal do Sul, Nova Veneza, Içara, entre outras.

Bem antes de sua efetiva ocupação, o território que hoje compõe a micro região carbonífera fora visitado por exploradores diversos, inclusive bandeirantes notadamente na primeira metade do Século XIX.

A fundação efetiva dos núcleos urbanos, contudo, somente se concretizou nas três últimas décadas do referido século, em três pontos distintos: (a) fundação de Urussanga em 1878, por imigrantes italianos, oriundos do norte da Itália (províncias de Beluno, Treviso, Vicenza, Udine, Pádua, Mântua e Verona) e que faziam parte de uma companhia colonizadora. Esse núcleo inicial, logo transformado em vila, emancipou-se de Tubarão, em 1900 e, do seu território, originaram-se três vilas, futuros municípios: Siderópolis (nascida Nova Belluno), colonizada em 1891, Morro da Fumaça, ocupada em 1910 e Cocal do Sul, fundada em 1895, as três colonizadas, também, por descendentes de imigrantes do norte da península italiana; (b) fundação e efetiva ocupação de Criciúma (batizada como São José de Cresciuma), essa leva de colonizadores seria seguida, pouco depois, por poloneses (1891), (GOULARTI, p.73).

Três Vilas de Criciúma tiveram rápido progresso, foram elevadas à condição de distrito e bem mais tarde municípios: Nova Veneza (emancipada em 1958), Içara (1961) o Forquilha (1989); (c) o município de Lauro Müller teve sua origem ligada ao carvão.

O “*ouro negro*” como é chamado o carvão, foi descoberto ao acaso, na região que hoje pertence a Lauro Muller, por tropeiros que desciam a Serra do Rio do Rastro em direção a Laguna.

A Coroa, em 1841, interessada nas perspectivas oferecidas pela extração do mineral, encomenda o primeiro estudo sistemático de viabilidade econômica, no qual seu autor Dr. Júlio Parigot oferece prognóstico desfavorável a sua exploração. Décadas após, com efeito, o Barão de Barbacena detentor da concessão para exploração das jazidas, e fundador de companhia com essa finalidade, assevera e peticiona a Coroa a melhoria do sistema de transporte da produção, sob a forma da construção de estrada de ferro que ligasse Lauro Muller ao Porto de Laguna. Assim, em 1885 foi inaugurado o primeiro trecho da ferrovia Dona Tereza Cristina, conectando Lauro Müller ao Porto de Laguna. (GUEDES JÚNIOR, 1994)

Diversos obstáculos resultaram no fracasso, ao longo do século XIX, das inúmeras tentativas de exploração; destacam-se, a saber, a demora por parte de governo em liberar concessões, a distância de minas aos escoadouros e a onipresente carência de recursos para investimentos.

Santos(1997),

[...] o carvão nacional, desde o início, encontrou grandes obstáculos à sua comercialização. O carvão importado da Inglaterra e da Alemanha era preferido, por ser de melhor qualidade e de menor preço. Encareciam o carvão nacional o transporte ferroviário e o marítimo, uma vez que o mercado consumidor se localizava em São Paulo e Rio de Janeiro. Op. cit. p.33

Posterior estudo norte-americano, das condições geológicas e regionais, é conduzido em 1904 por White, o qual conclui tratar-se de uma espécie de carvão pobre, porém adequado ao uso energético na produção de gás.

Até 1914, a indústria estrativa regional não foi desenvolvida, embora tenham executadas algumas iniciativas isoladas, em virtude da importação do carvão inglês e alemão, de menor preço e melhor qualidade.

Em que pese a constatação de que a importância da primeira guerra mundial foi maior para a região Sul do que para o restante do estado, o carvão foi, notoriamente, o início e base para o surgimento e desenvolvimento de outros setores econômicos da região Sul. Considera-se que o impacto promovido pela conjuntura de redução forçada das importações de carvão europeu durante a Primeira Guerra Mundial condicionou o recebimento de incentivos estatais para extração e beneficiamento promovendo, deste modo, o primeiro surto de exploração intensiva.

Nessa época são ampliados os ramais ferroviários e novas empresas mineiradoras surgem; em 1917 a Companhia Brasileira Araranguá, em 1918 a Companhia Carbonífera Urussanga; em 1921 surgem a Companhia Carbonífera Próspera e a Companhia Carbonífera Ítalo-Brasileira e, finalmente, em 1922 a Companhia Nacional de Mineração Barro Branco.

Bossle (1988, p.62),

[...] a efetiva exploração do carvão, acompanhada da formação de Companhia com capital nacional, deu-se no momento bem que a conjuntura da Guerra inclinou o mercado para a substituição da importação deste combustível. Assim, a partir de 1917, foram organizadas as primeiras Empresas carboníferas, que passaram a lutar contra todos os obstáculos que impediam o seu desenvolvimento.

Implementam-se políticas governamentais com o objetivo de incentivar a exploração do carvão, demonstráveis na concessão de empréstimos às empresas carboníferas através da carteira de descontos do Banco do Brasil - desde que condicionadas a produção média de 150 toneladas diárias, na redução do preço dos fretes e transportes e na isenção de taxas e impostos sobre máquinas e materiais importados, (Bossle, p.63).

Assim mesmo, ressalte-se que a indústria carbonífera posicionava-se em um plano secundário no tocante a representatividade econômica, parte devido às características geomorfológicas do produto mineral - cujos altos teores de cinza e umidade diminuem seu valor - parte devido às condições conjunturais necessárias, de difícil alocação em um mesmo momento, as quais apresentavam características necessárias para a consolidação da atividade econômica.

Assim, fatores tais como, a disponibilidade de capitais, a técnica da exploração, a alocação de recursos combinados à localização e tamanho do mercado e, sobretudo, a eficiência dos transportes e proteção contínua do governo, demonstraram-se a longo prazo fomentadores do desenvolvimento da indústria carbonífera catarinense, (Bossle, p.66).

Cronologicamente, o ano de 1917 marca o início da produção comercial de carvão, baseada inicialmente nas plantas de beneficiamento das cidades de Urussanga e Criciúma - convergência, em 1919, do ramal da estrada de ferro Dona Tereza Cristina - as quais, foram impulsionadas pela crescente demanda e importância do comércio carbonífero no Brasil, cuja relevância demonstra-se na criação do primeiro órgão² brasileiro destinado a acompanhar e fomentar esta indústria.

Não obstante todas as iniciativas de fomento à nascente indústria carbonífera, é notório que o motor primordial encontrava-se na escassez imposta pelo conflito; conseqüentemente, com o fim das hostilidades e não havendo óbice a livre importação do mineral, a região produtora sofre o impacto advindo da diminuição da demanda, aliado à fragilidade da consolidação do mercado consumidor.

2.2.3. A INDÚSTRIA CARBONÍFERA NO PERÍODO ENTRE GUERRAS

² Decreto n. 12.873

No processo histórico da indústria carbonífera, o período entre guerras apresenta dois importantes marcos, delineadores e paradigmáticos, do modo interdependente como se relacionam o desenvolvimento da mineração e extração carbonífera e os acontecimentos históricos do período.

A Grande Depressão ocorrida após a queda da Bolsa de Nova Iorque, dissemina uma onda de retração dos mercados; assim, a colocação de carvão brasileiro no mercado interno sofre com as pressões da concorrência norte americana, cujo o produto constituía-se opção viável e economicamente satisfatória mesmo sendo importado.

Paralelamente, há que se considerar o novo regime político instalado no país, com a vitória da Revolução de 1930. A Era Vargas, inaugura uma fase de "planificação" da economia, alicerçada no modelo de substituição de importações. Para tal fim, no caso da indústria do carvão, faz-se sentir, a intervenção estatal sob a forma da obrigatoriedade do consumo de cotas de carvão nacional estabelecidas por decreto. Assim sendo, o decreto número 20.089, de 1931, normatizava que, ao carvão importado fosse mesclado 10% do carvão nacional. (SANTOS ,p.30)

Abrigadas pelas condições artificialmente favoráveis surgem, neste ínterim, novas companhias - Progresso, Carbonífera Criciúma (1931), Carbonífera União Brasileira e São José (1938) - destinadas a ampliar o parque extrativo carbonífero nacional, especialmente em Santa Catarina, depositária das maiores reservas, até então conhecidas, daquele mineral.

2.2.4. O CARVÃO NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

O ciclo histórico desencadeado pela segunda guerra mundial desdobra-se do ponto de vista econômico brasileiro e catarinense em múltiplos aspectos. Distinguem-se dois períodos delimitados, grosso modo, nos triênios que compreendem a duração do conflito.

Nos primeiros anos da guerra o conjunto da indústria nacional sofre os impactos dos bloqueios comerciais cuja a mais notória consequência foi a instalação

de crise no abastecimento, gerada pela crescente dificuldade em obter tanto matéria prima quanto bens industrializados.

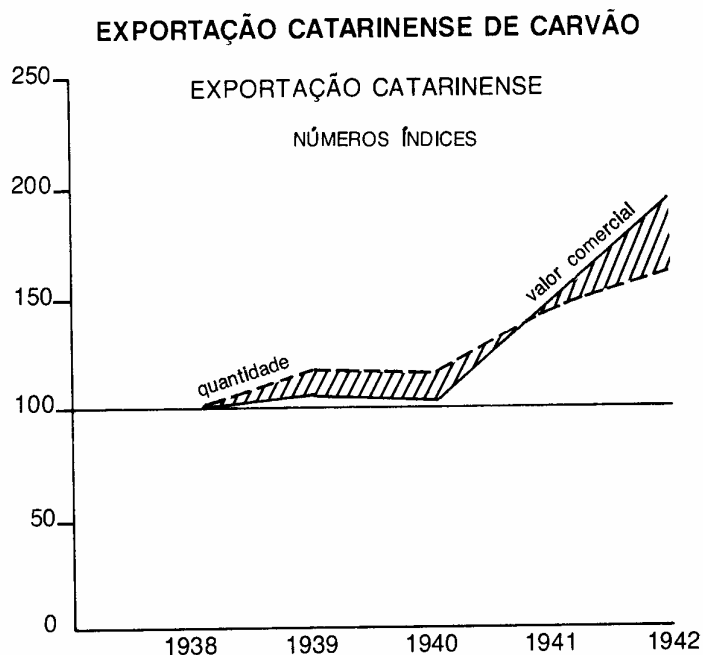
Ao analisar o primeiro triênio os autores, tais como, Goularti Filho e Bossle, concordam que a substituição do carvão importado pelo carvão nacional enquadra-se em um processo semelhante àquele observado na primeira guerra mundial, entretanto a dinâmica impressa nesta segunda oportunidade desvela-se mais consistente.

Trata-se de um período no qual, ao abrigo das políticas protecionistas governamentais observa-se notável incremento da indústria carbonífera alicerçada na infra-estrutura existente, a qual, permanecera parcialmente ociosa aproximadamente desde meados da década de 30.

O impulso econômico concedido a região devido as conjunturas nacionais e internacionais, propicia o aparecimento de grupos empresariais, investidores no re aparelhamento e modernização da indústria de meios da extração do carvão.

Paralelamente, é necessário constatar que, apesar dos interesses da iniciativa privada, o setor carbonífero organizou-se em grande parte com o consórcio da atividade governamental. Se por um lado o interesse empresarial fazia-se presente, também é verdade que os empresários esperavam a contra partida estatal, dadas as dificuldades na extração, transporte e beneficiamento de uma espécie de mineral caracteristicamente de baixo teor energético. Visão esta, corroborada pela constatação de que, 75% do carvão bruto considera-se rejeito, ao passo, que 25% trata-se de carvão com qualidade energética, dos quais apenas 15% apresentam qualidades destinadas à metalurgia, (GOULARTI; 2002, p.147).

GRÁFICO 1



Fonte: Santa Catarina: Relatório do Governo do Estado de Santa Catarina enviado à Assembléia Legislativa. Florianópolis, 1942
BOSSLE, Ondina Pereira. op. cit. p.123

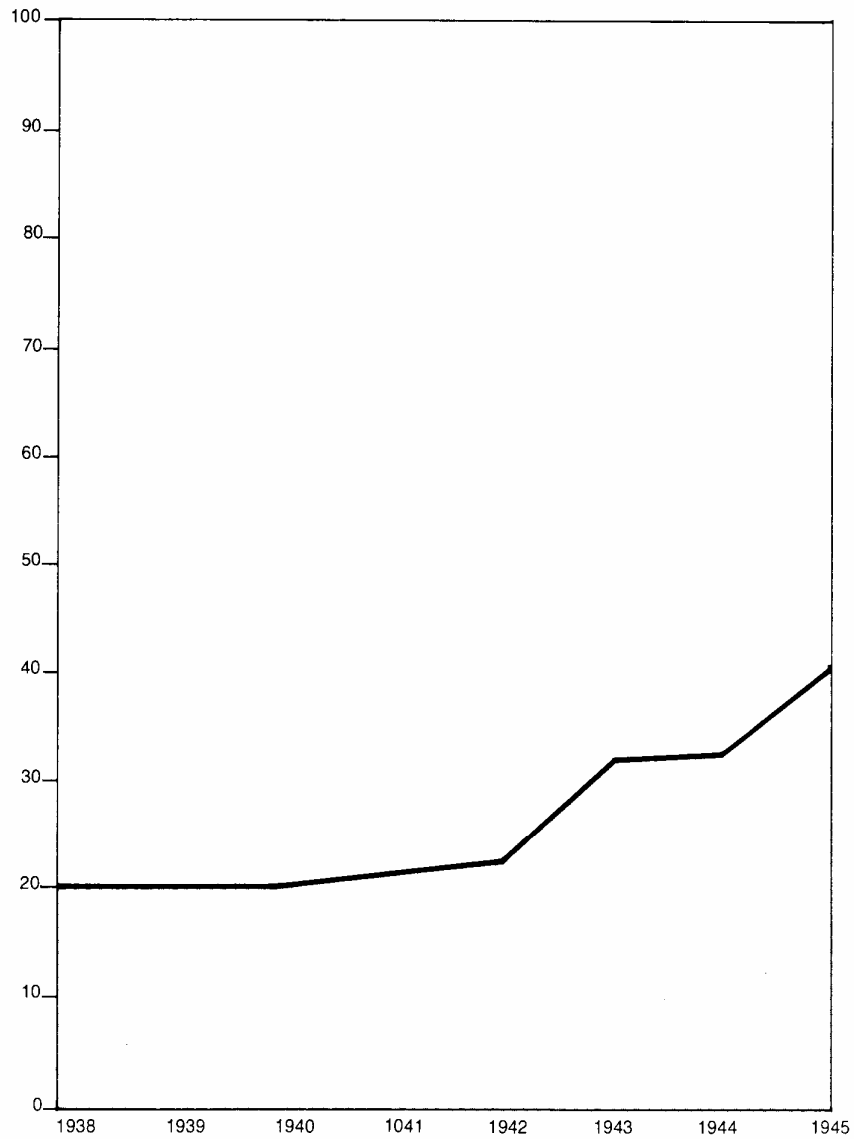
Articulado pelo nascente empresariado carbonífero - o qual - neste momento assume contornos regionais, o apoio do governo Vargas demonstra-se, por exemplo, no decreto que obriga as indústrias nacionais a misturarem no carvão importado, 20% de carvão brasileiro. Assim, aumenta o valor de mercado do produto, cuja consequência mais imediata é o fortalecimento da classe empresarial.

