

MÁRCIA FERNANDES ROSA NEU

**PORTO DE IMBITUBA-SC: DE ARMAÇÃO
BALEEIRA A PORTO CARBONÍFERO (DA GÊNESE
À CRISE)**

Dissertação apresentada à faculdade de
filosofia e Ciências Humanas da
Universidade Federal de Santa Catarina
como parte dos requisitos para a obtenção do
grau de Mestre em Geografia-
Desenvolvimento Regional e Urbano

Orientador: Prof. Dr. Armen Mamigonian

**Florianópolis
1999**

An aerial photograph of Imbituba, Brazil, showing a coastal town and a large bay. The town is built on a peninsula, with a large bay to the east and a smaller bay to the south. The water is a deep blue, and the land is a mix of green and brown. The text 'O PORTO DE IMBITUBA' is overlaid on the left side of the image.

O

PORTO

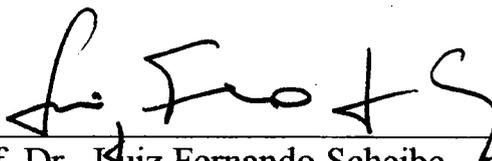
DE

IMBITUBA

"Porto de Imbituba-SC: De Armação Baleeira a Porto Carbonífero (da gênese a crise)".

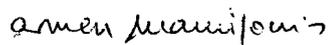
Márcia Fernandes Rosa Neu

Dissertação submetida ao Curso de Mestrado em Geografia, área de concentração em Desenvolvimento Regional e Urbano, do Departamento de Geociências do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da UFSC, em cumprimento aos requisitos necessários à obtenção do grau acadêmico de Mestre em Geografia.



Prof. Dr. Luiz Fernando Scheibe
Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Geografia

APROVADO PELA COMISSÃO EXAMINADORA EM: 12/11/1999



Dr. Armen Mamigonian (Orientador-USP/UFSC)



Dr^a. Raquel Ma. F. do A. Pereira (Membro-UFSC)



M.Sc. Sônia Miriam T. Moreira (Membro-UNIVALI)

Florianópolis - 1999

Dedicação

**a todas as almas que com suas vidas
fizeram a história desta cidade.**

Agradecimentos

Esta dissertação contou com o apoio de diversos colaboradores, que de forma direto ou indireta auxiliaram nas diversas etapas do trabalho. Gostaria de começar esta simples homenagem, agradecendo a Deus, que nos concedeu a oportunidade de descobrir como podemos fazer alguma diferença para a comunidade que adotamos como nossa.

Devo, no entanto, agradecimentos especiais a toda minha família, pelo apoio fundamental neste processo, especialmente a meus pais, Elena e Osayr da Rosa. Também à família que formei, capaz de estruturar toda a minha vida, ao meu companheiro de jornada, Sílvio que sempre tinha uma palavra de incentivo na hora certa e aos meus filhos Artur e Sílvia, que por diversas vezes foram privados da minha companhia, a D. Maria Lica Salvador, meu braço direito, sem a qual seria muito mais difícil esta pesquisa.

Aos diversos colegas, amigos e professores que intermediaram este processo, em especial a Liliane Fernandes pelo auxílio na elaboração dos mapas, aos professores: Célia Maria e Silva, na confecção do projeto inicial, Nazareno Campos, Messias Bastos, pelo incentivo e aos professores do Departamento de Geografia, pelas contribuições que oportunizaram o processo de aprendizagem.

Não poderia deixar de lembrar dos profissionais das empresas pesquisadas, pela compreensão e auxílio no levantamento de dados. Aos sindicatos, aos trabalhadores do Setor de Arrecadação e do Setor de Planejamento da Prefeitura Municipal de Imbituba, alguns profissionais da Companhia Docas de Imbituba em especial Sr. José Manoel

Joaquim, Eng. Cândido Jorge, Sr. Luiz Alberto Franco Moreira e Sérgio “Baga” Fernandes. Ao Sr. Manoel Martins, radialista e pesquisador pela ajuda nos momentos de dúvidas em relação a história da cidade. Ao Sr. Milton Chukster, da Assessoria Jurídica da ICC, empresa em liquidação. Ao Sr. Lourenço Vieira e Sr. Roberto de Souza, da Indústria Cerâmica de Imbituba, além dos funcionários do IBGE de Tubarão pela atenção e presteza no repasse dos dados, aos funcionários do Arquivo Público Estadual, da Biblioteca Central de Florianópolis, aos funcionários da Secretaria de Turismo de Laguna. Aos professores e funcionários do Colégio Estadual Engenheiro Annes Gualberto e da Coopeimb, meus colegas de luta pela valorização do magistério, em especial ao professor Liomar “Mazinho” Fernandes pela revisão ortográfica, a Marilete Severo pelas revisões na língua inglesa. À Secretaria de Educação, por dispensar o tempo para pesquisa.

Devo agradecimentos especiais, ao meu orientador, Armen Mamigonian, o qual muito me orgulhou ser sua orientanda, não só pela sua competência, mas acima de tudo pelo ser humano que é. Também agradeço a CAPES e a CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico) pelo apoio à pesquisa.

SUMÁRIO

LISTA DE ILUSTRAÇÕES, TABELAS E QUADROS ESTATÍSTICO	
RESUMO	
ABSTRACT	
INTRODUÇÃO	13
I- A INSERÇÃO DO PORTO DE IMBITUBA NA ECONOMIA CARBONÍFERA CATARINENSE	26
1.1-O Contexto Mundial da Colonização Açoriana, em Santa Catarina.	26
1.2- O Contexto Econômico do Sul da Colônia e o Papel dos Açorianos na Economia Catarinense, Durante o Século XVIII	36
1.3- Uma Armação Baleeira que Vira Porto	44
1.3.1 A Implantação das Armações e os Açorianos	44
1.3.2-O Declínio das Armações Baleeiras	49
1.4- Os Ingleses e o Carvão	56
1.5-Chegada de Henrique Lage: Salve o Progresso!	66
II- A ESTRUTURA FÍSICA DO PORTO DE IMBITUBA	
2.1-Do Porto Natural a Porto Organizado	77
2.2-As Infra-estruturas Portuárias	83
2.2.1-Silo para Carvão	86
2.2.2-Os Cais	89
2.2.3-Os Equipamentos Portuários	96
2.2.4-Armazéns	99
III-A INTEGRAÇÃO DO SISTEMA PORTUÁRIO À ECONOMIA DA CIDADE DE IMBITUBA	
3.1-A (Re)Organização do Porto de Imbituba:1958 a 1998	104
3.2-A Evolução da hinterlândia	127
3.3-Os Reflexos da Crise do Carvão	132
3.4-A Indústria Cerâmica de Imbituba (ICISA)no Contexto Regional	136
3.4-Da Pirita ao Ácido Fosfórico: ICC	148
3.6-As Expectativas de Desenvolvimento com a Zona de Processamento de Exportação-ZPE	159

IV-CONSIDERAÇÕES FINAIS	165
V-FONTES BIBLIOGRÁFICAS	
5.1-Fontes Primárias	172
5.2-Bibliografia Geral	174

Listas de Ilustrações, Mapas, Tabelas e Quadros Estatísticos

a- Fotos

01- vista parcial da caixa do carvão-1940	69
02-vista aérea do Porto de Imbituba-1995	82
03-silo de carvão	86
04-moega recebendo carvão	86
05- dalas conectadas aos navios	87
06-vala na frente do silo de carvão	88
07-cais n.º3 em construção	91
08-construção do cais n.º2 (ano de 1968)	93
09-cais n.º4, em 1985	94
10-guindaste Titan-1942	96
11- guindastes modernos	98
12-armazéns	99
13-Olaria-Vila Nova	100
14-carregamento de farinha de mandioca- Araranguá e Criciúma para Bélgica	114
15-pátio de containeres	130
15-b: setor antigo da ICISA	137
16-área central, próximo à ICISA	138
17-setor de esmaltação-ICISA-1978	142
18- setor modernizado-1994	143
19-escritório da ICISA-1995	145
20- construção da ICC-1978	153
21-construção da ICC-praia do Porto	154
22-construção da balança-ZPE-1999	157
23-construção da receita federal-ZPE	158

b- Figuras

1-Localização da área portuária	85
2-esquema de descarregamento do carvão	88
3-croqui dos planos de ampliação de Henrique Lage	102

c- Mapas

01- localização de Imbituba	27
02- Imbituba	28
03--Área baleeira catarinense	44
04-Sistema Ferroviário do Sul de Santa Catarina	111
05-Imbituba: Atividades Econômicas	135

d- Tabelas

01-Relação da movimentação portuária em ton./cais-1960	83
02-Equipamentos portuário de alguns portos brasileiros	84
03-Principais portos : cais acostável-1978	89
04-Condição hidrográfica e de acostagem-1978	90
05-Movimentação de navios/cais-1990	95
06-Características técnicas dos principais Portos organizados de SC-1969	87
07-Áreas de armazenagem dos portos-1978	100
08- Movimentação portuária-1918 a 1924	109
09- Movimentação do Porto de Imbituba-1951 a 1958	112
10- Movimentação de mercadorias- Porto de Imbituba-1960	115
11- Movimentação de navios-1960 a 1969	117
12- Movimentação de cargas-ton. 1970 a 1979	120
13-Movimentação de cargas-C.D.I.-1980 a 1989	122
14-Consumo de carvão metalúrgico-1980-1993	123
15-Movimentação de cargas 1990 a 1998	126
15-a-Taxas médias de comercialização e de produção de algumas Cerâmicas Catarinense-1977	133
16- Aumento da produção industrial-1973 a 1977	140

e-Gráficos

01-Comparativo de movimentação de carvão sobre o total movimentado	113
02- Principais armadores-1960	116
03-Movimentação de navios-1970 a 1979	118
04-Movimentação de navios-1980 a 1989	121
05-Movimentação de navios 1990 a 1998	125
06-Navios: movimentação de 1961	129
07-Evolução dos funcionários-Porto de Imbituba-1958 a 1998	133
08-Produção das Indústrias Cerâmicas Catarinense-1977	140
09-Evolução do quadro de Funcionários e produção –1982-1998	144
11- Comparativo da Produção e exportação-1992-1998	146
12-produção da ICC-1986 a 1993	156

RESUMO

A história de Imbituba para o Brasil começou no final do século XVIII, quando foi instalado aqui uma Armação baleeira. Um século mais tarde uma nova fase na economia da cidade a coloca no cenário nacional: A descoberta de minas de carvão no Sul do Estado. Assim, toda uma infraestrutura é criada na região com a construção da estrada de ferro, mas as expectativas são frustradas e o carvão não encontra mercado.

No início do século XX, as mudanças foram muitas e a economia de Imbituba conheceu o maior progresso da sua história. A organização espacial se reestruturou, e passou de economia pesqueira e de subsistência, para a organização voltada à atividade portuária.

A necessidade de mão-de-obra atraiu centenas de trabalhadores da região, que devido a perspectiva de melhoria das condições de vida, como água encanada, luz elétrica, etc., são atraídos para a nova atividade econômica instalada na cidade. Todas as indústrias que surgiram neste processo estavam ligadas diretamente a exploração do carvão, seja pela matéria-prima, o barro branco, seja pela prestação de serviço, como hotéis, por exemplo.

Com o passar dos anos, a diversificação da produção não gerou a independência econômica da cidade, pelo contrário ela tornou-se mais dependente da atividade portuária, da Cerâmica e da Indústria Carboquímica

A crise do carvão gerou uma desestabilização sem precedentes na economia urbana. A diversificação da base produtiva não se apresentou com as mesmas características de outras cidades, como Criciúma, por exemplo, que também sofreu reflexo da crise, mas em proporções muito diferentes de Imbituba. Assim, passados quase dez anos dos cortes nos subsídios do carvão, a cidade ainda não recuperou o período de expansão econômica.

ABSTRACT

The history of Imbituba to Brazil, began at the end of the century XVIII, when it was installed a Warehouse to whales here. One century later a new phase in the national scenery: The discovery of mines of coal in the South of the State. Thus, an entire infrastructure is created in the area, with the construction of the railroad. But the expectation is frustrated and the national coal doesn't find the expected market.

At the beginning of the century XX, many things changed and the economy of Imbituba faced the biggest progress of its history. The space organization was restructured, and it changed of fishing economy of subsistence, to the organization related to the port activity.

The necessity of labor attracted hundreds of workers of the area, that due these perspective of improvement of life conditions, as treated water, electricity, etc., they are attracted by the new economic activity installed in the city. All the industries that appeared in this process were directly linked to the exploration of coal, or for the raw material, the white mud, for other services , as hotels, for example.

Time passed and the diversification of the production didn't generate the economic independence of the city, on the contrary, her it became more dependent on the port activity, Ceramic and on Industry Carboquímica Catarinense (it used the pyrite, a rejected product from coal to of fertilizer).

The crisis of coal generated an unprecedented imbalance in the urban economy. The diversification of productive base didn't present the characteristics of another cities, like Criciúma, for example, where the crisis was intense but it didn't provoke the reflexes that were felt in Imbituba. Thus, after almost ten years of the cut in the subsidies of the coal, the city didn't still recover the economic normality, at least in the government decisions no longer find space in the current conjuncture. In that way, it is necessary to solve the most eminent problems of the population, as the unemployment.

1-INTRODUÇÃO

O estudo de um porto requer a compreensão de fatores que excedem os limites da cidade, pois as atividades portuárias estão inseridas no dinamismo urbano refletindo a base produtiva regional, nacional e até internacional. Consideramos, portanto, que a melhor maneira de realizar esta dissertação é através do processo de acumulação histórica mundial, singularizando para a escala regional, além do mais os ciclos econômicos mundiais serão utilizados para explicar os diversos momentos na evolução do Porto de Imbituba.

Na fase pré-industrial o mundo era ditado pelos ciclos do tempo. As secas ou as enchentes provocavam farturas ou carências na produção agrícola (como na passagem bíblica em que José interpretou o sonho do Faraó no Egito Antigo-sete vacas gordas são engolidas por sete vacas magras, simbolizando o período de grande colheita precedendo os períodos de seca e fome).

No entanto, após a 1ª Revolução Industrial, o mundo capitalista passou a conhecer os ciclos ditados pela produção das indústrias. Mamigonian (1999) relatou que:

“...A Revolução Industrial dos fins do séc. XVIII inaugurou os ritmos industriais de várias durações, principalmente os ciclos decenais (Juglarianos) e os ciclos longos, de cinquenta anos (Kondratieff), cada ciclo com fase expansiva (“a”) a fase depressiva (“b”)....”¹

A análise dos ciclos econômicos esclarece essas oscilações na economia capitalista mundial. Max e Engels constataram a presença das crises e expansão na economia. Juglar, em 1860, provou estatisticamente a existência destes ciclos, principalmente os decenais. Engels constatou a presença de grande período de depressão (aproximadamente 50 anos), no final do século XIX. A sistematização dessa constatação foi feita por N. Kondratieff (soviético que realizou seus estudos entre 1918-1921) contrariando as idéias do mundo socialista que não admitiam a temporalidade das crises capitalistas².

As fases depressivas (“b”), que possuem taxas de lucros menores correspondem ao período de maior investimento tecnológico, criando as bases para a expansão (“a”) que sucederá. Pela lógica capitalista é como se fosse um processo natural, em que a grande produção acaba por gerar queda na lucratividade das empresas e estas para poder continuar no mercado precisam inovar não só nas

maquinarias, mas também nos produtos oferecidos. Assim, cada vez mais as inovações tecnológicas são incentivadas e a ciência contribui de forma decisiva para que aconteçam as transformações.

No final desta fase depressiva que também é uma fase de inovações, o espaço geográfico é transformado, criando o “novo” que se sobrepõe ao “velho”. Mesmo que este último permaneça muitos anos em atividade, já entra em processo de estagnação e extinção, ou ainda, como em muitos casos, em processo de adaptação. A sobreposição do “novo” reflete-se no aspecto social das cidades, gerando um grande número de trabalhadores que não se enquadram nas novas situações, além de sintomas sociais e espaciais diferenciados.

Dada às condições e a evolução do mundo, a fase de maior expansão geográfica do capital mundial ocorreu de modo mais generalizado na fase depressiva, ou seja, na fase “b” do 3º Kondratieff (1920- 1948) em que ocorreu a implantação de diversas multinacionais norte-americanas em várias partes do mundo³.

A industrialização brasileira foi novamente impulsionada nesta fase em que houve abertura da economia⁴, nas condições do final da 1ª Guerra Mundial e a posterior fase recessiva do 3º Ciclo Longo, quando os países desenvolvidos foram atingidos pelo conflito, aumentaram os esforços do Brasil em substituir as

¹ MAMIGONIAN, Armen. Kondratieff, ciclos médios e organização do espaço. In: Geosul, Florianópolis, v.14, n.28, p. 152-157, jul./dez. 1999.

² Ibidem. p.152

³ MAMIGONIAN, A. Op. cit. p.154.

⁴ Em 1880, o processo de industrialização era incipiente e espontânea, ou seja, sem apoio ou incentivos governamentais. Já em 1930, com a crise mundial, e a conseqüente queda do preço do café no mercado internacional, a indústria obteve apoio do governo Getúlio Vargas (1930-1945). A CSN, foi criada neste período. Em 1955, com o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), a industrialização tomou outro rumo, com a entrada das empresas estrangeiras no Brasil, especialmente as montadoras.

importações. Com certeza, não foi a primeira vez que isto aconteceu. A diferença, segundo Rangel⁵, foi que em outras tentativas, não culminou na industrialização brasileira. Foi diferente, portanto, pelo fato de ter sido mais industrial que os outros processos. Dessa forma começava a industrialização nacional.

É evidente que o processo industrial brasileiro teve início com a produção de bens de consumo simples, e graças à existência de uma incipiente indústria de base, pôde se estabelecer e continuar o seu aprimoramento. Neste aspecto é que o carvão entrou como força geradora de energia para o desenvolvimento da indústria de base, até então pré-industrial (artesanal), mas capaz de dar suporte a esta industrialização que estava iniciando.

Esta produção pré-industrial expandiu a sua capacidade pressionada pelo aumento do consumo. Como o consumo não se manteve estável por muito tempo, todos os investimentos, inicialmente realizados para aumentar a produção, ficaram ociosos. Deixando fora de uso, instalações, mão-de-obra, recursos naturais (como foi o caso das minas de carvão no Sul de Santa Catarina, por ex.), além de um grande número de subempregados ou desempregados.

Contudo, a industrialização tem a sua lógica interna, no nosso caso, ela se manifestou através da modernização escalonada, isto é setorial, de todo o organismo econômico. O Estado foi o orientador do esforço de industrialização, principalmente para alguns setores econômicos, enquanto outros não obtiveram o

⁵ RANGEL, Ignácio. Milagre e anti-milagre. 2ª ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1986.

mesmo benefício⁶. O desenvolvimento acentuado desses setores privilegiados ocasionou o aumento da produção em tal proporção que reverteu à economia para a ociosidade.

Com a mesma intensidade com que a recessão ocorre, também ocorre a recuperação, e assim, a economia volta a crescer através da a renovação tecnológica obtidas nos períodos de depressão. A economia brasileira, como a mundial vem se desenvolvendo por movimentos cíclicos acompanhados por alterações estruturais na organização da sociedade. As instituições são alteradas juntamente com a economia e as leis.

Durante o período de 1921 a 1948, que coincidiu com a fase “b” do 3º Ciclo de Kondratieff, revelou-se a incompetência do capitalismo mercantil como sócio hegemônico da classe dominante de enfrentar novos desafios, os quais devia fazer face à industrialização brasileira. Contudo, por volta de 1930, as classes dos industriais e a dos latifundiários semifeudais chegam ao poder. Surgiu nesse período a antecipação da ditadura militar de 20 anos, pois os militares são chamados à sustentação do regime e promovem a mudança para os novos grupos dominantes, assim uma nova composição de forças políticas é formada, uma nova Dualidade⁷.

Através deste novo pacto dualista o desenvolvimento brasileiro vai se concretizando. No entanto, em função das desigualdades com que ocorre a industrialização, os desequilíbrios regionais são criados, pois a economia capitalista

⁶ *Ibidem* p.130.

⁷ RANGEL, Ignácio. *Op. cit.*. Dualidade é entendida como “ pacto de poder coroado pela aliança entre duas classes que disputam a hegemonia” p.26. “Em cada dualidade, o poder é exercido por uma classe que passou da dualidade, e por outra que está tendo acesso ao poder pela primeira vez”. p.25

vai gerando áreas de intensiva concentração de capital, caracterizada por violentas subidas na curva de emprego, alternadas com baixas não menos violentas, dependendo do volume de inversões com que esteja sendo feita, a cada momento.

Esse processo, sem dúvida, cria os desequilíbrios regionais, pois a acumulação de capital é feita de forma diferenciada por regiões, onde o retorno do capital investido pode proporcionar lucros mais imediatos, pois quanto maior o excedente produzido em uma região, tanto maior a reinversão e mais intenso é o processo de acumulação, aumentando dessa forma a diferença entre os lugares.

A modernização aplica-se através do uso de maquinarias mais modernas, que por si só não criam todos os antagonismos envolvidos na relação capital/trabalho. A grande questão que se coloca neste ponto, e Marx deixa claro, é a aplicação dada pelo modo de produção capitalista, quando as máquinas têm a função imediata de ampliar a mais-valia e, por sua vez, a produção.

Entretanto, os sintomas dos ciclos econômicos acontecem mais efetivamente no centro do mundo capitalista, os países da periferia são atingidos de modo diferente, pois como no caso brasileiro estes momentos de crise mundial foram responsáveis pelo processo de industrialização.

O caso de Imbituba e região⁸ é típico de uma situação de área sócio - econômica deprimida, mas com potencial latente de desenvolvimento. Pois há um porto marítimo de exportação e cabotagem, com capacidade ociosa, enquanto os

⁸ Região neste sentido é considerado uma classe de área, classificada de acordo com critérios econômicos, não no sentido da uniformidade, mas sim nas múltiplas relações que circulam e dão forma a um espaço que é internamente diferenciado. (GOMES, 1995).

demais portos de Santa Catarina funcionam no limite de sua capacidade, pleiteando inclusive, verba para ampliação da área portuária⁹, demonstrando claramente esta contradição.

O Porto de Imbituba foi projetado no cenário nacional a partir de 1889 como escoador de carvão do Sul do Estado. Os investimentos iniciais, com a instalação de infraestruturas básicas, foram desenvolvidos pelo capital inglês (1889). Alguns anos mais tarde (1917), empresários do Rio de Janeiro interessaram-se pela exploração do carvão como saída para a falta de combustível capaz de abastecer a sua frota, principalmente no início da 1ª Guerra Mundial. Entretanto, as dificuldades no recrutamento de operários, forçavam os empresários a criar verdadeiras cidades planejadas, com fornecimento de vários serviços pouco comuns para maioria das cidades brasileiras, como, por exemplo, luz elétrica e abastecimento de água.

A crise do carvão no final de 1980 gerou uma problemática social e ecológica que se agravou, principalmente, nas cidades que não conseguiram diversificar a sua produção. A exploração do carvão proporcionou investimentos em cerâmicas (de pisos e azulejos), causados pela abundância de matéria-prima (“o barro-branco”), bem como, a exploração da madeira, aproveitando o desmatamento das áreas de mina. Contudo, durante a crise que deflagrou a redução na exploração do carvão e ampliou as facilidades na sua importação (final da década de 80), estas atividades econômicas não foram suficientes para dar suporte a toda a massa de trabalhadores desempregados.

⁹ É o caso dos Portos de São Francisco do Sul e de Itajaí, que operam no limite de sua capacidade de movimentação. Diário Catarinense 1993.

Desse modo, a cada dia fica mais evidente que a criação do exército industrial de reserva, descrito por Marx, tem menos oportunidade de ser incorporada à nova atividade econômica. O desemprego estrutural criou violentas desigualdades sociais com reflexos imediatos nas moradias de baixa renda, que formaram ao redor das cidades.

Quando os investimentos para a extração do carvão estavam na fase inicial (1920 a 1930), medidas protecionistas foram solicitadas pelos empresários nacionais, no entanto o preço do carvão importado da Inglaterra e dos EUA não permitiu a sua concretização. Segundo relatos de alguns engenheiros da época, se estas minas catarinenses estivessem localizadas na Inglaterra, por exemplo, é certo que este mesmo carvão, com a mesma qualidade, acabaria sendo adquirida pelas empresas nacionais. É evidente que o ineficiente sistema de transporte onerava muito o preço do carvão¹⁰.

Além do mais, se a política do Governo fosse voltada para a descentralização das atividades econômicas, por certo o plano de implementar uma usina siderúrgica nas proximidades das minas de carvão, teria ocorrido¹¹. Mas, contrário às pressões de Henrique Lage¹² e de políticos catarinenses, a usina siderúrgica foi instalada no eixo Rio-São Paulo.

¹⁰ O carvão era transportado de trem até o Porto de Imbituba, e deste até o Porto de Santos. Daí de trem até o consumidor. Havia ainda o problema da demora do transporte ferroviário, no número insuficiente de vagões, no preço das tarifas portuárias, entre outros.

¹¹ Segundo as nossas pesquisas nos jornais da época, H Lage teria tentado por diversas vezes viabilizar a construção da Usina Siderúrgica no Sul de Santa Catarina. Fato que novamente em 1972, foi discutido sem que fosse concretizado.

¹² Importante empresário carioca, responsável pelo início da exploração das minas carboníferas do Sul do Estado, bem como de uma série de outros investimentos em todo país.

Somente com o final da 1ª Guerra Mundial e com as dificuldades econômicas do Governo Federal em importar matéria-prima, é que medidas protecionistas foram sendo adotadas. Esta política de proteção obrigava as empresas brasileiras a consumir, no mínimo, 10% de carvão nacional em 1931; mais tarde esse valor foi ampliado para 20%, em 1937. A fase que o mundo estava passando era uma fase de depressão da economia, mas que para aos países da periferia trouxe resultados diferenciados já que proporcionou condições para o desenvolvimento de certos setores importantes da indústria nacional. Foi o caso do carvão, como importante fonte de energia na indústria de base. que em função das condições mundiais obtiveram incentivos governamentais fundamentais. Essas medidas significavam um aumento considerável na produção do carvão, capaz de manter as indústrias extrativas em funcionamento e com lucros extremamente consideráveis, além de criar algumas das maiores fortunas de Santa Catarina¹³.

Toda estrutura de extração e escoamento de carvão se desenvolveu graças aos incentivos governamentais, o que de certa forma logrou resultados problemáticos, tanto sociais como ambientais para a região carbonífera. A mineração foi responsável pelo surgimento do maior pólo cerâmico do país, além de importantes cidades na microrregião de Criciúma¹⁴ e Tubarão¹⁵.

¹³ Alguns dos capitais mercantis que mais se expandiram em Santa Catarina estão se alguma forma associadas ao carvão, como o grupo Giassi, Angeloni, Freitas entre outros.

¹⁴ A microrregião de Criciúma é formado pelos município de Içara, Lauro Muller, Urussanga, Morro da Fumaça, Siderópolis, Nova Veneza, Forquilha e Criciúma.

¹⁵ Na microrregião de Tubarão o reflexo da política do carvão é sentida mais diretamente em três municípios- Tubarão, Capivari de Baixo e Imbituba.

Houve várias tentativas de industrialização dos rejeitos de carvão¹⁶ para a produção de ácido fosfórico (matéria-prima para a produção de fertilizantes), no entanto somente com incentivos do Governo Federal é que a Indústria Carboquímica Catarinense (ICC) foi instalada em 1978. Quase vinte anos depois, a conjuntura do país era outra, pois a abertura econômica e a concorrência causada pela liberação da importação de ácido fosfórico comprometeram a continuidade das atividades da empresa estatal, liquidada em 1994.

Na atualidade, dado ao esgotamento do modelo substituidor de importações e a entrada em cena da política neoliberal¹⁷, o carvão de Santa Catarina encontra-se em situação difícil, pois perdeu competitividade para o mineral estrangeiro. Todo o Sul de Santa Catarina tenta buscar soluções para a capacidade ociosa que de forma latente, aumenta as desigualdades sociais. A criação em Criciúma de um pólo de confecção, além de incentivos governamentais para a instalação da Zona de Processamento de Exportação (ZPE), são tentativas de solucionar a lacuna social que foi deixada com a queda de movimentação portuária e o fechamento da ICC.

Dessa forma, através da nossa pesquisa, procuramos evidenciar alguns aspectos que consideramos importantes para compreender a situação do Porto de Imbituba no contexto regional. Assim, no primeiro capítulo tratamos da inserção do Porto de Imbituba na economia catarinense; abordamos o contexto mundial da

¹⁶ Após a lavagem do carvão 20 a 30% de rejeitos eram depositados a céu aberto em Tubarão, com o objetivo de aproveitar

¹⁷ A política neoliberal foi iniciada pelo ex-presidente Collor (1988-1991) e incrementado no governo do Fernando Henrique Cardoso (1994), a principal meta é privatização de muitas empresas estatais, além da reforma no Estado.

colonização açoriana em Santa Catarina, bem como os aspectos referentes à utilização do Porto natural de Imbituba, com a pesca da baleia, no século XVIII. Além do mais, tratamos da posterior transformação em Porto organizado, no século XIX, através dos investimentos na construção da Estrada de Ferro e início do século XX o surgimento de empresários do Rio de Janeiro, organizando a atividade produtiva do Sul de Santa Catarina e conseqüentemente a reorganização portuária de Imbituba, que de vila pesqueira passa a ser porto escoadouro do carvão.

O presente capítulo ainda faz uma abordagem sobre as proteções governamentais que possibilitaram o desenvolvimento da economia do carvão como conhecemos e que desenvolveram grau tão elevado de dependência, pois na medida em que estas proteções foram sendo retiradas, geraram crise em toda economia carbonífera.

O segundo capítulo é como um capítulo à parte, pois se refere ao processo de funcionamento do Porto de Imbituba, de 1958 a 1998, enfocando a formação e o desenvolvimento das atividades do porto, a ocupação e distribuição do espaço portuário, dando ênfase a estrutura física e a organização atual do sistema portuário. Comparamos a estrutura física deste Porto com os dos demais portos catarinenses e até do Brasil, facilitando a compreensão das suas características físicas e estruturais.

Procuramos neste capítulo, ainda, elucidar questões exclusivamente de base funcional do Porto, permitindo ao leitor compreender como o Porto de Imbituba se estruturou ao longo dos anos, além de demonstrar a sua funcionalidade atual. Expusemos, também, alguns planos para o futuro, em que muitos deles foram

elaborados antes de 1940, mas que por falta de reinversões nunca foram concluídos, e atualmente com a queda do subsídio do carvão atrasaram ainda mais a possibilidade de competitividade do Porto de Imbituba perante os portos próximos.

A finalização foi realizada com o terceiro capítulo, no qual foi enfocada a integração do sistema portuário à economia da cidade de Imbituba, avaliando a (re) organização do Porto de Imbituba, além do desenvolvimento da hinterlândia ao longo dos anos. Demonstramos, através de gráficos e tabelas, os índices concernentes aos períodos de 10 em 10 anos, avaliando as transformações das cargas, com a predominância até 1989 do carvão, além da dificuldade atual na diversificação de cargas.

Neste capítulo também abordamos as outras atividades econômicas que geraram o desenvolvimento de Imbituba ao longo dos anos, como a Indústria Cerâmica e a ICC - Indústria Carboquímica Catarinense, além das expectativas da ZPE – Zona de Processamentos de Exportação.

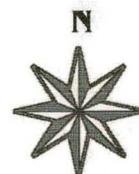
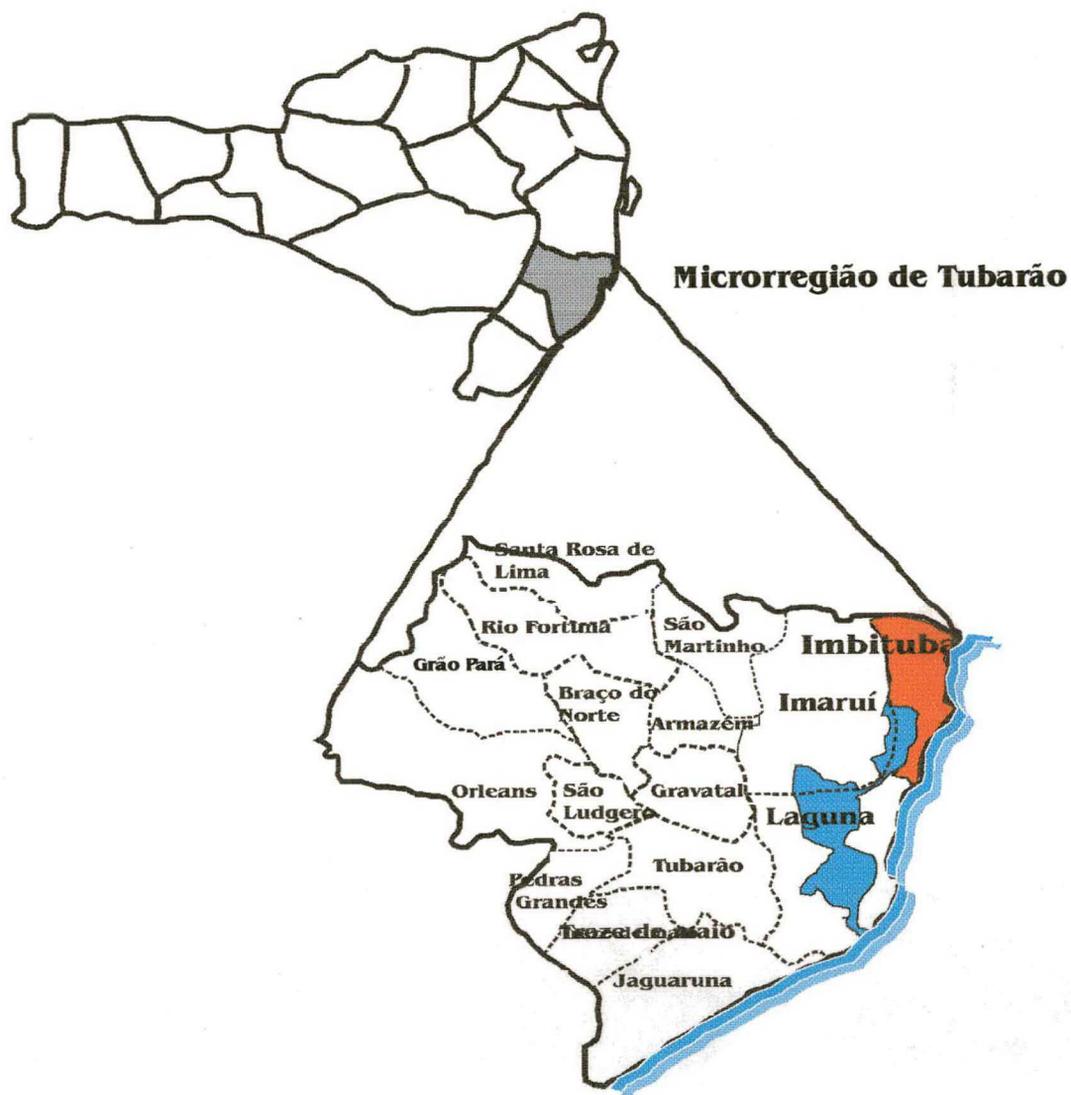
Objetivando conhecer o papel do Porto de Imbituba no espaço geográfico local/regional, procuramos fazer uma ampla revisão teórica, intermediada por pesquisa empírica, entrevistando desde sindicalistas a diretores das empresas, como também antigos funcionários e moradores de Imbituba. Realizamos uma ampla pesquisa nos Arquivos Públicos de Florianópolis e Laguna, Prefeituras de Imbituba e de Laguna, Biblioteca Pública de Florianópolis e Agências Marítimas, além de empresas, como: a ICISA- Indústria Cerâmica de Imbituba, a ICC- Indústria Carboquímica Catarinense e na Companhia Docas de Imbituba.

No decorrer do trabalho percebemos a complexidade que envolvia as questões relacionadas ao Porto de Imbituba, pois, durante os anos de sua existência as ações políticas e econômicas do lugar urbano interagiram com o Porto de tal modo que criaram uma dependência, explicando alguns problemas econômicos e sociais sentidos pela população nos momentos de sua crise. Assim, explicar a realidade é tarefa que envolve o estudo do tempo articulado às ações da formação econômica e social.

A inserção do Porto de Imbituba na economia carbonífera catarinense

- 1.1. O contexto Mundial da colonização Açoriana, em Santa Catarina**
- 1.2. O contexto econômico do Sul da Colônia e o papel na economia catarinense, durante o século XVIII**
- 1.3. Uma Armação baleeira que vira Porto**
- 1.4. Os ingleses e o carvão**
- 1.5. A chegada de Henrique Lage: SALVE O PROGRESSO!**

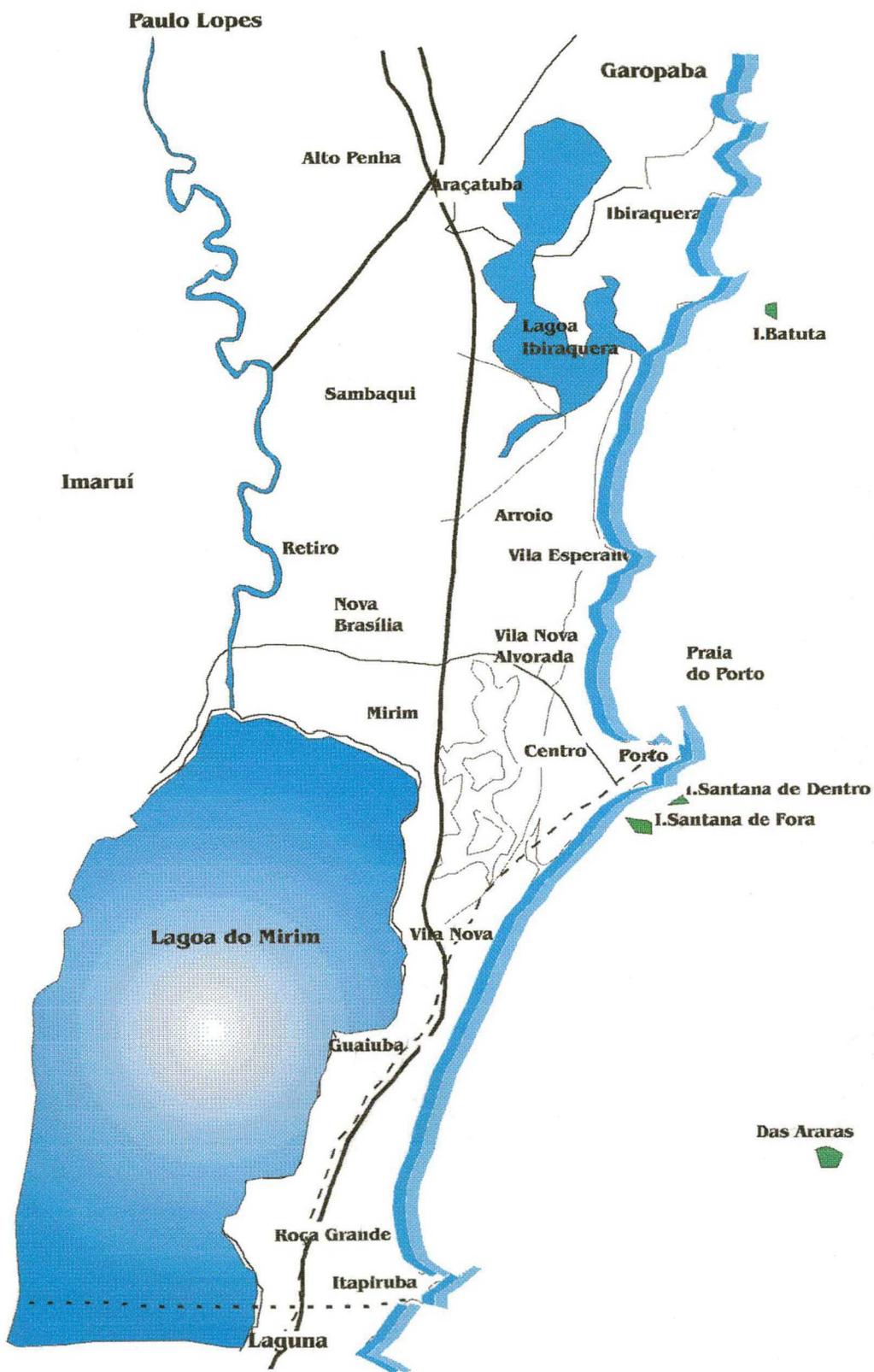
**Mapa 01:
Localização de Imbituba-SC**



Escala aproximada- 1:1.000.000:

Mapa 02:

IMBITUBA



1.1-O contexto Mundial da colonização Açoriana, em Santa Catarina.

*“A localização dos homens, das atividades e das coisas no espaço explica-se tanto pelas necessidades «externas», aquelas do modo de produção «puro», quanto pelas necessidades “internas”, representada essencialmente pela estrutura de todas as procuras e a estrutura das classes, isto é, a formação social propriamente dita”.*¹⁹

A colonização portuguesa encaixa-se nesta citação de Milton Santos, quando ele analisa que tanto as necessidades externas como as internas explicam a localização dos homens no espaço, bem como as atividades que serão desenvolvidas. Assim, os portugueses, com a sua cultura e seu modo de ser peculiar, caracterizaram o litoral catarinense, principalmente o Sul Catarinense.

As atividades que foram desenvolvidas no litoral e o propósito a que serviram, reflete a todo o momento a realidade que procuramos compreender na elaboração deste trabalho. Desta forma, a contextualização histórica e a análise atual

da realidade precisam caminhar juntas para que o entendimento possa ser construído de forma mais dialética possível, ou seja, a um nível de compreensão em que passado e presente se comungam; o passado justifica as formas do presente que é, por sua vez, produto do passado e processo do futuro.

Para isso, retornemos ao contexto do século XVII, quando a idade moderna marcava um novo modo de produção, e a acumulação da riqueza ganhava proporções nunca vista antes. Marx observa que:

“...O comércio e a navegação tinham-se expandido mais depressa do que a manufatura que desempenhava um papel secundário às colônias os quais começaram a tornar-se consumidores importantes. As nações repartiram entre si, em longas lutas, o mercado mundial que se abria. Esse período começa com as Leis da Navegação e os monopólios coloniais...”²⁰.

Dessa forma, Portugal inicia o povoamento do Brasil, para não arriscar perder as terras do Novo Mundo aos países que contestavam o direito a estes territórios, como a França e a Holanda. No entanto, Rangel (1957), enfatiza que os portugueses não vieram aqui encontrar produtos acabados como na Índia e, portanto,

¹⁹Santos, Milton. Espaço e Sociedade. vozes. 2ªed. Petrópolis, 1982, p.15.

se fazia necessário explorar este território de forma que lhes permitissem obter alguns lucros.

Nesse momento da história mundial, o comércio colonial foi um dos principais fatores de acumulação de capital nas metrópoles européias, o que segundo Peregalli²¹, aumentou em muito o poderio militar da Inglaterra, nação majoritária que se apropriava da massa de metais remetidos das colônias, através da Espanha e de Portugal. Não só os metais preciosos enriqueceram os países emergentes da Europa, mas também o aumento da produtividade dos produtos coloniais, que provocou uma alta na oferta e, conseqüentemente, a queda dos preços destes produtos.

Como em Portugal, a burguesia mercantil teve seus lucros reduzidos devido às medidas políticas da Inglaterra, o descontentamento na corte foi geral. Os países que mais lhes faziam concorrência eram os ingleses, os holandeses e os franceses, produzindo açúcar e tabaco nas Antilhas, e protegendo seus mercados.

A Inglaterra, possuidora de uma grande esquadra com elevado poderio militar, foi, o país que obteve maior acúmulo de capital, proporcionando mudanças significativas na organização da sociedade inglesa. Mamigonian (1982), analisa as mudanças estruturais que ocorreram internamente na Inglaterra, com reflexos em todo o mundo, quando relata que:

²⁰ MARX, Karl. A Ideologia Alemã. São Paulo: Moraes, 1984. p.74.

²¹ PEREGALLI, Enrique. Recrutamento Militar no Brasil Colonial-Séries teses-Campinas: UNICAMP, 1986 p.15.

*“A maciça expropriação de camponeses independentes, a acumulação interna e externa, a abertura de mercados mundiais (século XVI a XVIII) permitiu ao capitalismo inglês realizar a revolução industrial, isto é a substituição do trabalho manual pela máquina”.*²²

Desse modo, a liderança econômica da Inglaterra se destaca frente aos demais países Europeus. Era uma disputa para acumular mais e mais capital, sendo o comércio a “mola precursora” do desenvolvimento manufatureiro. Portanto, o sistema capitalista já havia iniciado e estava em plena transformação, sem que muitos de seus habitantes tivessem se dado conta do que estava ocorrendo. A Revolução Industrial era um fato com amplas transformações. O mundo nunca mais seria o mesmo.

O colonialismo e a intensa exploração da mão-de-obra facilitaram as mudanças estruturais na organização da sociedade mundial. Entretanto, nas colônias, o capitalismo não conseguia ser implementado da mesma maneira como nas metrópoles. Os conflitos nas colônias refletiam as disputas pela obtenção de riqueza e a dicotomia na forma como o capitalismo se processava no outro lado do Atlântico. Por isso, Marx, interpretava esta nova conjuntura afirmando que:

²² MAMIGONIAN, Armen. Tecnologia e Desenvolvimento Desigual no Centro do Sistema Capitalista. Revista de Ciências Humanas, n.º 2, Florianópolis: UFSC, 1982. p.38.

“...Nas colônias, a coisa é diferente. Nelas, o regime capitalista esbarra no obstáculo do produtor que, possuindo suas próprias condições de trabalho, enriquece com seu trabalho a si mesmo e não ao capitalista. A contradição entre esses dois sistemas econômicos diametralmente opostos se patenteia, na prática, na luta que se trava entre eles. Quando o capitalista se apóia no poder da mãe-pátria, procura afastar do caminho, pela força, o modo de produzir os bens...”²³

Contudo, as disputas para a manutenção e aquisição de terras no Novo Mundo, levaram os países Europeus a constantes conflitos, como o caso de Portugal e a Espanha²⁴, pela demarcação das terras americanas. Furtado (1985), enfatiza a disputa entre estes países pela posse de terras com escassa ou de nenhuma utilização econômica. Segundo ele, *“...Espanha e Portugal se crêem com direito à totalidade das novas terras, direito esse contestado pelas nações européias em mais rápida expansão comercial na época: Holanda, França e Inglaterra”²⁵*.

Pois, desde o início do século XVI, os espanhóis e portugueses ensaiavam uma corrida ao rio da Prata. Quando Martin Afonso de Souza, chega com a primeira

²³ MARX, Karl. O Capital.. 6º Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, L1.V.1,1980,p.884.

²⁴ “ Quando ocorreu a separação das monarquias- Portugal e Espanha em 1640, foram reiniciados as divisões dos seus respectivos territórios anteriormente estipulados pelo Tratado de Tordesilhas de 1496. Mas Portugal ...introduziu-se naquela região desocupada, buscando ampliar sua área...aproximar-se do rio do Prata”
LUCENA, Liliane M. F. de. Dissertação de Mestrado: Laguna: De ontem e Hoje espaços públicos e vida urbana. UFSC-1998.

expedição ao estuário platino, a coroa Espanhola reage contratando D. Pedro Mendonza como “adelantado” na região. Segundo Camargo (1996), “...esta disputa foi fomentada pela crença generalizada de que havia imensas riquezas minerais na bacia do Prata, o que não era de todo incorreto...”²⁶

Complementando o pensamento de expansão político, Carnaxibe (1979) refere-se a constantes “lutas abertas com nossos vizinhos”²⁷. Toda esta crise de diplomacia fez com que alguns acordos de amizades mais antigos fossem reativados, contendo desta forma, segundo o autor, as invasões espanholas sobre o território colonial português.

Entretanto, os acordos de “amizade” celebrados entre Portugal e Inglaterra tinham um preço: o Império Português concedia privilégios crescentes aos ingleses em troca desta proteção militar. A abertura comercial aos produtos da Inglaterra levaria os diversos capitais ingleses a obterem lucros fabulosos, proporcionando a esse país intensa acumulação de capital e favorecendo, ainda mais, o processo de desenvolvimento do capitalismo industrial.

Para assegurar as terras meridionais e ainda ampliar a área em direção a região Platina, a expansão colonial portuguesa estabelece os primeiros pontos estratégicos de povoamento do sul do Brasil. Os paulistas são os encarregados pela metrópole para efetivar estas povoações. A princípio os primeiros grupos que

²⁵ FURTADO, Celso. A formação econômica do Brasil. São Paulo:Ed.Nacional,1985,20ed.p.7

²⁶ CAMARGO, Fernando. Britânicos no Prata-Caminhos da hegemonia. Passo Fundo:Ed.Universitária,1996.p.31.

²⁷ CARNAXIBE, Antonio de S. Pedroso. O Brasil na administração Pombalina. São Paulo: nacional,v.192,1979,p.45, apud SILVA, Célia Maria e.Ganchos, ascensão e decadência da pequena produção mercantil.Florianópolis:UFSC,1992,p.28.

chegaram eram quase imperceptíveis em número de pessoas, mas aos poucos novos números migraram para o sul, aumentando as povoações.

Segundo Furtado²⁸, a colonização das regiões norte e sul do país, foram processadas de modo muito diferente das de outras regiões, como o sudeste, por exemplo. Assim, em:

“...São Vicente a imigração fora inicialmente financiada pelo donatário, com objetivos econômicos que resultariam em fracasso. Em outras partes, no Norte e no Sul, principalmente, a imigração fora financiada pelo governo português que pretendia criar colônias de povoamento com objetivos políticos...”²⁹.

O mar, sem dúvida, foi a ligação mais forte de Santa Catarina com a metrópole. Os primeiros povoamentos foram assentados em áreas com “vocaçãõ” portuária, o que se destinava, além de povoamento, também à guarda do caminho para a região Platina, principal região disputada pelos países ibéricos.

Anteriormente aos acordos firmados com os ingleses, no século XVII, os pontos estratégicos foram estabelecidos pelos portugueses como forma de tentar

²⁸ FURTADO, Celso. Op.cit., p.7.

²⁹ FURTADO, Celso. Op.cit., p.74.

assegurar a posse do território meridional. Assim, diversos portos-povoados tiveram papel importante como: São Francisco (1660), Desterro (1673) e Laguna (1747)³⁰.

Silva (1978), em sua análise sobre as primeiras povoações de Santa Catarina, afirma o papel que cabe a cada porto-povoado catarinense. São Francisco foi a “guarda avançada da dilatação brasileira; Laguna³¹ foi o núcleo paulista dos caçadores de gado; Desterro, a fortaleza portuguesa e ponto de apoio da navegação que demandava o Prata”.

1.2- O contexto econômico do Sul da Colônia e o papel dos açorianos na economia catarinense, durante o século XVIII.

De forma inusitada diante da economia colonial, o Ciclo da mineração espalhou por todas as províncias do Nordeste, Sudeste e Sul, o desenvolvimento de muitas outras atividades, o que não ocorreu no Ciclo do açúcar, pois as fazendas eram praticamente auto-suficientes.

³⁰SILVA, Etienne, 1978, cap. II - não tem página definida.

³¹ A colonização de Laguna lança as bases para a colonização de Imbituba, sendo que em primeiro momento, os casais açorianos se dividem em três grupos, um deles fica em Laguna e os outros dois são levados para Vila Nova e Mirim (ambos são bairros de Imbituba, atualmente), estavam distantes do porto a cerca de 1 légua.

Furtado (1985), reafirma que a economia mineira abriu um ciclo migratório novo para a colônia, principalmente porque oferecia possibilidades de exploração a inúmeros mineradores. Além do mais, afirma o autor, a fome acompanhava sempre a riqueza nas regiões do ouro, elevando a irradiação dos benefícios econômicos da mineração³².

A economia mineira permitiu, através dos seus efeitos indiretos, a articulação da economia do Sul no contexto nacional. Furtado enfatiza sobre esta irradiação econômica das minas para as demais regiões do Brasil colonial, assim:

“...a economia mineira abriu um novo ciclo de desenvolvimento para todas elas. Por um lado, elevou substancialmente a rentabilidade da atividade pecuária induzindo a uma utilização ampla das terras e do trabalho. ... É um equívoco supor que foi a criação que uniu essas regiões. Quem as uniu foi a procura de gado que se irradiava do centro dinâmico constituído pela economia mineira.”³³ (grifo nosso)

A pecuária foi uma das atividades que mais se desenvolveram em todo território colonial, expandindo a área que receberia os benefícios econômicos da

³² FURTADO, Celso. Op.cit.p71.

³³ idem ,ibdem. p.77.

mineração. Portanto, o gado nas regiões sulinas valoriza-se rapidamente, alcançando preços excepcionalmente altos, em relação ao gado do nordeste. Os muares também alcançam preços elevados. Subiam através da serra catarinense, dezenas de milhares por ano, criando cidades e desenvolvendo uma região praticamente despovoada, além do mais, aumentava em muito a fonte de renda da região sulina³⁴.

Os paulistas foram os responsáveis diretos por este comércio. O charque era feito em Pelotas (RS) e Laguna (SC), proporcionando grande desenvolvimento para todo o sul catarinense. Segundo Caio Prado (1977), o comércio do charque é muito simples e se realiza por via marítima. Laguna, segundo Meirinho (1982), era um Porto do Sul Catarinense, e “tradicionalmente servia de ponto de ligação com as povoações gaúchas, tanto por terra quanto por mar, face aos antigos caminhos de penetração colonial no território sul-rio-grandense”³⁵.

Quanto à economia de Vila Nova e Mirim, apesar de muito próximas uma da outra, cresciam em função da proximidade de Laguna. Embora haja poucos relatos sobre estas vilas, o que se sabe é que continuavam se dedicando à pesca e à agricultura. Entretanto, através de algumas marcas do passado, nas margens do rio D’Una, que desemboca na Lagoa do Mirim, como haviam construções que eram de grandes armazéns da época, podemos concluir que a facilidade de contato com Laguna possibilitou o surgimento de áreas mais prósperas que outras.

No entanto, os interesses mudaram com relação à produção de carne salgada para abastecimento das minas. Assim, o Rio Grande do Sul assume o papel de

³⁴ Ibidem

fornecedor direto de gado para as feiras de São Paulo. O novo caminho por onde eram transportadas as mulas, no oeste, deu origem a inúmeras cidades, entre elas Lages, em Santa Catarina, que virou entreposto comercial. Laguna perdeu a sequência de seu desenvolvimento, isolando por irradiação, todos os núcleos de povoamento do litoral.

Entretanto, a disputa pela posse da região Platina ainda persistia, daí a importância da colonização do Sul, pois viabilizaria a ocupação da área em disputa. Bossle (1988) analisa muito bem este contexto quando afirma que:

*“O interesse pela região platina fez que a metrópole transformasse o litoral catarinense em ponto estratégico-militar, através da construção de fortes. Já para os paulistas, a região constituía-se em área de passagem para a importação de gado da vizinha província do Rio Grande do Sul”*³⁶.

Portanto, a região Sul assume, em consequência, formas específicas de desenvolvimento, diferenciadas em relação a outras áreas do Brasil. Para o entendimento mais preciso da região sulina, é importante não só contextualizá-la como uma região dependente da economia colonial, mas também como uma região

³⁵ MEIRINHO, Jali. A República em Santa Catarina de 1889 a 1990. Florianópolis: UFCS-Lunardeli, 1982. P.11.

colonial diferente das demais regiões brasileiras, já que nem um produto em especial, despertava o interesse dos mercados internacionais³⁷. A farinha de mandioca, que acompanha as necessidades do homem é, portanto, plantada em todo território nacional³⁸ e a cana-de-açúcar também segue esta mesma linha de produção.

A ausência de uma economia que atendesse as necessidades da população envolvida na produção e na exportação, isola a economia catarinense. Pois segundo Paul Singer (1981), a economia colonial tem dois setores básicos: um setor de Mercado Externo, especializado, produzindo artigos “coloniais” para o mercado mundial e um Setor de Subsistência, com baixo grau de divisão de trabalho, em que se produzem os elementos de subsistência para os que atuam em ambos os setores.

Entretanto, a economia de Santa Catarina praticamente, não se encaixava nestas descrições, pois não produzia para o mercado externo e deixou de produzir para o mercado interno. A exportação de carne seca era o produto de maior destaque na economia do Sul de Santa Catarina e servia como Setor de Subsistência, mas a sua queda excluiu a “utilidade” da economia catarinense para a metrópole.

No processo de imigração, os colonos açorianos foram recrutados pelos portugueses, sendo que muitos foram iludidos ou obrigados. Segundo Hobsbawm (1977), o retorno de muitos plantadores das colônias com enormes fortunas “estavam além do sonho de avaréza provinciana”; a ilusão aumentava a esperança de enriquecer.

³⁶ BOSSLE, Ondina. História da industrialização de Santa Catarina 1988. P.20

³⁷ SILVA, EtienneOp. Cit.

³⁸ CAIO, Prado Jr. Formação do Brasil Contemporâneo. 1977. São Paulo: brasiliense, 15ªed.p.144.

Mas, segundo Caruso³⁹, vinte anos após os primeiros grupos de açorianos imigrarem para o Brasil, o número de inscritos para colonizar “além mar” diminuiu muito, a ponto de ser necessário deportar malandros e vagabundos. Há de se observar às péssimas condições para a colonização. Os açorianos foram os colonos que mais sofreram com o peso do “estatuto colonial”, pois retiravam os homens das famílias para o serviço militar e ainda confiscavam mercadorias para manter as tropas, atendendo assim a função principal dessa área: a defesa e expansão do domínio português no extremo sul.

Complementando esta observação, Peregalli (1986) expõe as queixas dos moradores dos portos-povoados, de que:

“...seus filhos são recrutados para o serviço militar, tirando-lhes os meios de trabalho, além do mais, não recebiam em dia nem mesmo o equipamento adequado. Protestavam que os militares se apossavam indevidamente de suas colheitas...”⁴⁰

Os ilhéus, instalados em Desterro, sofriam mais esta interferência militar do que os outros vilarejos mais distantes como Laguna, por exemplo. Assim, talvez por estar distante destes recrutamentos e embargos de alimentos para manter as tropas,

³⁹ CARUSO, Mariléia Leal. E CARUSO, Raimundo C. Mares e Longínquos povos dos Açores. 2ª ed. Florianópolis: Agnus 1996p.50.

⁴⁰ PEREGALLI, Enrique. Op. cit. P.87.

Laguna, já no século XVIII, obteve o seu maior desenvolvimento, o que não ocorreu com nenhum outro porto-povoado catarinense.

Contudo, a disputa pela demarcação do território da região Platina, possibilitou o surgimento de uma atividade que além de gerar lucros aos capital mercantil português, também garantiu a posse do “caminho” para a disputada região. Era necessário levar em conta a vocação natural do litoral catarinense, bem como o conhecimento dos habitantes açorianos. Pois, segundo Piazza, o elemento povoador luso-brasileiro e luso-açoriano, não possuía recursos financeiros para a compra de escravos⁴¹. Além do mais, é sabido entre os historiadores catarinenses, que os açorianos não se identificavam com a agricultura da mesma forma como a pesca. Assim, a agricultura era voltada mais para a subsistência.

A agricultura açoriana no Brasil, basicamente, se resumia ao plantio de mandioca e a exportação só ocorria no caso de fracasso da safra das outras regiões. Entretanto, como a pesca sempre desempenhou função principal na economia de subsistência do litoral catarinense, a salga do peixe, introduzida no século XVIII, juntamente com a exploração da baleia e exploração dos seus derivados, formaram uma das atividades básicas da economia catarinense.

Prado (1977) analisa a colonização açoriana de Santa Catarina, como “... qualquer coisa de inteiramente diverso e singular na fisionomia do Brasil.....A pequena propriedade domina inteiramente, o escravo é muito raro, a população é etnicamente homogênea. Nenhum predomínio de grupos ou castas, nenhuma

hierarquia marcada de classes".⁴² Conclui, comparando a colonização açoriana, à colonização com a América Temperada, pois nesta parte do Brasil, segundo o autor, não há domínios escravocratas, não da mesma forma como no resto do Brasil.

Assim, o óleo da baleia, que na época era precioso como o ouro e a prata⁴³, serviriam para viabilizar este plano. Mas para isso, era necessária a instalação de bases político-militares, sobretudo em Desterro, e paralelo a esta instalação, a de pequenos produtores mercantis, formados por casais açorianos e madeirenses.⁴⁴

A pesca da baleia, segundo Myriam Ellis, foi uma das atividades que mais movimentou economicamente a região litorânea e arregimentou grande número de escravos para as armações. Entre 1780 a 1790, a pesca da baleia viveu seu período áureo, decaindo nos anos seguintes. Contudo, essa atividade serviu, principalmente, para articular o território catarinense na economia colonial⁴⁵.

⁴¹ PIAZZA, Walter Fernando-O escravo numa Economia Minifundiária. São Paulo, ed. UDESC, 1975, p.219. Op.cit In: BOSSLE, Ondina Op. cit. p.21.

⁴² PRADO, Caio. Op. cit. p. 291.

⁴³ SILVA, Célia Maria e. Op.cit.32.

⁴⁴ Idem

6 armações em SC, conforme demonstra a **mapa 03**.

Silva (1978), analisa o papel que a pesca sempre desempenhou na economia litorânea de Santa Catarina. Contudo, afirma que:

*“... no século XVIII, a conservação do peixe pela salga e, sobretudo, a exploração da pesca da baleia e de alguns derivados formaram uma das atividades básicas da economia catarinense. A pesca da baleia constitui provavelmente, neste século, a atividade de maior movimento econômico e, inclusive arregimentou um grande número de escravos...”*⁴⁶.

As últimas armações a serem instaladas foram as de Garopaba e de Imbituba, em 1796. O período mais próspero de todas as armações foi de 1780/1790, sob o monopólio da família Quintela⁴⁷. No entanto, as instalações da armação de Imbituba, menos importante que a de Garopaba, possuíam suas edificações localizadas à beira-mar, com dependências baixas⁴⁸. A mão-de-obra escrava fazia a preparação do azeite, enquanto a pesca era feita por homens livres, pagos à base de animais pescados, ou mesmo de escravos. A instalação da Armação de Imbituba ocorreu distante 3 Km da Vila Nova, na Praia do Porto, com condições propícias para a

p159

⁴⁶ SILVA, Etienne. Op.cit.p.65.(sem número de página oficial)

⁴⁷ CABRAL, Oswaldo.História de Santa Catarina. Plano Nacional da Secretária de Educação e Cultura. Florianópolis. 1958

atracação das embarcações e a pesca da baleia. Os próprios açorianos de Vila Nova certamente já tinham construído habitações nesta praia, e pescavam baleia antes das armações. As armações foram criadas para legalizar uma prática lucrativa, e da qual o governo português desejava cobrar impostos.

Para Ellis (1969), a definição dos núcleos baleeiros meridionais como “uma atividade secundária”, assinala a existência de uma rede de locais marítimos articulados através da distribuição do óleo de baleia. Embora em posição “secundária”, frente ao importante papel exercido pela produção do ouro no século XVIII, a produção de “azeite de peixe” distribuída através de pequena cabotagem, coloca o litoral catarinense em comunicação com inúmeras vilas e cidades costeiras da colônia, estimulando a relação de pequenas frações espaciais antes isoladas⁴⁹. Além do mais, muito pouco do azeite produzido era exportado, boa parte ficava mesmo no território brasileiro, para iluminação das ruas das cidades.