O segundo triênio da guerra apresenta características diversas; é notável que o Brasil sofreu mais, economicamente, os impactos da conflagração até a sua entrada nas hostilidades. O ano de 1943, além de marcar o ingresso do Brasil no esforço bélico, marca também, a dinamização da economia. As gestões diplomáticas do Governo Vargas, no sentido de implantar a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) em Volta Redonda, são bem conhecidos. A partir do efetivo funcionamento da CSN, a região carbonífera obtém garantias de compra da totalidade da produção mineira. Deste modo, o incremento na produção bruta é notável e, paralelamente, o preço do produto. Saliente-se que em maio de 1945, a valorização de preço no mercado nacional aumenta 299% com base no preço médio da tonelada de 1938. (BOSSLE;1988, p.123)

Quantitativamente, também, é necessário demonstrar o importante aumento na produção carbonífera, o qual, expande-se à 743% o das quantidades produzidas, no início da guerra, inclusive ultrapassando a posição da erva mate como destaque, tanto na produção como na exportação. (BOSSLE; 1988, p. 123)

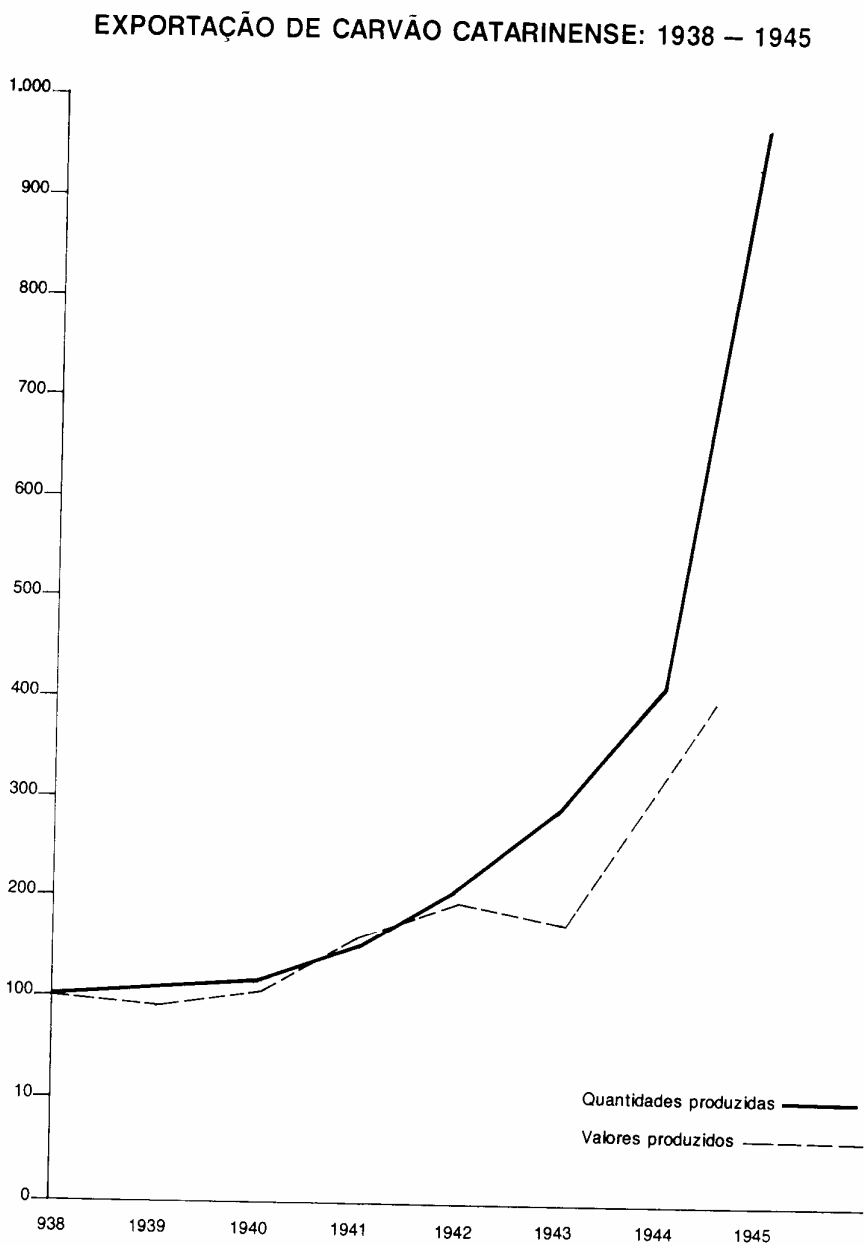
GRÁFICO 2

**PARTICIPAÇÃO DE SANTA CATARINA NA PRODUÇÃO BRASILEIRA
DE CARVÃO – BRASIL = 100**



Fonte: BOSSLE, Ondina Pereira. História da Industrialização Catarinense (das origens à integração no desenvolvimento brasileiro). Florianópolis. 1988. p.125.

GRÁFICO 3



Fonte: BOSSLE, Ondina Pereira. História da Industrialização Catarinense (das origens à integração no desenvolvimento brasileiro). Florianópolis. 1988. p.127.

2.2.5 A INDÚSTRIA CARBONÍFERA NO PÓS-GUERRA

A análise do papel da indústria carbonífera nas duas décadas imediatas ao pós guerra conduzem a constatação que a mesma inseria-se no contexto da ampliação e diversificação das indústrias tradicionais, a saber, têxtil, madeira e carvão. O padrão de acumulação econômica comandado pela industrialização - na qual ocorre, na acepção de Celso Furtado (2003), o deslocamento do centro dinâmico da economia - modifica o tipo da acumulação do capital propiciando verdadeira metamorfose do capital mercantil em capital industrial.

Nas décadas de 1950-60 os efeitos constatam-se na subordinação do pequeno ao grande capital e com conseqüente concentração do capital e alargamento da divisão social do trabalho, em parte, devido a ampliação das indústrias tradicionais e o surgimento de novos setores econômicos em Santa Catarina. (GOULARTI, 2002).

Não obstante esta conjuntura, o fim da guerra desvela uma crise real - uma crise de caráter superprodutivo. Significa dizer, que o empresariado do setor carbonífero com suas grandes quantidades de carvão extraídas e beneficiadas voltadas ao objetivo de incrementar "o esforço de guerra", perdem mercado e garantias de compra da totalidade do seu produto.

Essa crise de super-abundância conduz a interseção dos segmentos relacionados à produção e extração do carvão, com o elemento político. Esta conjuntura é a origem da politização da questão carbonífera, cuja tônica, irá dominar o período.

Dos desdobramentos políticos e conjunturais da ação da iniciativa privada e do governo, ao conduzir os interesses voltados a política carbonífera, reconhecem-se pontos de dissensão e verdadeiras fraturas ideológicas. De um lado, alça-se a iniciativa privada com o discurso da "perpétua crise" carbonífera e da tentativa de imposição através dos argumentos que defendem a "ideologia do progresso" e a necessidade de medidas protecionistas como forma de solução. De outro lado, o Governo Federal - agora já não mais comandado por Vargas - reticente quanto as concessões de abrigo e incentivo estatal para o carvão. (GOULARTI FILHO, 2002)

Ressalte-se, que a indústria do carvão é objeto de manobras políticas intensivas por parte de múltiplos setores. Notoriamente o empresariado local e os

políticos, os quais travaram verdadeiros embates no governo federal para garantir a compra dos estoques de carvão; essas atividades políticas conduziram grande parte da dinâmica do carvão e foram, posteriormente, alcunhadas “a batalha do carvão”.

De forma geral, os resultados deste processo fizeram-se sentir sob a forma de políticas regulatórias claramente protecionistas, inclusive com a elaboração de relatório, resultante das rodadas de negociação Governo-empresariado de 1947 e 1949, comportando diversas medidas visando garantir o funcionamento da indústria (conforme documento do Sindicato Nacional da Indústria de carvão, 1950) GOULARTI FILHO, 2002

Assim, mesmo com a expansão da produção prevaleceu o discurso da “crise do carvão”,

[...]no discurso oficial dos mineradores, disseminado em toda a trajetória histórica, percebe-se pelo menos duas ênfases: a importância do “ouro negro” para o “engrandecimento” e a garantia de “soberania” do país, e uma constante exaltação dos problemas que afetavam a indústria do carvão, surgindo uma crise endêmica, principalmente em função da falta de apoio governamental e de uma política estável em relação ao mercado interno e externo. Com isto, pretendia-se “conscientizar” a população e as autoridades de que o carvão era uma questão de segurança nacional e, portanto, responsabilidade do estado.” (GOULARTI FILHO; 2002, p.147-148).

Como consequência vem a luz o “Plano do Carvão Nacional” com proposições fáticas nas quais a CSN cumpriu papel destacado na compra dos estoques carboníferos.

Destaca-se, ainda, a Comissão Executiva do Plano do Carvão Nacional , a qual atendendo ao crescimento acelerado da indústria pesada propõe e, efetivamente constrói, as grandes siderúrgicas estatais: o complexo Siderbras, a Usina Termelétrica Sotelca (Sociedade Termelétrica de Capivari).

Cumprir destacar, ainda, que no processo de dinamização econômica aparecem, periféricamente, dezenas de empreendimentos, os quais não se podem dissociar da conjuntura de modificações pelas quais atravessava a economia catarinense; e dos quais são exemplo as mais de 40 pequenas mineradoras artesanais em operação na região. Atividade que continuou a expandir-se até 1954 momento em que , apesar da queda da produção em 26%, verifica-se posterior recuperação, com retomada e expansão até 1986, data que marca a derrocada da indústria carbonífera, (GOULARTI FILHO, 2002).

Finalmente na década de 1990 desencadeia-se crise fiscal e financeira no Estado brasileiro, causada pelo endividamento externo, que se desdobrava no endividamento interno, diminuindo sua capacidade em formular e executar planos de longo prazo. A quebra do padrão de financiamento do crescimento doméstico, arrastou a economia brasileira para um longo período recessivo nos anos de 1980 e 1990.

No início da década de 90 o setor carbonífero é desregulamentado por decreto do Governo Federal, em 17 de setembro de 1990, na gestão do então presidente Fernando Collor de Mello. Esta iniciativa atinge toda a região sul catarinense e inicia profunda crise.

Assim, com um parque produtivo projetado, desde 1950, para a obtenção de carvão metalúrgico para abastecimento do parque siderúrgico nacional, através dos efeitos da portaria n.º 801, suprime-se a intervenção do Estado nos sistemas de produção, preços e comercialização do carvão. Estabelece-se o fim da compulsoriedade de compra do carvão metalúrgico nacional e são liberadas completamente as importações de carvão mineral com alíquota zero.

Esta mudança radical e abrupta, apresenta como consequência imediata a perda do mercado do carvão metalúrgico (cerca de 700 mil t/ano) e a demissão de mais de 50 % do efetivo de trabalhadores no setor carbonífero, incluindo a mineração, a RFFSA, o Lavador de Capivari, o Porto de Imbituba e outros segmentos envolvidos direta ou indiretamente na indústria carbonífera. (HÜLSE, 2005)

Em 1992 como consequência do fim das proteções ao produto nacional para uso na metalurgia, o mineral catarinense perde para o produto importado seu maior mercado: as siderúrgicas do centro do País, como a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). O fechamento da Indústria Carboquímica Catarinense (ICC), no final de 1993, representa mais uma etapa da derrocada do setor carbonífero no Estado.

Apesar do fechamento da maior parte dos empreendimentos carboníferos, subsistiu a produção de carvão energético, um subproduto da mineração, utilizado como combustível especificamente no Complexo Termelétrico Jorge Lacerda, em Capivari de Baixo.

A fragmentação do setor pode ser traduzida pelo números apresentados pelo Sindicato das Indústrias de Extração do Carvão do Estado de Santa Catarina (Siecesc) conforme Hülse (2005). Deste modo, em 89, a produção de carvão era de 13,9

milhões de toneladas. Um ano depois cai para 7,4 milhões, atingindo um mínimo de 3,5 milhões em 1996.

2.3. SÍNTESE

Ao estudar a formação econômica catarinense, objetivou-se demonstrar a dinâmica e o escopo das diversas atividades econômicas de importância histórica durante o período que vai do século XVII até o século XX. Com esse objeto a análise concentrou-se, a princípio, no período colonial ao ressaltar que apesar da coexistência de economia de mercado exportadora e de economia de subsistência, a economia catarinense não estava centrada ao comércio exportador.

A seguir, através da análise circunstancial das fases embrionárias da economia industrial, no período compreendido entre os anos de 1880-1914, pretendeu-se apresentar panorama da influência dos novos imigrantes europeus no processo de industrialização e inserção no mercado nacional dos produtos locais. Cujo resultado imediato foi a instalação, entre outros, de parque têxtil baseado no capital industrial acumulado através dos excedentes do comércio de importação e exportação.

Os reflexos dos anos que sucederam a I Guerra Mundial enfatizam a dinâmica produtiva conseqüente à substituição de importações com aumento na qualificação e melhoria das indústrias e diversificação de seus produtos. Decorrendo destes fatores, maior inserção da produção catarinense no mercado nacional. A diversificação industrial e a substituição de importações de bens duráveis representou para os setores da economia catarinense oportunidade de consolidação ao empregar a capacidade ociosa desenvolvida no período imediatamente anterior à II Guerra Mundial.

Ao apontar os fenômenos de realocação populacional no Brasil após a II Guerra Mundial, tencionou-se demonstrar que no Estado de Santa Catarina inverte-se o fluxo migratório, com concentração de migrantes direcionados às novas oportunidades no interior do território.

Introduziu-se a problemática do surgimento e expansão da indústria carbonífera no estado, bem como o peso relativo em relação aos demais setores da economia regional, ressaltando-se o surgimento de agrupamentos caracteristicamente urbanos e cujo caráter permanente faz parte da conformação do espaço geo-econômico atual.

Destaca-se ainda, o papel desempenhado pela economia carbonífera no esforço de guerra, enfocando suas particularidades durante o segundo conflito, cujas características são de dinamização da atividade, com quantidades maiores de carga transportada e de medidas protecionistas que favorecem o fortalecimento da indústria do carvão e dos grupos empresariais ligados a ela.

Por fim, ao considerar-se as repercussões da desregulamentação da indústria carbonífera no início da década de 1990, apontou, como resultado, o acentuado declínio em sua produtividade e dinâmica, oriundos da perda de proteção e incentivo governamentais.

3. A GÊNESE DA NAVEGAÇÃO EM LAGUNA - SANTA CATARINA

O presente capítulo objetiva analisar diferentes aspectos concernentes a evolução do porto e da cidade de Laguna. Inicialmente centra-se no panorama histórico o qual ao longo de 4 séculos enfatiza a inserção do porto no contexto da economia da região sul. Abordam-se, em sucessão, a fundação da unidade cidade-porto no período colonial e sua importância estratégica na defesa e penetração do território austral da colônia portuguesa; o significado do Ciclo do gado e tropeirismo que no século XVIII ocasiona diminuição no movimento naval e conseqüente retração da importância da cidade, destaca-se, ainda, seu papel no contexto da revolução farroupilha relacionando-a com a função de porto militar e comercial do movimento.

Em seguida, detém-se no descobrimento das jazidas de carvão e na formação do pólo naval exportador da bacia carbonífera catarinense, correlacionando a evolução da cidade-porto com o crescimento da indústria do carvão. Discute-se a adaptação das instalações do porto às progressivas exigências da navegação comercial com ênfase na problemática do calado da barra marítima e os desdobramentos que conduzem à crise da década de 1950 que muda suas perspectivas e sua dinâmica.

Finalmente aborda-se a conjuntura da especialização pesqueira proposta para reativar a economia do porto iniciada nos anos 1960 e até o presente discutida como possibilidade para viabilizar-lhe sua operação e justificar-lhe sua existência.

3.1. EVOLUÇÃO PORTUÁRIA EM LAGUNA

Empreendimento de descoberta e colonização a longo prazo, o ímpeto dos navegadores portugueses revestiu a navegação em Santa Catarina com contornos delimitados pela política da ocupação e manutenção do território. A empresa portuguesa visava a dominação lenta, porém sólida, dos limites de vastas áreas de um continente ainda mal definido.

Razão pela qual, são os feitos lusitanos determinados por lógica própria, como bem demonstrado pelo brasão de armas concedido a Domingos de Brito Peixoto,

quem chegou as terras que chamou de Santo Antônio dos Anjos da Laguna, fazendo-a povoação estratégica elevada a vila em 1714.

Em 1725, Brito Peixoto, seguindo os cometimentos devidos a seu rei, envia uma frota com seu genro, João de Magalhães, para a conquista do Rio Grande. Vitoriosa a expedição, com o desbravamento e conseqüente povoamento das terras do Rio Grande do Sul, imprime permanentemente a história da cidade, em cujo brasão divisa-se a expressão latina – “*AD MERIDIEM BRASILIAN DUXI - AO SUL LEVEI O BRASIL.*”³

Com a posterior afluência de imigrantes, os caminhos do interior adquiriram nova conotação. Se por um lado é certo que as empresas iniciais dos novos colonos visavam ocupar áreas, também é verdade que seu objetivo era fazê-las produtivas. Inicialmente para o sustento próprio – subsistente - depois, com o sucesso das empreitadas, comercializando o excedente.

O processo de criação e de desenvolvimento das atividades do Porto da Laguna foi objeto de diversas análises ao longo da história. Segundo Dall’Alba (1979; p.15), ao escrever no final do século XIX acerca dos manuscritos da lavra do filho do fundador da cidade, encontrados na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, datados do século XVII, intitulados Notícia da Povoação e Fundação da Vila de Laguna, sabe-se que,

Por ser muito do gosto do rei D Pedro II, de gloriosa memória, a povoação da vila de Laguna entrou o capitão Domingo de Brito Peixoto para dar princípio, mandando por mar um patacho seu, carregado com ferramentas, e gente, e muitos escravos, para irem dar fundo na parte onde lhe ensinaram, e desembarcar para dita paragem, que era uma enseada chamada Mampituba e aí procurarem a Lagoa dos Patos, e principiarem a dita povoação[...]