Ainda durante a exploração da pesca da baleia, Prado (1977) afirma, os meios de transporte por terra eram naturalmente restritos, tanto pelo tipo de estrada quanto pela condução. Sendo assim, obviamente que os contatos periódicos com as embarcações de cabotagem faziam muito bem à população costeira, acostumada a ficar longos períodos sem qualquer contato com a civilização.

⁴⁸ Segundo Myrian Ellis (1958-p.162), as demais armações de Santa Catarina apresentavam maior riqueza nas construções, talvez por serem mais antigas que a de Imbituba e mais lucrativas.

⁴⁹ ELLIS, Myriam. A baleia no Brasil colonial. São Paulo: melhoramentos. 1969. Apud. MOREIRA, Sônia Míriam Teixeira. Dissertação de mestrado: UFSC. 1995, p.24.

Silva (1978), relata sobre a inexistência nos principais portos catarinense de uma economia mais lucrativa, “..Desterro, Laguna, São Francisco, apresentavam ampla parcela de sua população envolvida numa economia de subsistência, razão pela qual não mantinham significativas relações econômicas...”. Desterro, no século XIX, por estar em contato com as tropas e com a administração vicentista, ainda possuía uma situação de centro urbano mais destacada que os demais centros portuários, mas não chegou a se tornar um pólo econômico da província.

Entretanto, quando a armação baleeira foi iniciada, mesmo sem articular uma economia agroexportadora, como as demais províncias, Santa Catarina desenvolveu uma atividade que integrou a economia colonial ao comércio e a navegação. Expandindo muito depressa, alguns vilarejos atraíam um grande número de trabalhadores os quais se integravam nas atividades concernentes ao novo tipo de produção, marcando um período de apogeu para a região Sul da Província. A mão-de-obra escrava surgia na Armação de Imbituba, assim como em todas as armações de Santa Catarina, como forma de assegurar a obtenção de lucros. Novais (1986) cita que:

“ Produzir para o mercado europeu nos quadros do comércio colonial tendentes a promover a acumulação primitiva da capital na economias européias, exigia formas compulsórias de trabalho, pois do contrário, ou não se produzia para o mercado europeu... ou se imaginasse uma produção exportadora organizada por empresários que assalariassem

trabalho, os custos de produção seriam tais que impediriam a exploração colonial..”⁵⁰.

Assim, os escravos foram utilizados para proporcionar lucros fantásticos aos detentores dos monopólios: o capital mercantil português. Os homens livres recebiam, muitas vezes, ao final do período de captura da baleia, escravos como forma de pagamento. A imigração açoriana, também foi incentivada para garantir ao trabalhador livre, pescador experiente às condições de trabalho no mar.

Aos poucos, mais colonizadores açorianos foram chegando e as Armações aumentaram a sua população. Mas, a acumulação não era a principal preocupação destes imigrantes, e sim a de fugir de uma situação de estagnação econômica nos Açores e, se possível, tornar-se um pequeno produtor independente do litoral.

Em relatos de viajantes, Duperrey⁵¹, enfatiza que a pesca da baleia oferece um ramo de indústria vantajoso. E continua escrevendo que “...Ela tem lugar, durante os meses de inverno, na embocadura setentrional do canal e sobre as costas da ilha e da terra firme”.

Langsdorff⁵², observa em uma das suas viagens pelo litoral catarinense que a pesca da baleia bem como a produção deste óleo, na província merecem atenção especial. E constata que:

⁵⁰ NOVAIS, Fernando. A Estrutura e dinâmica do antigo sistema colonial. 3ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1986, p.37-38. Apud: SILVA, Célia Maria e. Op. cit. p.38.

⁵¹ DUPERREY, Louis Isidore. Ilha de Santa Catarina. Relato de Viajantes estrangeiros-séc. XVIII e XIX. Florianópolis: 4ª ed. Lunardeli, 1996. p.262.

⁵² LANGSDORFF, G.H. Von. Idem. p.178.

“...Antigamente, eram arrendadas a uma sociedade comercial como monopólio e obtidos bons lucros, mas de alguns anos para cá o governo encampou tudo. É possível que os antigos arrendatários não tivessem mercado para seus produtos ou que o governo esperasse ganhar quantias maiores. Seja como for, o empreendimento de caça à baleia e produção do óleo é grande e oferecem trabalho e sustento a algumas centenas de almas, principalmente a muitos escravos negros, que tem a executar os trabalhos mais duros durante o ano todo, para ganhar o sustento de cada dia”⁵³.

1.3.2- O declínio das Armações Baleeiras.

A concessão do Governo Imperial decretou, em 1801, o fim dos monopólios. Assim, as Armações poderiam ser exploradas sem qualquer privilégio, mas com pagamento dos direitos. Caso não houvesse interessados, a Fazenda Real iria controlar diretamente as armações, como ocorreu em Santa Catarina. Como reflexo, as armações da Bahia foram vendidas, as do Rio de Janeiro foram abandonadas, e

⁵³ Ibidem. p.178.

somente as de Santa Catarina, com 525 escravos, continuaram a exploração do negócio sob a administração da Fazenda Real⁵⁴.

Em 1816, segundo Cabral⁵⁵, houve a tentativa de reerguer a indústria pesqueira, com resultados nada satisfatórios. As Armações de Imbituba e Garopaba foram arrematadas somente em 1829, por Antônio de Carvalho, e como só obteve prejuízos, a vendeu em 1837 a Antônio Claudino e Manoel Medeiros. Estes também registrou prejuízos, pois a conjuntura econômica havia mudado. Além do mais, nos últimos anos havia redução no número de baleias capturados, em função da concorrência com os arpoadores dos Estados Unidos e da Inglaterra.

Poucos investimentos, provenientes dos lucros das armações, foram percebidos na organização espacial das Armações. Em Imbituba, particularmente, o acúmulo de capital não levou as inversões na produção, seja agrícola, ou artesanal.

Segundo relato de ELLIS:

“Quando acabava a época da pesca da baleia de julho a agosto – não voltavam imediatamente ao trabalho da terra. Despendiam mal o dinheiro ganho, entregando-se à

⁵⁴ CABRAL, Osvaldo. Op.cit.p82.

⁵⁵ idem-p.83.

indolência, bebendo, tocando viola e cantando até esvaziarem completamente os bolsos”⁵⁶.

Na verdade, o que se percebe é que não houve preocupação em acumular capital, por falta de desenvolvimento de técnicas manufatureiras para empregá-lo. Mesmo assim existiam atividades paralelas que davam suporte à economia pesqueira, pois sem a agricultura para a produção de alimentos, sem os ferreiros para produzir os arpões, ou sem os carpinteiros, para confeccionar as pequenas embarcações, a atividade extrativa não teria subsistido por quase um século.

Dessa forma, as ponderações de Marx (1980), se encaixam mais uma vez para explicar a colonização, inclusive a açoriana. Pois para ele:

“...nenhuma parte da população da América é exclusivamente agrícola, excetuados os escravos e seus empregados que combinam o capital e o trabalho. ...Na América a agricultura constitui muitas vezes um trabalho secundário de um ferreiro, um moleiro...”⁵⁷.

Campos (1991), cita que na ilha de Santa Catarina, o desenvolvimento da atividade fabril, como a construção de móveis e utensílios domésticos, não permitiu o desenvolvimento da atividade artesanal em manufaturas. Pois, segundo ele, “... a acumulação era dividida entre um razoável número de produtores, impedindo a transformação de alguns em empresários. Dentre os fatores que impediram tal

⁵⁶ ELLIS, Myrian. Op. cit. p.161.

questão, destacam-se as constantes requisições por parte de milícias e setores administrativos, tanto de farinha como de soldados⁵⁷.

Além disso, o desperdício nas armações era muito grande, pois quando os animais mortos eram em número muito maior do que a capacidade de produção de óleo, apenas se retirava as barbatanas deixando todo o resto lançado à beira da praia. Um sábio francês que visitara a Armação de Itapocoróia, em 1820, relata o seu espanto em constatar que o desperdício era muito grande, mesmo quando os rendimentos eram muito baixos, pois a atividade já havia entrado em decadência, desde o início do século. Assim:

“... era fácil prever que esse estabelecimento e os demais do mesmo gênero não poderiam subsistir por muito tempo. Assim mesmo, parece que ainda puderam manter-se por alguns anos após minha viagem...”⁵⁸ (grifo nosso)

Entretanto, Silva (1992) relata que a pesca foi o diferencial, pois o assalariamento permitiu a transformação dos pescadores em pequenos empresários. “... Em função da divisão social do trabalho há a possibilidade de ascensão social (arpoadores e timoneiros em relação aos remeiros, por exemplo). Muitas vezes o administrador da armação dava como pagamento baleias ou escravos...”⁵⁹ O pescador, dessa forma, tinha a possibilidade de aumentar a sua renda.

⁵⁷ MARX, Karl. O Capital. 6º ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, l. 1v. 1, 1980p.888.

⁵⁸ ELIIS, Mirian. Op. Cit, p. 162.

⁵⁹ SILVA, Célia Maria e. Op. cit. p.p.63.

As crises mundiais influenciavam cada vez mais a atividade pesqueira, pois o início do século XIX, marcado pela crise mundial que se estendeu até 1847, trouxe a decadência desta prática, atingindo a vida dos pescadores, obrigando-os a se enquadrar nesta nova conjuntura.

A agricultura, desenvolvida paralelamente à pesca, nos últimos anos do período colonial, alcançou índices de produção elevados para a época. A farinha de mandioca, era cultivada em 248.659 alqueires, exportando em média 71.500 Kg. Apenas dois anos depois a área cultivada totalizou 388.361 alqueires e 233.171 Kg. de exportação. Dela vinham abastecer-se importadores desde o Rio Grande do Sul até Pernambuco⁶⁰. Na enseada de Imbituba, os navios ancoravam para receber os carregamentos de farinha, viável somente em dias sem ventos, caso contrário seguiam viagem sem movimentar as cargas, apenas os passageiros desembarcavam, utilizando para tal fim um pequeno bote que os largava na praia.

Outro fator que não permitiu ao produtor açoriano o maior desenvolvimento das suas atividades agrícolas foi a forma como a terra era dividida entre a família numerosa, onde cada filho que casava recebia uma parte da propriedade. Segundo Rial⁶¹, após algumas gerações esse parcelamento indiscriminado do solo cultivável levou ao seu forte uso e ao conseqüente enfraquecimento, provocando queda na produtividade. Muitos açorianos migraram para as cidades definitivamente, outros apenas para complementar a sua renda. No primeiro caso, segundo Campos, há relatos de intensa imigração do interior da Ilha de Santa Catarina para o continente.

⁶⁰ CABRAL, Osvaldo. Op. cit. p.108.

Laguna, uma das cidades mais prósperas do Estado, com certeza também exerceu influência na mobilidade da população dos vilarejos próximos, como Vila Nova e Mirim.

Na Praia do Porto, a atividade exploratória da pesca continuou por mais de um século após a decadência de todas as Armações. Ela se desenvolvia paralelamente a outras atividades, que iam surgindo. A construção da estrada de ferro marcou um momento de intenso progresso para o vilarejo de pescadores. A família Pitigliani, de origem italiana, foi uma das últimas a realizar esta atividade, num dos barracões que existiam à beira da praia⁶².

Diversos proprietários exploraram o barracão da baleia, sendo que um dos últimos foi, o Sr. Domingos Costa, imigrante português, que iniciou a modernização da exploração, com um sistema de autoclave, onde o óleo era retirado por altas temperaturas. Em 1956, vendeu para o Sr. Hermes Ksemodew, descendente de alemão, próspero industrial de Joinville. Este, por sua vez, ampliou as modernizações, introduzindo a pesca por meio de canhão, abolindo o sistema antigo que funcionava do mesmo modo como em 1796, aumentando assim a probabilidade de acerto. O óleo de baleia tinha como mercado os curtumes do Rio Grande do Sul e a barbatana era aproveitada apenas para a produção de agulhas destinadas a produzir redes de pesca, para uso local.

⁶¹ RIAL, C.S. Mar-de dentro: A Transformação do Espaço Social da Lagoa da Conceição. UFRS, Dissertação de Mestrado, 1988. APUD. CAMPOS, Nazareno. Op. cit. p.27.

⁶² Segundo depoimentos, por volta de 1925, um outro barracão da baleia foi construído na Praia do Porto

O número de animais capturados variava entre 6 a 10 baleias por ano. Os empregados eram contratados somente no período da pesca baleia (de junho a setembro). O outro barracão, (eram dois no total) continuou a funcionar, no sistema de derretimento como eram feitos antes, isto é, em tachos de metal. Segundo relatos⁶³, para ocupar os demais meses em que não havia peixe, tentou-se criar um sistema de produção de fertilizantes através da sardinha, que não vingou em função dos custos da produção e da falta de mercados consumidores⁶⁴.

A pesca, mesmo com todas as dificuldades, continuou durante todo o início do século, até 1960, quando a redução drástica no número das baleias capturadas a paralisação por completo da atividade⁶⁵. Os barracões da Baleia, como eram chamado pela população de Imbituba, localizado nessa Praia simbolizavam a decadência de um período muito rico para, pelo menos, uma parte da população da vila.

Nos dados levantados no Porto de Imbituba em 1958, consta o transporte de óleo de baleia (cabotagem), com 35 barris com um peso de 7.000 Kg. Nos anos seguintes, não foi registrado nenhum movimento de óleo. Ao que aparece, o óleo deixou de ser vendido em quantidades significativas, ou o Porto deixou de ser o escoadouro do produto.

A estrada de ferro, construída no final do século XIX, interferiu na atividade pesqueira, pois estes eram sempre transportados por navios. O porto de Imbituba foi instalado na mesma enseada da armação baleeira. Durante quarenta

⁶³ Entrevista do Sr. João Pires, filho de um dos funcionários do barracão, Sr. José Herculano Pires, um dos responsáveis pela modernização do barracão, pertencentes ao Sr. Hermes Ksemodew.

⁶⁴ Depoimento de um dos funcionários da fabrica, Sr. Valdo Vieira.

⁶⁵ O fim na pesca da baleia só foi estabelecido com a aprovação da lei 7.643 de 18 de dezembro de 1987.

anos aproximadamente as duas atividades conviveram juntas na Praia do Porto, mas viviam momentos distintos, na qual um estava em fase de decadência e o outro estava em ascensão. A estrada de ferro marcou muito bem esta separação, delimitando os espaços e os tempos de cada um.

1.4. Os ingleses e o carvão

Os italianos que colonizaram Criciúma, já conheciam carvão na sua terra natal, entretanto eles não sabiam que o local escolhido para colonizar teria também este minério, descoberto por acaso, quando, após uma queimada na mata para o plantio de uma “roça”, várias pedras não paravam de queimar. Inicialmente começou a ser utilizado pelos ferreiros da região, até provocar o interesse de grandes empresários, como Visconde de Barbacena⁶⁶.

Somente mais tarde, por volta de 1870, com a descoberta das jazidas de carvão mineral nas vertentes do rio Tubarão, é que o povoado de Imbituba e Vila Nova, voltou a sentir sinais de progresso. Embora o processo tenha sido muito lento, pois o carvão catarinense sempre foi motivo de controvérsias, ora pela discutida qualidade ora pela dificuldade de seu transporte, o fato é que levou muito tempo até que a sua exploração tenha realmente iniciado.

Segundo Peluso⁶⁷, as dificuldades de transportes não permitiam, em Santa Catarina, uma vida econômica integrada a outras regiões, embora a pesca da baleia tenha criado algumas facilidades por meio da pequena cabotagem, ligando as Armações com outros portos do país. No entanto, com o seu fim, também houve a decadência dos vilarejos criados em função das Armações Baleeiras.

Dean (1989)⁶⁸, afirma a importância das estradas de ferro, tão essencial ao desenvolvimento econômico quanto o fornecimento de energia. No entanto, a demora na construção das estradas de ferro e a dependência da energia importada (carvão principalmente) foram fatores importantes na estagnação do Brasil no século XIX.

O Governo Imperial, diversas vezes, contratou geólogos para realizar pesquisas nas regiões do carvão e segundo Bossle, em 1839, Júlio Parigot⁶⁹ convenceu o Governo da boa qualidade do carvão catarinense, mas foi enfático em afirmar que as dificuldades de transporte, fazia com que qualquer trabalho produtivo fosse inviabilizado pela distância das vias navegáveis. Esta aparente dificuldade do Governo em dar prosseguimento à exploração do carvão, permitiu a exploração de iniciativas particulares nas minas. A expansão ferroviária se fazia com a garantia de juros concedida pelo governo. Assim, o capital inglês

⁶⁶ MILANEZ, Pedro. Contribuição para a história de Criciúma. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina-3ª fase-nº07, 1986/1987, p.140.

⁶⁷ PELUSO, Victor Jr. A Evolução de Santa Catarina no período de 1940/1970 in: revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina, 3ª fase, nº1, II Semestre 1979, p.111.

⁶⁸ DEAN, Warren. A industrialização durante a República Velha. Org. FAUSTO, Boris. O Brasil Republicano. São Paulo: Difel. 1989, p.255.

⁶⁹ PARIGOT, Julio. Memórias sobre as minas de carvão de pedra no Brasil, das verdadeiras minas de carvão da Província de Santa Catarina, Rio de Janeiro, 1841, p.5. In: Bossle (1981) p.16.

valendo-se dessa vantagem, investiu na ferrovia do sul, com a intervenção de um empresário nacional.

Visconde de Barbacena foi, portanto, o intermediário das negociações, que aproveitando a influência que gozava em Londres, trouxe ao Brasil um geólogo inglês capaz de dar crédito às descobertas. Trouxe James Johnson, que atestou existir “dez léguas quadradas de terreno carbonífero”⁷⁰. Esse relatório interessou um grupo inglês em financiar a construção da estrada de ferro para permitir o escoamento do carvão até o porto mais próximo, isto significava progresso para o Sul de Santa Catarina.

Segundo consta no relatório do Governo da Província⁷¹, em 1882, os trabalhos de roçado e desmatamento estavam sendo realizados e concluídos em alguns trechos. A construção da estrada de ferro teve início pela enseada de Imbituba, e daí partiu para a foz do rio Tubarão, atual Criciúma. As expectativas com esta Estrada de Ferro eram muitas, algumas delas só se concretizaram no início do século XX, outras nunca passaram de planos, como a ligação com Municípios férteis, como Lages, por exemplo, o que facilitaria o escoamento da produção agrícola para o litoral catarinense.

A situação econômica do litoral, no início do século XX, não era muito favorável, principalmente pela baixa produtividade agrícola. A pesca da baleia

⁷⁰ Livro dos Engenheiros, Relatório sobre as Estradas de Ferro Donna Thereza Christina, Laguna, 1888, p.17-
In: BOSSLE, Op.cit.

⁷¹ Relatório de 9/03/1882, feito pelo Exmo. Desembargador João Rodrigues Chaves, ao seu sucessor administrador da província, Exmo. Dr. Joaquim Augusto do Livramento, p.41.

havia perdido a sua importância econômica regional, os sinais da decadência estavam presentes nas construções e no povoado que permanecia no local, mas que aos poucos adaptavam-se a nova fase (a pesca de subsistência). As atividades manufatureiras originadas da divisão de trabalho das armações haviam declinado, a prosperidade não era mais a mesma.

O desenvolvimento da estrada de ferro trouxe um novo alento ao vilarejo sem esperança. A agricultura era uma atividade secundária, pois a pesca era muito abundante, mesmo assim, alguns produtos se destacavam, como a farinha de mandioca, produzido em quase todo território brasileiro.

Entretanto, o transporte da safra produzida no vale do rio Tubarão, colonizado por italianos, seria facilitada pela estrada de ferro, embora muitos agricultores preferissem utilizar as vias fluviais para o transporte dos produtos agrícolas, isentos de impostos municipais e altas tarifas⁷². O objetivo principal da estrada de ferro era o escoamento do carvão, e as outras atividades eram apenas complementares, sem interferir inicialmente na arrecadação da Companhia.

Dall'Alba (1979), considera de suma importância a estrada de ferro para a consolidação do porto de Laguna, como principal porto de abastecimento da Praça do Rio de Janeiro. Segundo o autor, a Estrada de Ferro transportava ao Porto os produtos agrícolas de todo o interior.

⁷² BOSSLE, Ondina. Op.cit. p.21.

Para a viabilização deste projeto, Visconde de Barbacena, organizou duas companhias, uma para a construção da estrada de ferro com o nome de “Donna Thereza Christina Railway Company Limited”⁷³, e uma para impulsionar a indústria extrativa, a “The Tubarão (Brazilian) Coal Mining Company Limited”. Segundo consta, essas companhias não corresponderam as expectativas, pois ambas dependiam da exploração do carvão e lutavam com dificuldade para continuar funcionando, já que sua extração não aconteceu conforme o planejado.

Assim, foi iniciada a construção da única ferrovia que até hoje dá acesso ao Porto. São 130 Km construídos com capital inglês. Um contrato também foi assinado com o Governo Imperial e a Província de Santa Catarina, na qual a desistência da exploração não incidia em prejuízos à Companhia construtora, pois havia o privilégio de uso e gozo da ferrovia para os ingleses com “garantia de juros de 7% ao ano, afixado pelo Governo Imperial em Outubro de 1874, de conformidade com a lei de 24/09/1873; fixando assim os seguintes prazos: de 80 anos para o privilégio, 30 anos para a fiança e 15 anos para o resgate”⁷⁴.

No início da exploração do carvão, toda a produção era direcionada para o Porto de Laguna, e servia para suprir a demanda da navegação a vapor. O escoamento desta produção, segundo Lucena (1998), teria levado a implantação de várias obras, destacando-se a Ponte de cabeçuda, por onde passava a Estrada de

⁷³ Esta sociedade foi permitida funcionar no império em 1876, e os estatutos foram aceitos em 1878, quando foi elevado o capital garantido para 5.451.000\$000. E contratou a empresa concessionária, para a construção das obras a Companhia “James Perry & Company. (ibdem p.20).

⁷⁴ Relatório de Governo do Coronel Vidal José de Oliveira Ramos, em 1910 a 1914, p.216.

Ferro Dona Teresa Cristina (construção iniciada em 1881). Assim, segundo o autor:

“...Em 1884, a Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina que partia de Imbituba para as minas de carvão... com um ramal para Laguna, é entregue ao tráfego. Não será preciso realçar a influência que melhoramento de tão grande vulto exerceu na expansão econômica do sul-catarinense, a propulsão que deu a Imbituba e Laguna, além dos benefícios que trouxe para o comércio local...”⁷⁵

Em todo o país, governantes desejavam construir estradas de ferro para solucionar os problemas de transporte, assim, uma das metas do governo catarinense de Felipe Schmidt (1898-1902), era o aumento da malha ferroviária catarinense, mas apesar de todos os esforços, a única ferrovia catarinense, segundo Meirinho (1982), estava restrita aos 116 Km do trecho Minas, ligando os municípios de Tubarão aos Portos de Laguna e Imbituba.⁷⁶

A companhia inglesa, construtora da estrada de ferro, planejava exportar o carvão, pois o consumo interno ainda era pequeno, nada que justificasse um investimento deste porte. Ficou claro que antes da instalação, muitos testes foram

⁷⁵ LUCENA, Liliane M. F. de. Op.cit. p.40.

⁷⁶ MEIRINHO, Jali. Op.cit. p.72.

realizados para garantir o empreendimento e todos apontavam para a boa qualidade do carvão catarinense.

A Companhia de extração “The Tubarão Brazilian Coal Mining” lutava com dois grandes problemas: O primeiro era a barra da Laguna, porto mais próximo, mas não servia para escoar a produção mineral. O baixo calado do porto não era seguro para o atracamento dos navios de maior porte, fazendo com que a enseada de Imbituba, situada a 25 Km, fosse a alternativa mais viável; no entanto, era necessário ainda obras que facilitassem a atracagem dos navios⁷⁷. E a segunda questão, que era pleiteada pela empresa exploradora de carvão junto ao Governo Federal: as tarifas de embarque de mercadorias, 10% sobre o valor do produto segundo representantes da Companhia, inibia a competição com os produtos de origem estrangeira.

Após o término da construção da Estrada de Ferro, o primeiro grande carregamento foi vendido em 1901, não para o Rio de Janeiro⁷⁸ como havia sido planejado a princípio, mas para Buenos Aires. O navio de grande porte atracou no Porto de Imbituba, mesmo sem estar preparado para esta função, pois a única obra feita para facilitar o carregamento era um trapiche de ferro. Alguns dias de espera foram necessários para aguardar o carregamento de carvão que vinha direto das minas, onerando ainda mais os serviços de transporte. Mesmo com todas as

⁷⁷ No citado relatório fica bem evidente, as dificuldades que o Porto de Imbituba apresentava, havia caso de navios que não conseguiam atracar devido ao mal tempo, outros que esperavam dias para poder desembarcar as cargas ou carregá-las.

⁷⁸ É interessante lembrar que as companhias de navegação que iriam utilizar o carvão eram inglesas, na sua maioria, e que os navios de menor porte como já foi mencionado utilizavam o carvão catarinense, exportado através do Porto de Laguna.

dificuldades, o carvão foi carregado. Infelizmente, não obteve a aceitação desejada, pois o preço mínimo de extração era elevado, além do mais as impurezas contidas no primeiro carregamento do mineral foram muitas. Desse modo, não havia possibilidade de concorrer com o carvão importado da Inglaterra. Surgiram, assim as dificuldades e o fracasso da exploração⁷⁹.

No ano de 1884, segundo Martins (1985), a exploração cessou por completo e a empresa mineradora foi à falência. A estrada de Ferro continuou a transportar mercadoria e passageiros na região, embora as despesas estivessem aquém do custo e da capacidade para a qual foi projetada. Outro fato que, segundo relatos dos engenheiros da época, aumentou a disposição de encerrar o contrato dos serviços com o governo, foram as enchentes de 1887, prejudicando ainda mais o tráfego, inclusive o do carvão, uma vez que parte das linhas foram destruídas. Dessa forma, os prejuízos foram vultuosos, o que podemos verificar no demonstrativo de balancetes que apontavam um déficit de 105:162\$988⁸⁰.

Assim, em setembro de 1884 inaugurou-se o tráfego; em 1902 a concessão foi resgatada pelo Governo Federal, em 1910, pelo decreto n.º 3.928 de 31 de março, foi arrendada pela Companhia da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, sendo que o Governo obrigava-se a contribuir nos dois primeiros anos do arrendamento, ou seja, pagava para que a Estrada de Ferro fosse arrendada.

⁷⁹ O jornal Albor-1918, relata os testes feito com o carvão catarinense, no qual chega-se a conclusão que a sua qualidade é muito boa, apenas com um pouco mais de impurezas, do que os concorrentes estrangeiros.

⁸⁰ O balancete demonstrava uma receita de-29:034\$460, e uma despesa de 134:197\$398-Relatório, op.cit.p.182-

Segundo consta no relatório de 1910/1914⁸¹, "...essa era uma estrada que nunca deu saldo positivo, apesar de estar situada numa das melhores zonas do estado". Quando foi inaugurada sua extensão era de 116.700m, foi aumentada, principalmente com o prolongamento do ramal de Laguna até o interior da cidade do mesmo nome, numa extensão de 1.396 metros, serviço este concluído durante a administração do Governo Federal (Presidente Hermes da Fonseca: 1910 a 1914).

Em 1907, todas as oficinas de instalação da Estrada de Ferro, que estavam inicialmente localizadas em Imbituba, foram transferidas para Tubarão. A solicitação que foi feita pelo Prefeito da cidade de Tubarão, na época com muita influência política, obteve do Ministro da Viação, General Lauro Müller (Presidente Afonso Pena-1906 a 1909)), a liberação de uma verba para a transferência do patrimônio desta Estrada de Ferro para esta cidade.

Contudo, as discussões a respeito do carvão continuaram muito intensas. Vários relatórios foram pedidos pelo governo desde 1895, quando da publicação da primeira Lei favorecendo a extração de carvão, a tentativa de proteger o minério nacional. Esta Lei assegurava concessões alfandegárias para a importação de máquinas e equipamentos destinados à referida indústria. "Em 1902, no Orçamento da Despesa, constou verba especial para estudos e trabalhos concernentes a exploração de minas de carvão no Estado de Santa Catarina e em outros Estados. Na mesma Lei, ficou estabelecida a obrigatoriedade da Estrada de Ferro Central do Brasil

⁸¹ Relatório do Governo Vidal Ramos. Op.cit.

e outros serviços federais que seriam obrigados a consumir carvão de origem estrangeiras”⁸².

Nos anos seguintes, o governo decide incluir no Orçamento União verba especial para o carvão nacional. “Em 1911, foi determinado em Lei, a fiscalização pelo governo da entrada de carvão mineral com isenção de taxas de expediente, destinado ao consumo próprio das companhias de navegação nacionais e estrangeiras”⁸³.

A princípio estas medidas não alteraram a situação econômica das minas, e prevendo assim sua liquidação, Visconde de Barbacena, em 1886, associou-se à conceituada firma Lage & Irmãos, representada na época por Antônio Martins Lage Filho. Assim, por escritura de Compra e Venda, Lage & Irmãos tornou-se co-proprietário dos terrenos na cabeceira do Rio Tubarão, ficando estabelecida a exploração em comum da propriedade, partilha das despesas com a construção de um quebra-mar em Imbituba, juntamente com a divisão dos lucros. Em novembro de 1887, a companhia inglesa foi liquidada e as minas abandonadas, Visconde de Barbacena resolveu vender ao seu co-proprietário, todo o domínio e posse dos terrenos situados na enseada de Imbituba e na cabeceira do Rio Tubarão⁸⁴.

⁸² CARVÃO DE PEDRA, Revista. Nº32,33,34.1973. Da Infância à maturidade do carvão Brasileiro-
Legislação & Estatísticas.p.36.

⁸³ Idem p.36

⁸⁴ Escritura, n.º385, 3º Ofício de Notas, Rio de Janeiro. 1886, fl 90, e escritura, Livro n.º 395, 3º Ofício de Notas, Rio de Janeiro, 1887, fl. 94. Op. Cit. In: Bossle (1981) p.24.

A família Lage, desde a época de D. João no Brasil, importava carvão cardiff⁸⁵ inglês e realizava trabalhos de estiva. Com a Proclamação da República, o governo exigiu a nacionalização das empresas de navegação, ato que beneficiou a empresa Lage & Irmão, ampliando os negócios da família. No final do século eles adquiriram uma empresa inglesa, quatro vapores, um rebocador e toda a sua freguesia curto prazo⁸⁶.

A compra das terras carboníferas em Santa Catarina, significava investir em combustível para suprir os navios da sua frota e abastecer o estaleiro que possuía na Ilha Viana, no Rio de Janeiro. Significava ainda um investimento a longo prazo, já que as condições para a exploração deste minério e o seu escoamento não encontravam boas condições para serem efetivadas a curto prazo.

1.5-A Chegada de Henrique Lage : SALVE O PROGRESSO!

Henrique Lage, havia herdado, juntamente com mais dois irmãos, as terras adquiridas por seu pai (Antônio Lage) e aguardava o momento propício para a exploração do carvão. Com o início da 1ª Guerra Mundial os navios da firma Lage & Irmão ficaram sem combustível para realizar o comércio de cabotagem, que era sua maior fonte de renda.

⁸⁵ Uma qualidade de carvão inglês com grande capacidade para queima, muito utilizado como combustível.

⁸⁶ Neste período o mundo capitalista encontrava-se na fase "b" do 2º Ciclo de Kondratieff, isto é na fase final da expansão imperialista inglesa.

Dessa forma, a companhia Lage & Irmão, foi obrigada a iniciar os trabalhos de pesquisa e exploração das minas de carvão. O Governo Federal também procurou fomentar a produção em geral, já que a Guerra trouxe prejuízos financeiros para o governo, pois boa parte dos impostos arrecadados eram originários do setor de exportação. A queda nas exportações deixou o governo com a arrecadação muito baixa, e a exploração do carvão seria a saída mais viável para o desenvolvimento da indústria de base.

Assim, os empresários do Rio de Janeiro, representados por Henrique Lage, iniciaram os investimentos no Sul de Santa Catarina, com o uso dos incentivos que o Governo Federal⁸⁷ concedeu para a produção da indústria de base. Diversas pesquisas foram realizadas com os resultados positivos. Iniciou-se a compra de equipamentos para a lavagem do carvão, o que permitiria seu melhor aproveitamento, pelo método de separação das impurezas. O equipamento foi adquirido dos E.U.A., juntamente com uma usina elétrica, movida a vapor.

A estrada de ferro, também recebeu alguns melhoramentos, como a construção de ramais até as minas, exploradas pela empresa de Henrique Lage. As linhas férreas não atendiam as necessidades de todas as minas. Possuíam apenas linhas troncos, que ligavam Imbituba até Lauro Müller, beneficiando apenas as minas da região de Criciúma, deixando as de Araranguá sem qualquer ligação com

⁸⁷“ Em março de 1918, foi dado o primeiro passo para fomentar a indústria extrativa, mediante decreto que autorizava o Governo a conceder empréstimos amortizáveis em 12 anos, às empresas que lavrassem minas de carvão em determinadas condições de produção, e promoviam a construção de ramais de estrada de ferro indispensáveis ao transporte do mineral. Também foi criada, no Rio de Janeiro, a Junta de Abastecimento de Carvão, com sede no Rio de Janeiro, destinada a adquirir todo o carvão nacional, importar o necessário e atender as requisições feitas pelos consumidores que necessitassem...” (Revista Carvão de Pedra p.36). Estas

esta ferrovia. Para resolver este problema, a concessão da estrada de ferro Teresa Cristina passou para o grupo que controlava a Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá (C.B.C.A.), pertencente ao grupo de Henrique Lage, desde 1917. Assim, a partir de 1918, as empresas Lage & Irmãos, controlavam também o transporte da ferrovia⁸⁸.

Contudo, ainda restavam mais alguns problemas a serem superados, como, a questão da mão-de-obra. Para solucioná-lo, diversas vilas operárias foram construídas, além de casas para administradores, olarias, oficina mecânica, marcenaria, entre outros⁸⁹. “A vila de Imbituba nasce nos moldes adiantados”, segundo José Cabral, pois em 1929, havia uma riqueza de casas construídas pela empresa, havia “...o uso de água tratada e luz em todas as casas dos operários... Henrique Lage fez de Imbituba um centro de trabalho com serviços públicos iguais as grandes cidades...”⁹⁰

Entretanto, as disputas entre os Portos de Laguna e Imbituba eram muitas; diversas lideranças políticas locais e estaduais tentaram influenciar Henrique Lage no uso do Porto de Laguna. Alegavam que enquanto o Porto de Imbituba necessitava da construção de um quebra mar de mil metros, abrigando assim os navios dos fortes ventos, o de Laguna já estava organizado, necessitando apenas de dragagem.

medidas foram necessárias devido as dificuldade que o carvão apresentava na época de guerra, e serviu para que o carvão entrasse definitivamente como questão de segurança nacional.

⁸⁸ ZUMBLICK, Walter. Teresa Cristina: A ferrovia do Carvão.s/ed. Tubarão-SC-1967.p.89.

⁸⁹ Idem.p3

⁹⁰ CABRAL, José, relatório de gabinete do secretário do interior e justiça-Cid Campo. In: A tarde-Diário vespertino-Laguna,26 de agosto 1914-nº51-ano1 p.2

Durante muito tempo as disputas entre os dois portos atrapalharam as explorações carboníferas, fazendo com que o desenvolvimento do Sul de Santa Catarina fosse prejudicado. Fica muito claro, através das leituras dos jornais da época⁹¹, que as lideranças políticas de Laguna eram mais forte, por isso diversas tentativas de H.Lage em aparelhar o Porto de Imbituba foram frustradas, inclusive um pedido de concessão feito em 1917: “o pedido foi negado pois a comissão era declaradamente favorável ao aparelhamento do Porto de Laguna, assim fundamentado no parecer da Inspetoria dos Portos, o Ministério da Viação e Obras Públicas indeferiu o pedido⁹².



Foto 01-vista parcial da caixa do carvão-1940.

Contudo, Imbituba tinha uma situação muito favorável à instalação do porto carbonífero, a maioria dos terrenos de marinha⁹³ pertenciam ao grupo H.Lage (comprados por Antônio Lage, de Visconde de Barbacena, em 1887). Esse fato, associado a localização do ponto final da estrada de ferro, facilitou a

⁹¹ O Albor, Imbituba e outros.

⁹² O Albor, 15 de março de 1919, n. 797, p.2.

⁹³ Na área proposta para o uso portuário, haviam mais dois proprietários que dividiam área com o grupo Lage & Irmãos, são eles: Elias de Moraes, com 278m de frente para a Ibraquera, e a viúva de Damázio Conceição, com uma área de 82 m. Consulta em planta da medição dos terrenos da Marinha da enseada de Imbituba-SC- em 1920 (1:2.000).

decisão do empresário em melhorar o porto de Imbituba⁹⁴.

Mesmo sem a autorização legalmente constituída pelo Governo Federal, H. Lage começou a realizar alguns melhoramentos para escoar a produção de carvão. A pequena população, que na época morava próximo ao Porto,⁹⁵ sentiu de perto as transformações que estavam ocorrendo na enseada.

Em 1919, foi dado início à construção de uma fábrica de cerâmica (atual ICISA), destinada a produzir louças para os navios do Grupo Lage, aproveitando a matéria-prima extraída das minas de carvão, o barro branco. A Cerâmica já nasceu com características de empresa de grande, com a importação de equipamentos italianos destinados a facilitar o processo produtivo. O progresso, sem dúvida, atraía trabalhadores de muitos locais, inclusive italianos de Tubarão vieram para a próspera Vila, que já ganhava “status” de Porto organizado.

O desenvolvimento foi tão intenso que a 1ª emancipação política de Imbituba, aconteceu em 1923. Assim, com a Lei Estadual 1.451, assinada pelo Governador Hercílio Luz, a instalação do município correu no ano seguinte, em 1º de Janeiro de 1924, com a posse do Prefeito Álvaro Catão⁹⁶, engenheiro de confiança de Henrique Lage, mas como as lideranças políticas de Laguna ainda não admitiam perder o distrito de Imbituba, que dava tantos lucros à sua sede, a emancipação

⁹⁴ Alguns terrenos foram trocados por emprego na empresa de H. Lage, segundo depoimentos de vários moradores da cidade.

⁹⁵ A Armação Baleeira, de 1796, deu origem a um povoamento que continuou e aumentou muito na época das benfeitorias do porto. Era uma população descendente de negros e portugueses, que ainda se dedicavam à pesca da baleia, embora com rendimento bem menor.

⁹⁶ O engenheiro Álvaro Catão, tornou-se homem de confiança de Henrique Lage, no porto de Imbituba e mais tarde, com a sua morte veio a tornar-se proprietário do Porto e dos investimento do Sul.

política foi revogada em 1930. Segundo entrevista⁹⁷, os líderes políticos de Laguna apoiavam Getúlio Vargas, que não lhes negou tal pedido.

As “contas” da Prefeitura de Imbituba na época eram equilibradas, conforme um balancete mensal do jornal Imbituba de 1925, permitindo à cidade a continuidade de sua emancipação. Todavia, somente em 1958, a 2ª emancipação aconteceu, acarretando um atraso de 28 anos para a cidade.

A morte de Henrique Lage em 1942, deixa a sua esposa Gabriela Lage (italiana), como única herdeira de todo seu patrimônio, e que por não ser naturalizada brasileira foi expulsa do país. O governo Getúlio Vargas encampou todas as empresas, bem como “concedeu” outras a empresários “amigos” de Henrique Lage. Dessa forma o Senador na época, Álvaro Catão, com prestígio junto ao governo, herdou todos os investimentos feitos no Sul de Santa Catarina, com exceção da Indústria Cerâmica de Imbituba, que mais tarde, segundo consta⁹⁸, foi comprada pelo administrador João Rimsa.

No ano seguinte à morte de Henrique Lage, Álvaro Catão morre em acidente de avião. Os seus herdeiros ainda jovens, não administraram diretamente a empresa e alguns diretores assumiram essa responsabilidade: administrar um patrimônio que incluía investimentos em todo o Brasil.

⁹⁷ Entrevista feita com o Sr. Manoel Martins, autor do livro Imbituba, ed. 1970.

⁹⁸ Alguns dados são de entrevistas a antigos moradores da cidade, bem como de trabalhadores das empresas, como o sr. - Estevão Teodoro (atual presidente do sindicato dos amarradores), que vivenciaram os acontecimentos da época, e são confirmados pelo Sr. Manoel Martins.

Em suma, salientamos que o processo colonizatório na região meridional não ocorreu na melhor fase da economia portuguesa. Os planos de desenvolvimento não estavam apenas no âmbito do desenvolvimento da região, pois a falta de riqueza mineral desestimulava qualquer tentativa naquele momento. Dessa forma, o maior interesse que o sul representava era como região estrategicamente delimitada, capaz de viabilizar a posse da região Platina. Assim “os interesses militares sobrepuseram, inicialmente os interesses econômicos”⁹⁹. Bossle complementa, afirmando que a disputa pela região Platina fez com que a metrópole transformasse o litoral catarinense em ponto estratégico-militar, através da construção de fortes.

A procura de ouro, em Minas Gerais, no início do século XVIII, surgiu como uma atividade produtiva, espalhando a procura de alimentos e ampliando a participação dos estados sulinos no abastecimento de alimentos para as minas. Portanto, para os paulistas, a região constituía-se em área de passagem para a importação de gado da vizinha província do Rio Grande do Sul.

Contudo, a maior projeção colonial só viria ocorrer com a pesca da baleia, integrando a economia local as demais áreas da colônia, com linhas regulares de cabotagem interligando todo o território nacional. Além disso, a atividade pesqueira ampliou as imigrações e desenvolveu a produção de alimentos nestas áreas, assim como proporcionaram o surgimento de diversas atividades artesanais.

⁹⁹ HÜBENER, Laura M. O comércio de Desterro no século XIX-Fpolis, 1981, p. 15. Apud: SILVA, Célia Maria e. Op. cit. p. 70.

A pequena propriedade, voltada para o consumo próprio, não poderia caracterizar outra forma se não de economia de subsistência. Os açorianos não contavam com muitos recursos para desenvolver as propriedades, além disso, os escravos eram muito raros, apenas a pesca da baleia, explorada por grandes monopólios, é que teve intensificado o uso da mão-de-obra escrava.

A “evolução” de uma Armação Baleeira em porto carbonífero decorreu de um longo processo de transformação sócio-espacial. A redução no número de baleias capturada e os frequentes prejuízos dos comerciantes, levou à decadência da pesca, estagnando todo o vilarejo que surgira na praia ao redor dos barracões das baleias, e de todas as infraestruturas construídas para o funcionamento da Armação. No entanto, a possibilidade de alterar esta situação começaria a ocorrer com a descoberta das minas de carvão no sul do estado e a possibilidade do seu escoamento pela enseada de Imbituba.

Diversas construções foram feitas e o progresso ampliou a possibilidade de emprego na região, aumentando consideravelmente o número de imigrantes.

Como uma cidade singular no Estado, Imbituba recebeu um grande número de investimentos de apenas um grupo de grande empresários e a cidade foi planejada apenas para funcionar com este propósito. Portanto, os problemas relacionados à falta de diversificação da atividade produtiva tornou este município dependente de apenas um produto, o carvão, e de um grupo de empresários.

Armen Mamigonian (1965), analisou a diferenciação das zonas industriais catarinenses e constatou a influência do governo federal atuando diretamente nas

minas de Criciúma. As medidas de incentivos governamentais foram de tal ordem que proporcionaram a muitos investidores, a entrada no ramo de extração de carvão.

Assim:

*“...A produção se destina à usina siderúrgica de Volta Redonda, aos navios aos trens. O governo não só planifica e compra toda a produção carbonífera, mas participa igualmente da extração numa pequena escala (900 mineiros); bem como possui, nesta zona, uma central térmica. Os capitais das outras companhias, comportando 250, 800 e mesmo mais de 1000 mineiros, provém tanto do Rio de Janeiro, de onde partiu a iniciativa de exploração do carvão em 1914-18, como de investidores locais, sendo este último caso, consequência de fenômeno de empreitada que se desenvolveu durante a segunda guerra. A zona do carvão oferece uma paisagem comum a todas as regiões carboníferas: entre as cidades se localizam as aglomerações de mineiros, na proximidade das minas das “colina” de escórias carboníferas”.*¹⁰⁰

Contudo, a região carbonífera não apresentou num primeiro momento um diferencial nos investimentos industriais comparados às demais regiões do Estado.

Mamigonian compara ainda que, em 1965 as zonas de colonização alemã possuíam 20% da população catarinense e um total de 50% da produção industrial, a oeste possuía 15% da população e 15% da produção, enquanto o litoral Sul (a região carbonífera) possuía 10% da população catarinense e 17% da produção industrial do estado.

No entanto, este quadro sofreu algumas alterações, principalmente porque o carvão gerou um excedente impressionante e como cada mineração possuía cotas de produção para vender às estatais, não eram realizados muitos investimentos para aumento da produtividade ou a produção. Goulart (1995), afirmou que havia em Criciúma a formação de empresários fortes e a diversificação da produção ocorreu através de uma boa base financeira. Em outra comparação, Mamigonian (1965), relatou sobre os investimentos em Blumenau, afirmando que eles também criaram uma base financeira que permitiu a industrialização da região. Entretanto, o mesmo não ocorreu em Imbituba, pois os lucros foram para outros centros urbanos, como Rio de Janeiro, não permitindo a organização da base produtiva além de concentrar o capital em apenas um ramo de atividade, com algumas ramificações.

¹⁰⁰ MAMIGONIAN, Armen. Estudo Geográfico das Indústrias de Blumenau. Rio de Janeiro: 1966. Separata da "Revista Brasileira de Geografia" nº 3-ano XXVII-p.65.

A Estrutura física do Porto de Imbituba

2.1. De Porto natural a Porto Organizado

2.2. As Infra-estruturas Portuárias

2.1-De Porto Natural a Porto Organizado

“...É preciso lembrar que o navio antecedeu ao veículo ferroviário e rodoviário; ele possibilitou sempre uma ligação fácil entre as cidades quer marítimas, fluviais ou lacustres, principalmente, nos períodos históricos nos quais as comunicações internas contavam com grandes empecilhos...¹⁰¹”.

Magalhães, portanto, enfatiza que o transporte marítimo é a modalidade de transporte mais antigo e eficiente que existe. Fato demonstrado por diversos estudos que comprovam a sua viabilidade econômica.

Contudo, se faz necessário um serviço eficiente que diminua os custos de movimentação, elevando assim o número de usuários e possibilitando uma economia considerável no consumo de petróleo¹⁰². Para que as operações portuárias sejam de qualidade, é fundamental que haja eficiência nos equipamentos e serviços, garantindo o preço e a agilidade, transformando assim o porto em organizado.

¹⁰¹ MAGALHÃES, José C. de. Estudos Geográficos dos Portos e suas Hinterlândias. In: Revista Brasileira de Geografia. Ano 31-n.º 2 IBGE-1969.p.40.

¹⁰² Segundo RODRIGUES, o custo de combustível da navegação de cabotagem é de US\$ 0,88 por tonelada enquanto que o de uma carreta chega a US\$ 33,74 por tonelada. Deve-se incluir ainda o custo das operações portuárias, mas mesmo assim ainda é inferior ao do transporte rodoviário, principalmente em função das condições das estradas de rodagem no Brasil. RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. Cabotagem no Brasil: Por que não? In: Revista Portos e navios- Fevereiro de 1997 p.32.

Todo porto organizado dispõe de uma série de infra-estruturas colocadas à disposição dos usuários. Magalhães enfatiza que

“...O porto organizado é um componente importante na interligação dos sistemas de transportes na medida em que colabore para o livre fluxo de mercadorias. Desta forma, para que seja tecnicamente eficiente necessita atender a uma das características máximas da navegação moderna, a da rapidez. Para tanto precisa dispor de condições de alto rendimento que se traduzem pela quantidade de tonelada-horária movimentada por metro de cais. Só assim possibilitará que o navio atraque e desatraque no menor tempo possível”¹⁰³ ..

Diante desta observação, muitos “portos” brasileiros não estariam qualificados para atender aos usuários, pois lhes faltariam o principal, justamente o que ampliaria sua vocação de porto natural. Assim, as questões ligadas aos investimentos em infra-estruturas é que garantem, ao sistema portuário, uma melhor oferta de recursos e prestação de serviço a que se propõe.

Entre as diversas condições técnicas que um porto deve oferecer para um ótimo rendimento, o autor, assinala:

¹⁰³ MAGALHÃES, José C. Op.cit. p.55.

“...1)mão-de-obra suficiente e bem paga; 2)guindastes em perfeito funcionamento; 3)número suficiente de empilhadeiras; 4)armazéns para colocação total das cargas movimentadas; 5)metragem de cais ideal para o número de navios, 6)composições ferroviárias próprias, perfeito entrosamento das mesmas com as composições das estradas de ferro conectadas com o porto; 7)fornecimento de esteiras e sugadores de cereais; 8)abastecimento contínuo da água potável, força elétrica e combustíveis para os navios”...¹⁰⁴

No Brasil, é quase impossível que todos os portos disponham de todas estas infra-estruturas em perfeito estado de conservação e funcionamento. As péssimas condições dos equipamentos portuários resultam na demora do atendimento dos navios, aumentando o tempo de permanência nos portos e, conseqüentemente, o preço das tarifas portuárias, onerando com isso os produtos que circulam na área aduaneira. Além de tudo, há o problema do congestionamento e dos cortes no fluxo das mercadorias.

Com base na organização e estudo dos portos propostos por Magalhães é que pretendemos estudar a estrutura física do Porto de Imbituba.

¹⁰⁴ Idem p.55.

Assim, a visão de um porto natural dá lugar a um porto capitalista e competitivo, deixando de lado uma visão poética dos portos naturais visitados por aventureiros e piratas. Um sistema portuário, para que seja efetivamente implantado, se faz necessário inúmeros investimentos e boa administração, é preciso também que haja preocupação com as questões de ordem prática, fazendo realmente uma prestação de serviço eficiente e profissional.

Esta discussão nos remete ao passado colonial em que diversos navios acostavam na enseada de Imbituba para abastecimentos de emergência. De acordo com relatos do século XVI, alguns navegadores tinham conhecimento desta área. No entanto, foi a pesca da baleia no século XVIII, associado ao comércio de cabotagem, que contribuíram para que este Porto natural fosse conhecido em todo Brasil.

Em fins do século XIX, a descoberta do carvão proporcionou a opção pelo escoamento do mineral através da enseada de Imbituba, no qual as condições naturais eram mais favoráveis. Para viabilizar o escoamento do carvão através do Porto era necessário investir em equipamentos específicos, dessa forma, no início do século XX, houve a estruturação da parte física do Porto como a construção de um cais (n.º 1), e a compra de equipamentos ao bom funcionamento dos serviços.

A área portuária ficou delimitada, pelas coordenadas geográficas $52^{\circ}13'48''$ de latitude sul e $48^{\circ}38'57''$ de longitude oeste, "...estando situado no lado norte da ponta de Imbituba, uma protuberância rochosa com orientação NE,

com escarpas íngremes e alturas de 106m. A área de administração do porto é circunscrita pela linha que se inicia na ponta da Ribanceira, vai até o molhe de abrigo do porto, e daí à ponta do Saco da Cabra, seguindo em linha reta até à ilha de Sant'ana de Fora pelo lado externo, e desta, numa reta, às pontas de costa, até a ponta do Saco da Cabra, voltando ao molhe de proteção do porto às instalações portuárias e continuando pela praia de Imbituba até a ponta da Ribanceira”¹⁰⁵

A jurisdição do Porto, conforme o relatório do Governo Federal (1994), compreende a região delimitada pela “linha da costa que se inicia em Garopaba, até a ponta de Itapirubá, inclusive, ao sul”.

Contudo, após a delimitação da área e da jurisdição portuária efetivamente concluída, era necessário a continuidade das obras para que o Porto fosse transformado em um Porto organizado. No início do século, o acesso ao cais n.º1 (construído pelos ingleses), era feito diretamente do oceano, o que deixava os navios completamente desabrigados, ocasionando dificuldades nas operações de atracação, além de muitas vezes impedir o carregamento ou o descargamento de mercadorias.

Em 1920, a Companhia Docas de Imbituba, empresa concessionária que arrendou o Porto até 2012, iniciou a construção de uma série de investimentos, mas, o carregamento dos navios permaneceu ainda precário necessitando da

¹⁰⁵ Empresa Brasil de Planejamento de Transportes, Op. cit. p.35.

utilização de uma barcaça larga (chata)¹⁰⁶, que intermediava o carregamento do carvão (dos trens aos navios)¹⁰⁷. Assim, em 1943, foi inaugurado o primeiro cais de estacaria e cimento (substituindo o de ferro feito pelos ingleses). Com essa estrutura física a atracação foi facilitada.

Os molhes¹⁰⁸ de proteção, também eram fundamentais para garantir a segurança dos navios, dessa forma foram construídos 500m, na primeira etapa



Foto 02-Vista área do Porto de Imbituba-1995.

iniciada em 1976¹⁰⁹; mais tarde em 1980, foram construídos mais 500, permitindo aos navios maior proteção na movimentação das

embarcações, pois as correntes marítimas aliadas aos ventos fortes, poderiam prejudicar as atividades portuárias.

¹⁰⁶ Informações obtidas através de entrevista com o Sr. Romeu Pires (funcionário aposentado da Cia. Docas de Imbituba).

¹⁰⁷ Segundo entrevista com antigos funcionários do Porto.

¹⁰⁸ Molhe é um paredão construído no mar para servir de cais acostável ou quebrar a força das vagas.

¹⁰⁹ A empresa Sultepa/SA, foi a empreiteira dessa construção, ficando concluída em 3 anos aproximadamente, na qual um dos responsáveis foi o Sr. Osayr Serafim da Rosa, encarregado também da segunda ampliação, que iria ocorrer em 1980, pela empresa Serveng/ SA.

A aproximação ainda hoje, é feita em área com profundidades variáveis de 11m e 12 m. Dentro da enseada, onde encontram-se as áreas de fundeio e a bacia de evolução, com profundidades que variam de 9,5 a 11,0 m.

Com algumas transformações importantes Imbituba realmente tornou-se um Porto especializado no transporte de carvão e através da movimentação crescente, conquistou o lugar de porto brasileiro de maior cabotagem, predominando a movimentação de embarque sobre o desembarque

2.2- As Infra-estruturas Portuárias

No final da década de 60, o Porto de Imbituba já era considerado especializado na exportação de carvão, apresentando nesta tabela organizada por Magalhães, o maior rendimento de tonelada por metro de cais¹¹⁰ (tabela 01).

Tabela 01. Relação da movimentação portuária em ton./cais-1960.

PORTO-1960	Tonelada / ano- por metro de cais
Imbituba-SC	4.881
Vitória-ES	3.739
Santos-SP	1.659
Angra dos Reis-RJ	1.605

Fonte: Magalhães, J. César. Op. cit. p.56

Imbituba, assim como Vitória eram Portos extremamente especializados em carvão e minério de ferro, respectivamente. Convém ressaltar que a uniformidade na carga ou descarga de um só tipo de mercadoria, proporcionava

evidentemente maior rendimento. O Porto de Santos que ocupava o 3º lugar, apresentava maior diversificação, fato que evidenciava a eficiência de sua organização. Já Imbituba, com poucos metros de cais, realizava uma intensa movimentação, mesmo carregando um navio de cada vez (tabela 02).

Tabela 02-Equipamentos Portuários de alguns Portos Brasileiros.

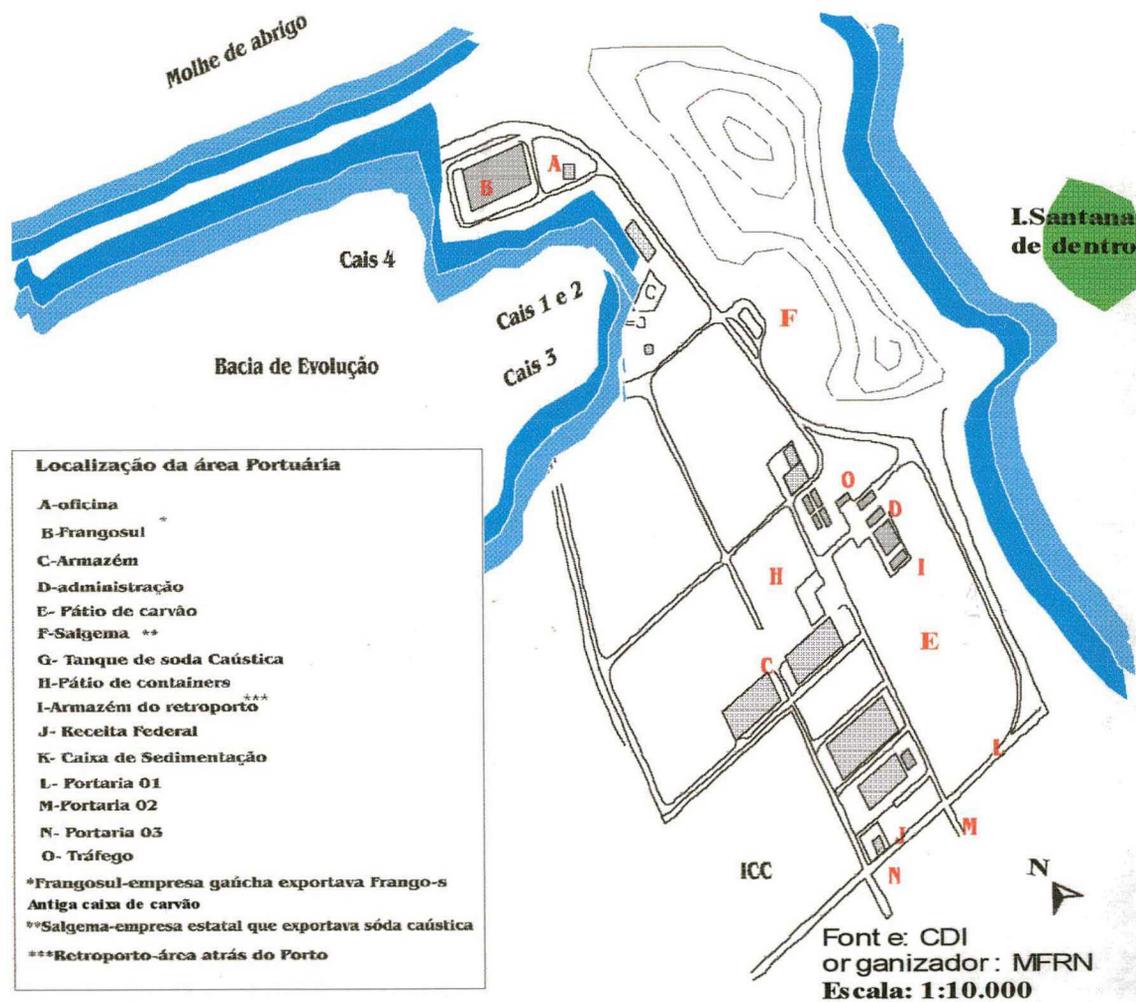
Portos	Ano	Cais acostáveis		Guindastes	
		tipo	Metro	Número	Tonelada
Vitória-ES	1940	Alvenaria	1.460	21	1,5 a 10,0
Santos-SP	1892	Alvenaria e estacaria de cimento	7.649	210	1,0 a 30,0
Paranaguá-PR	1935	Estacaria de cimento.	1.590	22	1,5 a 30,0
Imbituba-SC	1943	Estacaria de cimento.	140	12	1,2 a 20,0
Angra dos Reis-RJ	1934	Estacaria de aço	300	4	1,5 a 10,0

Fonte: Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis. IBGE-1964.

¹¹⁰ Cais ou berço é entendido como um lugar lajeado para desembarque de passageiros ou cargas.

Figura 01

Localização da área portuária



2.2.1- Silo para carvão

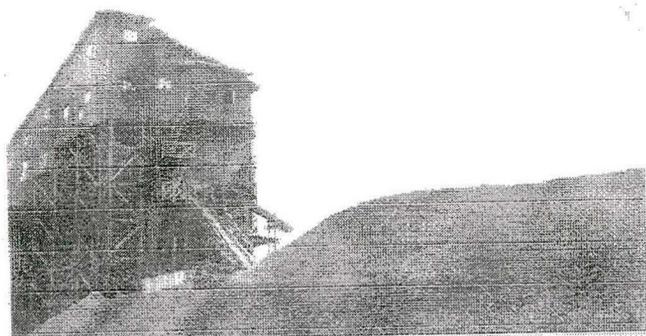


Foto 03: Silo de carvão

Mesmo com um cais reduzido em relação aos demais portos (tabela 2), Imituba possuía uma produtividade bastante elevada. Isto se deve ao fato de que em 1938 foi iniciado a construção de um silo para carregamento dos navios, que tinha uma capacidade de 2.000 mil toneladas. Na parte subterrânea do silo, havia uma moega¹¹¹, onde o carvão era inicialmente descarregado dos vagões e transportado, através de esteiras, até o topo do silo.



Foto 04: moega recebendo carvão

Como o descarregamento de vagões podia se processar num rendimento médio da ordem de 330 toneladas por hora (cerca de 9 vagões), ocorria, a situação em que a moega não estava não conectada ao estoque regulador. Neste caso os

¹¹¹ Um dos depósitos do cais.

vagões só poderiam ser a ela encaminhados quando os navios estivessem sendo carregados. Caso contrário, os vagões eram levados aos pátios de estocagem de carvão dotados de linhas férreas. O rendimento dessa operação era praticamente análogo ao que se verifica na moega —cerca de 9 vagões por hora— exigindo entretanto maior tempo de manobra.

O sistema adotado exigia a utilização de numerosa mão-de-obra, pois a descarga era orientada pelos operários, e o carregamento do navio também se fazia com a supervisão dos operários,

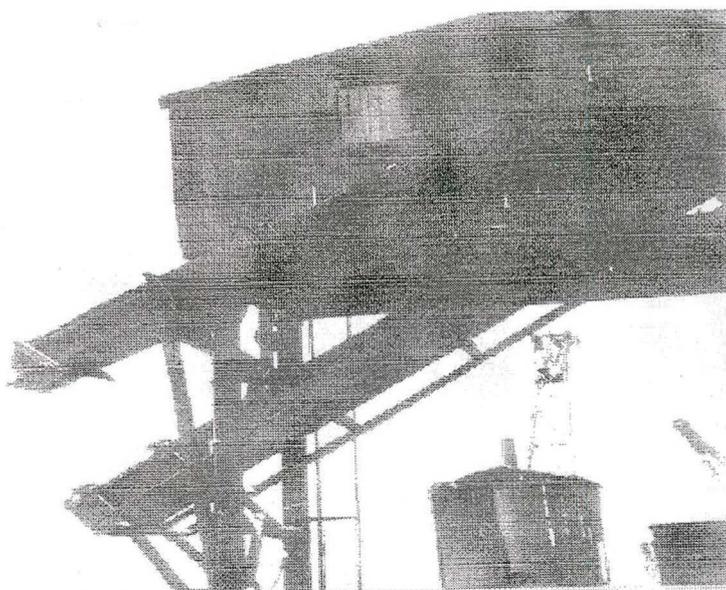


Foto 05: dalas conectadas aos navios

principalmente para baixar a “dala¹¹²” e encaixá-la nos porões dos navios. A construção do silo foi fundamental para viabilizar o escoamento do carvão, pois sem dúvida agilizou o carregamento.