Destaca este autor que já na fundação a cidade estava indissociada do elemento marítimo. Através do início das atividades comerciais, ao exemplo daquelas mantidas com a cidade do Rio de Janeiro, estabelece-se a vocação portuária da cidade.

Assim, continua Dall’Alba (1979; p.18) ao citar Brito Peixoto,

³ WEBLINGUAS: Cidades.

Disponível em:<<http://www.weblinguas.com.br>>. Acesso em: 22 agosto 2004.

Que mostrando a experiência que o dito sítio produzia e a utilidade que dava com o gado e pescado seco, se foram muitas pessoas viver a ele obrigadas das ofertas e rogos que o suplicante e seu pai lhe faziam e para ela mandaram vir embarcações por mar e outras comprou o suplicante e seu pai , para trazer na carreira e prover os povos [...] E hoje de presente se acha o dito sítio feito uma grande povoação, pois tem mais de cinqüenta casais fora os escravos, com tanta quantidade de gados que não pode numerar-se [...]

Marco estratégico na dominação territorial do Sul da colônia o Porto no século XVIII dominava militarmente a alavanca de apoio para o envio de tropas e alimentos para a conquista portuguesa da Colônia do Sacramento.

3.2. SÉCULO XVIII – CICLO DO GADO E TROPEIRISMO

Posteriormente estabelecida como vila, a cidade encontrou a prosperidade nas transações entre tropeiros e comerciantes. O comércio e a exploração do gado configuraram o primeiro ciclo econômico do Porto.

Laguna, centro irradiador de civilização, constitui-se em uma das cidades mais prósperas do Estado (NEU, 1999), para onde convergem o movimento comercial e as pessoas. Da cidade também partem expedições rumo ao interior desconhecido; empresas temerárias, por seu caráter aventureiro, descobriram novos rumos e novas sendas. Caminho de tropeiros, dir-se-ia depois.

As primeiras empreitadas marcam também o início das dissensões entre os interesses dos governantes e dos colonizadores. O então governador da capitania de São Paulo encarrega em 1728 o Sargento-mor Francisco de Souza Faria proceder a abertura do caminho rumo ao interior inexplorado. Relutando, por não desejar concorrência de outras vias de escoamento da produção com o porto que se descortinava promissor, Souza Faria inicia a empresa por abrir picadas, à força de escravos e índios, na mata em direção aos Campos de Cima da Serra, à altura do Morro dos Conventos. (RIBAS JÚNIOR, 1998)

Iria tardar dois anos em alcançar a primeira meta de abertura do caminho para o interior do Estado. Por fim depara-se com campos admiráveis e neles imensa quantidade de gado. Souza Faria, viu-se frente ao que se chamaria, com o passar dos anos, "Vacaria dos Pinhais".

Abria-se o "Caminho dos Conventos"; esta, a primeira ligação terrestre conectando o extremo meridional ao restante do Brasil. Ação coletiva, contou com personagens anônimos que trilhavam os caminhos recém desbravados a travar embate com as dificuldades e os perigos. Outros, cujo nome se conserva, como Cristóvão Pereira de Abreu, o famoso tropeiro desse período contratador de couros, mercador de gado e cavalos, aperfeiçoaram a rota inicial de Souza Faria. (GONÇALVES, 2004)

Construindo centenas de pontes ao longo da estrada, mapeando a região, os tropeiros encurtam o tempo de travessia, de tal sorte que em meados do século XVIII, o percurso Laguna - Vacaria - Lages, podia fazer-se em quatro semanas.

No século XVIII, a dinâmica da economia do porto de Laguna liga-se à economia do gado, a qual compreendia o abate dos rebanhos, o processo de salgar a carne e o embarque nas cidades portuárias em direção ao norte, destino final. Liderava a produção e exportação de charque o Porto de Rio Grande, seguido pelo porto de Laguna, o qual devido a sua posição geográfica, era o segundo porto em importância de todo o Sul, o que fez de Laguna a principal cidade portuária da província de Santa Catarina. (RIBAS JÚNIOR, 1998) Assim, as mercadorias em geral e o charque em particular, necessitavam passar pela cidade, parte intermediária da rota iniciada nos campos do interior, primariamente transportada em lombo de burros e em rústicas carretas puxadas por juntas de bois.

Das cidades portuárias retornavam com ferramentas agrícolas, tecidos, sal, manufaturados os mais diversos, oriundos dos grandes centros ou importados de outros países. Os tropeiros retornavam com mercadorias e vice-versa. Esta era a atividade econômica principal dos tropeiros que conduziam gado entre a região serrana, na região que vai de Viamão (RS) até Sorocaba (SP), ali compreendido o litoral de Viamão (RS) à Laguna (SC) e o planalto serrano de Vacaria (RS) até S. José dos Pinhais (PR). (RIBAS JÚNIOR, 1998)

A consolidação do papel do porto de Laguna percebe-se na atuação das lideranças da região de Lages economicamente interessadas em um porto mais próximo para receber o sal, os tecidos, as ferramentas e outros manufaturados que consumiam. Além disso, necessitavam escoar a produção de charque, couro, sebo, pinhão entre outras mercadorias.

Assim, pelo fato de distarem do litoral e verificarem que Laguna oferecia maior proximidade portuária, a Câmara de Vereadores de Lages, no ano de 1773,

patrocinou a abertura de uma nova estrada, um caminho novo para as tropas subirem e seus produtos descerem a serra.

Este dinamismo traduz-se no "Ciclo do Tropeirismo"⁴ com a grande estrada boiadeira, por onde transitavam gado e cavalos. Estrada que foi durante dois séculos o principal canal de fornecimento dos cavalos e dos muares, os meios de transporte mais utilizados à época.

Em que pese a importância loco-regional do Porto da Laguna há que se considerar o contexto de deslocamentos navais comerciais ocorridos na província de Santa Catarina no final do século XVIII, a qual contava com outros portos de destaque pertencentes a rota habitual das embarcações nacionais.

Assim, conforme Piazza (1983), depreende-se que Desterro apresentava considerável movimento de entradas e saídas a partir do porto em direção ao Rio de Janeiro, postando-se em primeiro lugar, acompanhada, na seqüência, em ordem de volume movimentação, pelo Porto da Laguna e, finalmente, pelo Porto de São Francisco.

Às indagações que eventualmente se proponham a levantar os motivos do movimento naval dirigir-se concentradamente ao Rio de Janeiro, e o baixo desenvolvimento da região em geral, há que se postar as seguintes considerações, assim resumidas por Golovnin citado por Berger (1984; p.204),

As leis de Portugal proibiam aos súditos brasileiros não somente comerciar com os estrangeiros, mas também com os portugueses fora dos dois portos principais – Salvador e Rio de Janeiro. Todos os produtos eram levados para estes dois portos em pequenos navios de cabotagem e de lá mandados para a Europa em grandes comboios; portanto os demais portos não têm comércio próprios. Ali não há ricos negociantes, nem empresas comerciais e eles são pouco povoados; [...]

Neste sentido ilustra-se o conjunto do movimento portuário das cidades - Desterro, Laguna e São Francisco - no período das duas décadas precedentes à

⁴Ciclo do Tropeirismo, atividade desenvolvida na região dos Campos Gerais, caracterizada pelo deslocamento de tropas de muares e gado de abate provenientes do Rio Grande do Sul com destino aos mercados de São Paulo e Minas Gerais, proporcionados pelos seus ricos pastos naturais, boa água e relevo suave. Nessa época, os campos naturais da região tornaram-se muito disputados, e a coroa portuguesa expede cartas de sesmarias em favor de homens a ela fiéis e de prestígio político local. O ciclo do tropeirismo, que se estendeu ao início do século XX, ainda hoje tem grande influência na cultura e costumes dos Campos Gerais do Paraná, cuja população preserva muitos hábitos herdados dos tropeiros, em sua maioria de origem gaúcha. Extraído do Dicionário Histórico e Geográfico dos Campos Gerais. <www.uepg.br/dicion/campos_gerais>. Disponível em: 16 de junho de 2005.

chegada da família imperial ao Brasil em 1808. Da observação da tabela 1, depreende-se o papel destacado do Porto de Laguna no final do século XVIII; baseado na quantificação do movimento de entradas e partidas de embarcações nas cidades portuárias citadas, estabelece-se que o Porto de Desterro apresentava maior movimentação naval seguida pelo Porto de Laguna. Embora não se possa verificar a tonelagem das movimentações de entrada e saída de embarcações bem como as natureza específica das mercadorias comerciadas, os dados de movimentação demonstram a vitalidade da economia marítima na província.

A partir de relatos do viajante estrangeiros como de Frezier apud HARO (1996) sabe-se que os produtos importantes economicamente eram originários das culturas de subsistência tais como a farinha, o açúcar, o milho, o feijão e especialmente o peixe seco.

Tabela 4

Movimento de Entrada e Saída pelos Portos de São Francisco, Desterro e Laguna 1791-1808

| ANOS | SÃO FRANCISCO | | DESTERRO | | LAGUNA | |
|------|---------------|-------|----------|-------|---------|-------|
| | Entrada | Saída | Entrada | Saída | Entrada | Saída |
| 1791 | 6 | - | 20 | - | 4 | - |
| 1793 | 7 | - | 22 | - | 9 | - |
| 1794 | 1 | 3 | 1 | 16 | 8 | 5 |
| 1795 | 1 | 4 | 1 | 15 | 2 | 7 |
| 1796 | - | 2 | - | 4 | - | 2 |
| 1797 | - | 8 | 18 | 16 | 13 | 12 |
| 1798 | 3 | - | 16 | - | 12 | - |
| 1799 | 6 | - | 13 | - | 10 | - |
| 1800 | 4 | - | 3 | - | 10 | - |
| 1801 | 3 | 6 | 4 | 14 | 4 | 4 |
| 1802 | 1 | 6 | 4 | 8 | 6 | 10 |
| 1803 | 4 | - | 6 | 2 | 7 | 3 |
| 1804 | - | 11 | 12 | 22 | 11 | 9 |
| 1805 | 4 | 12 | 24 | 11 | 9 | 10 |
| 1806 | 2 | 13 | 5 | 10 | 12 | 12 |
| 1807 | 2 | 9 | 8 | 12 | 11 | 7 |
| 1808 | 1 | - | 8 | - | 12 | - |

Fonte: PIAZZA, Valter Fernando. Santa Catarina: sua história. Florianópolis. Ed. Da UFSC, Ed. Lunardelli. 1983. p.308.

3.3. PERÍODO MONÁRQUICO – INÍCIO DO SÉCULO XIX E REVOLUÇÃO FARROPILHA

Após abdicação de D. Pedro I, o Governo Regencial Monárquico impôs pesada carga tributária à Região Sul, que incidia sobre o gado, charque, sebo, erva mate, trigo e outros produtos que eram ali produzidos em escala menor. Também tributou pesadamente as propriedades rurais. A arrecadação tributária, muitas vezes, era feita de forma arbitrária, sem que o Governo Imperial retribuísse com um mínimo de investimentos nas melhorias de condições do desenvolvimento da Região, que era, na época, o maior produtor rural do Império.

Com efeito, em meados de setembro de 1835, motivados pelo descaso do centralista regime monárquico, expressivos segmentos econômicos e políticos da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul levantaram-se em armas contra o Império do Brasil, cujo poder local estava centralizado no Presidente da Província.

Inicialmente, pretenderam os farroupilhas a revisão do sistema político-administrativo unitarista e centralizador, substituindo-o pelo regime republicano, o que permitiria maiores autonomias administrativas, calcado nas idéias federalistas defendidas pelos republicanos.

De fato, em março de 1838 os farroupilhas com expressivo contingente militar invadem e tomam a Vila de Lages, proclamando a nova república. Para a consolidação da República Catarinense, deveriam conquistar a cidade de Laguna, mais importante ainda em virtude de seu porto, permitindo o acesso dos farroupilhas ao mar.

Uma vez alcançado este objetivo conquistariam Desterro e, conseqüentemente, toda a Província de Santa Catarina estaria sob o comando dos farroupilhas.

Cadorim (1999, p.67) citando Saul Ulyssea,

Eram tão intensos os festejos populares e a alegria da população da Vila, que David José Martins Canabarro foi tomado de entusiasmo proferindo estas palavras: - deste porto sairá a hidra que devorará o Império.

Porém, o bloqueio monarquista ao porto de Laguna propiciou que grupos com interesses econômicos do comércio da Vila de Laguna, comesçassem a questionar os efeitos da proclamação da República, já que conforme afirmavam *“as idéias republicanas eram boas, mas que o comércio estava vazio”*. (CADORIM, 1999). Os navios com mercadorias não podiam sair e nem entrar pela Barra. Tornaram-se

necessárias ações visando a liberação do bloqueio que a Marinha Imperial impunha à República Catarinense.

Não era apenas o comércio de Laguna que necessitava utilizar o Porto para escoar e abastecer-se com gêneros e produtos. Os republicanos rio-grandenses também o necessitavam, pois era um ponto militarmente estratégico para interceptarem os navios militares, que oriundos do Porto do Rio de Janeiro, de Paranaguá e de Santos, faziam o abastecimento do Porto de Rio Grande, por onde o exército imperial, estacionado e em guerra contra a República Rio Grandense, recebia seus suprimentos.

Do porto de Laguna dependia a nova república, recém destacada do Império. Havia necessidade, portanto, de romper o bloqueio com emprego da força naval. O objetivo era o rompimento definitivo do bloqueio naval e, caso contrário, fazê-lo ao menos momentaneamente, para alcançar o mar, onde poderia fazer abordagem de navios mercantes, confiscando-lhes a carga em nome da República Catarinense, permitindo a continuidade do comércio portuário em Laguna.

A necessidade de um porto marítimo ensejou a tomada da Laguna, simpática inicialmente à causa Farroupilha. Finalmente em 1839, é proclamada a República Catharinense, também conhecida por República Juliana.

Posteriormente em meados do século XIX, a posição estratégica da cidade na Revolução do Farrapos, fê-la foco de resistência e capital da República Juliana, proclamada em julho de 1839, após a tomada da cidade, tendo a frente Garibaldi e David Canabarro. Ressalte-se que o movimento farroupilha rio-grandense nunca dominou um porto, por tempo razoável, para escoar produtos e, assim, garantir a sobrevivência imediata dos insurretos. Realizaram a tomada de Laguna, buscando alcançar um porto mais permanente, mas foram derrotados e expulsos, em pouco mais de três meses.

O fim do período de permanência das tropas farroupilhas demarca-se com constatação que a diminuta população de Laguna estava exaurida pelas exigências impostas pelo movimento militar durante o período de ocupação. Nada mais tinha a oferecer aos contingentes revoltosos, cujas tropas ressentiam-se da falta das mais elementares provisões: necessitavam de equipamentos bélicos, víveres e munições. Nesse ínterim o controle da situação da cidade ocupada começa a fugir ao controle dos chefes militares, notadamente o General David Canabarro, quem inicia contra-medidas como o confisco de gêneros alimentícios e pilhagem sistemática de

populações vizinhas como demonstrado no episódio da invasão de Imaruí, cuja impressão sobre a população de Laguna configurou-se deletéria para sustentar o apoio da massa dos habitantes locais à causa republicana. (CADORIN, 1999)

No século XIX novas colônias estabelecem-se e sedimentam novos imigrantes europeus. Colônias que necessitavam de conexões com outros centros imigrantes já consolidados, para prosseguir a marcha de povoação; colônias que certamente deveriam manter contato com os centros administrativos da província para integrarem-se na geopolítica regional.

Colônias que avançaram ao passo da abertura de picadas, convertidas, com o tempo, em estradas. Assim, decorrente do esforço imigrante, a produção de subsistência, transforma-se, se não em produção massiva ou mesmo industrial, em produção com excedentes tais, que o transporte aos mercados consumidores fazia-se premente.

Sobre esta conjuntura destaca Muraro (2003; p.73),

Em 1874 surgia a Companhia Catarinense de Navegação, com o objetivo de realizar viagens regulares entre Desterro e Gaspar. Nos anos que se seguiram, o sucesso da Colônia Blumenau exigiu, além da fundação da Sociedade de navegação Fluvial, a construção de uma estrada ao longo do curso do Itajaí-Açu.

Costa (1881) descreve a cidade de Laguna a pedido da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Em suas considerações, aponta as possibilidades econômicas locais relacionando-as à sua posição favorável à navegação fluvial e marítima. Nessa época, o porto era localizado no centro da vila, onde ancoraram navios, vapores, iates, canoas, botes, saveiros e lanchas. Ainda na descrição de Costa (1881;p.31),

[...]o porto é vasto e abrigado. É um espetáculo magnífico quando no porto se acham vinte navios da praça e os iates em número superior a quarenta.[...] Os iates que param ali navegam da capital e mesmo da cidade de Laguna, são de 14,16 e 18 toneladas. O maior deles demanda sete palmos de água.