Entretanto, com o tempo, o silo não alcançava mais o seu objetivo, pois os navios estavam sendo construídos maiores e com grande capacidade de carga. Dificilmente atracava um navio com menos de 15.000 toneladas, sendo que ultimamente o padrão era a utilização de navios com capacidade de transportar

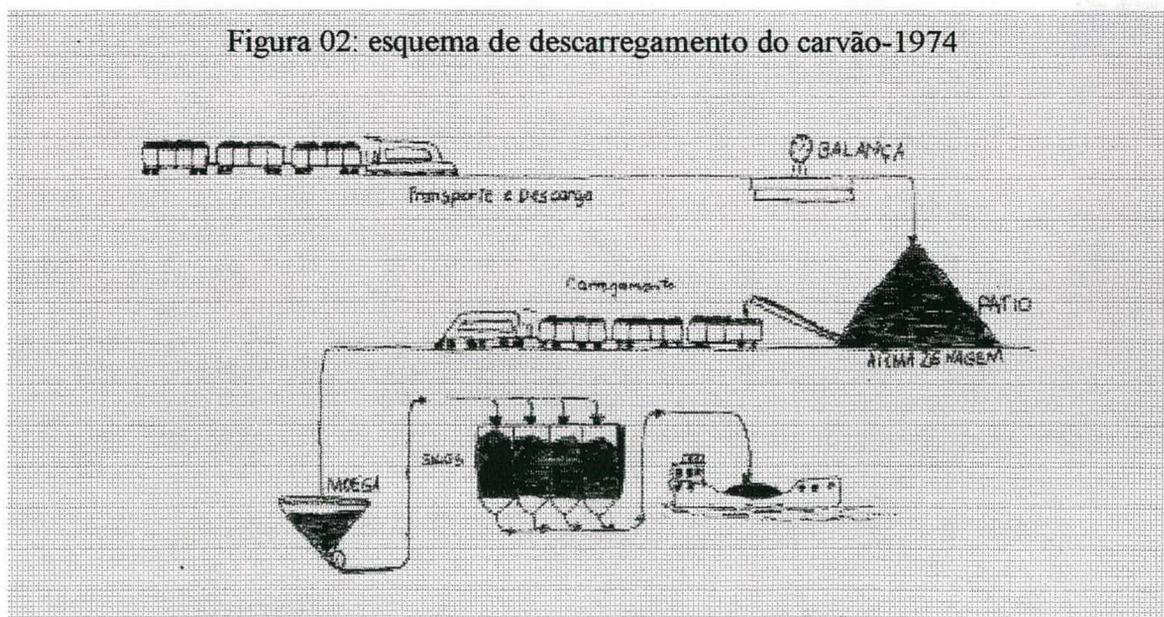


Foto 06: vala na frente do silo de carvão

25.000 toneladas. A solução encontrada foi construir uma vala¹¹³, na frente do silo, concluído em 1980, que seria abastecida com o carvão recebido diretamente da

minas ou com o produto levantado do estoques reguladores, localizados cerca de 1 Km da zona de embarque. Com o silo em operação, a velocidade média de carregamento dos navios eram de 250 toneladas por hora.

Figura 02: esquema de descarregamento do carvão-1974



¹¹² Calha para dar escoamento ao carvão.

Na década de 70, o Porto recebia diariamente, três composições férreas de 3.000 toneladas de carvão a granel. A quase totalidade desta carga era proveniente do Lavador de Capivari (localizado no atual Município de Capivari de Baixo-SC), distante de Imbituba aproximadamente 50 Km, ou seja, um tempo de viagem de pouco mais de uma hora trinta minutos. Neste Lavador o carvão recebia o tratamento para retirar as impurezas.

2.2.2-Os cais

Os portos catarinenses tinham em média uma área reduzida de cais, principalmente se compararmos aos portos de Recife- PE, e Rio Grande- RS (tabela 03).

Tabela 03: Principais Portos: cais acostáveis-1978

Portos	Cais acostáveis	
	Extensão	Profundidade
Vitória-ES	1.495	8 a 13
Santos-SP	7.276.59	5 a 11
Paranaguá-PR	1.736	8
Imbituba-SC	308	8 a 10
Angra dos Reis-RJ	350	10

Fonte: Ministério dos transportes, Empresa de portos do Brasil, Serviço de Planejamento, Seção de dados estatísticos. IBGE-1978.

Quanto à profundidade no cais, Imbituba supera qualquer Porto do Estado, equiparando-se aos maiores portos nacionais como Recife e Rio Grande. Alguns portos catarinenses receberam maior investimento do governo, pois

¹¹³ Um grande depósito subterrâneo, em forma de “vala”, para escoar depositar o carvão antes de ser

estavam localizados em regiões cujo desenvolvimento industrial alcançavam índices bem elevados. Já o Porto de Laguna ficou caracterizado regionalmente como um Porto pesqueiro, em função dos problemas de assoreamento da barra de acesso.

Em 1978, o Porto de Imbituba, continuava praticamente com as mesmas instalações que possuía em 1942, com exceção da ampliação do cais n.º1 (o que seria denominado de cais n.º2) iniciada 1969 (ver figura 01). Naquele ano os equipamentos eram suficientes para atender a demanda, mas 36 anos após, com a evolução tecnológica dos navios, que eram construídos cada vez maiores, possibilitando transportar quantidade de carga sempre crescente, tornou-se necessário investimentos urgentes. A revista Carvão de Pedra, em 1978, chamou a atenção para o problema portuário, fazendo uma denúncia sobre os preços elevados dos serviços que, em função do falta de aparelhagem moderna, retardava o seu carregamento.

Tabela 04-Condições Hidrográficas e de Acostagem-1978

Portos	Cais acostável-m		Canal de acesso-m		Bacia de evolução	
	Extensão	Profund.	Largura	Profund.	Largura	Profund.
S.Franc.Sul-SC	600	6.5 a 8	1500 a 3000	14	600	14
Itajaí SC	703	4 a 6.3	80	5.5 a 7	150	5 a 6.5
ImbitubaSC	308	8 a 10	-	-	200	9 a 10
Laguna SC	300	5	80	5	200	4
Rgrande RS	2.612	5.5 a 10	130	11	200	9.5
Recife-PE	3.060	8 a 10	300	10	475	10

FONTE: Ministério dos transportes, Empresa de Portos do Brasil, Serviço de Planejamento, Seção de Estatística.

transportado aos navios.

O preço do embarque era muito elevado diante da demora que a falta de equipamentos acarreta para as transportadoras. Assim, em comparação com um porto equipado, a mesma revista fez um alerta sobre os preços de embarque em Imbituba, onde o custo era 4 vezes maior que de outros portos aparelhados.

No entanto, durante o ano de 1979, o Porto de Imbituba iniciou a reestruturação das suas instalações para atender as necessidades da Indústria Carboquímica Catarinense. Foi construído dessa forma, um cais especial (o cais n.º 3-ver figura 01), com parceria do Governo Federal e incorporado ao patrimônio da Companhia Docas de Imbituba (CDI), ampliando a movimentação do Porto. O sistema de correias montado nesse cais era reversível, isto é, tanto carregava como descarregava cargas sólidas.

A crise do petróleo, reflexo da fase depressiva (“b”) do 4º Ciclo Longo,

que envolveu os países capitalistas centrais numa crise de abastecimento desse combustível, desenvolveu em alguns países periféricos como o nosso, uma estrutura gigantesca para que o carvão fosse movimentado



Foto 07: cais n.º 3 em construção

e substituísse industrialmente, com maior agilidade, a falta do petróleo.

Neste terminal (cais n.º 3), as esteiras foram testadas e, a partir de 1987 passaram a servir para carregar tanto carvão como ácido fosfórico. A capacidade de embarque de carvão nos cais n.º 1 e 2 era de 700 ton./h. e a partir do início das operações a capacidade de embarque passou para 1.400 ton./h. O programa energético brasileiro (final dos anos 70), exigiu a mecanização das operações de recebimento, estocagem e recuperação através do silo de carvão e das correias transportadoras. Os reflexos das restrições operacionais já estavam comprometendo o funcionamento da RFFSA (Rede Ferroviária Federal), pois algumas vezes retinham mais de 300 vagões. Era sem dúvida uma necessidade exigida principalmente pelos mineradores, mas que não ocorreu antes por falta de recursos ao longo da Ferrovia entre Imbituba e Capivari.

Os investimentos foram feitos por empresas estatais e privadas, entre elas a Portobrás (Empresa de Portos do Brasil) e CAEEB (Companhia Auxiliar das Estatais Brasileiras- responsável pela comercialização do carvão nacional), além da própria CDI (Companhia Docas de Imbituba)¹¹⁴ e da Navegação Norsul (Empresa privada de agenciamento marítimo). Assim, estaria resolvido as restrições e as críticas do embarque do carvão.

Durante três anos o sistema conjunto de embarque de carvão atendeu as expectativas, mas com o fim do subsídio a sua movimentação decresceu drasticamente, transformando o sistema em peça obsoleta na área portuária. Como consequência da falta de uso e manutenção as esteiras transformaram-se em sucata.

A crise do petróleo estava chegando ao fim. Diante desse quadro, o carvão deixou de ser prioridade.

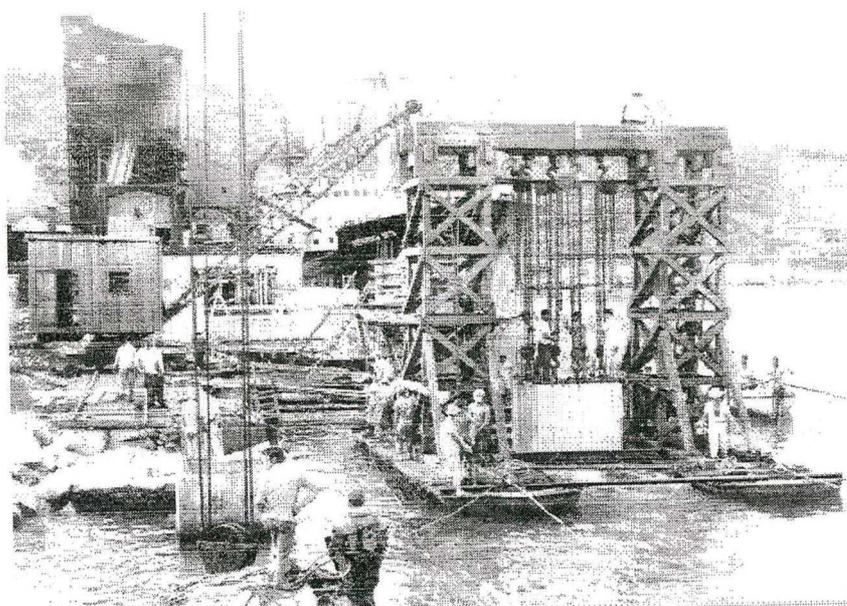


Foto 08: construção do cais n.º 2 (ano de 1968)

No período inicial de utilização do Porto, (1920), Henrique Lage e sua equipe concretizaram alguns projetos e idealizaram

outros. No entanto, todo esse processo necessário à construção de um porto organizado, levaria alguns anos para ser efetivado. Uma das primeiras medidas tomadas foi a construção do primeiro cais, de 140m, que até 1968 seria o único cais no Porto. A sua ampliação era fundamental para dar continuidade ao escoamento do mineral e ampliar a capacidade de cabotagem. Dessa forma, a construção de mais um cais, n.º 2, com 168 m, na sequência do primeiro (cais n.º1), permitiu a ampliação da capacidade de movimentação portuária.

¹¹⁴CDI- Empresa que gerencia o Porto de Imbituba e que tem a concessão de exploração até o ano 2012.

Dez anos depois do início da construção do segundo cais, foi construído o terceiro cais, em 1978, com recursos do Governo Federal., medindo 245 metros de comprimento, destinada a tornar viável o escoamento da produção da ICC. Completando os investimentos, também foi montada uma esteira, cujo objetivo era transportar principalmente rocha fosfática até os depósitos da ICC, o que deveria evitar o transporte rodoviário



Foto 09: cais n.º 04 em 1985.

O último a ser construído foi o cais n.º4, com 24 m de frente e 96 m² de plataforma. Foi projetado especialmente para as embarcações do tipo *Roll-on -Roll-off*.

Este cais tem

peculiaridades próprias e específicas para o descarregamento e carregamento de carretas. A movimentação ocorreu mais intensamente de 1986 até 1991, quando a Hipermodal, transportava bobinas de aço vendidas pela USIMINAS ao Sul do Estado. Quando este navio retornava para Vitória, algumas vezes transportava milho da mesma forma, em carretas (frete de retorno). Esta movimentação chegou a representar 18% do total movimentado pelo Porto naquele ano. O encerramento das atividades da Hipermodal, em janeiro de 1991, ocorreu em virtude da não renovação do contrato por este sistema. A USIMINAS, foi privatizada e não

considerou viável continuar o mesmo sistema de transporte. Desde então, o cais n.º4 transformou-se numa área completamente ociosa.

Em 1990, a movimentação do carvão no cais n.º1 e 2, corresponde ao total de 63% das cargas movimentadas no Porto. Neste momento o carvão já encontrava uma sensível diminuição na movimentação em função da extinção dos subsídios do carvão. A tabela 05 demonstra um resumo da movimentação desta época.

Tabela 05-Movimentação de Navios/Cais-1990

Cais	N.º navios	%	Movimentação/Kg	%
N.º.1	53	32.1	819.387.844	53.2
N.º.2	30	18.2	143.568.186	9.3
N.º.3	52	31.5	375.495.399	24.3
N.º.4	30	18.2	202.591.144	13.2
Total	165	100	1 541.042.573	100

Fonte: CDI-organizadora:MFRN

Todos os cais são dotados de infra-estruturas que garantem certos serviços essenciais aos navios, como água, luz, telefone e combustível. Praticamente todos os cais possuem em média 9,5 metros de profundidade, o que garante a atracação de navios de maior porte¹¹⁵.

Em 1995, a empresa FRANGOSUL¹¹⁶, arrendou uma área contígua ao cais n.º 2 e lá construiu um frigorífico com capacidade de 3.800 toneladas de congelados. Ao lado do cais n.º 3 está localizada uma área destinada ao depósito de

¹¹⁵ A profundidade ideal é de 12 metros, seguindo uma tendência mundial de evolução da indústria naval, para isto a maioria dos portos brasileiros precisam fazer dragagens regulares, pois a média é de 5 a 8 metros.

¹¹⁶ Em 1998 empresa gaúcha foi vendida para o grupo francês DOUX, que continua as operações no Porto A concessão desta área vai até 2012.

containeres contando com 25.855m², pavimentado com asfalto, cercada com alambrado e devidamente iluminada, com capacidade estoque de até 1.500 Teus¹¹⁷. Este terminal foi intensamente utilizado de 1993 a 1995, quando atingiu seu ápice. A movimentação de containeres é muito disputada pelos demais portos catarinense, o que gera intensa concorrência de preços, aviltando os serviços prestados. Em 1995, a diretoria da CDI, entendendo que os preços estavam muito baixos e não cobriam os custos portuários, decidiu aumentar as tarifas praticadas em 150%. O resultado foi o cancelamento de todos os contratos.

2.2.3- Equipamentos Portuários

Os equipamentos portuários, considerados por Magalhães como fundamentais para a agilidade dos serviços, foram sendo adquiridos aos poucos

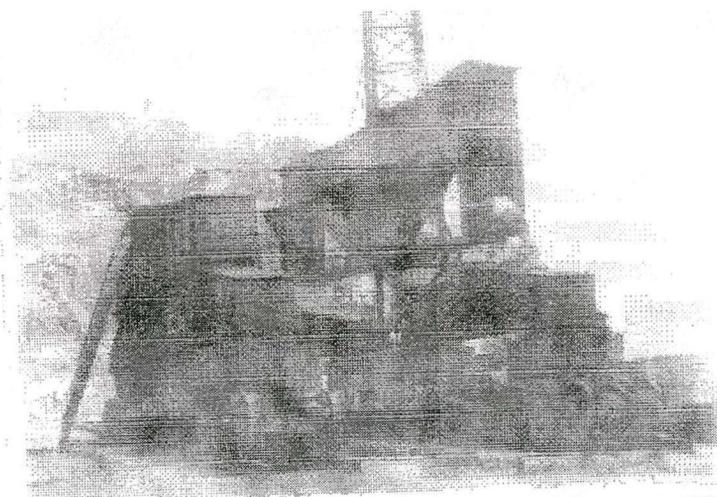


Foto 10: guindaste Titan-1942.

fundamentais para iniciar as obras de infra-estrutura.

pela concessionária. Os caminhões foram os primeiros a serem adquiridos servindo para o transporte das pedras destinados à construção do cais. Os guindastes também foram

¹¹⁷ TEUS: abreviação de containeres.

Consta nos levantamentos do IBGE, que no ano de 1969, a CDI estava equipada com: 18 guindastes com capacidade entre 1,2 a 20 toneladas e 5 empilhadeiras com capacidade de 1,8 toneladas. Comparando os equipamentos do Porto de Imbituba com os demais portos do Estado (**tabela 06**) podemos concluir que havia um certo equilíbrio entre São Francisco do Sul e Imbituba, seguida por Laguna, Itajaí não constou neste levantamento.

Além disso, foram utilizados equipamentos para a manutenção dos trilhos, os troles, adquiridos da Inglaterra. Diversos outros equipamentos foram sendo importados da Alemanha e dos EUA, trazidos em partes e montados no próprio Porto.

Tabela 06- Características Técnicas dos Principais Portos Organizados de Santa Catarina-1969.

Portos de Santa Catarina	Cais acostável- m		Guindastes		Empilhadeiras	
	Extensão	Prof.	N.º	Ton.	N.º	Ton.
São Francisco do Sul	1,800	4	3	-	12	4,5
Imbituba	140	8,5	18	1,2-20	5	1,8
Laguna	200	5	5	8-10	10	50

Fonte: IBGE- Departamento Nacional de Portos e Vias navegáveis

Atualmente (1999), os equipamentos são: 2 empilhadeiras com capacidade de 40 ton., 1 empilhadeira com capacidade de 30 ton., 4 empilhadeiras com 2,5 ton. de capacidade, 2 empilhadeiras com capacidade de 4 ton., 1 guindaste

capacidade 10 ton., 1 guindaste canguru com capacidade 16 ton., 2 guindastes capacidade 3 ton., 2 guindastes sob esteiras com capacidade de 32 ton., 1 guindaste sobre esteiras com capacidade 2,5 ton., 2 pás carregadeiras com capacidade de 5 m³, 1 pá carregadeira com capacidade de 5 m³, 1 trator sobre esteira com capacidade 14,3 ton, e 1 trator agrícola com capacidade de 1,76 ton.



Foto 11: guindastes modernos-1995

Desde 1987, a conservação de alguns equipamentos era realizada por uma empresa contratada especificamente para tal fim, mas em 1990, com a crise do carvão, o contrato foi rompido e passou a ser feito pelos próprios profissionais da Companhia Docas de Imbituba.

2.2.4–Armazéns



Foto 12: armazéns

Os armazéns sempre representaram uma grande deficiência do Porto de Imbituba, principalmente

porque o carvão era depositado em pátios abertos, mas mesmo assim, havia a intenção desde a época de H.Lage em dotar o Porto de infra-estrutura para a movimentação de diversas mercadorias. Dessa forma, é possível comparar em 1978, a quantidade de armazéns existentes, com os principais portos do Brasil naquela época.

Podemos observar (**tabela 07**) que o Porto de Imbituba, possui a menor área de armazenagem coberta, no entanto, se compararmos os pátios descobertos, Imbituba supera em muito o Porto de Itajaí e o de Recife, sendo, no entanto, superado pelos Portos de Paranaguá, Santos, Vitória e Rio Grande

Tabela:07 Áreas de armazenagem dos portos-1978

Portos	Áreas de armazéns- m ²			
	Pátios descobertos	Áreas cobertas	Capacidade áreas cobertas	Capacidade e dos tanques
Imbituba-SC	48.720	3.300	7.000	3.997
Itajaí-SC	18.510	13.856	86.572	28.224
Paranaguá-PR	122.400	190.125	1.018.966	129.556
Rio Grande-RS	54.900	53.951	678.556	94.962
Recife-PE	24.640	32.651	360.890	141.222
Vitória-ES	61.167	14.893	108.118	(nada consta)
Santos-SP	120.850	397.850	1.790.325	425.756

Fonte: Ministério dos transportes, Empresas de Portos do Brasil, Serviço de Planejamento, Seção de Estatística. Notas: Não foram computadas as áreas destinadas à circulação.

Com a queda dos subsídios do carvão o Porto de Imbituba não conseguiu concorrer com outros portos em função da falta de investimentos. Muitas mudanças foram necessárias para solucionar os problemas decorrentes da queda na movimentação, como parcerias com empresas privadas visando a modernização das instalações e ampliando a área útil no Porto. Houve também muitas mudanças no *lay-out* do Porto, com reaproveitamento de áreas que antes serviam a outros fins, como: oficinas de locomotivas, almoxarifado, forja (fundição), refeitórios e garagens. Apesar do esforço em ampliar as áreas cobertas, continuam ocorrendo a utilização de armazéns fora da zona portuária, até mesmo em localidades vizinhas.

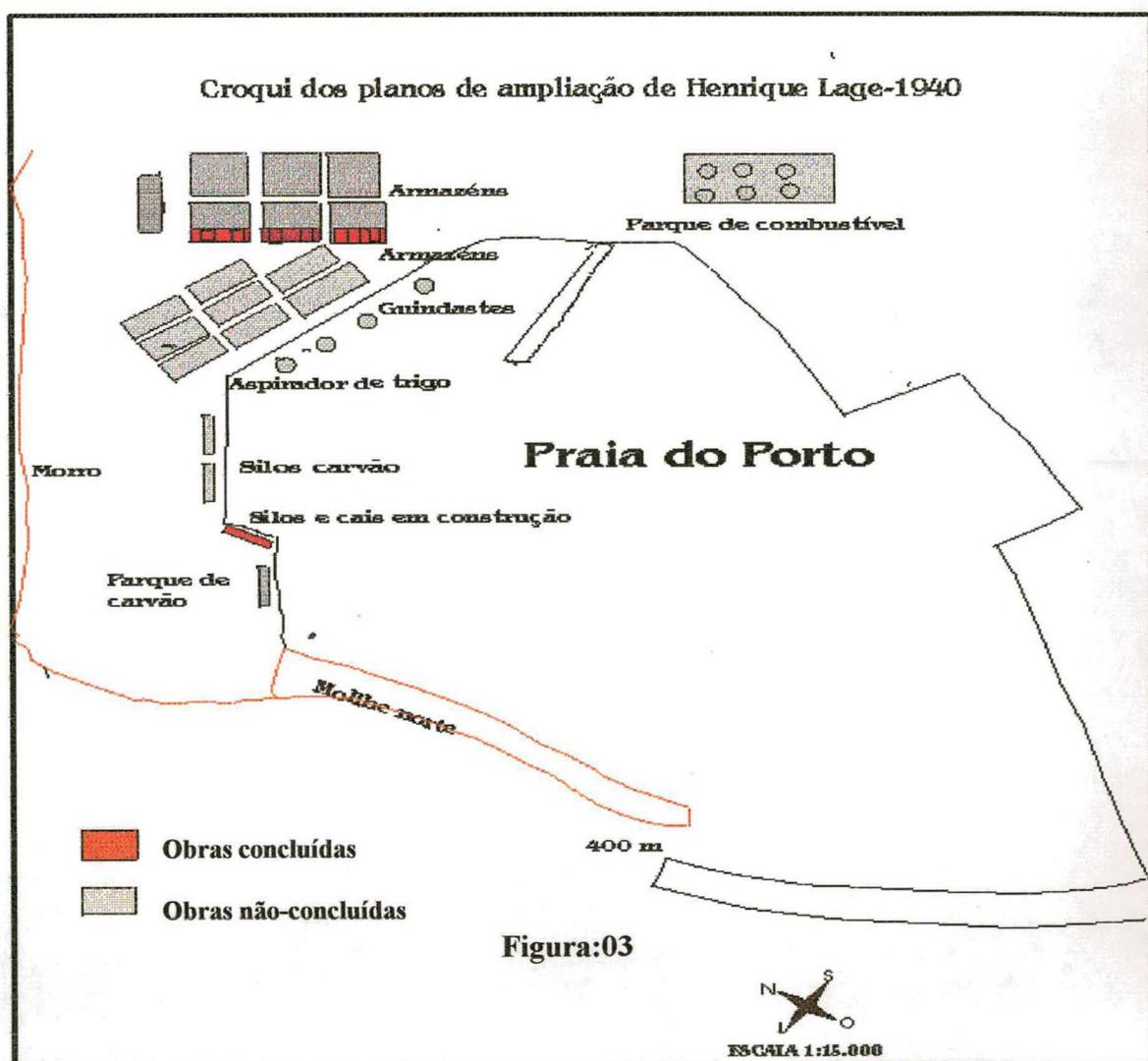
O procedimento adotado na movimentação portuária depende do tipo de carga movimentada. Assim, os armazéns servem de depósito para as mercadorias

em sacaria (fertilizantes e açúcar, por exemplo); os tanques servem para armazenar os granéis líquidos (soda e ácidos); granéis sólidos são depositados em pátios descobertos. As cargas a granéis como o açúcar, o milho, são geralmente fiscalizadas dentro do próprio navio e descarregada diretamente nos caminhões das transportadoras. Não há silos para depósito de grãos, por isso o descarregamento é feito de forma direta.

As sacarias, no entanto, envolvem muito mais mão-de-obra, tanto na arrumação dos sacos, como pelo controle das cargas. Paralelamente, à redução da exportação na movimentação de carvão, o Porto começou a receber carvão importado, principalmente do Texas. A transição do Porto essencialmente carvoeiro para de cargas gerais é lento e demorado, e esbarra freqüentemente na falta de recursos financeiros necessários aos investimentos.

Em suma salientamos que as organizações de Henrique Lage possuíam muitos planos de ampliação de seus negócios. Em 1940, os projetos visavam a construção de mais dois silos, além do que estava sendo construído, e um silo para cereais. A construção de um frigorífico também estava previsto, junto a um engenho de farinha e fécula, que funcionou até final da década de 60, aproximadamente. Era sem dúvida um projeto que permitiria ao Porto de Imbituba uma grande área de cais acostável e o mais importante: a diversificação na movimentação.

Portanto, o planejamento inicial de H.Lage não pretendia que o Porto se transformasse em super especializado, como ocorreu, mas diversificá-lo para atender a outras cargas da região. Dessa forma, a morte prematura de seu idealizador, assim como a falta de herdeiros que desenvolvessem o seu projeto, deixaram o Porto sem muitas opções de cargas após a queda na movimentação.



A intensa modernização das indústrias exige também a modernização nos meios de transporte, principalmente na área portuária que requer a movimentação de grande quantidade de cargas. Os investimentos em equipamentos são fundamentais para garantir a agilidade e preços competitivos no mercado. Com certeza não foi o que ocorreu no Porto de Imbituba, pois ninguém imaginava que o Governo Federal deixasse de impulsionar a mineração do sul do Estado. Assim a crise deflagrada no final da década de 80, possuía as dimensões da dependência da cidade com relação as decisões governamentais

Atualmente todas as dificuldades na diversificação das cargas, foram impulsionadas pela falta de inversões que deixaram de ocorrer tanto no Porto como na própria cidade e agravaram os problemas relacionados à dependência econômica e social da cidade em relação ao funcionamento do Porto.

A Integração do Sistema Portuário à Economia da Cidade de Imbituba

3.1.A (re) organização do Porto de Imbituba

3.2.A Evolução da hinterlândia portuária

3.3-Os reflexos da crise do carvão

3.4-Indústria Cerâmica de Imbituba (ICISA) no contexto regional

3.5-Da Pirita ao ácido fosfórico-ICC

3.1-A (re) organização do Porto de Imbituba: 1958 a 1998

**“...Estar perto de um porto era estar
perto do mundo...” (Hobsbawn, 1994)**

Com esta frase de Hobsbawn, fica mais fácil analisar o Porto de Imbituba e ter uma idéia do que ele significa para a população da região carbonífera, mais especificamente, para Imbituba. A cidade cresceu e desenvolveu sua hinterlândia para servir aos interesses das atividades portuárias.

O período compreendido entre 1958 a 1988 determinou, na economia de Santa Catarina, o que podemos denominar de período áureo da exploração do carvão, era o que muitos chamavam de “ouro negro” do Sul do Estado. O progresso surgiu juntamente com os veios de carvão que aos poucos foram explorados por mineradores do Rio de Janeiro e alguns filhos de imigrantes italianos, saídos da agricultura e integrados à nova modalidade exploratória. Dessa forma, a região passou a atrair mão-de-obra para trabalhar nas minas, contribuindo assim para o rápido crescimento populacional e econômico.

Tanto a extração mineral como o transporte do carvão até o Porto de Imbituba foi feita por empresas inglesas, conforme já mencionamos. A continuidade da atividade extrativa logo veio a sofrer com a concorrência do carvão também de origem inglesa, pois a extração e o frete neste país, tinham preços mais vantajosos.

Somente os problemas econômicos¹¹⁸, advindos das restrições provocadas pelo período depressivo mundial, ou seja, a fase “b” do 3º Ciclo de Kondratieff (1920-1948), serviram como força impulsionadora para a utilização do carvão nacional. As crises mundiais portanto, impulsionaram uma série de infra-estruturas capazes de criar um novo momento histórico. Mamigonian relata:

“O Sul de Santa Catarina passou por radical transformação com o advento da Primeira Guerra Mundial: empresas brasileiras consumidoras de carvão (navegação, iluminação a gás) se viram forçadas, na falta de carvão estrangeiro, a iniciar a extração de carvão nacional”¹¹⁹.

¹¹⁸A 1ª Guerra Mundial assim como a 2ª, ocasionou à Europa, principalmente, intensa crise econômica. Para países periféricos este fato proporcionou a possibilidade de industrialização, através da substituição das importações.

¹¹⁹MAMIGONIAN, Armen. Vida regional em Santa Catarina. In: Revista Orientação. n°2.USP.1966.p.35

Em 1931, a imposição governamental do período Vargas, facilitou a exploração do carvão, obrigando os empresários ao uso de no mínimo 10 % do carvão nacional, em relação ao importado. Em 1937, o Governo ampliou a alíquota do carvão de 10% para 20 %. A 2ª Guerra Mundial beneficiou ainda mais a indústria extrativa do sul, quando dificultou as importações e, dessa forma, novamente incrementou a extração do carvão. Mamigonian continua o relato sobre o carvão afirmando que:

“...Os anos que se seguiram a guerra foram difíceis, mas as leis governamentais estimulando o consumo do carvão nacional (1931 e 1937) e a Segunda Guerra mundial garantiram a sobrevivência e a expansão da economia carbonífera nacional.”¹²⁰

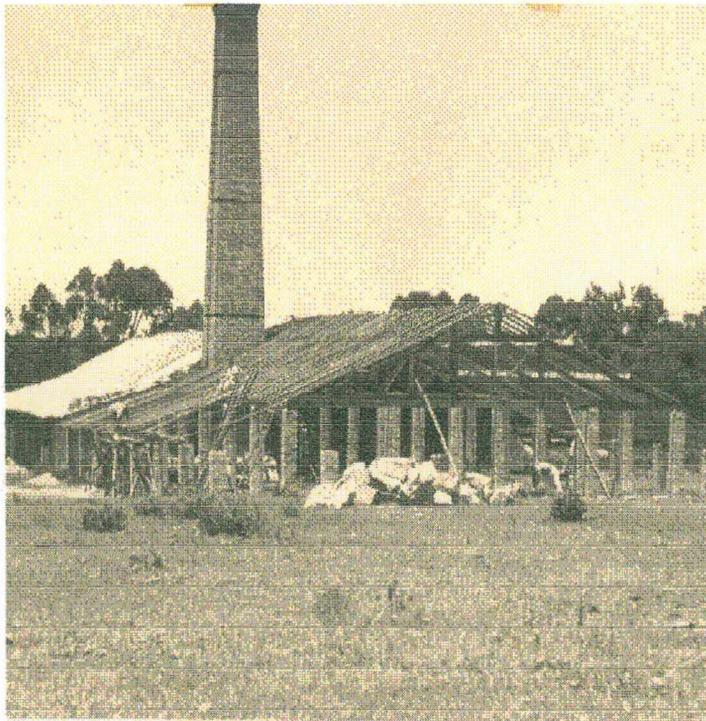


Foto 13: olaria – Vila Nova

A substituição das importações possibilitou que o carvão alcançasse a sua força política de maior expressão, passando a vigorar como prioridade para o desenvolvimento industrial. As minas

¹²⁰ idem p.36.

foram dotadas de meios técnicos, produzindo em maior escala com a utilização de sistemas de galerias, vagonetes, linhas, oficinas, usina de lavagem e beneficiamento, extraindo o carvão com maior rapidez.

A oficialização dos incentivos do Governo Federal para o consumo do carvão nacional proporcionou, novo impulso de desenvolvimento¹²¹, com reflexos para toda região carbonífera. Entretanto estes incentivos aconteciam em momentos de crise internacional, quando a economia brasileira também estava precisando de um novo impulso para continuar crescendo. Em vários jornais da época, como O Albor por exemplo, constam os problemas que os empresários enfrentavam para que o carvão pudesse realmente encontrar mercado, já que concorrer no exterior era ainda mais difícil, em virtude dos preços.

Um outro problema que precisava ser resolvido imediatamente era a mão-de-obra escassa, que obrigou os empresários a construir vilas operárias, casas para os administradores, olarias, ferrarias, oficinas, e em Imbituba mais especificamente uma granja para o abastecimento dos navios¹²².

Os efeitos desses investimentos foram tantos e tão rápidos, que entre 1918 a 1924, portanto 6 anos após o início dos investimentos no Porto e nas minas a produção anual ultrapassou a 60 mil toneladas, ou seja de 9.296 toneladas em 1918, passou para 69.820 em 1924 (**tabela 8**).

¹²¹ Já que, como foi mencionado, após o declínio da pesca da baleia, houve desativação das atividades portuárias.

¹²² BOSSLE, Ondina. Op. cit. p.33

Tabela 08- movimentação portuária-1918-1924

	Toneladas	Navios
1918	9.296	93
1919	23.619	86
1920	26.462	93
1922	38.625	116
1923	43.625	134
1924	69.820	157
Total	233.041	767

FONTE: CARVALHO,° “Movimento de Exportação”, jornal O IMBITUBA,15 de agosto de 1925,p.1. In: Bossle,Ondina.Op.Cit.p42.

Mesmo no início das atividades o Porto havia exportado um total de 233.041 toneladas de carvão e produtos afins durante este período¹²³. A Estrada de Ferro funcionava em pleno vapor, pois era o meio de transporte mais eficiente da região. Entretanto, os serviços portuários ainda eram incipientes, principalmente pela falta de equipamentos disponíveis e condições de garantir agilidade na movimentação, o que ocasionava o atraso no processo de embarque. Muitas obras de infra-estrutura estavam sendo implementadas na década de 40, como: a caixa do carvão; o cais n.º 1; a importação de dragas; além de outros equipamentos capazes de agilizar a prestação de serviços¹²⁴.

A organização do transporte marítimo era um desafio para o empresário Henrique Lage, que a princípio regularizou o número de viagens

¹²³ idem,p43.

¹²⁴ Até então o carvão era carregado em uma embarcação chamada “chata”, que levava o carvão até o navio ancorado na enseada e daí transferido para o navio. Este processo era muito demorado e inviabilizaria a continuidade da exploração.

de sua frota¹²⁵ para transportar carvão, e garantiu o abastecimento dos navios e algumas empresas de gás do Rio de Janeiro e São Paulo.

Fica evidenciado na fase de implantação do porto esforço de apenas um empresário para organizar o Porto de Imbituba, muito diferente do que ocorreu em Itajaí, por exemplo, em que Moreira¹²⁶ relata o empenho de empresários locais em melhorar o sistema portuário, criando uma força política capaz de dar suporte ao desenvolvimento do Porto durante os momentos de crise.

Além do mais, o recebimento das cargas exclusivamente por via férrea, restringia a hinterlândia portuária (**mapa 04**). A estrada de ferro não tinha ligação com a rede nacional, limitava-se à bacia carbonífera e haviam os problemas ligados principalmente à localização dos trilhos, pois estavam sujeitos as ações de enchentes e do avanço das dunas. Esses fatos impediam a frequência das viagens e o recebimento das mercadorias¹²⁷.

O Porto também servia a sua hinterlândia próxima através da importação e do escoamento da produção, principalmente da farinha de mandioca e o arroz. Desde os primeiros anos de implantação do Porto, os navios que faziam cabotagem¹²⁸ eram os mais frequentes (essa realidade perdurou até o início da década de 90).

¹²⁵ Desde o início do século, o Sr. Antônio Lage (pai de H.Lage) já possuía alguns navios de sua frota fazendo esta rota, ou seja, Rio-Imbituba-BuenosAires, no entanto essa rota não era regular.

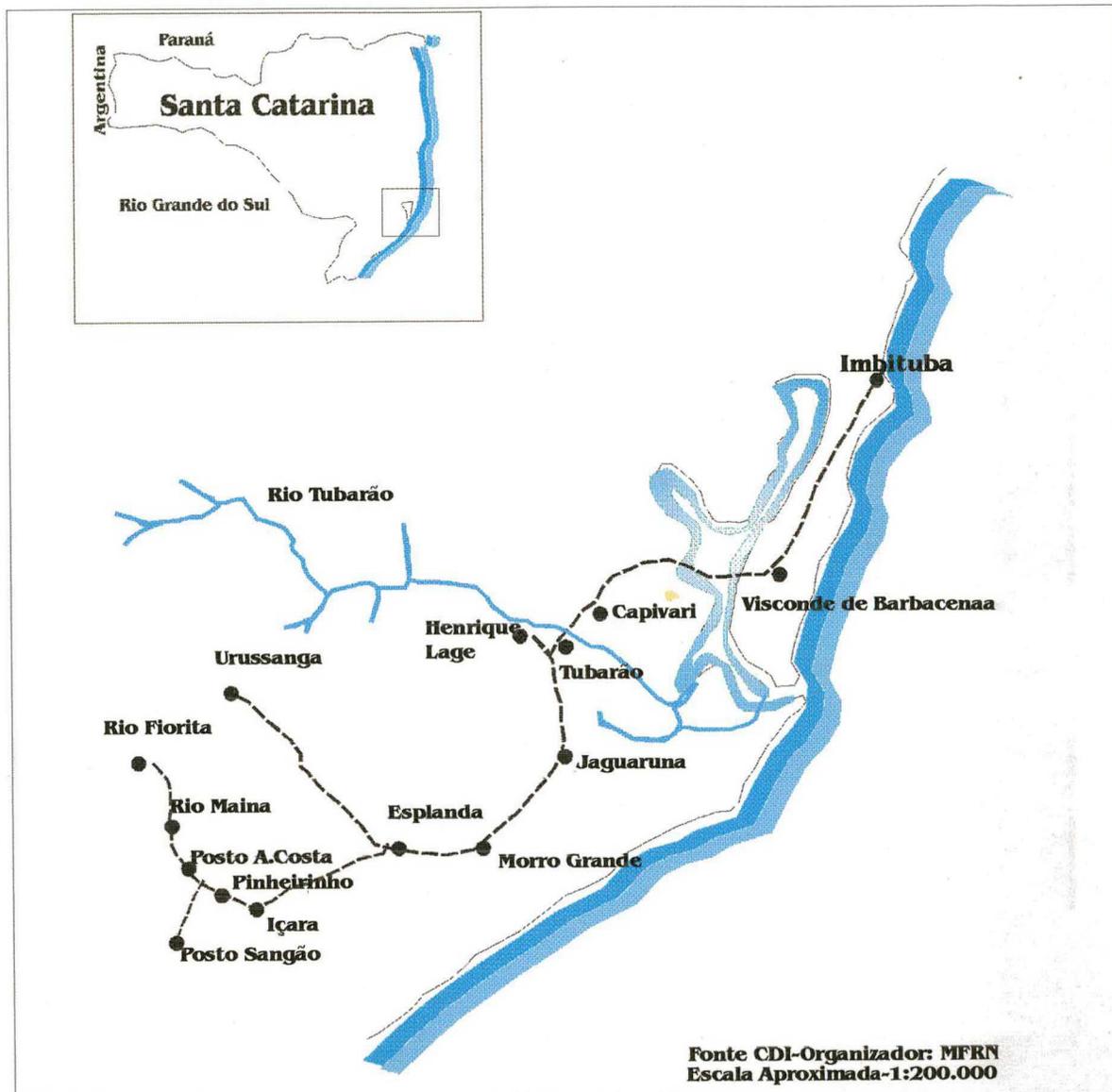
¹²⁶ MOREIRA, Sônia Miriam Teixeira. Porto de Itajaí :da Gênese ao Período Madeireiro. Dissertação de Mestrado-UFSC-1996-p.80.

¹²⁷ Esta ferrovia tem cerca de 160 Km de extensão de linha tronco e ramais, conectando o Porto às minas da bacia carbonífera de Santa Catarina, com pontos extremos nas imediações de Criciúma e Urussanga.

¹²⁸ Navegação costeira que se realiza próximo à costa ou as águas territoriais de um país.

Mapa 04.

Sistema Ferroviário do Sul de Santa Catarina



Analisando a movimentação de 1951 a 1958 (**tabela 09**), é possível observar um aumento significativo no volume de movimentação das cargas, pois em apenas 6 anos (1918-1924) o Porto movimentou 233.041 toneladas (**tabela 08**), e em 1951, movimentou 245% a mais. Evidentemente ainda era

um valor abaixo do desejado, dado as condições de investimentos e os planos para o futuro, mas era um começo bem animador.

Tabela 09-Movimentação do Porto de Imbituba-1951 a 1958

Anos	N.º de navios		Carvão (ton.)	Movimentação Total (ton.)
	Nacionais	Estrangeiros		
1951	194	19	511.076	572.219
1952	209	5	626.464	652.826
1953	183	3	496.890	517.073
1954	199	9	607.046	636.627
1955	207	19	646.996	677.726
1956	176	17	581.645	618.667
1957	161	6	664.538	681.871
1958	130	9	582.121	604.088

Fonte:CDI-Organizador:MFRN

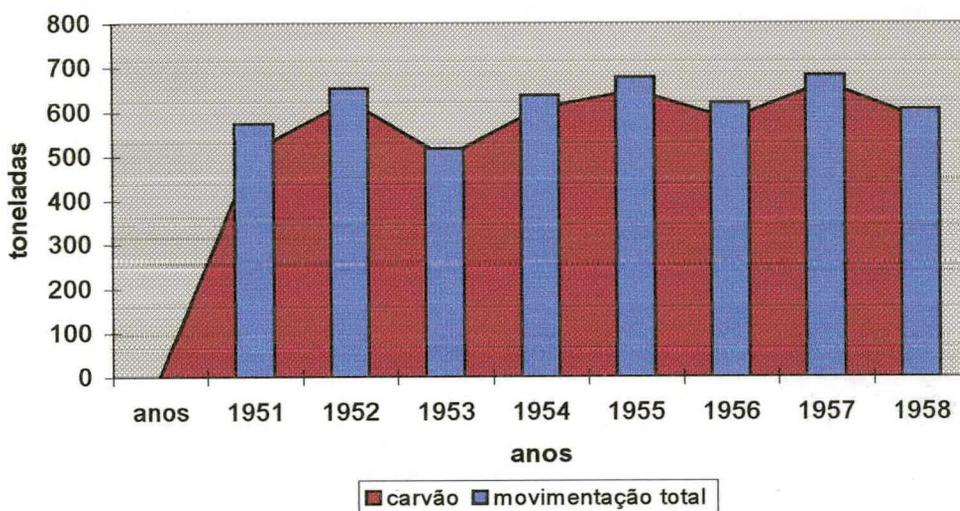
O consumo de carvão aumentou muito em razão do funcionamento da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), que passou a fazer linhas regulares para o transporte do carvão. São os reflexos da década de 30 que na fase “b” do 3º Kondratieff, definiu a industrialização brasileira, com intenso desenvolvimento dos transportes de navegação mercante, além de outras infra-estruturas que Rangel (1990), considera fundamental para que o processo industrializador possa ter ocorrido¹²⁹.

Apesar de outros produtos serem movimentados pelo Porto, como madeira, fluorita, farinha de mandioca, trigo em grãos, sal e outros, o que se observa no **gráfico 01**, é que os valores são insignificantes se comparados à movimentação de carvão.

¹²⁹RANGEL, Ignácio. O quarto ciclo de Kondratieff. In: Revista de Economia Política, vol. 10, nº4 – outubro-dezembro/1990.p.35.

A área de influência do Porto de Imbituba começa a se definir e a atender os mercados do Rio de Janeiro e São Paulo. Quanto à importação, as cidades próximas de Imbituba começam a ser atendidas com produtos vindo desses grandes centros. Portanto, a hinterlândia do Porto de Imbituba ampliava a sua área de influência.

Gráfico 01-comparativo da movimentação de carvão sobre movimentação total



Dessa forma, o processo de organização não tinha por objetivo intensificar a produção local, que era extremamente fraca, mas sim escoar a produção do carvão. Essa realidade forçava o aumento da capacidade portuária, culminando em projetos de ampliação das suas instalações, que tinham por objetivo transformá-lo num Porto de cargas variadas.¹³⁰

A cidade se desenvolveu como extensão do Porto, pois o novo caráter que surgia requeria a presença de inúmeros serviços até então inexistentes no pequeno aglomerado urbano. Assim, a nova cidade se

estruturava internamente, consumindo habitações, serviços básicos, alimentação, cultura e recreação, etc¹³¹.

A atividade portuária acabou atraindo trabalhadores e comerciantes das cidades próximas. Alguns destes, interessados em investir no local, construíram armazéns e comercializaram a produção agrícola da região com os mercados do Rio de Janeiro e alguns países da Europa. Os principais comerciantes foram: José Fretta & Cia., Walter Belizone, Rocha & Cia, entre outros¹³².



Foto 14: carregamento de farinha de mandioca-1965

proporcionou grande expansão das empresas que espalharam filiais para todo o Estado e até para outras Unidades da Federação.

A expansão do capital mercantil em Imbituba não ultrapassou os limites urbanos da cidade, ao contrário de Criciúma, onde

¹³⁰ Os planos não foram colocados em prática, pois o carvão proporcionava rendimentos elevados. A crise deflagrada, em 1989, colocou em cheque as instalações do porto, e suscitou a necessidade da ampliação dos serviços.

¹³¹ MAMIGONIAN, Armen. Notas Sobre a Geografia Urbana Brasileira p.207. In: Novos Rumos para a Geografia Brasileira. Org. Santos Milton. Op. Cit.(1988)

¹³² Entrevista feita em dezembro de 1998, ao Sr. José Lima, funcionário aposentado da Companhia Docas de Imbituba, responsável pelo setor de estatística (1940 a 1985).

Entretanto, o período de formação da hinterlândia do Porto de Imbituba e de sua ampliação, após a década de 60, compreende uma fase em que prevalecem as primeiras organizações, com a formação do sítio portuário organizado, sobrepujando as condições naturais. As medidas de proteção do Governo Federal, vão se intensificando ao longo dos anos, e isto vai ficando mais evidente à medida que parcerias são realizadas para a ampliação das obras do Porto.

A **tabela 10** demonstra o crescimento, a partir da década de 60, das cargas diversificadas com a ativação das exportações, além de farinha de mandioca e seus derivados, observe que predominava a movimentação de longo curso.

Tabela 10-movimento de mercadorias- Porto de Imbituba-1960

Mercadorias	Importação		Mercadorias	Exportação	
	Volume	peso		peso	volume
Trigo-grão	Granel	1.693.750	f.mandioca	479.800	24.074.300
Trigo-grão	432	25.000	fécua	40.874	1.945.459
Escavadeira	289(peças)	1.467.145	Fubá- mand.	2.000	101.000
Peças*	2.093	576.727			
total	2.814	3.762.622	total	522.674	26.120.759

Fonte: CDI *peças para a instalação da usina Termoelétrica de Sotelca.

Em 1961, a movimentação anual de longo curso foi reduzida a 11.299 toneladas. Paralelamente, registrou-se um aumento significativo nas cargas para o mercado interno, tanto nas exportações como nas importações. As principais mercadorias movimentadas foram: sal, cimento, fubá de milho, produtos minerais como magnetita, coque, além de trilhos e caminhões.

Neste momento da atividade portuária, os navios da frota de Henrique Lage foram substituídos pela frota da Companhia Siderúrgica

Nacional,

que

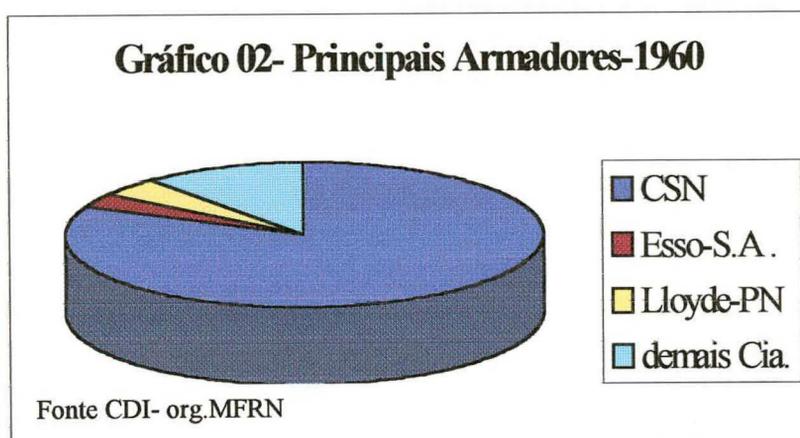
realizavam

em média de

100 viagens

ao mês,

enquanto as



demais companhias de navegação faziam em média 1 a 4 viagens (**gráfico 02**). Durante mais de 50 anos (1930 a 1985) esse fato se repetiu, criando um monopólio da companhia de navegação estatal, representada pela Companhia Siderúrgica Nacional. Naquela época, 81,6% dos navios que frequentaram o Porto eram de propriedade da CSN, 3,2% da Esso Brasileira de Petróleo S.A., 4% da Lloyd Brasileira-PN, enquanto que as demais companhias juntas somavam 11,2%.

A Companhia Siderúrgica Nacional era a empresa que mais movimentava carvão e uma das principais exploradoras da mina em

Criciúma. Dessa forma, podemos afirmar que toda movimentação, era quase totalmente dependente do Governo Federal.

Tabela 11-Movimentação de navios –1960-1969.

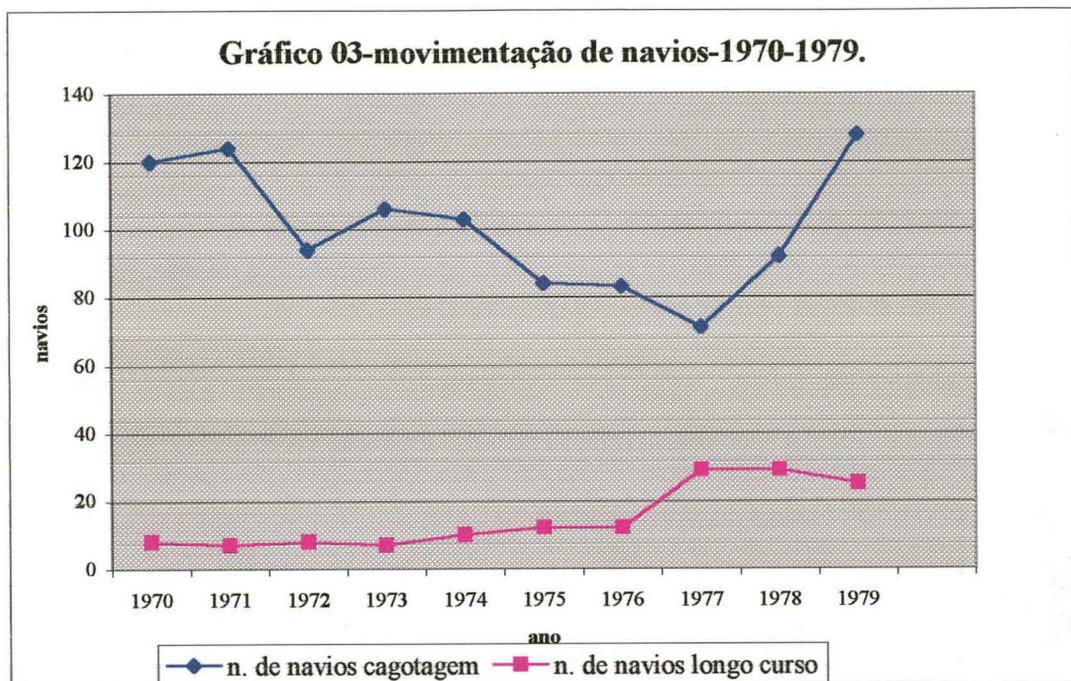
Anos	Cabotagem	Longo Curso
1960	122	24
1961	115	10
1962	128	9
1963	124	2
1964	118	16
1965	125	11
1966	128	10
1967	109	1
1968	103	0
1969	113	5

Fonte: CDI-organizador: MFRN

A movimentação de longo curso não tinha uma frequência contínua, porque os produtos de exportação ou de importação dependiam das oscilações do mercado (**tabela 11**). No período compreendido entre 1960 a 1970, a variação foi muito intensa, de 24 navios em 1960 até “zero” em 1968, enquanto o de cabotagem, que exportava carvão na maioria das vezes, mantinha quase a mesma incidência sobre o total movimentado, variando entre 109 a 120 navios anuais. Neste momento, os engenhos entram em decadência, por perda de mercado externo.

Na década seguinte (70), houve aumento significativo de navios nas linhas de longo curso e leve diminuição nas linhas de cabotagem, fato que se deve ao aumento significativo no tamanho dos navios, pois de 3.000 ton. evoluíram para 7.000 a 15.000 toneladas, provocando a necessidade de reestruturação na organização do Porto. Em 1980, foi necessário a

construção de uma vala na frente do silo de carvão objetivando agilizar os



Fonte: CDI
Org. MFRN

carregamento e diminuir o tempo de espera dos navios, oscilava entre 5 a 10 dias, acarretando prejuízos para as empresas e muitas reclamações dos mineradores.

No segundo lustro desta década, entra em cena outros produtos que vão alterar a estrutura das exportações de longo curso. O crescimento das refinarias de açúcar da região norte do Estado permitiram uma exportação bem significativa, como podemos observar no **gráfico 03**, onde a movimentação dos navios de cabotagem e longo curso revelam as alterações, neste período.

O aumento da movimentação de longo curso ocorreu em 1977, quando houve queda nos índices de cabotagem; aparentemente houve uma substituição de cargas, pois ela se expandiu justamente no período de

capacidade ociosa do Porto, quando foi registrado redução na movimentação de carvão. Entretanto, no ano seguinte, ocorreu a recuperação da cabotagem acompanhada da redução na movimentação de longo curso. Se compararmos esse período aos ciclos econômicos de Kondratieff, vamos observar o momento em que a economia brasileira começou a expandir a sua produção e realizar a 2ª substituição das importações.

As exportações de carvão quase dobraram ao final dessa década, passando de 835.640 a 1.621.256 toneladas em 1979, mantendo-se em crescimento até 1990. As exportações de longo curso sofreram processo semelhante, pois a movimentação cresceu consideravelmente neste período, devido as exportações de fluorita e açúcar.

Contudo, as importações não cresciam no mesmo ritmo que as exportações, exceto as do final da década, já que a efetivação das obras da Indústria Carboquímica Catarinense (ICC), trouxe aumento no comércio exterior, com as importações de equipamentos e combustíveis através da Petrobrás, (de coque verde, e cargas gerais, incluindo equipamentos para a sua montagem).

Tabela 12- Movimentação de Cargas-toneladas-1970 a 1979

Ano	Exportação			Importação		Total (t)
	Carvão	Cagotagem	Longo curso	Cabotagem	Longo curso	
1970	835.640	13.973	45.542	20.458	0	915.613
1971	948.220	12.105	30.815	18.451	1.138	1.010.729
1972	677.950	8.348	26.850	21.487	4.426	739.061
1973	823.720	8.030	23.745	21.961	428	877.844
1974	963.365	7.390	73.165	26.881	0	1.070.801
1975	829.850	4.471	26.808	20.286	3.340	884.755
1976	940.590	2.362	26.861	25.160	404	995.377
1977	1.016.317	500	88.143	2.347	8.340	1.115.647
1978	1.238.584	601	39.337	0	24.559	1.303.081
1979	1.621.256	57.481	69.367	5.665	33.174	1.786.943

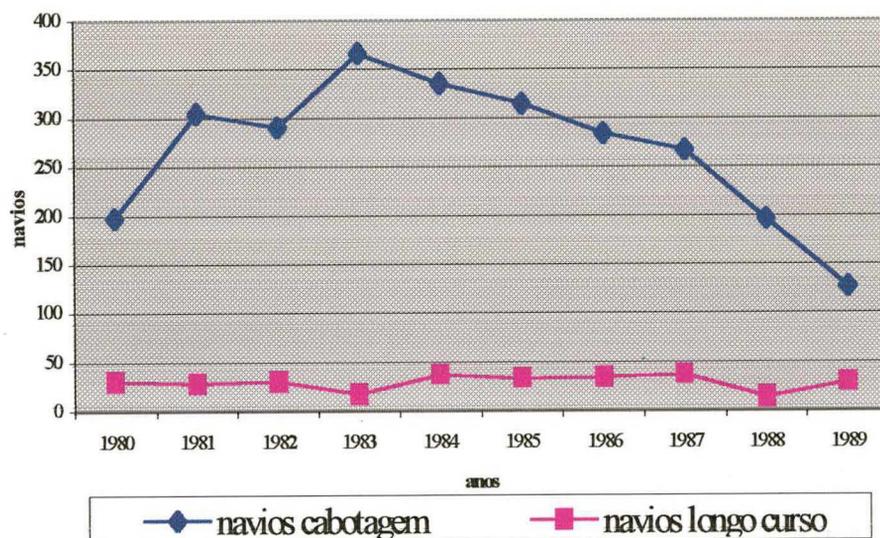
Fonte CDI-org:MFRN

Conseqüentemente, a década de 70 marcou o sistema portuário de Imbituba pelas alterações que ocorreram ao longo dos anos, a ICC proporcionou intensas modificações no Porto, com a construção de mais infra-estrutura capaz de dar vazão às necessidades da empresa, além do mais, outras importações passaram a ser feitas como o comércio de alumínio e aço, para atender a crescente indústria do Sul do Estado.

A ampliação do sistema de transporte e principalmente o término das obras da BR 101, trouxeram diferenças significativas não só no volume das cargas, mas na variedade delas. A década de 80 representou um período em que as possibilidades de cargas eram tão grandes que algumas chegavam a ser recusadas pelos administradores (**tabela 13**) representando um período de grande movimentação, a maior da sua história.

A movimentação de cabotagem encontrou o seu maior movimento no primeiro lustro da década de 80, o que coincide com o período da crise do petróleo. As medidas protecionistas favoreceram o transporte do carvão com redução de 90% dos custos.

Gráfico 04-movimentação de navios-1980-1989



Fonte: CDI-org.MFRN

Quando a situação internacional começa a ser resolvida, o petróleo retorna com preços mais competitivos, assim, no final de 1983 os subsídios foram extintos. As repercussões deste momento internacional (**gráfico 04**) foram imediatas, com a queda acentuada na movimentação de cabotagem, sem o aumento da movimentação de longo curso. Dessa forma, a década de 80 representa a ambiguidade da maior movimentação seguida pela queda nas mesmas proporções.

A queda do carvão já havia iniciado logo após o ápice (1983), mesmo sem repercutir no total movimentado. Não resta dúvida que o problema foi mascarado, porque não afetou diretamente o faturamento do Porto.

Tabela 13-Movimentação de carga no Porto de Imbituba-1980-1989

Anos	Exportação			Importação		Total (t)
	Carvão	Cabotage m	Longo curso	Cabotage m	Longo curso	
1980	2.180.383	87.848	131.675	45.351	123.010	2.568.267
1981	2.676.433	134.824	100.065	161.731	101.889	3.174.942
1982	2.240.585	180.146	151.251	374.638	4.904	2.951.524
1983	3.140.043	212.164	98.476	452.313	0	3.902.996
1984	2.749.128	240.982	180.852	670.663	1.498	3.843.123
1985	2.647.612	261.764	79.108	751.618	5.249	3.801.962
*1986	2.971.291	225.210	63.626	741.820	2.958	4.112.801
1987	2.955.000	165.786	87.264	717.910	19.944	3.945.904
1988	2.042.846	277.148	27.129	596230	11.563	2.954.916
1989	1.284.995	200.158	36.347	398.478	126.767	2.046.745

Fonte-CDI-organizado:MFRN (*ano recorde de atividade portuária).

Nos anos seguintes, 1987 a 1989, a movimentação geral começou a apresentar quedas muito acentuadas. No final da década de 80, a redução representava mais de 60%, na década seguinte, a queda foi de 80%.

Portanto, o aumento na importação de petróleo e a redução dos subsídios, no segundo lustro da década de 80, marcou um momento de “queda livre” nos índices de movimentação e obviamente de consumo do carvão. A redução na movimentação portuária e a falta de uma política de diversificação das cargas para enfrentar uma crise nestas proporções,

demonstrava claramente a dependência econômica do Sul de Santa Catarina (Tabela 14).

Tabela 14-consumo de carvão metalúrgico 1980/1993

Anos	Nacional		Importado		total (t)
	Volume	%	volume	%	volume
1980	1.300	24	4.100	76	5.400
1981	1.100	22	3.800	78	4.900
1982	1.000	20	4.100	80	5.100
1983	1.000	17	5.100	83	6.100
1984	1.015	12	7.230	88	8.245
1985	1.093	13	7.606	87	8.699
1986	1.054	11	8.545	89	9.599
1987	757	8	9.014	92	9.771
1988	796	8	9.523	92	10.212
1989	948	6	9.584	91	10.471
1990	576	6	9584	94	10.160
1991	20	0,2	10103	99,8	10.123
1992	0	0	10158	100	10.158
1993	0	0	9.968	100	9.968

Fonte: SANTOS, Maurício Aurélio dos. Crescimento e crise na região Sul de Santa Catarina.

UDESC:Florianópolis.1997. p, 48.

“O ciclo do carvão catarinense envolvia, no sistema de mineração, a Rede Ferroviária, o Porto de Imbituba, a Indústria Carboquímica Catarinense (produtora de ácido sulfúrico e fosfórico através do enxofre oriundo dos rejeitos de carvão), hoje fechada pela política neoliberal de privatização, e a Eletrosul...”¹³³. Assim, a situação do Porto refletia um aspecto de uma situação mais ampla, que envolvia literalmente todo o Sul Catarinense, com uma população aproximada de 336 mil habitantes.