Dall'Alba (1979), registra que o movimento do comércio marítimo era o primeiro da província, sendo volumosas as quantias exportadas, bem como diversos os gêneros, dos quais são exemplo a farinha, o feijão, o amendoim, o milho e fava entre outros.

Estando a agricultura em fase embrionária, a farinha era o único produto produzido em que Laguna, uma vez que o milho e o feijão originavam-se nas localidades próximas, sobretudo Tubarão. Conforme a tabela 2, os produtos com maior expressividade eram a farinha e o milho, importantes para a economia e comércio interno e externo da Província. Segundo Dall'alba (1979) "*no aludido período as embarcações fizeram 956 viagens para fora e 756 para os diversos portos da Província, perfazendo o número de 1712 viagens[...]*".

Tabela 5
Movimento de Exportação dos Principais Produtos no Porto de Laguna
1868 - 1876

| Mercadorias | Em Kilos |
|----------------------|-------------------|
| Farinha | 40.132.383 |
| Milho | 36.158.107 |
| Feijão | 3.356.317 |
| Carne | 1.111.183 |
| Sebo | 767.678 |
| Banha | 620.188 |
| Amendoim | 406.201 |
| Goma | 204.929 |
| Couros de Boi | 110.486 |
| Peixe Seco | 70.000 |
| Açúcar | 42.106 |
| Alhos | 31.490 |
| Arroz | 16.990 |
| Sola | 7.796 |
| Gravata | 6.693 |
| Chifres | 5.670 |
| Algodão | 1.410 |
| Couro | 1.485 |
| Café | 1.125 |
| TOTAL | 83.052.237 |

Fonte: DALL'ALBA, João Leonir. Laguna antes de 1880: documentário. Florianópolis: Lunardelli: UDESC,[1979],p.60,61.

Como demonstrado na tabela 3, Laguna contava com frota própria que sustentava a movimentação de entradas e saídas da praça comercial em 1880.

Tabela 6

Número de Navios e suas Toneladas na Praça Comercial de Laguna-SC – 1880

| Denominação | Nome | Toneladas |
|-------------|---------------|-----------|
| 1- Patacho | Lusitano | 198 |
| 2- Patacho | Apolo | 158 |
| 3- Patacho | Wanzeller | 100 |
| 4- Patacho | Firmeza | 89 |
| 5- Patacho | Alegre | 95 |
| 6- Patacho | Destino | 144 |
| 7-Patacho | Esperança | 131 |
| 8-Patacho | Gentil | 117 |
| 9-Patacho | Liberal | 165 |
| 10-Patacho | Santo Antonio | 133 |
| 11-Patacho | Rápido | 165 |
| 12-Patacho | Cabral | 218 |
| 13-Patacho | Monte Alegre | 150 |
| 14-Patacho | São Pedro | 91 |
| 15-Patacho | Bitencourt | 80 |
| 16-Patacho | Nova Flora | 147 |
| 17-Patacho | Alzira | 165 |
| 18-Patacho | Helena | 112 |
| 19-Patacho | Lembrança | 100 |
| 20-Patacho | Boa Nova | 100 |
| 21-Patacho | Amparo | 143 |

Fonte: DALL'ALBA, João Leonir. Laguna antes de 1880 : documentario. Florianopolis: Lunardelli: UDESC, [1979].p.61.

Além disso, destaca-se o papel da navegação a vapor, seja por vias fluviais seja por mar, a qual representou papel importante na movimentação do porto da Laguna, manifesto na opinião de Dall'Alba(1979; p.64),

Não há quem desconheça as vantagens que nos poderão provir desta duas navegação , que nos põem em contato direto com o centro produtor e com a capital da Província. É, essa idéia , caso se realize, de muita importância futura para o município, por contribuir para o seu desenvolvimento e prosperidade, encurtando as distâncias e facilitando aos produtores meios baratos de transporte de seu gêneros ou produtos.

Sobretudo, a cidade e seu porto assumiram contornos de empresa industrial, quando na região de Lauro Müller encontra-se carvão, cuja à exploração e a exportação exigiam a existência indispensável de meio de transporte adequado conectando as jazidas no interior até o porto marítimo de embarque.

Em Laguna, entre 1901 e 1903, iniciam-se obras para a construção dos molhes da barra, bem como ampliação da estrada de ferro, fatores o quais, além do aumento gradativo da extração de carvão na região Sul, trouxeram para a cidade uma nova fase de prosperidade. (BITENCOURT, 2002) Na década de 1910 registra, o Porto da Laguna, significativo incremento das atividades comerciais, impulsionadas especialmente pela Primeira Guerra Mundial, a qual, ao impor limitações à importação, dinamiza o mercado do carvão nacional. A atividade do porto é então francamente industrial no que tange aos transportes, a cidade febrilmente liga-se a economia carvoeira e conhece período de florescimento – vislumbrava-se um futuro promissor às expensas do “ouro negro”.

No período imediatamente posterior, a unidade cidade-porto procura adaptar-se às novas exigências cometidas à uma região no limiar das transformações industriais. Aspectos notórios como a distribuição antro-po-geográfica, a qual anteriormente seguia o tipo de ocupação não planificada dos portugueses, modifica-se com a urbanização dos bairros e povoações circunvizinhas. Expande-se o perímetro urbano além das dimensões pretendidas pela antiga vila.

Do processo, são exemplo, as localidades do Magalhães e Campo de Fora, cuja intervenção mecanizada, substrato das grandes obras de desenvolvimento no sentido de re-ordenar a paisagem urbana para adequa-la à expansão territorial conseqüente ao aumento da cidade, representam o esforço concentrado do homem e da máquina para dobrar a natureza, alterando-lhe os contornos.

No final do século XIX os banhados do Campo de Fora, antes considerados quase terras devolutas, são aterrados para dar passagem a linha férrea na expansão do tramo da Ferrovia Dona Tereza Cristina; ramal férreo mais tarde estendido ao bairro do Magalhães.

Neste pormenor, a atividade continuou febril, como demonstrado pela transferência do porto do centro da cidade exatamente em direção ao remodelado bairro do Magalhães. Note-se que no início do século XX a cidade convivía com dois portos; assim, poder-se-ia dizer que a mudança de localização do porto principal acompanhou a dinâmica da economia carvoeira.

Segundo Lago (1988; p.145),

A partir da década de 20, Laguna vislumbrou a possibilidade de se tornar, conforme já se preconizava há muito, “porto-carvoeiro”, terminal, portanto, da bacia carbonífera, a qual passou a se ligar pela Ferrovia Dona Tereza Cristina.

No Estado Novo 1937-1945, transfere-se o porto carvoeiro do centro da cidade para a localização que até hoje ocupa, sendo acompanhado neste movimento pelos dormentes da linha férrea estabelecendo-se a expansão da ferrovia, a qual, neste trajeto, terminava no novo porto.

Assim, tem-se que na década de 1930, a cidade responde ao incremento no consumo do carvão nacional refletido no aumento da produção, ao efetuar a citada transferência na localização do porto carvoeiro, visando sanar a deficiência representada pelo assoreamento da lagoa que impedia a entrada e manobra das embarcações de maior calado, justamente aquelas mais significativas para o transporte do minério. Deste modo, conforme Bittencourt (2002; p.157),

No Magalhães, mais perto da barra, os navios não teriam que passar pela lagoa, apenas adentrar ao canal. O novo porto bem mais próximo do mar, também oferecia maiores condições de armazenagem que o antigo, por possuir uma área bem maior.

A particularidade da barra marinha em Laguna estava condicionada ao movimento de influxo e refluxo das águas terminais do rio Tubarão, as quais pelo deslocamento e força de arrasto depositavam na entrada da barra sedimentos que obstruíam a livre circulação da água e, por conseguinte, a profundidade do canal pelo qual manobravam as embarcações.

Depreende-se, portanto, que era mister preencher as condições necessárias de acostabilidade e manobrabilidade para reduzir o “tempo morto” das operações de aproximação, entrada, atracagem e saída de embarcações, visto que, aquelas refletiam-se diretamente no cômputo dos custos operacionais relativos ao porto. (LAGO, 1988)

O poder público toma conhecimento da urgência e necessidade de investimentos governamentais para suprir a conjugação de movimentos de mudança e concorrência no sentido de modernizar e aparelhar as instalações de atracamento marítimo bem como da infra-estrutura sub-adjacente no que tange a armazéns, a depósitos e a oficinas.

A gestão do prefeito Giocondo Tasso (1933-1942) é o exemplo paradigmático da conjugação política dos fatores conjunturais da época. O governo Getúlio Vargas, revestido do discurso caracteristicamente nacionalista, ideológico e desenvolvimentista, fornece os subsídios às políticas de proteção à produção nacional, na qual o carvão representa questão fulcral.

Ainda conforme Bittencourt (2002; p.169),

É bastante intensa a divulgação em manchete de capa de obras e empreendimentos que mostravam a cidade diante de um futuro grandioso e de um presente pleno de realizações. Tais notícias com grande frequência estampavam a imagem dos políticos, Vargas, Ramos e Tasso, aparecem juntos em capas do “Sul do Estado” em uma nítida associação dos valores desenvolvimentistas do Estado Novo com o desempenho administrativo e os princípios políticos do interventor e do prefeito. Nereu Ramos e Giocondo Tasso eram apresentados pelo jornal como colaboradores do Estado Novo; os adjetivos atribuídos na construção da imagem pública de Getúlio eram estendidos aos seus representantes no estado e na cidade; eram eles considerados defensores do bem estar coletivo.

Tasso, enquanto autoridade municipal, aponta – repetidas vezes - aos interventores estaduais e federais, a necessidade de dinamizar processos interconexos como a construção da rodovia Laguna - Florianópolis, bem como, veementemente destaca a importância do investimento na modernização da estrutura portuária - vetor do desenvolvimento da cidade e do sul do estado.

Sobre estes eixos estruturantes, o prefeito Tasso pôde observar a dotação orçamentária, destinada a realização de obras, crescer conforme seus pedidos. Assim, foram liberadas vultosas verbas federais com a finalidade de construir o porto carvoeiro. Empreendidas realizações no âmbito federal, materializaram-se em 1941, os trabalhos no porto e na barra registrando-se a contratação de numerosa mão de obra, complementação das obras do cais, vias de acesso, canalização de águas, rede elétrica, muros de arrimo para os depósitos do carvão e armazéns para mercadorias.

Com efeito, as inúmeras obras contribuíram para solidificar , a um só tempo a imagem do poder público – distinta na figura do Prefeito Tasso no âmbito municipal, em Vargas e seus Ministros na esfera federal – indissociada da imagem do Estado Novo. O Estado Novo representava, simultaneamente, o preenchimento das aspirações do imaginário do povo da Laguna, demandante à décadas de intervenções estatais que pudessem impulsionar o porto e a cidade, e a promessa de prosperidade alicerçada na

economia carvoeira, a qual , à época , apresentava indicadores com tendência ao crescimento expressivo.

O biênio 1940-1941, sob o prisma do movimento de entrada e saída de embarcações pelo Porto de Laguna, acompanhado do aumento progressivo da tonelagem dos carregamentos , transmite a idéia da dinâmica do processo em questão no qual o carvão representa a principal carga; a saber , em 1940 registram-se a entrada de 170 navios carregando 39.000 toneladas e no ano seguinte, 1941, contabilizam-se 306 navios transportando 96.000 toneladas. (BITTENCOURT , 2002)

A consideração destes dados tipifica a atividade econômica , a qual demonstra a efetividade do porto como terminal de carga carvoeiro. Não obstante o crônico entrave da barra assoreada por bancos de areia, as obras visando o aumento de profundidade atingiram a marca de 5 a 6 metros oferecendo calado suficiente para a passagem das embarcações.

Na análise estatística do gráfico 4, a trajetória dos portos da Laguna e de Imbituba, no tocante a movimentação de embarcações entre 1933 e 1960, fornece duas categorias analíticas. Assim, os dois conjuntos de dados demonstram que o Porto de Laguna apresentou aumento no número de embarcações atracantes no período entre 1941 e 1954.

TABELA 7

Número de Embarcações e Toneladas Pelos Portos de Laguna e Imbituba
1933-1960

| ANO | PORTO DE LAGUNA | | PORTO DE IMBITUBA | |
|------|-----------------|-----------|-------------------|-----------|
| | EMBARCAÇÕES | TONELAGEM | EMBARCAÇÕES | TONELAGEM |
| 1933 | 153 | 20 | 196 | 192 |
| 1934 | 176 | 24 | 198 | 195 |
| 1938 | 155 | 28 | 220 | 212 |
| 1940 | 170 | 39 | 226 | 217 |
| 1941 | 306 | 96 | 238 | 222 |
| 1942 | 332 | 106 | 236 | 212 |
| 1943 | 333 | 95 | 201 | 199 |
| 1944 | 337 | 98 | 227 | 209 |
| 1945 | 291 | 86 | 212 | 188 |
| 1946 | 311 | 105 | 176 | 219 |
| 1947 | 314 | 115 | 157 | 226 |
| 1948 | 322 | 108 | 158 | 195 |
| 1949 | 310 | 96 | 138 | 173 |
| 1950 | 327 | 95 | 154 | 197 |
| 1951 | 236 | 69 | 218 | 286 |
| 1952 | 294 | 98 | 220 | 298 |
| 1953 | 293 | 102 | 191 | 239 |
| 1954 | 148 | 55 | 222 | 297 |
| 1955 | 150 | 54 | 224 | 319 |
| 1956 | 126 | 54 | 175 | 275 |
| 1957 | 81 | 30 | 169 | 191 |
| 1958 | 90 | 47 | 134 | 246 |
| 1959 | 87 | 33 | 159 | 305 |
| 1960 | 90 | 31 | 134 | 317 |

Fonte:

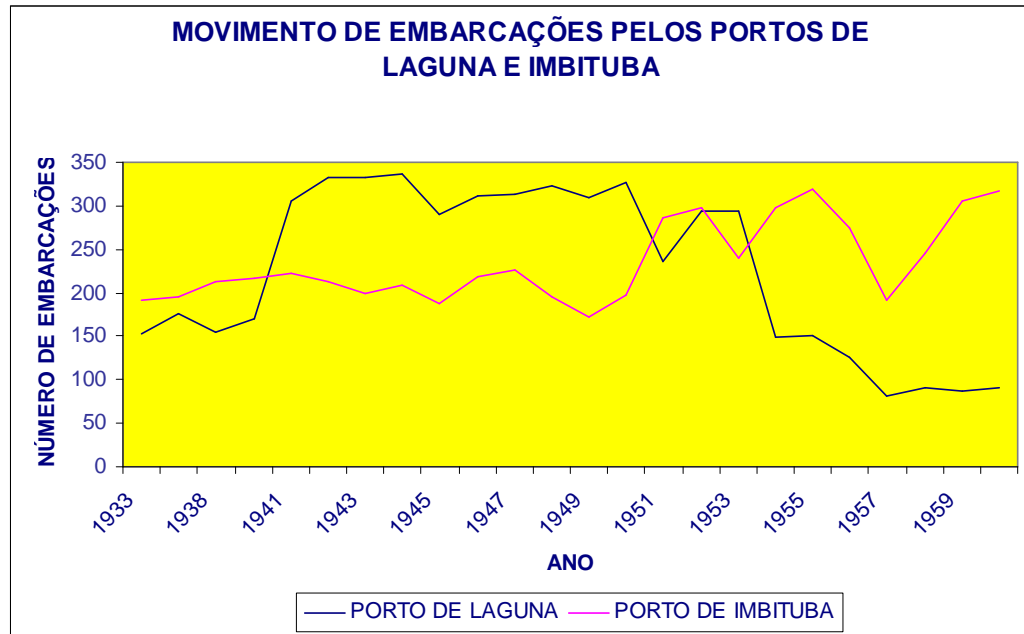
Anuário

Estatístico

—

IBGE

Gráfico 4



Fonte: Anuário Estatístico – IBGE

Pode-se inferir que, tendo em conta o baixo calado do porto, o qual oscilava entre 5,0m e 6,0m, as embarcações utilizadas eram menores e, por conseguinte transportavam carga menor, exigindo maior número de viagens.

Aparentemente, poder-se-ia deduzir que esta operação tornava o porto alternativa antieconômica, portanto uma das razões para o progressivo abandono em favor de instalações com maior profundidade para manobras de atracação. Em que pese a primeira análise – largamente aceita – há que se considerar os seguintes fatores; a saber, no período em questão grande parte da frota nacional de embarcações apresentava calado pequeno, o que permitiu atividade significativa nos Portos de Ilhéus, Itajaí cujas profundidades do calado assemelhavam-se muito às do Porto de Laguna.

Ressalte-se que naqueles portos o aporte de recursos de diversa origem, mas sobretudo governamentais, foi de suma importância, pois além da profundidade das águas de atracação já mencionadas, fizeram-se investimentos no aparelhamento da

infra-estrutura de suporte na forma de estaleiros, maquinário, armazéns, conexões viárias ou férreas com os centros produtores e assim sucessivamente.

Com efeito, com as obras de aprofundamento e melhoria da barra o Porto de Laguna o movimento cargas aumentou chegando ao volume máximo em 1948. Assinale-se que não só o número de embarcações cresceu – o que por si só, não constitui parâmetro de volume de cargas – mas o volume em toneladas também aumentou.

Em outras palavras, da constatação do calado efetivamente oscilar entre 5,0m e 6,0m (graças às constantes obras de dragagem) pode-se aferir que; a) sua profundidade era comparável com o Porto de Itajaí em SC e outros portos brasileiros da época, como o de Ilhéus na BA, conforme quadro 1 e 2; b) as embarcações em sua maioria podiam e executavam manobras de atracagem de forma regular.

QUADRO 1

Calados dos Portos - Profundidade mínima do canal de acesso entre 1935 à 1959

| Ano | Laguna | Imbituba | São | | Ilhéus -BA |
|------|--------|----------|--------|-----------|---------------|
| | | | Itajaí | Francisco | |
| 1935 | 4 | | 4 | 6 | 4 |
| 1936 | 4 | - | 4 | 6 | 4 |
| 1937 | 4 | - | 4 | 6 | 4 |
| 1938 | 4 | 13 | 4 | 6 | |
| 1943 | 6 | 13 | 5 | 6 | 3 |
| 1947 | 4,5 | 13 | 4,5 | 6 | 2,4 |
| 1948 | 5 | 13 | 5,7 | 10 | 2,4 |
| 1949 | 5 | 13 | 5,2 | 10 | 2,7 |
| 1950 | 5 | 13 | 5,7 | 10 | 3,9 |
| 1951 | 5,5 | 13 | 5,7 | 10 | 3 |
| 1952 | 5,5 | 13 | 5,7 | 10 | |
| 1953 | 5,5 | 13 | 5,7 | 10 | 3 |
| 1954 | 5,5 | 13 | 4,35 | 10 | |
| 1955 | 6 | 13 | 4,35 | 10 | 3 |
| 1956 | 6 | 13 | 4,35 | 10 | 3 |
| 1957 | 6 | - | 5 | 10 | 4,5 |
| 1958 | 6 | - | 5 | 10 | 4,5 |
| 1959 | 3,8 | 10 | 5 | 6,3 | 3 |

Fonte: IBGE

QUADRO 2

Calados dos Portos - Profundidade mínima do ancoradouro entre 1935 à 1959

| ANO | Laguna | Imbituba | Itajaí | São Francisco | Ilheus-BA |
|------|--------|----------|--------|---------------|-----------|
| 1935 | 5 | | 6 | 10 | 6 |
| 1936 | 5 | - | 6 | 10 | 6 |
| 1937 | 5 | - | 6 | 10 | 6 |
| 1938 | 5 | - | 6 | 10 | |
| 1943 | 7 | 8 | 6 | 10 | 4 |
| 1947 | 4,5 | 8 | 5 | 10 | 3,3 |
| 1948 | 5 | 8 | 5 | 10 | 3,3 |
| 1949 | 5 | 8 | 5 | 10 | 3,2 |
| 1950 | 5,5 | 9,5 | 5,5 | 10 | 4,5 |
| 1951 | 5,5 | 9,5 | 5,5 | 10 | 4,5 |
| 1952 | 5,5 | 9,5 | 5,5 | 10 | |
| 1953 | 5,5 | 8,5 | 5,5 | 10 | 4,5 |
| 1954 | 5,5 | 9,5 | 5,5 | 10 | |
| 1955 | 5,5 | 8,5 | 5,5 | 10 | 3 |
| 1956 | 5,5 | 8,5 | 5,5 | 10 | 3 |
| 1957 | 5,5 | 8,5 | 5,5 | 6 | 3,5 |
| 1958 | 5,5 | 8,5 | 5,5 | 8 | 3,5 |
| 1959 | 4,5 | 10 | - | 7,7 | 5 |

Fonte: IBGE

O padrão de movimentação do porto – não obstante os já mencionados limitantes - mantém-se praticamente regular anos anteriores à 1953, quando observa-se um pronunciado ponto de deflexão, correspondente ao declínio acentuado que, a partir de 1954, caracteriza as atividades portuárias e comerciais da cidade de Laguna, o qual há de mergulhá-la em prolongada crise.

Na análise da gráfico 5, o conjunto de dados permite depreender que, de modo geral, no intervalo assinalado, o Porto da Laguna, registra movimento de carga inferior ao Porto de Imbituba. No entanto, cabe observar que o Porto de Laguna em 1941 movimenta 96 toneladas de carga na sua grande maioria de carvão, ou seja, triplica a movimentação de carga e segue uma trajetória de crescimento apesar de pequena variação, e tem seu pico o ano de 1947 registrando a marca de 115 toneladas, quando começa a declinar, não sustentando-se nos anos seguintes.

Gráfico 5

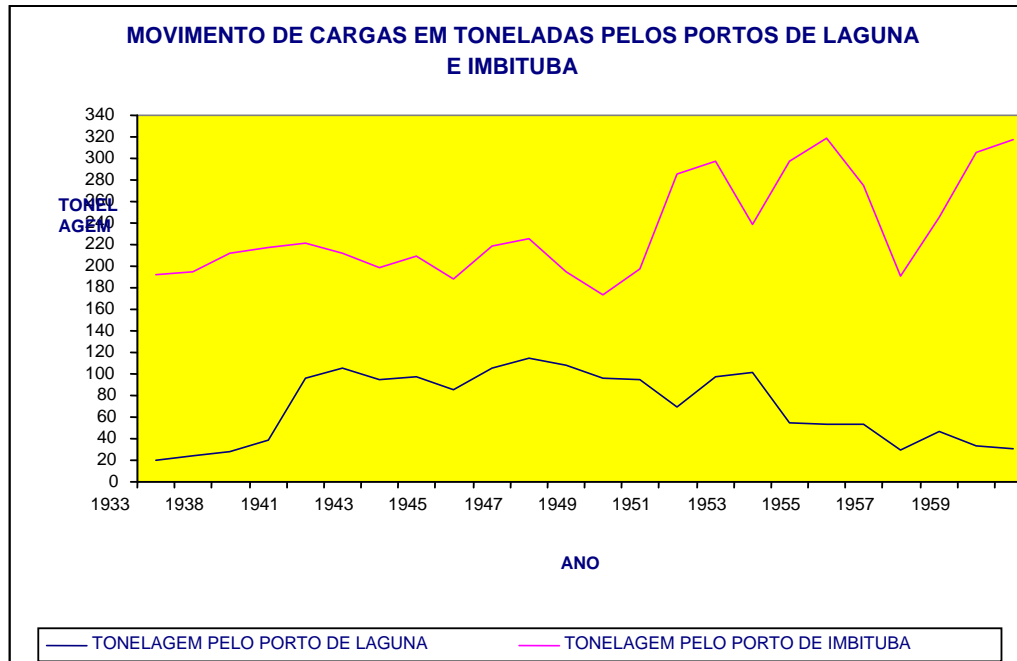


Gráfico 5: Movimento de Cargas transportadas pelos Portos de Laguna e Imbituba entre 1933 e 1960.

Pode-se, assim, inferir quanto a questão do movimento, que quando se inicia o período de declínio acentuado do Porto de Laguna (1954), cuja tendência já era discernível em 1951, o Porto de Imbituba, não obstante deflexões significativas em sua curva de cargas, manteve comportamento superior ao Porto de Laguna, inclusive registrando aumentos estatísticos não negligenciáveis.

Assim, a partir dos gráficos comparativos entre os dados coletados, infere-se que necessariamente outros fatores estão associados à questão da profundidade do calado, na gênese da crise pós 1954, do porto da Laguna.

Em suma pode-se objetar que o incremento da produção de carvão, protegida pelo Governo Federal e incentivada pela valorização durante a Guerra, seja compreendida como um processo de contínuo crescimento com caráter irreversível.

Malgrado o pano de fundo propagandeado pelas autoridades, somente os números apresentados pelo governo e pela imprensa simpatizante, não conformavam todo o panorama do processo carvoeiro na cidade. De fato constata-se notável avanço das exportações por Laguna viabilizadas pelos investimentos federais; entretanto, a barra e toda a estrutura portuária e mesmo o abastecimento de matérias primas

transportáveis- razão de ser de um porto - continuava a ressentir-se de problemas cuja resolução representavam considerável desafio técnico conjuntural e de infra-estrutura.

Conforme Bittencourt (2002; p.230),

Em 1942, quando os trabalhos já estavam bem adiantados, os engenheiros afirmavam que algumas questões técnicas precisavam ser corrigidas para que posteriormente não se fizessem necessárias constantes dragagens do canal da barra. Nesse mesmo ano, com a profundidade oscilando entre 5 e 6 metros, a barra permitia a entrada de embarcações de porte considerável, mas a crescente produção carbonífera exigia transporte de maior envergadura, que a barra ainda não comportava.

Finalmente, foi criada pelo Decreto Lei nº 5.460 de 5 de maio de 1943, a Administração do Porto de Laguna a qual até 31 de março de 1946, funcionou como órgão de natureza autárquica, passando, daí por diante (Decreto-Lei nº 8.848 de 24/01/46) até abril de 1963 a integrar o então Departamento Nacional de Portos Rios e Canais. O que significou o encampamento, por parte do governo federal, da estrutura portuária conformando a característica da estatal do Porto de Laguna. (GUEDES JÚNIOR, 1994)

A exploração da bacia carbonífera de Santa Catarina, que se ativara com o aumento do consumo interno do produto, a partir de 1939, com as necessidades impostas ao país pela guerra então irrompida na Europa, foi, sem dúvida, a razão maior e o fator diretamente responsável pelas instalações portuárias, cuja exploração antes a cargo da Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina, se confiou àquela Autarquia.

O fim do conflito armado, porém, determinou a reformulação conjuntural da questão carvoeira; nessa outra conformação o porto de Laguna perdeu o significado que antes, com a Nação inteira a dinamizar sua economia de guerra, lhe fixara a presença no sistema de transporte marítimo nacional.

Confrontadas as estruturas e unidades cidade-porto de Laguna e Imbituba, como preferência e destino de investimentos de forma a que um deste dois portos passasse a funcionar dentro do esquema destinado a manter as indústrias siderúrgicas. Laguna - Porto do Governo - com vantagens sobre o outro escoadouro em relação às instalações portuárias, salvo quanto à profundidade do canal de acesso à sua barra, foi preterida à vizinha Imbituba. Assim tanto a estrutura marítimo-portuária quanto a estrutura de armazenamento concentrou-se em outros produtos, os quais, devido a natureza comercial instável, deixaria ociosa grande parte das instalações.

Lago (1988; p.154), em sua análise sobre as diversas perspectivas dos portos do sul do estado à época ressalta,

O grande argumento de Imbituba, que derrotou os em contrário, residiu na circunstância de poder, mediante elevados investimentos, se ajustar às embarcações que, para o tipo de carga objetivada, não poderiam ser de porte muito reduzido.

O fim de um tal ciclo, assim iniciado, não tardaria e, sem carvão, a atividade no porto de Laguna decresce. A sua transformação ou ainda, a sua adaptação a outras finalidades que lhe permitissem trabalhar e produzir, se impunha como solução para salvar a economia de Laguna, profundamente abalada pela inatividade do seu porto que foi sua força motriz.

Ainda conforme Lago (1988, p.157),

Sem impulsos novos e tendo já perdido o dinamismo de situações anteriores, Laguna permaneceria sob a ausência de perspectivas até as últimas décadas, quando foi idealizada nova especialização do porto: há de se tornar, por excelência, o “porto pesqueiro” do Estado.

Tal adaptação é o que se pretendeu e o que se tencionou levar a termo com o Decreto-Lei nº525, de 08/04/69, o qual autorizava a constituição de sociedade de economia mista destinada à exploração dos serviços do porto de pesca associada ao Decreto 64440 de 30/04/69 que aprovava a constituição da Sociedade por Ações da Companhia Porto de Pesca de Laguna- (C.P.P.L.). (GUEDES; 1994, p.68)

Com a opção de utilizar o Porto de Imbituba - vitoriosa esta proposta nas esferas governamentais – Laguna ficou a margem do dinamismo das áreas de mineração e dos locais de beneficiamento para transformação do tipo metalúrgico ou coque e, ao mesmo tempo, de aproveitamento para produção termoelétrica. Um ponto de conexão ficou em Imbituba e o outro ponto em Tubarão com a transferência da sede da ferrovia e da estação de reparos ferroviários.

Sem impulsos novos e tendo perdido o dinamismo das épocas anteriores Laguna permaneceria sob a ausência de perspectivas desde meados da década de 1950 até o fim dos anos 1960 , quando foi idealizada nova especialização de porto: “há de se tornar o porto pesqueiro por excelência do estado.”(LAGO; 1988, p.157)

Em 1969 de surgiram as primeiras tentativas científicas cujo objetivo era a avaliação dos recursos de pescado do Atlântico Sul, em função dos estudos

oceanográficos que apontavam indícios de grandes quantidades de espécies econômicas de pescado. Na visão dos autores dos estudos, Laguna parecia estar na rota das embarcações vindas do norte que prospectavam a área sul. Laguna ocupava o posto de mais meridional dos portos do estado com tradição pesqueira.

Visando complementar os estudos iniciais, os quais ressentiam-se de dados técnicos mais aprofundados em 1971 realiza-se através do DNPVN, os estudos viabilidade econômica do porto e demais unidades de infra estrutura, com vistas a oferecer parecer conclusivo.

Tais estudos englobam, diferentes aspectos entre os quais destacam-se, a saber; uma retrospectiva da produção pesqueira no estado e macroregião . As opções e perspectivas dos Mercados. As Zonas de Captura de espécies econômicas. Previsões e dimensionamento das frotas marítimas. Considerações sobre o desenvolvimento do setor industrial e, finalmente as disposições sobre a organização administrativa e operacional do complexo pesqueiro. (GUEDES JÚNIOR, 1994)

A despeito dos planos elaborados, até o presente , os ambiciosos projetos encontra-se em fase inicial de implementação e a cidade e seu porto aguardam, pacientemente, uma nova fase de revitalização, uma vez mais ancorada nas expectativas que o porto e mar pródigos podem oferecer.

3.4 SINTESE

Pretendeu-se demonstrar a importância histórica e comercial do Porto de Laguna ao longo de quatro séculos. Para tanto enfatizou-se, a princípio, que já nos primórdios do período colonial a cidade-porto constitui-se a unidade central estruturante de diversos processos paralelos, notadamente os de caráter civilizatório e colonizador, comercial e militar.

Posteriormente com o advento do ciclo do tropeirismo o Porto assume papel secundário resultante da abertura e aperfeiçoamento das rotas terrestres que desbravaram o interior inóspito e escoaram eficientemente o gado pelas estradas. Após período de declínio comercial renova-se no século XIX a importância estratégica da localidade manifesta nos acontecimentos que culminaram com a Instauração da república juliana no contexto das guerras secessionistas farroupilhas.

Com o advento da descoberta do carvão no final do século XIX inicia-se o ciclo da exploração da bacia carbonífera regional o qual confere perspectivas de

desenvolvimento sem precedentes manifestas nos empreendimentos realizados. Pontilhados pela conjuntura nacional e internacional decorrente das duas grandes guerras a economia regional do carvão comportou-se de modo oscilante com altos e baixos ditados pelas reações e adaptações contingênciadas pelos acontecimentos.

Assim, após período de intensa atividade , o Porto de Laguna em finais da década de 1950 inicia período de decadência em todos os aspectos de sua dinâmica. Tentativas são empreendidas, no sentido de conferir a unidade cidade-porto nova significação no cenário loco-regional. Destaca-se àquela destinada a transforma-lo em porto pesqueiro a qual embora frustrada temporariamente, configura-se sinal inequívoco das novas possibilidades oferecidas no século XXI pela introdução dos conceitos de especialização portuária.

4. TRAJETÓRIA DO DESENVOLVIMENTO DO PORTO DE IMBITUBA

A história e o desenvolvimento do porto de Imbituba imbricam-se com a trajetória do Porto de Laguna. Embora geograficamente muito próxima à Laguna, a dinâmica histórica e econômica de Imbituba apresenta diferenças fundamentais em relação ao município vizinho. Se as características de Laguna, já no período colonial, são aquelas de centro civilizatório, núcleo social e administrativo, em tudo se lhe opõe às de Imbituba, cuja região e seu entorno eram tão somente distrito da cidade de Laguna, a qual pertencia político-administrativamente. Apenas em período relativamente recente - já no século XX - emancipou-se, constituindo município autônomo. Não obstante o fato de pertencer à Laguna, Imbituba desenvolveu-se com características suficientemente distintas para motivar análise particular concernentes à sua formação econômica e histórica.