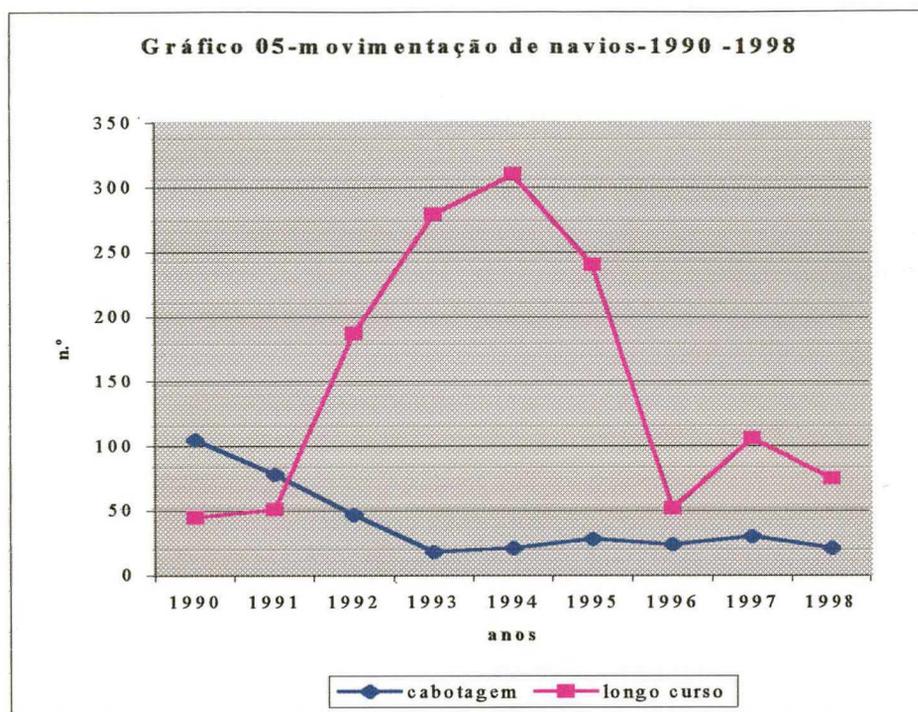
No entanto, o Porto de Imbituba, teve que gerar obrigatoriamente a diversificação da movimentação e a consequente expansão da hinterlândia

¹³³ SANTOS, Maurício Aurélio dos. Crescimento e crise na Região Sul de Santa Catarina UDESC:Florianópolis,1997.p 49.

portuária. Portanto, o aprimoramento dos serviços foi um fator que passou a fazer parte da preocupação diária dos serviços prestados pelo Porto, melhorando os preços e ampliando os serviços.

A administração do Porto no período de crise foi substituída diversas vezes. Anteriormente, o Eng^o. Otávio Ribeiro de Castro administrou o Porto por quase 40 anos. Em 1988, o Eng^o. Gilberto Barreto da Costa Pereira passou a administrar a área portuária, com o objetivo modernizar os serviços. Após oito anos um novo profissional o substituiu, ficando no cargo menos de dois anos, após este último, sucessivos administradores passaram pelo Porto. Alguns deles não duravam mais que seis meses no cargo, inviabilizando ainda mais uma saída para a crise.

As oscilações que ocorreram na movimentação de cargas, ao longo do primeiro lustro da década de 90 (**gráfico 05**), mostram a procura de soluções. Diversos contratos para atrair novas cargas foram firmados, sem que houvesse realmente lucro na cobrança das taxas de movimentação. Foi o que aconteceu com os containeres que apesar de serem movimentados em quantidade razoável, não geravam excedente capaz de dar continuidade na operação. Dessa forma, a elevação das tarifas, provocou a queda na movimentação, deixando diversos serviços ociosos, como o próprio Porto, os sindicatos de trabalhadores avulsos e as agências marítimas.



Fonte:CDI-Organizadora:MFRN

O Porto de Imbituba já passou por outros problemas, e até por outras crises, entretanto sempre houve a intermediação do Estado, colocando o problema no campo político. No entanto, o “momento de crise” atual tem muita diferença dos anteriores, pois além da falta de uma força política local, capaz de gerar a saída dessa crise, há também um novo momento político nacional, em que o carvão não é mais prioridade.

No final da década de 90 há transformação das condições portuárias, pois de Porto exportador de carvão passa a ser importador de carvão do Texas-EUA. As importações de longo curso aumentaram, em 1998, 69% em relação ao ano anterior.

Tabela 15-movimentação de cargas 1990 a 1998

Ano	Exportação (t)			Importação (t)		total (t)
	Carvão	Cabotagem	longo curso	Cabotagem	Longo curso	
1990	795.439	137.734	144.424	288.816	174.629	1.541.042
1991	649.018	101.841	43.872	110.497	24.380	929.608
1992	193.461	16.859	137.183	167.838	115.020	630.361
1993	16.156	31.150	285.009	68.447	144001	546.455
1994	0	2.510	422.001	103.009	323367	850.887
1995	0	38.470	451.583	168.891	525.654	1.184.598
1996	0	2.930	157.298	75.509	148.881	348.618
1997	0	31	206.499	121.187	247.941	575.658
1998	0	7.193	264.461	96.736	605.210	974.552

Fonte_ CDI-organização:MFRN

As cargas de açúcar aparecem com certa regularidade a partir de 1996, quando os containeres deixaram de ser embarcados, e permanecem quase que regularmente até início de 1999, quando registrou-se uma redução bem acentuada na movimentação (tabela 15). Assim, como o açúcar, as cargas de frango também ampliam a hinterlândia portuária, atendendo países de diversas regiões da Ásia, além de alguns países europeus. No entanto, para que esta hinterlândia ampliada se mantenha é necessário que a zona portuária também se transforme em uma área de atração de indústrias e de empresas de transportes, facilitando a obtenção de cargas e evitando as oscilações drásticas nos índices de movimentação.

3.2- Evolução da hinterlândia portuária

Como afirma Penteado, "...o estudo das relações do porto de Belém com a sua hinterlândia possui um aspecto de importância primordial, pois trata-se de sentir até onde vai a presença de um porto..."¹³³. Dessa forma, para tentar avaliar a expansão da hinterlândia de Imbituba, ao longo dos anos, ou seja de 1958 até 1998, o estudo da movimentação deve ser obrigatoriamente precedido.

A hinterlândia portuária de Imbituba sempre foi influenciada por decisões governamentais que refletiram os interesses econômicos do momento. Em 1930, quando a fase "b" do 3º Ciclo Longo¹³⁴ entra em fase extinção, surge uma série de infra-estruturas imprescindíveis para o desenvolvimento industrial brasileiro¹³⁵. Diversos portos, foram organizado, alguns receberam investimentos de capitais estrangeiros, como o "Port of Pará", outros de capitais nacionais, como o Porto de Imbituba e outros ainda diretamente do governo federal.

A partir de 1973, o mundo vive uma nova etapa, entra na fase recessiva do 4º ciclo longo de Kondratieff, o que para o Porto representou um aumento considerável na movimentação de carvão, pois o petróleo estava em plena fase

¹³³ PENTEADO, Antonio Rocha. O sistema Portuário de Belém. Universidade Federal do Pará, 1973p.123.

¹³⁴ Período compreendido pelo término da recessão a nível mundial, seguido pela fase "a" do 4º Ciclo, representado pela expansão das forças produtivas.

¹³⁵ RANGEL, Ignácio Rangel. O Quarto Ciclo de Kondratieff In: Revista de Economia Política, vol.10,nº4, outubro-dezembro/1990. p.35.

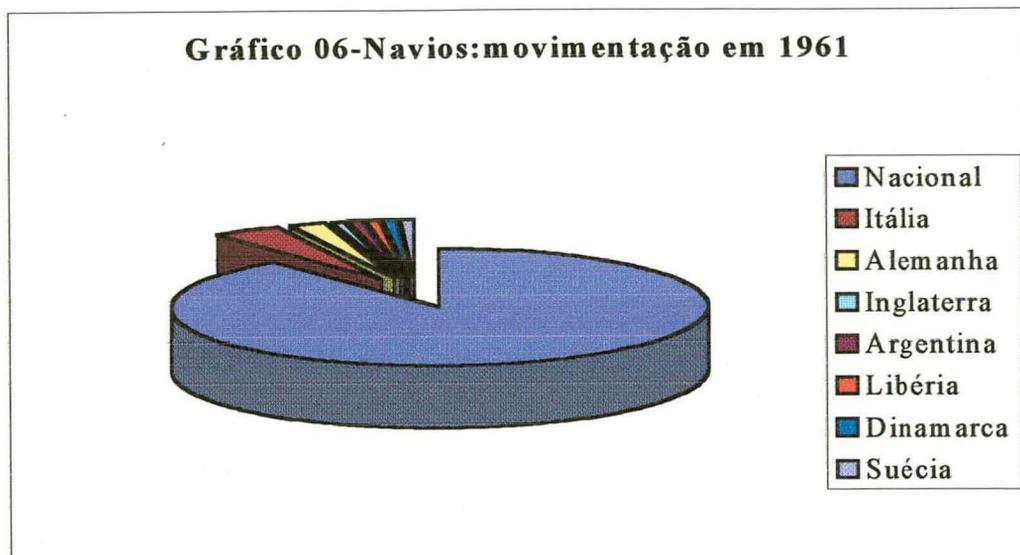
restritiva. No final da década de 80, as soluções para esta fonte de energia começam ser implementadas, o mundo não vive mais sob a ameaça da OPEP¹³⁶.

A indústria nacional se deparava com uma nova realidade onde o governo tem a pretensão de interferir cada vez menos nas decisões da economia privada, dessa forma os subsídios são cortados. A fase “b” do 4º Ciclo Longo de Kondratieff ecoa com as transformações que passam a mostrar um novo horizonte à zona portuária. A crise do petróleo deixa de ser uma preocupação e o carvão uma prioridade.

Assim, ao longo dos anos de existência, o Porto de Imbituba passou por diversos momentos. Sempre sob o domínio de um produto principal, enquanto as demais cargas giravam em função das disponibilidades do Porto. A hinterlândia Portuária sempre esteve de certa forma limitada pela movimentação de cabotagem, atingindo principalmente os grandes centros brasileiros, como o Rio de Janeiro e São Paulo.

No entanto, a hinterlândia de 1959, mostra sinais de diversificação, quando o trigo em grãos, oriundo de países de clima temperados, como EUA, passa a ser importado, enquanto a farinha de mandioca, do Sul do Estado, encontravam na Alemanha e EUA os seus principais compradores.

¹³⁶ Organização dos Países Exportadores de Petróleo.



Fonte: CDLorganização:MFRN

A influência mais forte sobre o Porto acontecia na sua hinterlândia próxima, servindo de porta de entrada para os produtos importados de algumas regiões do mundo e de outros estados, assim como transportava alguns produtos agrícolas para outros países (como a farinha de mandioca e a fécula).

O Porto era considerado o maior porto brasileiro em navegação de cabotagem. Entretanto, durante o período de crise do carvão, houve intensa transformação desses valores, as cargas passaram a ter diversas origens e destinos.

Em 1990, o carregamento de açúcar, ampliou a hinterlândia portuária, exportando principalmente para os países do Oriente Médio. Entretanto, foram os containeres movimentados até o final de 1996, que aumentaram a área de abrangência do Porto, principalmente pela variedade de cargas, fazendo intercâmbio com os países latino-americanos, principalmente a Argentina e Peru,

apesar de variar a procedência dos navios, o destino era geralmente o mesmo, ou seja, os EUA.

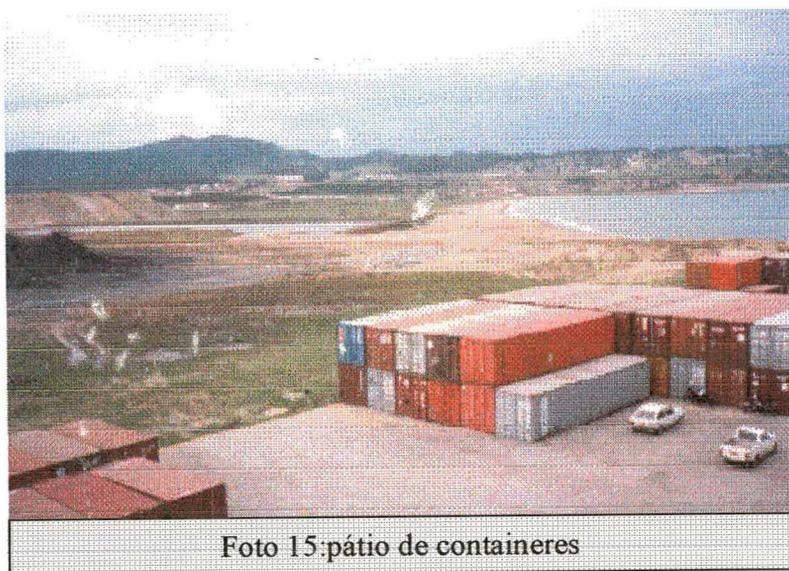


Foto 15: pátio de containeres

Cabe lembrar que o sistema portuário catarinense, constitui-se de 4 portos: Imbituba, São Francisco do Sul, Itajaí e Laguna. Em termos administrativos, o de Imbituba é o único

Porto privado, enquanto o de Itajaí é administrado pelo Município, o de São Francisco é pelo Estado e o de Laguna, pelo Governo Federal.

O sistema portuário de Santa Catarina encontra-se fortemente situado na área de influência¹³⁷ de dois Portos vizinhos: o de Rio Grande (RS) e o de Paranaguá (PR). A competitividade, portanto, é resultante de alguns itens como: preço de frete, tempo total de percurso ou de operação.

A Gazeta Mercantil de São Paulo¹³⁸ anunciou em 1995, o crescimento na produção industrial catarinense, argumentando sobre o gargalo para escoar a produção destas indústrias. Fez ainda uma observação sobre o setor portuário,

¹³⁷ Área de influência define-se como sendo o território delimitado pelo lugar geométrico de pontos no interior dos quais o meio de transporte é competitivo em relação aos demais meios de transporte.

¹³⁸ Gazeta Mercantil. 30 de maio de 1995. São Paulo. SP, p.10.

afirmando que a situação é mais favorável no Estado, pois são três os portos de Santa Catarina em atividade, sendo que o de Itajaí e São Francisco estão com sua capacidade no limite, necessitando de mais investimentos para ampliar os berços, os equipamentos e o pessoal, enquanto isso, o Porto de Imbituba, tem uma enorme capacidade ociosa.

O Porto de Imbituba tem hoje, alcance apenas regional, pois o crescimento da área de influência só poderá ocorrer, sobrepondo à área de atuação dos outros portos, como o de Rio Grande, de Itajaí e de São Francisco.

O aumento na movimentação portuária, a busca de parceiros para realizar investimentos nos setores mais necessários, além das negociações para diminuir o preço do frete e a redução no tempo de operação dos navios, são estratégias fundamentais para vencer a concorrência. Contudo as possibilidades para o Porto de Imbituba decorre ainda da efetivação de grandes projetos de estrutura física, e das tendências futuras em relação à economia mundial e dos blocos regionais.

3.3-Os reflexos da crise do carvão

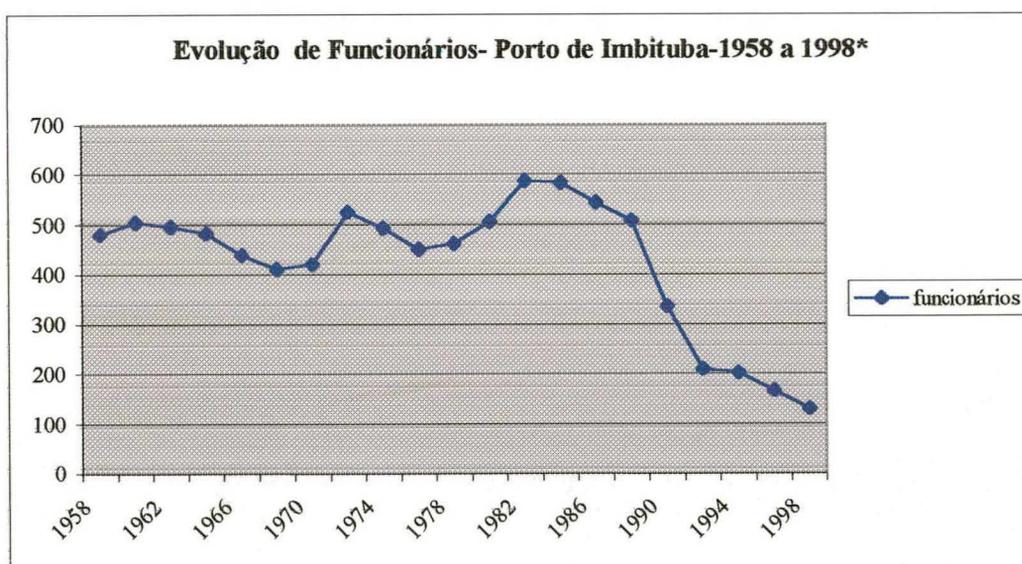
A história econômica brasileira, tem demonstrado, diversas vezes como a dependência de apenas um produto pode gerar surpresas desastrosas, principalmente quando ela não cria o seu substituto. Assim, as atividades econômicas de Imbituba sempre estiveram ligadas de uma forma ou de outra com as minas de carvão.

O barro branco, rejeito das minas carboníferas deu origem a maior estrutura cerâmica do País. Em 1919, foi instalada em Imbituba a primeira Cerâmica do Estado, com a produção de louças e azulejos, destinada aos navios do grupo Lage (**ver localização mapa 05**).

Na década de 60, foi projetada a Sidersul¹³⁹ (Siderúrgica do Sul), que chegou a ser instalada em um prédio às margens da BR-101 (em 1980). A divulgação da instalação desta grande indústria intensificou a imigração no local, surgindo assim um novo bairro: Nova Brasília. Com apenas dois anos de atividade somente administrativa, a futura indústria foi dissolvida, deixando toda uma estrutura completamente ociosa (**mapa 05**).

No final da década de 70, foi instalada a Indústria Carbonífera Catarinense (ICC); que aproveitava o rejeito do carvão, a pirita, para a produção de fertilizantes. Essa Indústria, além de ter sido responsável por uma série de infra-estruturas que modificaram a paisagem urbana, criou também um novo bairro, a Vila Nova Alvorada, com as famílias que foram desapropriadas dos terrenos próximos do Porto.

Atualmente, a instalação de uma Zona de Processamento de Exportação, próximo antiga SIDERSUL, cria mais uma vez grandes expectativas para a cidade, aumentando inclusive a população do bairro localizado nas proximidades (Nova Brasília).



Fonte: CDI-org.MFRN

¹³⁹ A siderúrgica Catarinense, deveria chamar-se SIDESC (Siderúrgica de Santa Catarina S.A) em 1963, mas em 1975, foi criada nova Lei alterando o nome para SIDERSUL (Siderúrgica Sul Catarinense S. A)

Mesmo mantendo a produção de carvão energético, para a ELETROSUL, a oferta de empregos foi reduzida drasticamente, de 11.500 postos de trabalho em 1989, restaram em 1993, 3.600¹⁴⁰.

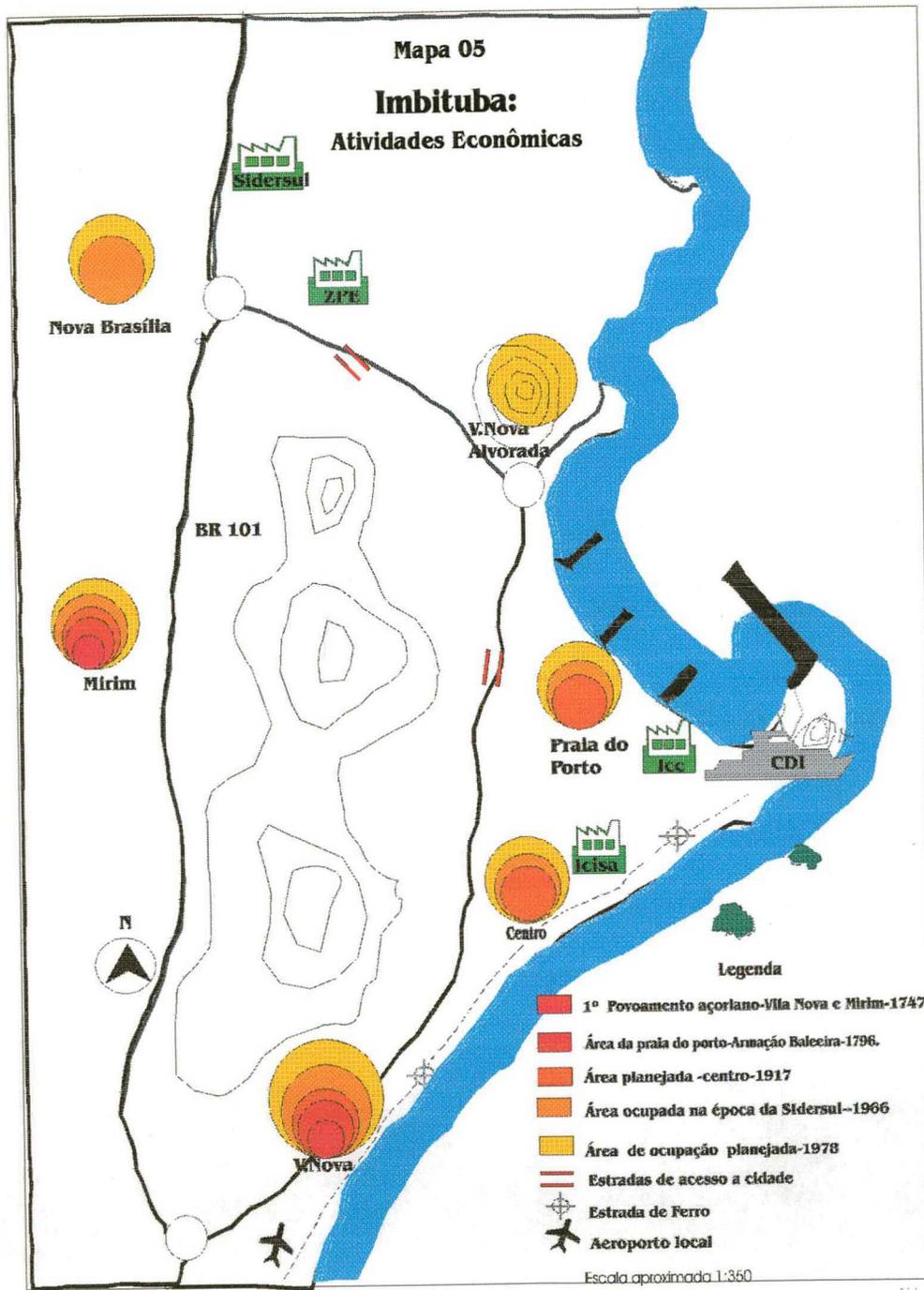
Os trabalhadores portuários efetivos e avulsos (dos sindicatos), sofreram uma redução significativa, com excepcional número de desempregados neste setor. Os dados referem-se aos trabalhadores portuários, mas se considerarmos que: de todo o trabalho realizado no sistema portuário, apenas 17,8% são executados por trabalhadores com vínculo empregatício no Porto e 82,2% são de trabalhadores dos sindicatos de avulsos, podemos concluir que: o número de trabalhadores que perderam seu posto foi cerca de 80% maior no sindicato, do que os do Porto¹⁴¹.

Segundo informações da Organização Gestora de Mão-de-Obra (OGMO), em 1985, o número de trabalhadores efetivos era 590, e de avulsos de 2.724; em 1990, o número de efetivos foi reduzido para 335, e de avulsos para 1.547; em 1995 passou para 179, e os avulsos para 826, respectivamente; contando em 1998, com 130 trabalhadores contratados e os 600 trabalhadores avulsos¹⁴².

¹⁴⁰ Neste número considera-se toda a mão-de-obra ocupada com a extração, lavagem e transporte do carvão, em todo o sul de Santa Catarina.

¹⁴¹ No sindicato na realidade, esses trabalhadores não são demitidos, alguns saem do trabalho pela redução dos vencimentos, outros por que eram apenas contratados em períodos de grande movimentação, perdendo dessa forma o emprego nos períodos de crise.

¹⁴² Informação de dezembro de 1998. Os sindicatos dos trabalhadores avulsos estão divididos em 6 categorias: conferentes, estivadores, vigias, arrumadores, armadores e consertadores.



3.4-A Indústria Cerâmica de Imbituba (ICISA) no contexto regional

Os serviços desenvolvidos em Imbituba agregaram uma série de atividades afins, iniciadas para dar suporte à frota mercantil do grupo empresarial que iria explorar a zona portuária, assim como aproveitar a abundância de matérias-primas existentes na região carbonífera. Como já mencionamos, o início das atividades econômicas de Imbituba confundem-se com o Porto, pois uma série de necessidades surgiram logo após o carregamento dos primeiros navios. Entre elas, estava a produção de alimentos, para abastecer os navios que aportavam em Imbituba, o que levou a criação da granja Henrique Lage¹⁴³, criada nas proximidades do Porto. Diversas necessidades foram surgindo a medida que os investimentos foram crescendo, como a produção de tijolos para a construção das casas, instalando-se as Olarias, e as louças e azulejos, para os navios que eram construídos no estaleiro do Rio de Janeiro, criando assim a Cerâmica Henrique Lage.

No entanto, ao se falar sobre a Cerâmica Imbituba é importante relatar que dentre todas as empresas do Estado, aproximadamente 16, a mais antiga existente é a de Imbituba. Assim, entre 1917 e 1919 uma grande indústria foi construída, **(mapa 05)** nas proximidades dos trilhos da Estrada de Ferro. A produção era realizada com

¹⁴³ A granja Henrique Lage era a mais equipada da região Sul. Produzia, além de produtos da agropecuária com gado leiteiro, para corte, criação de galináceos, com pintos de 1 dia que eram fornecidos para várias empresas, inclusive a Macedo (no início das suas atividades).

equipamentos importados da Itália e capaz de abastecer de louças e azulejos, todos os navios da frota de H. Lage. Com o passar dos anos, mais precisamente em 1925, foi abolida a produção de louças e a indústria passou unicamente à fabricação de azulejos.

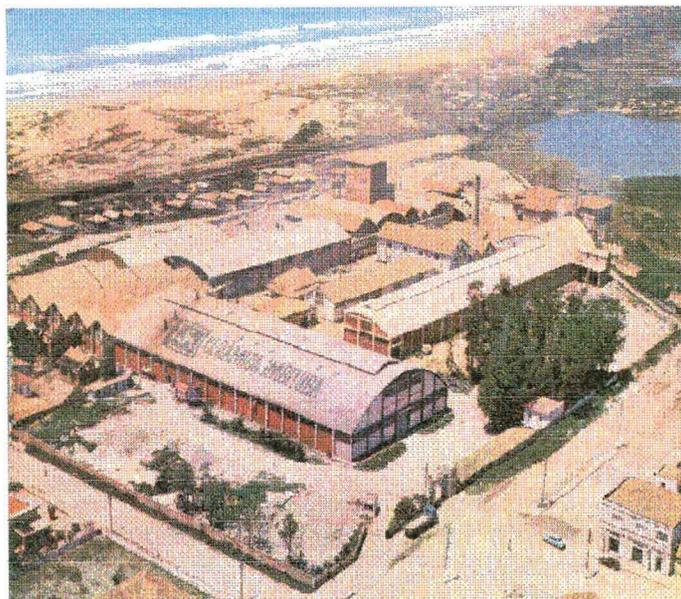


Foto 15b: setor antigo da ICISA-1978

A morte do seu fundador em 1941, alterou o destino da empresa, que passou a ser administrada integralmente pelo gerente da granja, o agrônomo João Rinsa, passando a realizar as duas funções. A herdeira, Sra. Lage, foi expulsa do país por ser italiana, teve seus bens

foram confiscados e logo a seguir o administrador efetiva a “compra” da empresa¹⁴⁴.

¹⁴⁴ Conforme mencionamos no primeiro capítulo, essa negociação não ficou muito clara, pois os bens foram confiscados pelo Governo Federal (Getúlio Vargas -1937 a 1945), e doados a ex-funcionários de H. Lage, como Álvaro Catão, (era Senador na época) que herdou o Porto e quase todos os outros bens do Grupo, a Cerâmica ficou com o Eng. ° João Rinsa. Durante muitos anos houve entre eles, disputas para a divisão desses bens de forma equivalente mas, nunca entraram em acordo. Isso auxiliou a disputa política que foi travada na cidade durante muito tempo. Chegando ao cúmulo de que quando um Prefeito era de confiança da Cerâmica, não fazia qualquer benefício para os que estivessem do lado do Porto, ou vice-versa. Essa informações foram retiradas das entrevistas com moradores mais antigos da cidade, em 1998.

Em 1951, a indústria já contava com 300 operários, dez anos antes, em 1941, este número era de apenas 42. Peluso¹⁴⁵, analisou o distrito de Imbituba, em 1950 e constatou que a maior parte da mão-de-obra empregada estava nas atividades industriais. A Indústria Cerâmica de Imbituba era a principal indústria da cidade, e até da região Sul de Santa Catarina, responsável por alta percentagem de empregos neste setor.

Toda a produção da década de 50 era vendida, a princípio apenas para São Paulo, transportado pelo Porto através da navegação de cabotagem. De modo geral as cerâmicas catarinenses não ampliaram as suas vendas no mercado Estadual, mas fundamentalmente, em função das exportações para outras Unidades da Federação, como: São Paulo, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul (**tabela 15**).



Foto 16: área central, próximo à ICISA-1965

¹⁴⁵ PELUSO, Victor Jr. A evolução urbana de Santa Catarina, no período de 1940-1970 In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico de SC-3º fase nº1, 2º semestre de 1979. P.156.

Tabela-15-Taxas médias de comercialização da produção de algumas cerâmicas catarinense-1977.

Indústrias	Estados importadores de cerâmica de SC				
	SP	RJ	RS	SC	outros
Eliane	29,50%	17.3%	13.7%	-	39.2%
Imbituba	60%	-	17%	7%	16%
Cesaca	33%	13%	20%	7%	27%
Cecrisa	47%	16%	11%	8%	8%

Fonte: Relatório do Governo Estadual para o de consumo de carvão na região carbonífera-1985,p.19.

Uma observação interessante feita pelo relatório do Governo Estadual, em 1985, é que apesar da fase depressiva no centro do capitalismo, portanto na fase “b” do 4º ciclo de Kondratieff, as cerâmicas demonstraram exatamente o contrário da projeção mundial, alcançando aumentos de produção que chegou a 175%, como foi o caso da CESACA.

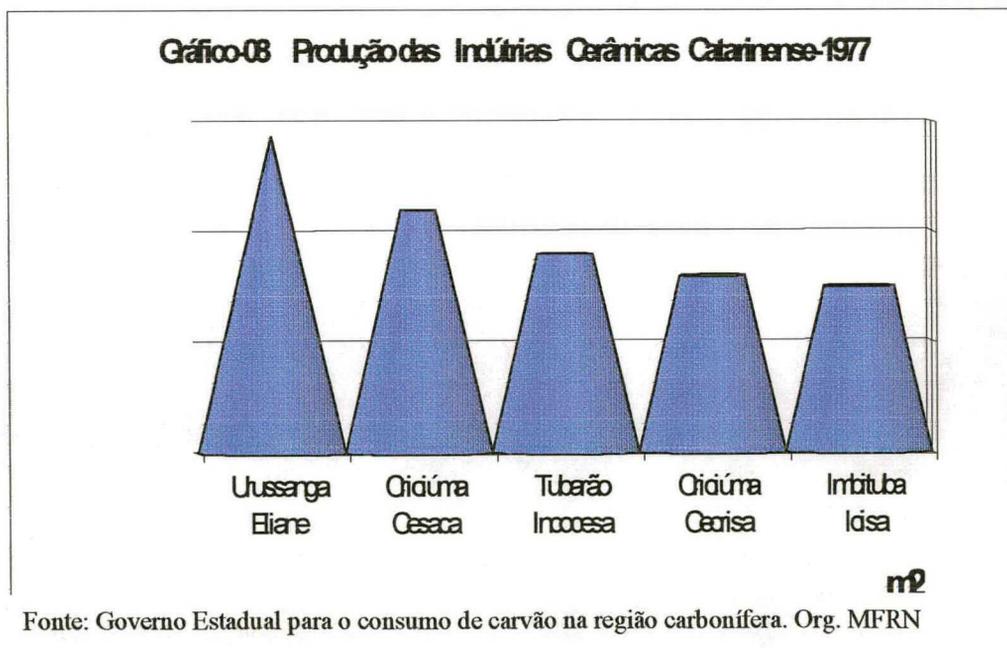
A Cerâmica Imbituba acumulou um dos menores índices do Estado, juntamente a CECRISA obteve 42% de aumento neste período (tabela 16). Possivelmente isto aconteceu em função dos intensos investimentos na produção associados ao aumento das vendas.