O fim dos subsídios para a extração e para os fretes do carvão na década de 80, como também a abertura do mercado, determina a crise em que submerge a indústria carbonífera da região Sul de Santa Catarina. Nesta nova conjuntura, o Porto de Imbituba viu-se obrigado a modificar seu foco de atividade e transformar-se de mero terminal exportador de carvão em um porto com características polivalentes. Neste sentido, o capítulo discute as armações baleeiras, as atividades da família Lages, as conseqüências da economia carbonífera e por fim as modificações decorrentes das atividades portuárias.

4.1 AS ARMAÇÕES BALEEIRAS

No século XVIII o governo colonial antecipando as conseqüências de possível escassez do óleo de baleia - utilizado principalmente como combustível na iluminação pública e na construção civil misturado à argamassa - produto com destaque apreciável tanto no comércio interno como no comércio colonial com a

metrópole, dispôs que fossem criadas ao longo do litoral do Rio de Janeiro, Santa Catarina e São Paulo, diversas Armações de Baleias.

As Armações Baleeiras constituíam-se em verdadeiras fazendas, que após a captura dos cetáceos, iniciavam um variado e complexo ciclo de beneficiamento do produto animal. Constituíam-se em unidades praticamente autônomas, as quais arregimentavam mão de obra para as diversas etapas do processo de extração não apenas do óleo – certamente o derivado mais significativo - mas também da carne comestível e inclusive das barbatanas utilizadas nas indústrias metropolitanas de vestuário.

Não por outra razão, Portugal, concedeu, em condições vantajosas, os privilégios de exploração e comércio a destacados representantes da nobreza ou da burguesia enriquecida, das quais são exemplo a Família Quintela (CABRAL, 1958), detentores quase monopolistas, das concessões de exploração do óleo de baleia nos domínios ultramarinos.

A despeito da exploração intensiva, a qual auferiu ganhos consideráveis beneficiando os detentores das concessões, os comerciantes da cadeia produtiva, os açambarcadores, a coroa – através dos impostos – os benefícios da atividade não tocaram os habitantes locais; muito ao contrário, registra-se que a característica da mão de obra era predominantemente constituída de imigrantes de baixa extração social, na maior parte arregimentados pelas convocatórias da Coroa Portuguesa, incentivando a imigração de famílias oriundas das ilhas dos Açores à empreender a colonização das remotas áreas meridionais dos domínios lusitanos. (RIBAS JÚNIOR, 1998)

Uma vez estabelecidos na América portuguesa, maioria considerável destas populações destinava-se ao povoamento e ao trabalho nas colônias, conforme Peregalli citado por Neu (1999, p.41) múltiplas foram as queixas de colonos a protestar reclamando sobre as condições precárias de estabelecimento. Registram-se relatos que testemunham o parcial ou total esquecimento do governo colonial para com as populações açorianas imigrantes.

Assim, entregues à própria sorte, viviam da pesca e da agricultura de subsistência; porém apesar da impressão de aparente descaso por parte da Coroa, a historiografia aponta que havia um plano estratégico traçado para estes contingentes populacionais. Trata-se do objetivo militar a que estavam determinados estes elementos.

Se por um lado a Metrópole sugeria e fomentava a idéia de ganhos fáceis na América Lusa, por outro lado este contingente populacional foi destinado primordialmente a ocupação física do território em paralelo com a defesa e manutenção militares da região, através dos alistamentos compulsórios aos batalhões da infantaria de linha sediados na capitania e dispersos por missões militares que abrangiam as possessões austrais da Coroa. Reforçando, deste modo, a assertiva de que o objetivo primário de Portugal era a dominação, penetração e manutenção territoriais.

A caça à baleia no Brasil-Colônia permaneceu essencialmente costeira, estendendo-se da Bahia para o Sul até Santa Catarina. No século XVIII, entre 1740 e 1742, estabeleceu-se nas proximidades da Ilha de Santa Catarina a primeira Armação baleeira, denominada Nossa Senhora da Piedade (hoje no Município de Celso Ramos). Seguiu-se a Armação da Lagoinha, em 1772, hoje praia da Armação em Florianópolis; ao Norte, a Armação de Itapocorói, na região de Piçarras em 1778 e ao Sul, a de Garopaba, erguida entre 1793 e 1795. A estação baleeira mais austral do Brasil ao longo do tempo, foi a de Imbituba, fundada em 1796. Através da figura 1, é possível saber a localização exata de Imbituba, onde a pesca era realizada, atualmente conhecida como área de proteção a Baleia Franca, que naqueles tempos quase chegou a extinção.

O consumo da carne nunca foi o objetivo das capturas de baleias nas Armações da Costa Sul do Brasil; antes, aproveitava-se a camada de gordura, particularmente espessa, para a produção de óleo destinado à iluminação (principal uso até a primeira metade do século XIX), lubrificação e fabricação de argamassa utilizada em igrejas e fortalezas das quais existem, ainda, diversos exemplos ao longo do litoral catarinense. Secundariamente, as “barbatanas” - o aparelho de cerdas filtradoras de alimento existente na boca das baleias francas - era vendido para à fabricação de espartilhos. (www.baleiafranca.org.br)

As rendas obtidas na caça à baleia em Santa Catarina no período colonial - cujos contratos com a Coroa garantiam vultosos retornos para o tesouro real - foram fundamentais para a consolidação das povoações da costa catarinense, uma vez que complementavam verbas para pagamento de pessoal civil e militar, construção de prédios públicos e aquisição de mantimentos.

Figura 1



Fonte: A Baleia.

Figura 1: ilustração dos limites da área de proteção ambiental da Baleia Franca-APA (Área de Proteção Ambiental)

Neste contexto, a empresa das armações baleeiras representou alternativa atraente, no sentido de proporcionar aos habitantes ocupações remuneradas mais estáveis, conquanto dominadas por empresários portugueses. Com efeito, a acumulação de capital fez-se a favor dos proprietários portugueses; a população

nativa beneficiou-se apenas momentaneamente e de modo bastante restrito, sem que houvesse a formação de uma classe local enriquecida através do negócio das Armações de Baleias. Igualmente, tudo indica, que a população da região não ascendeu além do patamar de subsistência que existia antes dos empreendimentos pesqueiros.

O ciclo das armações de baleias atingiu seu apogeu no período compreendido entre 1780-1790; nos anos subseqüentes por diferentes razões - entre as quais cita-se a escassez de pescado - a atividade inicia o período que conduzirá à lenta e progressiva decadência. (www.baleiafranca.org.br)

4.2 IMBITUBA: DA ARMAÇÃO BALEEIRA A ESTAGNAÇÃO

Dentre as múltiplas armações existentes em Santa Catarina, aquelas de Garopaba e Imbituba estabeleceram-se tardiamente, por volta de 1796, sem que houvessem alterações significativas no modo de beneficiamento ou processamento dos produtos derivados da pesca da baleia.

Assim, em suma, pode-se depreender que no período aludido, as atividades da localidade de Imbituba centravam-se no extrativismo e beneficiamento dos derivados da pesca da baleia, no que tange aos produtos com valor no mercado colonial. Nos demais aspectos, a região, assim como todo o Sul do Brasil, distinguia-se primariamente pelo papel militar e estratégico voltado à dominação e penetração do território, de tal sorte que, empreendimentos tais como a instalação de um Sistema Portuário Meridional, tomaram, aos poucos, rumos e dinamismo assíncronos, quase que secundando o sistema defensivo de Fortes Militares instalados principalmente na praça de Desterro. Dessa forma, a empresa de extração e beneficiamento do óleo de baleia monopolizado pela MetrÓpole, não trouxe benefícios econômicos diretos à região.

Findo o auge do período de pesca à baleia, a atividade entra progressivamente em decadência, em grande parte devido ao quase extermínio das baleias abatidas segundo o modelo predatório. (ELLIS, 1969)

Em Imbituba não se observam outras atividades, excetuadas a pesca e a agricultura de subsistência, das quais apenas o pequeno excedente era comercializado, por certo na praça de Laguna; por conseqüência, a historiografia não registra o aparecimento de formações arquitetônicas quer civis, militares ou religiosas, assim

como não registra a consolidação de agrupamentos urbanos de importância ou o estabelecimento de companhias que explorassem o porto, o qual na época assinalada e por dezenas de anos, simplesmente não havia, resumindo-se a um ancoradouro cercado por terras pertencentes à União ou aos habitantes locais. Em particular, também não há registro de grandes proprietários que possuísem terras na localidade ou que dela fizessem uso para a agricultura extrativa intensiva.

4.3 IMBITUBA: A GÊNESE DO PORTO E A FIRMA LAGE & IRMÃOS

O perfil econômico e o padrão de desenvolvimento da localidade assim permaneceram até a década de 1840, quando estudos de prospecção de carvão na região da futura bacia carbonífera catarinense, apontaram a possibilidade de extração, baseados na constatação da existência de quantidades expressivas deste mineral, na apreciação ainda incerta da sua qualidade e, finalmente, na viabilidade de escoamento através de um porto já estabelecido. Ressalte-se que as autoridades do Segundo Império, conscientes do papel do carvão como produto estratégico, posto que fonte geradora de energia, configurava-se como um dos vetores de desenvolvimento do país. Neste contexto, geólogos contratados pelo Império, como Júlio Parigot, produziram relatórios que em diferentes oportunidades destacaram as jazidas ainda por explorar existentes em território catarinense. (NEU, 1999)

Com efeito, é nesta conjuntura que os primeiros aportes de capital visando à exploração com caráter intensivo, são realizados. Destaca-se, primariamente, o papel desempenhado por Felisberto Caldeira Brandt, Visconde de Barbacena, em épocas tão recuadas quanto 1861, quando se registram as autorizações – efetuadas por Decretos Imperiais – concedendo-lhe o direito de lavrar as minas de carvão-pedra e autorizando-o a organizar uma companhia para a exploração das minas. Obtenha, também, o direito de comprar terras devolutas situadas às cabeceiras do Rio Tubarão e terrenos de Marinha na localidade de Imbituba por onde iniciar-se-ia o futuro ramal da estrada de ferro Dona Tereza Cristina.

Estas concessões são as bases que darão origem as duas companhias, com capital levantado na praça de Londres, cujo objetivo era a exploração do carvão e das quais Caldeira Brandt era o administrador-concessionário. Assim, estruturadas, em 1876 a “The Donna Thereza Railway Company Limited” e em 1883 a “The

Tubarão Coal Mining Company Limited”, dão à região impulso e promissor horizonte econômico.

Entretanto, como anteriormente apontado, a qualidade do carvão estava aquém do esperado, resultante do alto teor de cinzas e baixa combustibilidade. Associavam-se às dificuldades infra-estruturais de transporte até os pontos de escoamento aos vultosos investimentos necessários para a construção dos ramais ferroviários, fatores que em conjunto determinaram o insucesso de grande parte do empreendimento, ao ponto de, em virtude dos cumulativos déficits e prejuízos (ZUMBLICK; 1987. p.181), as mencionadas empresas inglesas declararem falência em 1887.

Aproximadamente dois anos antes da falência das firmas inglesas, Caldeira Brandt, antevendo a iminência de prejuízos, inicia conversações com a Empresa Lage & Irmãos, proprietária da Ilha de Viana na então capital Federal onde possuíam seu estaleiro e oficinas navais, dedicando-se entre outras atividades à exploração da navegação de cabotagem. Assim, já em 1886 a empresa Lage & Irmãos era co-proprietária dos empreendimentos catarinenses do Visconde de Barbacena, os quais foram finalmente vendidos aos Lage, em sua totalidade, em fins de 1887. (GUEDES JÚNIOR, 1994)

Com o advento da proclamação da república, empresas de capital estrangeiro, detentoras da exploração de setores tais como as concessões para a navegação de cabotagem, foram sumariamente nacionalizadas pelo governo republicano. Trata-se do caso, por exemplo, da Norton Negan & Co., de cujo espólio foram adquiridos, pelos Lage, quatro vapores e um rebocador, os quais tornaram-se parte do processo de diversificação das atividades do grupo, que assim, além de explorar de modo mais intenso a navegação costeira, empreendem atividades em outros setores como a madeira, o aço, as ferrarias, o café e, inclusive, o sal, através da aquisição das salinas de Mossoró no Rio Grande do Norte. (NEU,1999)

Portanto o grupo Lage & Irmãos, constituía-se em um conjunto de empresas articulado, com múltiplos negócios distribuídos no Brasil, para quem o investimento em Santa Catarina envolvia a aquisição, a um só tempo, de terras, concessões de ramais ferroviários, lavra e exploração de jazidas carboníferas, configurando-se em importante e estratégico avanço empresarial.

A compra das terra carboníferas catarinenses significava investir em combustível para suprir os navios da sua frota e abastecer o estaleiro da ilha de Viana

investimento de longo prazo pois não existiam condições adequadas para extração e escoamento do produto de modo a efetivar o empreendimento a curto prazo.

A despeito de serem os detentores destas significativas concessões, o grupo Lage não iniciou de imediato a extração e beneficiamento do carvão das jazidas catarinenses; havia que criar as condições propícias para a explorar a atividade e seus subconjuntos. Investimentos em aparelhamento, melhorias e mesmo a construção, a partir dos alicerces, como no caso do porto de Imbituba, faziam-se necessários.

Sabe-se que, em 1902, logo após ao encampamento da ferrovia Tereza Cristina pelo governo federal, um dos sócios, Américo Lage, deslocou-se até a região com o objetivo de explorar o porto, segundo Guedes Júnior (1994) quem cita Manoel de Oliveira Martins *“logo desistindo em face das divergências com outro sócio, Antônio Lage.”*

Efetivamente, o marco para estruturação de Imbituba e seus entornos foi a chegada em 1912 de Henrique Lage, quem posteriormente assumiria o controle da Companhia Nacional de Navegação Costeira após o falecimento em 1919 de seus dois sócios e irmãos, vitimados pela epidemia de gripe espanhola.

Entretanto, o interesse de Henrique Lage na economia carbonífera catarinense, antecede sua ascensão ao comando da firma Lage & Irmãos, mais tarde transformada em Organização Henrique Lage. Isto porque desde 1913, superando divergências com os sócios e com diferentes esferas governamentais, começa a operação de serviço de transporte de passageiros e cargas tendo como sede o Porto de Imbituba, enfrentando, porém, obstáculos consideráveis, visto que as instalações portuárias encontrava-se em fase embrionária, completamente desaparelhadas, carentes de infra-estrutura, de abrigos, de armazéns e sobretudo do hábito logístico próprio aos portos estabelecidos. Ainda assim, ao prosseguir em sua linha de ação, Henrique Lage como descreve Guedes Júnior (1994, p.46).

Já em 1917 havia solicitado ao congresso Nacional autorização para melhorar as condições do porto de Imbituba. No requerimento pede autorização para construção, uso e gozo do Porto, sem garantias de juros pelo prazo de 90 anos, sem ônus para a Nação.

Não obstante sua petição ter sido apreciada pelo congresso Nacional, foi-lhe negada, a autorização para avançar o projeto. Assim, com recursos próprios, Lage

inicia obras para construção de extenso quebra mar, edifícios administrativos e paralelamente, investe no aparelhamento da infra-estrutura do Porto.

4.3.1 Imbituba e Firma Lage – períodos de verticalização.

A eclosão da Primeira Guerra Mundial fornece aspectos conjunturais propícios para o desenvolvimento da indústria carbonífera e por conseqüência das empresas de Henrique Lage ligadas ao setor. Neste período a escassez do carvão importado tipo Cardiff, utilizado como combustível das embarcações da Companhia Nacional de Navegação Costeira e também nas fornalhas das indústrias Lage, conduzem o Governo de Wenceslau Bráz a incentivar as atividades de pesquisa, lavra e extração de carvão nacional. Oferecida a oportunidade - proporcionada pela conjuntura e pelo governo sob a forma de incentivos federais - para as indústrias de base (empréstimos amortizáveis em 12 anos), ocorre, segundo Goularti Filho (2002, p.245) *“o primeiro boom do setor , o qual traz à região pequeno surto de desenvolvimento.”*

Este movimento de caráter ascendente, tipifica o comportamento da atividade carbonífera até a última década do século XX, qual seja, o de crescimento lento e contínuo, sem períodos de avanço explosivo até a instalação da crise que conduzirá a atividade ao declínio em período posterior.

Neste ínterim, as empresas de Henrique Lage experimentam acentuada expansão como demonstrado pela aquisição da Ferrovia Tereza Cristina – anteriormente arrendada à Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande – com o objetivo primário de transportar maiores quantidades de carvão. Para cumprir esta finalidade foram necessários investimentos na ampliação da malha ferroviária, cujo tronco principal, ligando Lauro Müller à Imbituba, mostrava-se suficiente apenas para cobrir a área carbonífera que abrangia Criciúma, deixando localidades como Araranguá sem ligação com o porto final. Assim em 1918 a Estrada de Ferro Tereza Cristina passou para o grupo que controlava a Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá, empresa do grupo Lage, que com esta aquisição tornava-se proprietário majoritário também das vias de transporte ferroviário.

Com a implantação da primeira companhia cerâmica do estado em 1919, as empresas Lage, iniciam em Santa Catarina outro ramo de atividade que viria a ter destaque prolongado e duradouro na economia regional. Deste modo, para aproveitar a abundante argila encontrada durante o processo de mineração do carvão constitui-se a primeira fábrica de louças cerâmicas: a Cerâmica Henrique Lage, a qual

inicialmente fabricava louças para suprir os navios de passageiros das Organizações Henrique Lage, concessionária exploradora da linha Rio de Janeiro-Imbituba-Porto Alegre. (BOSLLE, 1981)

Assim, com estrutura verticalizada, fazia-se premente a manutenção de mão de obra para operar o conjunto de empreendimentos. Para tanto, construíram-se vilas operárias dotadas de infra-estrutura apropriada para abrigar e servir os trabalhadores, tais como edificações administrativas, casas dotadas de água encanada e luz elétrica, serviços de correio e saúde, realizações que na opinião de Cabral apud Neu (1999, p.68), *“fez de Imbituba um centro de trabalho com serviços públicos iguais as grandes cidades.”*

A localidade, dinamizada pelos investimentos do grupo Lage, adquire estrutura e organização próprias ao ponto de, em 1923, emancipar-se político-administrativamente de Laguna. Juridicamente ordenado através da Lei nº 1451, de 30 de agosto de 1923, que cria o Município de Imbituba, instalado em 1º de janeiro de 1924, tendo como primeiro Prefeito o Eng.º Álvaro Monteiro de Barros Catão.

A instauração do regime Getulista do Estado Novo (1937-1945), reorganizou o mapa geo-político e o balanço de influências nos negócios do carvão. Se por um lado o município perdeu a autonomia com a reintegração ao município de Laguna, demonstração do poder de mobilização das forças tradicionais na sistemática oposição que faziam aos empreendimentos do grupo Lage, por outro as gestões junto ao governo acabaram por resultar na aprovação de leis que fomentavam a exploração do carvão através da compra obrigatória de cotas da produção nacional, fator que favoreceu todo o setor e especialmente seus maiores exploradores.

4.4 SEGUNDA GUERRA: INCREMENTO NO MOVIMENTO PORTUÁRIO

Com a Segunda Guerra Mundial a mobilização da indústria e da exploração carboníferas apresentou ao longo da década de 1940, expressivo incremento, quando são registrados altos volumes de carvão transportado pelos dois portos da região. Entretanto, é notável que os volumes transportados por este último depassam largamente àqueles do Porto de Laguna, como demonstrado pelo quantitativo numérico de toneladas embarcadas em Imbituba.

Porém, não só a Segunda Guerra trouxe modificações à economia do carvão em Santa Catarina. Durante o ano de 1941, em rápida sucessão, falecem o principal

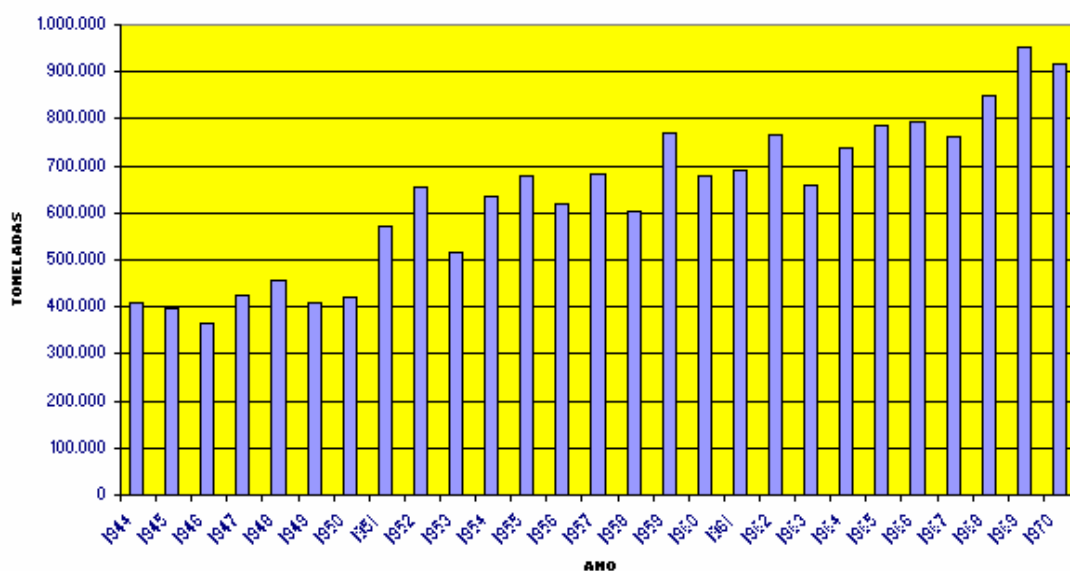
empreendedor Henrique Lage e, o Engenheiro Álvaro Monteiro de Barros Catão. A esposa de Lage, sua principal herdeira, não pôde assumir o controle das empresas por ser italiana e ter sido expulsa do país pelo Governo de Getúlio Vargas. Assim, parte do espólio foi encampado pelo Governo Federal, o qual remanejou o conjunto de empreendimentos entre diversos agrupamentos empresariais, dentre os quais destaca-se a Companhia Docas de Imbituba (CDI), criada em 03/11/1922. Deste modo, a CDI, através do Decreto nº. 7.842 de 13/09/1941 recebe o registro de concessão para exploração comercial do Porto, tendo término previsto para o ano de 2012. (NEU, 1999).

Note-se que, em 1959, o Porto de Imbituba ensaia seus primeiros passos em direção à diversificação, quando inicia a exportação de cerâmica aos mercados de São Paulo, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. Outras cargas fazem parte da pauta de exportação como a madeira, a fluorita, a farinha de mandioca, o trigo e os grãos e o sal entre outros; mas sem a expressividade do volume que o carvão representava. Como demonstrado no gráfico 6, na década de 1950, consideradas as oscilações do volume de cargas transportadas, descreve-se tendência de aumento quantitativo culminando com a marca, em 1959, de 768.587 toneladas.

O porto, especializado desde a década de 60 no transporte do carvão, ocupava nessa época, o primeiro lugar nacional em movimentação de carga, com 4.881 toneladas/ano por metro de cais, seguido pelo Porto de Vitória com 3.739 t/a e o Porto de Santos com 1.659t/a. (NEU; 1999, p.83)

Gráfico 6

MOVIMENTO PORTUÁRIO DE IMBITUBA - 1944 - 1970



Fonte: Companhia Docas de Imbituba - CDI

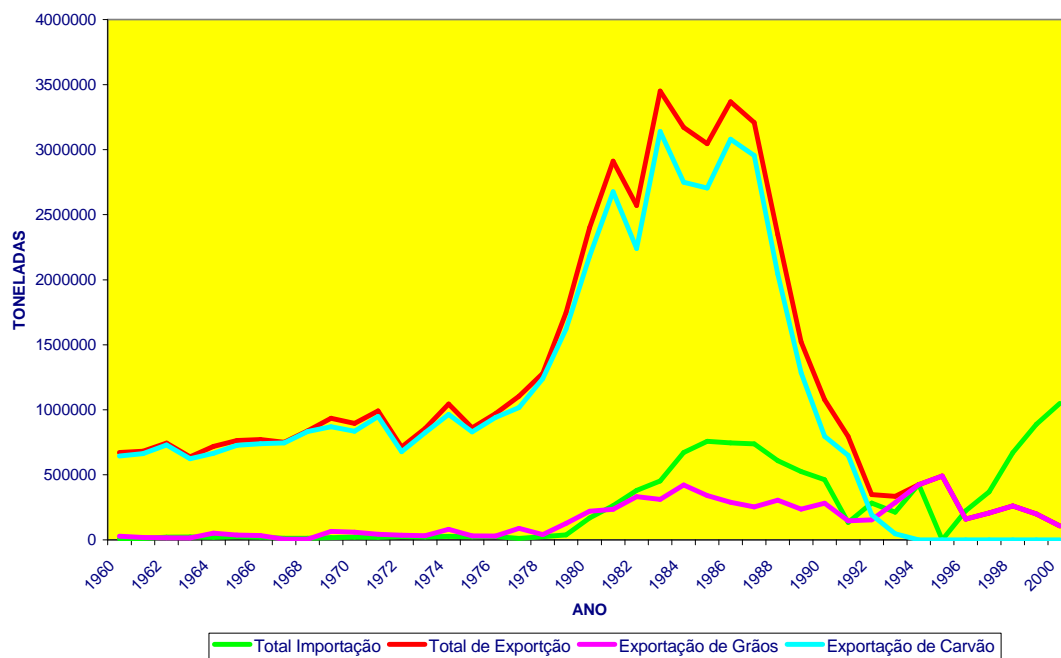
4.5 PORTO DE IMBITUBA: DO AUGE À CRISE

As tentativas aparentes em aumentar a diversificação do Porto de Imbituba, são provenientes do aumento da movimentação de cargas para o mercado interno, sejam elas para exportação como para importação de mercadorias tais como: o sal, o cimento, o fubá de milho, a magnetita e o coque.

No gráfico 7, considerando a movimentação do Porto de Imbituba, percebe-se característica de crescimento lento e contínuo compreendendo o período entre 1960 e 1973. Com a crise mundial do petróleo, ocorre expressivo aumento do transporte de carvão. Período que coincide com o II Plano Nacional de Desenvolvimento, durante o qual foi desenvolvida a Política Nacional de Derivados de Energéticos, que objetivava substituir 170mil barris de petróleo/dia por cinco milhões de toneladas de carvão nacional, beneficiando diretamente a região Sul produtora de carvão.

Gráfico7

Movimentação do Porto de Imbituba - 1960-2000



Fonte: Companhia Docas de Imbituba

No entanto, somente em meados da década de 1970 percebe-se mudança no padrão do porto. Uma das razões observadas, que influenciaria tal mudança de comportamento, ainda que timidamente, como demonstrado no gráfico 7 foi o escoamento da produção de açúcar da região norte do Estado.

As importações, quando observadas no gráfico 7, configuram-se inexpressivas, porém este padrão inverte-se no final da década de 1970, a partir do fim das obras da Indústria Carboquímica Catarinense. Nesse período são observadas várias modificações no porto afim de atender a nova demanda, tais como os investimentos do Governo Federal em infra-estrutura e na ampliação dos molhes⁵, as quais além de ajustarem o porto à nova realidade, também viabilizam a importação de outras cargas como o alumínio e o aço.

Na década de 1980, o Porto de Imbituba experimenta seu período de apogeu e, paradoxalmente, de crise. Nesta época registra a maior movimentação de carga, com ápice no ano de 1983 (como visto no gráfico 7), com a exportação de 3.140.043⁶

⁵ Deram sustentação a entrada de navios maiores o que possibilitou o aumento na movimentação.

⁶ Companhia Docas de Imbituba.

toneladas de carvão. Ainda na década de 1980 conforme o gráfico 7 o porto apresenta trajetória crescente de importações as quais atingem cotas máximas em 1985. A partir dessa data demonstram-se curvas deflexivas as quais somente após dez anos, apresentam traçado ascendente. Paralelamente registra-se, também, queda expressiva na exportação do carvão, decorrente do fim dos subsídios governamentais e do aumento da importação de petróleo. De tal modo que no final da década de 1980 a redução das exportações de carvão impactam o movimento global de cargas do porto, diminuindo-as em 60%.

Corroborando a idéia que o carvão era o único produto que oferecia sustentação econômica e que com a perda dos incentivos governamentais o porto depara-se com uma crise, diz Lins(2004),

Contudo, esse estreito vínculo encontra-se igualmente na base das adversidades sofridas pelo porto no período mais recente. Com as mudanças na política do Governo Federal para o carvão, exacerbadas na gestão Collor, a indústria carbonífera adentrou brutal e irremediável declínio. Obviamente, o porto foi duramente afetado.

Lins(2004) chama atenção para as tentativas de diversificação de cargas, as quais mostraram-se ineficazes ao longo dos anos.

A diversificação das cargas foi estratégia tentada, logo em seguida, para o reposicionamento do terminal. Entretanto, já no início dos anos 90 tal medida revelou-se de fôlego curto e, desde então, as dificuldades só fizeram se acumular: volumes ínfimos de movimentação de cargas continuaram a ser a regra. Claro que a atrofia repercutiu negativamente em termos de emprego e renda na área, instalando quadro que se agravou com a desativação da ICC e anunciou-se como duradouro na medida em que a ZPE programada para o município, portadora, como se esperava, de novas esperanças para a área, teimou em não desabrochar. O espectro do desemprego, e as mazelas que lhe fazem cortejo costumeiramente, enraizou-se na área.

No início de 1990, através da portaria n.º 801 o setor carbonífero foi desregulamentado, sendo retirada a intervenção do Estado nos sistemas de produção, preços e comercialização do carvão. Simultaneamente foi estabelecido encerramento do caráter compulsório da aquisição de carvão metalúrgico brasileiro, assim como o estabelecimento de alíquota zero para importações de carvão mineral.

Embora parte de um processo gradativo de finalização da proteção governamental ao setor, as conseqüência imediatas refletem-se na perda do mercado do carvão metalúrgico e na demissão massiva de mais de 50 % do efetivo de trabalhadores no setor carbonífero, particularmente aqueles do Porto de Imbituba, o qual, em décadas passadas havia sido um dos pilares de sustentação do empreendimentos das empresas mineradoras da região Sul. Associadas, a redução das alíquotas de importação e a retirada dos subsídios do carvão propiciaram a derrocada da indústria do carvão catarinense.

Com a diminuição do transporte de carvão no porto, houve tentativa de adequá-lo ao transporte de outros produtos, principalmente os transportados em contêineres e exportados seja pela cabotagem seja pela navegação de longo curso.

O último cais a ser construído, foi projetado seguindo o modelo *Roll-on-Roll-off*, próprios para descarga e carregamento de carretas. O que possibilitou, entre 1986-1991, a utilização intensiva pela empresa Hipermodal, no transporte de bobinas de aço vendidas pela USIMINAS. Em 1995, outra empresa, a Frangosul, instala-se no Porto, fazendo alterações com objetivo de adequa-lo às suas necessidades; do qual é exemplo a construção de frigorífico com capacidade para armazenar 3.800 toneladas. Em meados da década de 90, o açúcar agrega-se ao rol de produtos e passa a fazer parte do movimento do Porto de Imbituba sendo exportado inclusive aos países do Oriente Médio. (NEU,1999)

Em 1995, o transporte de contêineres⁷ deixa de ser feito pelo porto, segundo Neu (1999, p.96) porque , *“a diretoria da CDI, entende que os preços estavam muito baixos e não cobriam os custos portuários, decidindo aumentaras tarifas praticadas em 150%.”* Com essa medida tomada pela diretoria da CDI, são quebrados contratos. Ainda, segundo Neu (1999), *“a movimentação de contêineres é muito disputada pelos demais portos catarinenses, o que gera intensa concorrência de preços, aviltando os serviços prestados.”* Assim, no final dos anos 1990, o Porto de Imbituba inverte sua

⁷ O Porto de Imbituba, dispunha de infra-estrutura para armazenagem de 25.855 metros suficiente para 1.500 contêineres.

trajetória inicial de porto exportador de carvão tornando-se porto importador daquele mineral.

Com a queda dos subsídios e a falta de investimentos o porto torna-se pouco competitivo. Na tentativa de inverter esta tendência, a companhia gerente do Porto de Imbituba inicia parcerias com empresas privadas, dá início à modificações em suas instalações e amplia sua área útil, reaproveitando locais antes destinados a oficinas, locomotivas, almoxarifado e refeitórios.

4.6 SÍNTESE

Ao estudar os processos históricos do Porto de Imbituba objetivou-se demonstrar a trajetória evolutiva no período compreendido entre o século XVIII e o século XX. Com esse objeto a análise centrou-se na questão das armações baleeiras instaladas na localidade e sua inserção no contexto da economia colonial brasileira. Aferindo-se que o empreendimento pesqueiro, não conformou um ciclo de desenvolvimento local a longo prazo, baseado na constatação de que as rendas auferidas destinavam-se à metrópole colonial.

A seguir, através da análise da conjuntura existente no fim do século XIX e início do século XX, pretendeu-se discorrer sobre a gênese do Porto Carvoeiro à luz da descoberta do mineral e da implementação da indústria carbonífera no estado. Constatando-se que o grupo privado Lage & Irmãos, investiu substancialmente nas diversas áreas relativas à economia do carvão e de modo especial na construção, aparelhamento e adaptação do antigo cais, para adequá-lo às exigências da navegação comercial voltada ao transporte daquele mineral.

Por fim, ao apontar as repercussões dos processos institucionais promovidos no início da década de 1990 os quais ensejaram o fim da proteção governamental à atividade carbonífera, buscou-se fundamentar a noção da instalação de crise econômica e identitária, cujo resultado modifica as características e o escopo do porto transformando-o em porto de cargas gerais.

5 CONCLUSÃO

O estudo das trajetórias histórica e econômica dos portos de Laguna e Imbituba enfatiza as características distintas destas duas unidades. Se por um lado o Porto de Laguna apresenta as conformações típicas que caracterizam a unidade cidade porto ou cidade portuária padrão, a mesma assertiva não pode ser feita em relação a sua contraparte - o Porto de Imbituba- mesmo constatando-se que os dois partilharam momentos históricos comuns e até , em determinado momento, o transporte da mesma natureza de produtos.

Com efeito, o carvão foi o mais importante produto da história recente dos dois portos, nos diferentes aspectos descritos, quer seja, volume de cargas, geração de empregos, desenvolvimento regional, ou política e planejamento direcionados com finalidades específicas. Mesmo Laguna, com o lastro do passado e cidade histórica, esteve indissociavelmente ligada à economia do carvão, recolhendo os frutos do período de precedência e florescimento da atividade na década de 1940, e progressivamente desalegrando-se até a quase estagnação, com o fim do amparo governamental após a II guerra mundial.

A caracterização de Laguna como unidade cidade porto remete às relações por ela desempenhadas ao longo dos diferentes períodos históricos na sua inserção na economia regional e nacional tendo como tônica o caráter de porto do governo. Por outro lado, destaca-se que o papel do Porto de Imbituba, não obstante o interrelacionamento, com a dinâmica da economia local esteve, desde o final do século XIX, correlacionado à grupos empresariais, com destaque particular às Organizações Lage e seus sucessores.

Assim às pretendidas alegações de haver existido uma "rivalidade entre portos" com a finalidade de dominar o transporte de carvão, obsta-se que nunca houve projeto ou desenho empresarial para tal fim. Já o Visconde de Barbacena quando ganhou as concessões para exploração do carvão e para fazer a estrada de ferro, interessou-se em comprar, também, terras devolutas.

Com a falência das companhias inglesas no século XIX, seria de supor-se que o negócio - na verdade uma grande massa falida - tivesse pouco ou nenhum valor comercial. Não obstante a empresa Lage - dedicada a exploração da navegação de

cabotagem - inicialmente torna-se sócia em parte dos empreendimentos catarinenses do Visconde e posteriormente donos de todo o negócio. Significa dizer que massa falida, na verdade apresentava perspectivas, porém depreende-se que necessitava de investimentos vultosos a serem feitos progressivamente.

De modo que não se pode constatar real enfrentamento entre a praça comercial de Laguna e a de Imbituba, uma vez que ambas seguiam trajetórias distintas. Assim mesmo, identifica-se com clareza a busca de ambas as partes para conseguir recursos para aparelhar o porto. Neste quesito, as evidências apontam para o sucesso do grupo empresarial que geria o Porto de Imbituba. Posto que a própria cidade Imbituba não existia antes do advento da sedimentação de uma companhia privada destinada a explorar o local.

Destaca-se o poder aglutinador e empresarial, a iniciativa e organização das empresas Lage, a qual conformou estrutura relativamente estável e capaz de produzir novas propostas para adaptar-se aos desafios proporcionados pelas diferentes crises e conjunturas nacionais e internacionais.

De modo similar, no tocante à questão das dimensões do calado de ambos os portos, pode-se depreender que no caso do Porto de Laguna de fato existem elementos que corroboram a assertiva de que o baixo calado foi um fator que desfavoreceu suas atividades. Entretanto, demonstra-se, por outro lado, que não só a profundidade do calado contribuiu para a estagnação do Porto, como também, por exemplo, a falta de investimentos e o transporte rodoviário.

Antes, há que se considerar a crônica falta de proposições e sobretudo de recursos para aplicar políticas efetivas no sentido de dotar as instalações portuárias de equipamentos adequados, retro-áreas de armazenagem, ligações terrestres, infraestrutura de carga e descarga dentre os múltiplos tipos de investimentos necessários para a estruturação operacional de um porto comercial competitivo. Enfatiza-se a constatação de que um porto não é feito somente de seu calado mas também do conjunto de investimentos fruto do interesse estratégico que nele se tenha.

O estudo do porto de Imbituba apresenta conotações distintas. A tônica e o dinamismo daquele porto caracterizam-se por sua adequação ao modelo de porto industrial concebido e destinado à finalidades fixas. Assim os indicativos de movimentação de cargas considerados sob o prisma dos volumes transacionados demonstram-se mais elevados que aqueles do Porto de Laguna. Pode-se inferir que há

na concepção daquele empreendimento portuário, vocação inata aos conceitos que o aproximam de um porto pós-industrial do tipo porto de transbordo, na medida em que suas atividades destinaram-se à escoar a produção do grupo empresarial preponderante que explorava de modo quase vertical a economia do carvão.

Somente com a crise e derrocada do setor carbonífero, o Porto de Imbituba ressentia-se da falta de movimentação, obrigando-o a traçar novas diretrizes de operacionalização. Soma-se a nova conjuntura aos novos desafios que o porto deverá enfrentar quando em 2012 a concessão de exploração à Cia Docas de Imbituba deverá finalizar.

Compreender as perspectivas de desenvolvimento de cada porto significa, também, compreender as perspectivas de engajamento dos municípios que compreendem as três micro regiões da Região Sul de Santa Catarina : Lagunar , Carbonífera e Extremo Sul. As estruturas portuárias, dentro do seu escopo mais amplo, significam o envolvimento dos eixos estruturantes traçados pela política estratégica desenhada para o conjunto do estado.

É identificável, a conscientização dos diversos atores do processo de reativação dos portos, no que tange a necessidade de aporte de investimentos, quer sejam privados, estatais ou mesmo conjuntos, através das Parcerias Público Privadas. Ao conjunto de ações visando diretamente a estrutura portuária, somam-se aqueles que indiretamente fazem parte da construção de infra-estrutura para o escoamento da produção industrial cada vez mais diversificada do estado. Cita-se, mormente, a duplicação da BR- 101 e a revitalização da Ferrovia Tereza Cristina, cuja ampliação da malha ferroviária deve resultar em novos corredores de transporte sustentando o amparo logístico para o escoamento da produção industrial catarinense.

Particularmente, a construção de terminais intermodais de cargas para a exportação, reveste-se de importância estratégica ao conferir competitividade à Ferrovia. Igualmente a integração dos seus ramais à chamada Ferrovia Litorânea, permitiria o prolongamento da linha da FTC de Imbituba a Araquari, ligando os quatro portos catarinenses – Laguna, Imbituba , Itajaí e São Francisco do Sul.

Detendo-se, especificamente, nas perspectivas cometidas ao Porto de Laguna, constata-se que apesar das sucessivas crises, o porto avança no sentido da especialização pesqueira. Identifica-se, sobretudo nas ações governamentais, movimento concentrado na reestruturação da infra-estrutura para atender a demanda

crescente de embarcações, as quais nas últimas duas décadas aumentaram em número, consoante com o aumento da produção de pescado. Assim, com a finalização das obras de retificação e prolongamento do Molhe Sul da barra marítima a pesca oceânica deve intensificar-se com a incorporação de frota aparelhada para pesca de peixes tipo exportação, em especial o atum e o espadarte.

Entretanto são necessárias melhorias tais como a ampliação da fábrica de gelo e das salas de recepção de pescado, as quais associadas ao sistema de pesagem contínua devem agilizar as descargas evitando que os barcos aportem em outros portos como o de Rio Grande (RS) para descarregar pescado.

Assim transformação do Porto de Laguna em Porto especializado deve franquear seu desenvolvimento como Terminal Pesqueiro Público, visto ser uma das quatro plataformas de pesca marítima do país, estabelecidas de acordo com a localização geográfica, as outras sendo : Belém (PA), Cabedelo (PB) e Rio de Janeiro (RJ).

No caso do Porto de Imbituba, verifica-se que a diversificação de atividades no que tange a movimentação de cargas, apontam no sentido da adequação das estruturas para o transporte de contêineres associando-o às exigências da navegação comercial internacional aproximando-o do modelo de porto de transbordo.

Significativamente as indústrias do setor de pisos cerâmicos, em especial a Cecrisa SA e a Eliane já realizaram embarques do tipo *break book* – carga solta – demonstrando a possibilidade de adaptação do porto. Dois guindastes novos foram instalados recentemente (2004) em um dos terminais adequando-o à movimentação de contêineres. O acréscimo de uma linha marítima além da já em atividade, com destino ao golfo do México e atende a Costa Oeste do USA, amplia a inserção do porto, posto que, a próxima linha deverá cobrir a costa leste do USA uma vez que a linha atual não supre as necessidades da indústria cerâmica que têm nos Estados Unidos seu principal cliente.

A sinalização do Governo do Estado, do Governo Federal e da iniciativa privada aponta no sentido de planificar o porto e sua retro-área para servir a hinterlândia escoando a produção industrial, agrícola e metal-mecânica, incluindo-o nos planos estratégicos de inserção da economia catarinense no cenário nacional e internacional.

Assim, identifica-se que um dos grandes desafios comum aos dois portos é o de articular políticas de estruturação consistentes no longo prazo, coerentes com o

papel estratégico e as possibilidades logísticas de cada um. Critica-se, de modo geral, a carência de projetos estruturantes que contemplem as vocações naturais de Laguna e Imbituba. Independentemente da identidade e especialização em porto pesqueiro, no caso de Laguna ou de porto pós industrial de transbordo no caso de Imbituba, a questão fulcral é equalizar o papel dos portos com suas atribuições sociais, econômicas, antropológicas e históricas priorizando projetos que contemplem a diminuição do impacto ambiental o crescimento sustentado, a geração de riqueza e renda e o desenvolvimento da região.

REFERÊNCIAS

A BALEIA. <<http://www.baleiafranca.org.br>>

Disponível em: 03/06/05

AMEREC. **Lauro Muller**. Associação dos municípios da região carbonífera.

Disponível em: <http://www.amrec.com.br/municipios/lauro_mulher.htm>. Acesso em: 24 outubro 2004.

BERGER, Paulo; Santa Catarina. **Ilha de Santa Catarina**: relatos de viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX. 2a ed. Florianópolis: Ed. da UFSC: Assembléia Legislativa, 1984. 334p.

Brenner W. Cardoso. **Histórico Município de Laguna**.

Disponível em: <<http://www.sul-sc.com.br/afolha/cidades/laguna.html>>. Acesso em 18 outubro 2004.

BITENCOURT, João Batista. **Estado novo, cidade velha**: O governo ditaorialde Getúlio Vargas desde Laguna. Porto Alegre : Dissertação, UFRGS,2002.

BOSSLE, Ondina Pereira. **História da industrialização Catarinense**: das origens à integração no desenvolvimento brasileiro. CNI-FIESC,1988.

_____. **Henrique lage e o desenvolvimento sul catarinense**. Florianópolis: UFSC,1981.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **História de Santa Catarina**, 4 ° ed. Florianópolis: Lunardelli, 1994, 504p.

CADORIN, Adílcio. **Anita Garibaldi** : a guerreira das repúblicas. Florianópolis: IOESC, 1999. 318p.

GONÇALVES, Carlos Altmayer

Disponível em: http://www.popa.com.br/docs/cronicas/cristovao_pereira.htm. Acesso em 8 maio 2004

COCCO, Giuseppe; SILVA, Gerardo. Cidades e portos : os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. 274p.

COSTA, Suely de Souza, **A atividade carbonífera no sul de Santa Catarina e suas conseqüências sociais e ambientais, abordadas através de análises estatísticas multivariadas**, Florianópolis: 2000, 180p.

CUNHA, Idaulo José. **A industria catarinense rumo ao novo milênio**: desafios, evolução e oportunidades. Florianópolis: FIESC/SEBRAE-SC, 1997. 216p.

_____. Idaulo José. **A economia catarinense rumo a um novo século: uma proposta para retomada do desenvolvimento industrial.** Florianópolis: BADESC/BESC, 1999. 183p.

_____. Idaulo José. **O salto da indústria catarinense: um exemplo para o Brasil.** Florianópolis: Paralelo 27, 1992. 295p.

ELLIS, Myrian. **A Baleia no Brasil Colonial.** São Paulo: Melhoramentos: Ed. da Universidade de São Paulo, 1969. 235p.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil.** 32 ed. Companhia Editora Nacional, São Paulo. 2003. 256p.

GUEDES JUNIOR, Valmir. **Porto da Laguna : a luta de um povo traído.** Florianópolis: [s. n.], 1994. 120p.

HADDAD, P. R. **Regiões, regionalismo e desequilíbrios espaciais de desenvolvimento:** algumas reflexões. Porto Alegre, FEE, v. 21, n. 2, 1993.

HÜLSE, Ruy. **CARVÃO MINERAL E SEU PAPEL NA GERAÇÃO DE ENERGIA E NO DESENVOLVIMENTO DO BRASIL.** Disponível em: <http://www.siecesc.com.br/politica/default.htm>. Acesso em 19 abril 2005.

Indústria Carboquímica Catarinense. **O uso do carvão de Santa Catarina na Indústria Carboquímica.** Imbituba: [s.n.], 1985.

JUVENAL, Ildfonso. **Laguna engrandecedora da história catarinense.** Florianópolis: [s.n.], 1944.

LAGO, Paulo Fernando. **Evolução do movimento portuário em Santa Catarina.** Florianópolis : O Conselho, 1972-1973. 72p.

LAGUNA: **três séculos de brasilidade :** dados e informações sobre o município. Laguna: Prefeitura Municipal, 1982. 31p.

LINS, Hoyêdo Nunes. **Portos Catarinenses:** uma aproximação. Atualidade Econômica, v. 16, n 47, p. 9-14. Jul.-Dez. 2004.

MAPA. **Mapa.** O Albor, Laguna, 14 fev 1942. Número 1927, p4.

MELO, Osvaldo Ferreira de; LINS, Hoyedo de Gouvea; PEREIRA, Nereu do Vale. **A realidade catarinense no século XX.** 2. ed. ver. aum. atual. Florianópolis: Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina, 2000. 527p.

PIAZZA, Walter F. **Santa Catarina:** sua história, Florianópolis: ED.UFSC e Lunardelli, 1983, 750p.

PINTO, Carlos Ignácio. Lei de Terras de 1850

Disponível: <<http://www.klepsidra.net/klepsidra5/lei1850.html>>. Acesso em: 17 abril 2005.

PORTAL DE LAGUNA. **Cronologia das principais datas Lagunenses.**

Disponível em: <http://www.lagunagolfinho.com.br/história03.htm>. >. Acesso em: 22 outubro 2004.

RIBAS JUNIOR, Salomão. **Retratos de Santa Catarina concursos e vestibulares** : aspectos históricos, geográficos, políticos, constitucionais, econômicos e sociais. Florianópolis: Ed. do Autor, 1998. 168p.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem a Curitiba e Província de Santa Catarina.** Tradução por Regina Regis Junqueira. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: USP, 1978. P. 199.

SANTOS, Mauricio Aurelio dos; LINS, Hoyedo Nunes. **Crescimento e crise na região Sul de Santa Catarina.** Florianópolis,1995. 190f.

SIEBERT, Claudia Freitas. **Desenvolvimento regional em Santa Catarina.** Blumenau: EDIFURB, 2001. 244p.

SIECESC. **Histórico do carvão.** Sindicato da Indústria de Extração do Carvão do Estado de Santa Catarina. Disponível em:<www.siecesc.com.br/historico/default.htm>. Acesso em: 28 agosto 2004.

SOUTO, Américo A. Da Costa. **Evolução hitórico-econômica de Santa Catarina:** estudo das alterações estruturais (século XVII-1960). Centro de Assistência Gerencial de Santa Catarina – CEAG/SC. Florianópolis,1980.

TAVARES, Jeanine Mara. **Valorização do sitio histórico da Laguna.** Florianópolis: UFSC, 1983. 220f.

ULYSSEA, Saul. **A Laguna de 1880.** IOESC, Florianópolis, 1943.

VARNHAGEN, Francisco Adolfo de Visconde de Porto Seguro. **Historia geral do Brasil:** antes da sua separação e independência de Portugal. São Paulo: Melhoramentos, [19-].

ZUMBLICK, Walter. **Teresa Cristina:** a ferrovia do carvão. Ed. UFSC, Florianópolis 1987. 181p.