Tabela 16-Aumento da produção das indústrias-1973/1977.

Indústria	Percentual de crescimento.
Cesaca	175%
Eliane	57%
Cecrisa	42%
Imbituba	42%

Fonte: Relatório do Governo Estadual para o consumo de carvão na região carbonífera-1985.,p.21.

Algumas indústrias iniciaram a expansão de mercado através da exportação. A Cerâmica Eliane, por exemplo, foi uma das primeiras no Estado a exportar, enquanto a Cerâmica Imbituba foi uma das últimas a investir no comércio exterior, somente no final da década de 70. Com sinais evidentes de perda do mercado nacional.



As indústrias cerâmicas, assim como as indústrias extrativas de carvão, eram altamente dependentes das decisões governamentais, pois o declínio na política de habitação criou problemas graves para todo o setor. Goularti (1995), afirmou que:

“Os períodos mais críticos para o setor foram a recessão de 1981/83 e 1990/91 e a extinção do Banco Nacional de Habitação. Recentemente, o Sindicato das Cerâmicas de Criciúma lançou uma série de sugestões para a recuperação do setor. São quinze propostas de Política Habitacional, todas envolvendo a participação direta ou indireta do Estado, do tipo: “Criar mecanismos para aumentar a captação de poupança, destinado-a ao financiamento de imóveis novos e usados, justamente com recursos do FGTS, PIS, PASEP e FINSOCIAL”. Demonstrando, assim, que os empresários da setor cerâmico ainda estão extremamente ligados aos recursos provenientes do Estado.” (grifo nosso)¹⁴⁶.

A indústria Cerâmica de Imbituba obteve, ao longo das décadas de 70 e 80, o maior crescimento no número de operários. Em 1970, haviam 665 contratados e no final dessa década, esse número passou para 976. Contudo, as

¹⁴⁶ GOULARTI, Alcides Filho. A Inserção da Indústria do Vestuário na Economia do Sul de Santa Catarina. Dissertação de Mestrado, 1995. P.41.

condições de trabalho eram muito perigosas, haja visto o número de acidentes de trabalho que a empresa passou a registrar nos livros consultados, em que cada operário ficava em média 5 dias/mês afastado do trabalho. Era grande o número de mulheres empregadas, principalmente em algumas linhas de produção, como secção de expedição e de esmaltação.



Foto 17: setor de esmaltação ICISA-1978

A década de 80 não apresentou o mesmo índice de aumento do início da década anterior, pois até 1989, o número de operários permaneceu quase a mesma dos outros anos. Nos dois anos que se seguiram, isto é 1989 e 1990 o crescimento do número de operários superou a marca dos 1.000 operários¹⁴⁷.

¹⁴⁷ Segundo informações do Departamento Pessoal da Indústria.

Entretanto a modernização foi imprescindível, alguns setores representavam pontos de estrangulamento na produção de azulejos, como o setor da classificação, da queima e os das prensas.

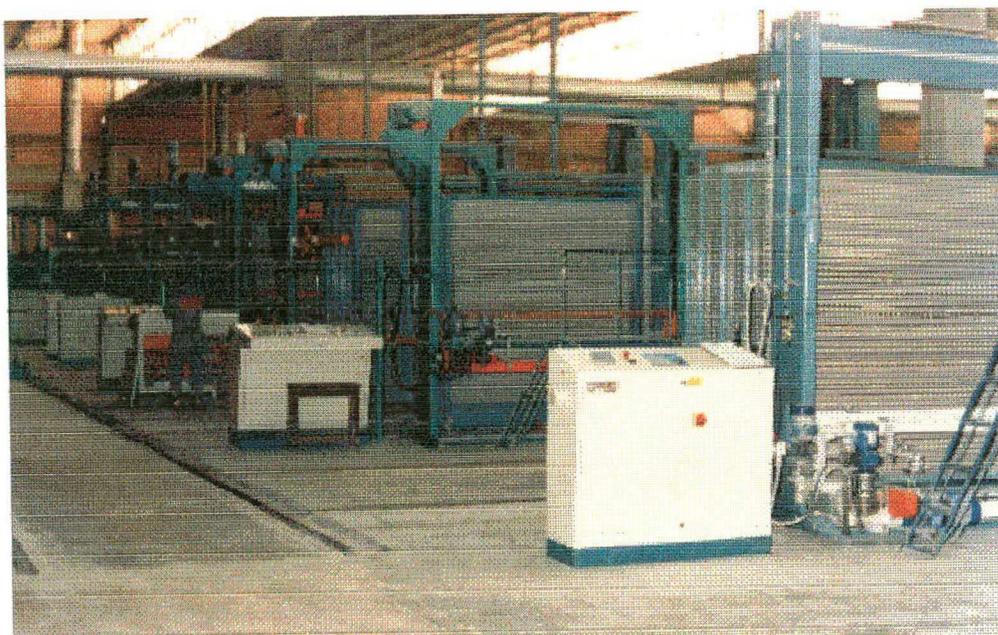
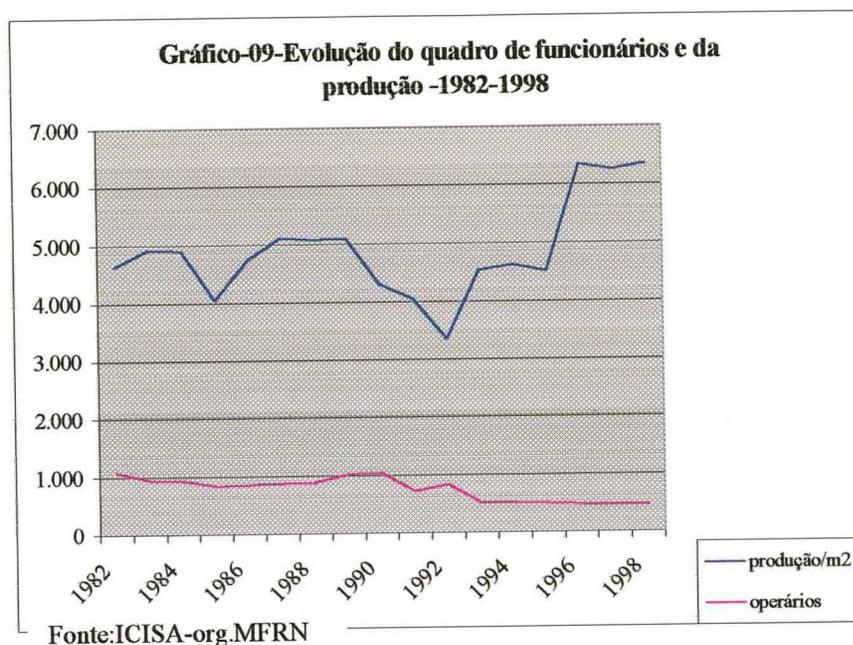


Foto 18: setor modernizado-1994

Dessa forma, as inversões internas da empresa foram implementadas com a aquisição de equipamentos modernos, para alcançar maior competitividade perante o mercado nacional e internacional. Como não seria diferente, as demissões foram uma consequência “normal” dentro da atual fase do sistema capitalista.

No entanto, a modernização uma vez planejada não poderia parar: foram instaladas 4 prensas modernas, que passaram a ser dirigidas por 8 operários, enquanto anteriormente 72 operários operavam 12 prensas antigas. De maneira

semelhante, o mesmo ocorreu nos outros setores da empresa, guardada as devidas proporções.



Com toda a modernização, o custo de produção do azulejo, que era de US\$ 3.40, em 1989, foi reduzido para US\$ 2.00,

em 1997. A meta da empresa, era baixar para US\$ 1.40 e melhorar a colocação no mercado internacional. Como em todo o Brasil, os impactos sociais no processo de abertura de mercado e livre concorrência causaram sérios reflexos para a população ativa. A relação da produção e o número de operários demonstra uma sensível redução nos custos, a produção aumenta com a modernização da empresa mas o número de operários é reduzido consideravelmente (**gráfico 09**).

Na continuidade do processo de modernização, há ainda a implantação, através de financiamento do BNDE, de máquinas mais modernas concluindo a 2ª

etapa na evolução produtiva. Novamente, poderá acontecer a redução no quadro de operários, de 455, para estimados 290¹⁴⁸.

Uma saída para a aparente crise que a empresa enfrenta, está na busca de novos mercados, entre eles, a exportação, que aparece como uma “luz no final do túnel”. Pensando nisso, a Cerâmica implementou em 1995 o setor de exportação. Para exportar é necessário aprimorar a qualidade de produção para concorrer com países que tem muito tempo no mercado de cerâmicas como por exemplo a Espanha e a Itália, sem contar com novos concorrentes, como a China, a Turquia, o Japão e outros¹⁴⁹.

As exportações brasileiras cresceram, mas ainda estão atrás de países

como a Itália e Espanha e recentemente a Turquia tirou o Brasil do 3º lugar¹⁵⁰. Várias empresas destacam-se no Sul de Santa Catarina em relação as vendas no exterior,



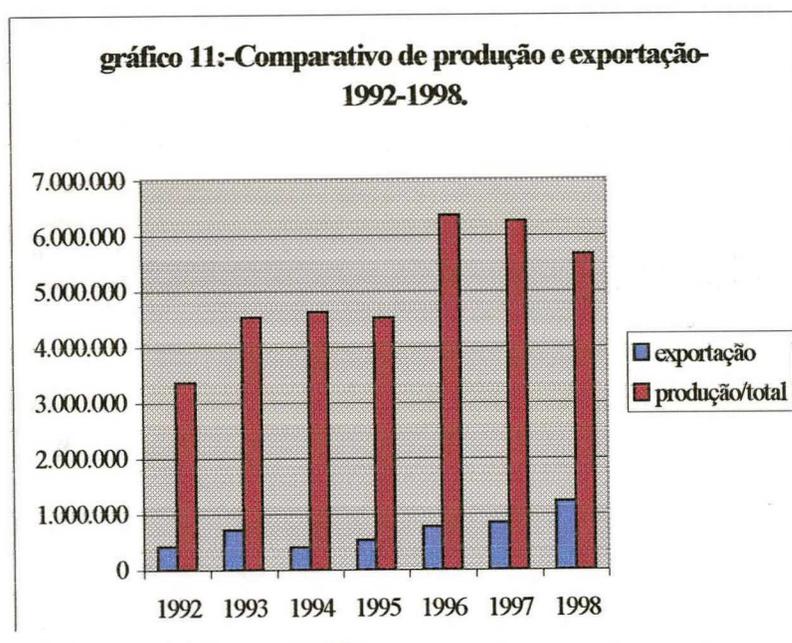
Foto 19: Escritório da ICISA-1995

¹⁴⁸ Segundo entrevista com o presidente do Sindicato dos Ceramistas de Imbituba, Sr. César Leopoldo, o sindicato esta negociando com a empresa uma forma de impedir as demissões, no entanto em função das dificuldades econômicas da Cerâmica, as negociações estão tomando novos rumos, ou seja pagamento de salários em dia, além dos dissídios trabalhistas vencidos.

¹⁴⁹ SANTOS, Maurício Aurélio dos. Crescimento e Crise da região Sul de Santa Catarina. UDESC, Florianópolis, 1997, p.82.

¹⁵⁰ Revista: Mundo Cerâmico, ed. Menasce, ano VII – outubro – n.º 50, p.22.

como é o caso da Eliane, com 35% e a CECRISA, com 29% das exportações brasileiras, o restante do percentual divide-se entre a Porto Belo, com 14% e outras empresas do norte do Brasil. Esses dados referem-se ao ano de 1993, mas em termos comparativos é possível observar o quanto estas empresas investiram no setor de exportações.



As exportações aumentaram (gráfico 11) nos últimos anos, embora ainda em proporções pouco significativas, mas pode

representar uma saída para o problema do mercado interno, principalmente em função da inconstância das políticas de construção civil.

A ICISA, como todas as demais empresas do país passou por momentos de muitas dificuldades, mas nenhum com proporções como a atual, pois vários motivos somaram-se, como a falta de uma política de habitação, o atraso da modernização da linha de produção; a falta de capital de poupança interna (capital de giro); a concorrência com as demais cerâmicas do Estado, além das medidas

governamentais de abertura econômica. Todos esses fatores, agindo ao mesmo tempo agravaram os problemas da empresa.

3.5-Da pirita ao ácido fosfórico: ICC

O surgimento daquela que foi uma das principais atividades econômicas de Imbituba começou com a restrição das exportações de enxofre imposta pelos EUA, na década de 50. O Brasil estava entre os principais compradores, que utilizava o enxofre na produção de fertilizantes, na indústria bélica e como matéria-prima na produção de armamentos.

O Brasil foi um dos países mais prejudicados por esta restrição, pois era totalmente dependente do enxofre importado. Dessa forma, o governo brasileiro resolveu criar Comissão para Estudos do Enxofre, que deveria apresentar soluções para esse problema. O enxofre, um dos minerais mais carentes no subsolo brasileiro, é fonte importante para a obtenção do ácido sulfúrico, que é utilizado na indústria química, farmacêutica e também serve como matéria-prima para fertilizantes.

Através de estudos anteriores, sabia-se que nos rejeitos de carvão havia grande quantidade de enxofre, dessa forma, a Comissão para estes estudos acreditou que o único lugar possível para que esta indústria fosse instalada seria na região carbonífera. Assim, a Lei n.º 4.122 de 27 de agosto de 1962, autorizou a formação de uma sociedade de economia mista, denominada Siderúrgica de Santa Catarina S/A¹⁵¹.

¹⁵¹ Durante o governo de Arthur Bernardes (1922-1926), foi proposto a criação de três usinas siderúrgicas - uma no Vale do Rio Doce, outra no Vale do Paraopeba e a terceira em Santa Catarina, tendo em vista as reservas de carvão. As duas primeiras se concretizaram, USIMINAS-Vale do Rio

Apesar de todos os preparativos para que a instalação da SIDESC se concretizasse, o Tribunal de Contas da União negou o crédito para sua implementação. Durante o governo de Castello Branco (1964-1967), mais uma Lei, de n.º 24, foi promulgada para possibilitar a constituição da instalação do capital social da empresa, designando Florianópolis como sede da Companhia¹⁵².

Somente em 09/07/1975, foi concretizada a SIDERSUL - Siderúrgica Sul Catarinense S. A, através da resolução 32/75. Tinha como objetivo além da “... utilização de insumos e matérias-primas nacionais, suprir o mercado de tubos sem costura. A SIDERSUL prepara-se para atender a procura deste, junto à construção civil, construção naval, setor automobilístico, petrolífero, petroquímico, etc.”.

Nos planos siderúrgicos de Santa Catarina estava a instalação de duas unidades fabris, sendo que uma complementar a outra. A primeira seria instalada em Tubarão e receberia o minério de ferro de Vitória (ES)¹⁵³. Este minério de ferro combinado ao carvão energético produziria o ferro esponja, transportado por via férrea até a segunda unidade fabril em Imbituba. Nesta unidade deveria ser produzida a laminação de tubos sem costura, partindo direto do Porto para o mercado consumidor. Ao que parece estaria tudo muito

Doce, AÇOMINAS-Vale do Paraopeba. Em Santa Catarina, 29 anos depois voltou a ter esperanças com sua implantação, com a Lei 1.889 de 1953, quando Getúlio Vargas, em seu 2º mandato adota medidas para a implantação da Usina. Mas também não se concretizou. Novamente, com Juscelino Kubitschek, previa a construção da Usina. Novamente mais leis surgem sem que a siderúrgica saísse do papel. Trabalho de Economia Catarinense-SIDERSUL-1980-p.01.

¹⁵² idem-p. 02.

¹⁵³ Os navios que transportavam carvão, pelo Porto, iriam trazer o minério de ferro, utilizando assim o frete de retorno.

bem “sincronizado”, se não fossem os problemas de implantação, ocasionados por interesses contrários aos previstos¹⁵⁴.

Assim, em 1979 na expectativa da viabilização do projeto uma estrutura física foi construída às margens da BR-101. A empresa passou a funcionar com 23 funcionários e uma previsão para a implantação de mais 300 nas etapas seguintes, o que deveria ocorrer até 1982. As previsões não se concretizaram e muito pouco se sabe de concreto sobre o que realmente levou a desativação do complexo siderúrgico.

Através de dados empíricos, foi constatado que os interesses políticos de Santa Catarina esbarraram com os de empresários gaúchos que pretendiam fazer semelhante projeto em seu Estado, pois lá também havia reservas de carvão mineral. A organização política do Rio Grande do Sul mostrou-se mais organizada e com mais prestígio junto ao Governo Federal, pois realmente conseguiram desmobilizar o projeto catarinense, apesar de também não implantá-lo em seu Estado¹⁵⁵.

Entretanto, de acordo com os planos de desenvolvimento para o Sul de Santa Catarina, a Indústria Carboquímica Catarinense (ICC), criada em 1969, com a finalidade de anteceder um complexo siderúrgico e industrial na

¹⁵⁴ *Ibidem* p.28.

¹⁵⁵ Não foi possível a obtenção de dados mais concretos sobre o assunto. Apenas as entrevistas com advogado, Milton Chukster, e o radialista, Manoel Martins, que nos esclareceram um pouco mais. Houve sem dúvida dificuldades em encontrar respostas para explicar o porquê este projeto tão grandioso não saiu dos planos. Contudo como a nossa dissertação não trata diretamente deste assunto preferimos deixar para outra ocasião, ou para outro pesquisador.

região deveria irradiar um dos mais importantes fluxos industriais do Estado¹⁵⁶. A sua construção foi iniciada em 1978.

A ICC é sucessora da SIDESC¹⁵⁷ (Siderúrgica Catarinense), e mais tarde foi transformada em SIDESC - Mineração. Através de pesquisas, a empresa descobriu em Anitápolis - SC uma jazida de rocha fosfática. Na mesma época (1965-1970), estudos preliminares, em Criciúma, retiraram enxofre dos rejeitos do carvão. A iniciativa era pioneira e resolvia o problema de carência do Brasil em enxofre, além de dar um destino à pirita depositada em céu aberto, causadora de sérios problemas ambientais. O Governo Federal, a partir destas pesquisas, decidiu transformar a SIDESC em uma empresa que deveria produzir fertilizantes. Nascia assim ICC (Indústria Carboquímica Catarinense), em 1969. As ações majoritárias da empresa foram vendidas para a PETROBRÁS e incorporada ao grupo PETROFÉRTIL¹⁵⁸.

O fato de a ICC passar a pertencer a PETROBRÁS veio viabilizar uma "luta" de muitos anos, pois para que a empresa fosse implantada, além de todos os trâmites legais, havia a necessidade de transformar o Lavrador de Capivari (pertencente a CSN - também Estatal), de forma adequada, ou seja, ao carvão deveria passar por um processo que possibilitasse outra composição nos resíduos, com 44% de carbono e 8% de enxofre. O Lavrador de Capivari, segundo a revista Carvão de Pedra¹⁵⁹ tinha capacidade ociosa, e, no entanto não havia um acordo no preço da tonelada. Além do mais, este lavrador deveria

¹⁵⁶ A CONSTRUÇÃO, Rio de Janeiro. Revista Mensal-ano X n.º 167- julho de 1980- separata ed. PINI.

¹⁵⁷ A SIDESC, foi criada pela União na forma da Lei 4122 de 27.08.62, alterada pela Lei 4.509 de 30.11.64 e pela Lei 6.524 de 11.04.78.

¹⁵⁸ Segundo informações, as ações da ICC foram adquiridas pelo grupo Petrofértil em 1970.

¹⁵⁹ Carvão de Pedra -n.º 67/68/69/70-Ano X- Agosto a Dezembro de 1978.p.7.

comprar alguns equipamentos para que a composição química correta fosse alcançada.

Após a ICC passar a pertencer ao grupo Petrofértil, as negociações tomaram outro rumo¹⁶⁰, foi determinado pelo Ministro das Minas e Energia da época, que as próprias mineradoras deveriam fazer o concentrado piritoso, assim como faziam a separação do carvão vapor (CV) e carvão metalúrgico (CM). Aparentemente o impasse estaria resolvido, mas o fato é que as empresas mineradoras iriam comprar tecnologia da Polônia. Estava praticamente tudo acertado, quando uma decisão, sem qualquer consulta, amplia o Lavrador de Capivari e modifica toda a orientação anterior. Ao que parece, a disputa mundial entre o capitalismo e o socialismo interferiu no desfecho¹⁶¹.

No início do projeto a ICC iria produzir apenas ácido sulfúrico, mas em face do ácido fosfórico ser 54% mais caro, possuir a menor tonelagem a transportar, ou seja, 300.000 toneladas/ano de ácido sulfúrico se transforma em 200.000 toneladas/ano de ácido fosfórico, era muito rentável o desenvolvimento da segunda unidade fabril aproveitando parte da estrutura da primeira. A princípio a tentativa foi a de mobilizar a iniciativa privada para viabilizar esta produção, mas isto não ocorreu, pois as empresas alegaram tratar-se de investimentos elevados. O Governo Federal decidiu

¹⁶⁰ No mesmo artigo citado anteriormente, da revista Carvão de Pedra, foi deixado claro que havia um desentendimento entre o Presidente da ICC, Eng.º Danilo Montenegro e o diretor da CSN, Benjamim Mário Baptista, este último fez tudo para que a ICC fosse fechada, inclusive atrapalhando alguns créditos. Era a luta dos bastidores

¹⁶¹ O Lavrador de Capivari não estava preparado para separar e preparar o carvão de acordo com as exigências das empresas consumidoras, mesmo que o Governo Federal não autorizasse a sua ampliação ela iria ocorrer graças a tecnologia Polonesa que os mineradores estavam se mobilizando para instalar nas imediações das minas.

investir, com a garantia de vender toda a sua produção para: CRA-Companhia Rio Grandense de adubos e a CBA-Itaú fertilizantes S/A de São Paulo.

Assim, a Indústria Carboquímica Catarinense passou a ser formada de: uma fábrica de ácido sulfúrico, com capacidade para produzir 300.000 toneladas/ano, consumindo exclusivamente matéria-prima nacional - a piritita carbonosa recuperada no processo de beneficiamento do carvão; uma usina termelétrica de 10,7 MW, que vai utilizar o próprio calor gerado na ustulação da piritita carbonosa; uma unidade para produção de ácido fosfórico com capacidade de 110.000 t./ano. O produto final destinava-se ao suprimento parcial do mercado sulino, que era atendido pela importação¹⁶².

Com localização próxima a zona portuária, a construção do conjunto industrial da ICC era de aproximadamente 107.000 m². A área



Foto 20: construção da ICC-1978

possuía uma localização privilegiada pelos seguintes motivos: a proximidade da BR 101; ligação direta por intermédio da linha férrea

assegurando o transporte do concentrado piritoso e de outras cargas; proximidade do Porto de Imbituba – possibilitando através dos equipamentos

¹⁶² Informações retiradas dos Relatórios Anuais da ICC, desde 1969 até 1982.

instalados, a movimentação das cargas diretamente entre embarcações o complexo industrial e vice-versa; a distância de 80 quilômetros de Anitápolis-SC, assegurando o suprimento de rocha fosfática em condições econômicas bastante favoráveis e a possibilidade de aquisição de novas áreas para a deposição adequada de seus sub-produtos (área adquirida: 235.000 m²)¹⁶³.

Tudo transcorria muito bem, se não fosse em 1970 a concessão da



Foto 21: construção da ICC- praia do Porto

exploração da reserva de Anitápolis-SC, para uma empresa de fertilizantes do Rio Grande do Sul¹⁶⁴. Para se efetivar a produção de ácido fosfórico, a rocha fosfática era

fundamental, e esta decisão trouxe sérios prejuízos para a Estatal, antes mesmo de iniciar a sua produção.

Em vista disso, a matéria-prima (rocha fosfática) começou a ser adquirida em Catalão-GO e Araxá-MG. O transporte era feito de trem até o

¹⁶³ A aquisição destas novas áreas, bem como o próprio Complexo Carboquímico, foi instalado em áreas onde já havia assentamento urbano. A desapropriação foi feita para quase 2 mil famílias. Um bairro novo foi construído, a Vila Nova Alvorada, distante da praia, onde os antigos moradores estavam acostumados a retirar o seu sustento, pois a maioria deles eram pescadores artesanais (neste local ainda existia o "barracão da baleia", utilizado até 1960 para extração do óleo e demais subprodutos).

¹⁶⁴ Segundo informações empíricas, foi a Adubos Trevo, não tivemos acesso a documentos que confirmassem este fato, no entanto quando da descoberta de reserva de rocha fosfática e o boato de sua utilização pela ICC, criou-se uma expectativa com a construção de hotéis e a valorização dos terrenos, na cidade de Anitápolis. Mas esta exploração nunca saiu do papel.

Porto de Santos e depois de navio até o Porto de Imbituba. O problema da lucratividade foi eminente, pois a 1.400 Km de distância, o custo do transporte era muito elevado. A tentativa de auto-suficiência na produção de fertilizantes já havia começado com problemas políticos sérios. Ao mesmo tempo em que o governo investia muito alto; a empresa já começava suas atividades com um custo elevadíssimo, inviabilizando futuramente a concorrência com as empresas estrangeiras¹⁶⁵.

A construção da ICC era apenas o início de um complexo industrial grandioso, mas que foi inviabilizado, sobretudo pelo estreitíssimo grau de inter-relação técnica entre as numerosas unidades produtivas que a formavam: uma fábrica só se viabilizaria com a implantação das demais.

Contudo, a década de 80 representou um período de intenso desenvolvimento para a ICC, onde toda a produção era vendida para empresas de fertilizantes do mercado nacional. Os principais mercados eram de São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul. O número de funcionários era de 600 aproximadamente, além de 680 contratados por empreiteiras que prestavam diversos serviços¹⁶⁶.

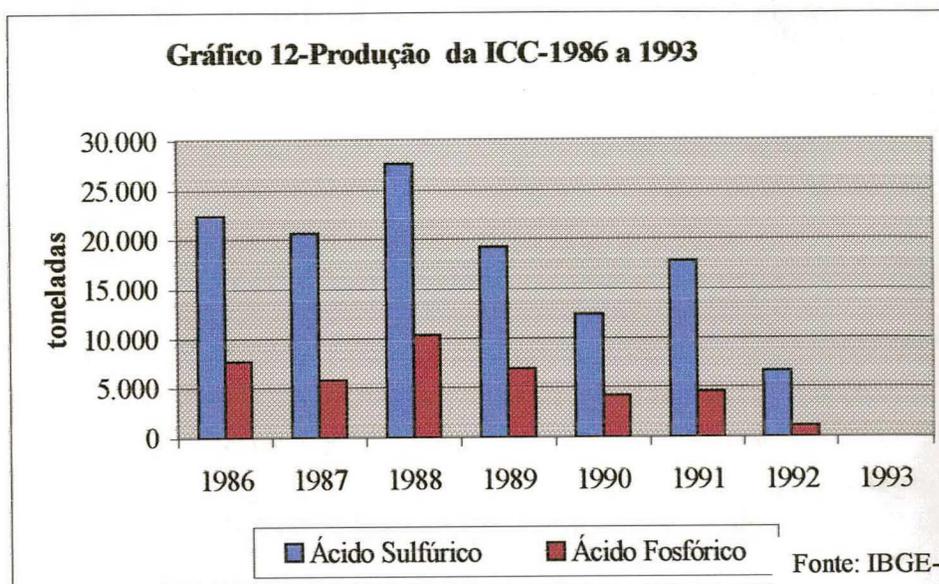
Os resíduos dessa produção¹⁶⁷ (gesso residual e óxido de ferro) deveriam ser aproveitados como matéria-prima pelas indústrias de cimento, (gesso);, tintas e vernizes (óxido de ferro). Pelo projeto inicial, a indústria

¹⁶⁵ O Governo Militar subsidiava os custos de produção da ICC, mas com a política de modernização iniciada pelo Presidente J. Sarney, aos subsídios foram cancelados e a inviabilidade da ICC foi eminente, pois os custos eram altos, principalmente pela distancia da aquisição de rocha fosfáltica.

¹⁶⁶ Não encontramos esses dados disponíveis, em virtude do adiantado processo de liquidação da empresa, por isso estes valores foram coletados em depoimento de ex-funcionários.

¹⁶⁷ Os resíduos foram um problema sério para a ICC, pois as empresas não vieram para a cidade como o esperado, e o material foi depositado em terrenos, de mais de 110 mil/m² ao lado da indústria.

deveria fornecer 20% de todo ácido fosfórico consumido no Brasil. Segundo informações da revista “A Construção” a meta foi atingida em apenas dois meses de operação.



Entretanto, todas essas vantagens não foram suficientes para fazer com que a empresa prosperasse. Em 1988, com a queda dos subsídios da produção, associado a liberação das importações, a ICC partia para a concorrência direta com as empresas estrangeiras. Dessa forma, ela começou a reduzir gradativamente a sua produção (**gráfico 12**). Em 1990, a indústria ficou sem produzir por três meses, em 1992, foram cinco meses. Naquele período alguns operários apenas faziam a manutenção dos equipamentos.

A importação de ácido fosfórico foi liberada e o preço do produto importado era menor do que o fabricado no Brasil. As vendas pararam completamente, a ICC entra numa crise que culminaria no seu fechamento em 1993. Assim, diante da política de privatizações do Governo Federal, foi

iniciado o processo para encerrar as atividades da empresa. Em 1992, foi criado uma Comissão para viabilizar os planos do Governo. Esta comissão encontrou muitas barreiras, tanto ao nível de sindicato, como ao nível de Governo Estadual¹⁶⁸. Entretanto, em 27 de setembro de 1993, a Comissão do Programa Nacional de Desestatização, envia uma carta ao Presidente da República, sugerindo a dissolução ou parceria com o Ministério das Minas e Energia.

O Presidente Itamar Franco solicitou informações ao Ministério das Minas e Energia e como a resposta não chegou, assinou em 28 de dezembro do mesmo ano, no rodapé da própria carta: liquida-se a empresa¹⁶⁹. Em 17 de janeiro de 1994, foi publicado no Diário Oficial da União, na resolução n.º109, a liquidação da ICC. Somente no dia 28 de janeiro a notícia chegou ao conhecimento da direção e dos funcionários. A administração da empresa já havia iniciado um programa de demissões voluntárias, a partir deste fato, obteve um crescente número de adesões ao seu programa. Uma intensa luta judicial e política, tentava ratificar esta decisão, no entanto, não foi possível revogar a liquidação da empresa. Atualmente encontra-se em fase “terminal”, com a venda de todo o seu patrimônio.

A ICC possui apenas três funcionários contratados para concluir o processo de liquidação. Através de licitação, em março de 1998, o Grupo Votorantin (Curitiba-PR), adquiriu a área de depósito de gesso e óxido de ferro, com 4 milhões de toneladas, o que levaria, segundo estimativas, de 35 a 50 anos para o transporte de todo material.

¹⁶⁸ Os sindicalistas tentavam, junto do Governo Estadual viabilizar uma parceria para a compra da empresa.

¹⁶⁹ Informações obtidas em entrevista com o Sr. Milton Chukster, advogado da ICC a 20 anos.

Os benefícios para a cidade com a instalação da ICC foram numerosos, tais como: acesso asfáltico, água da CASAN, luz da CELESC¹⁷⁰, bancos (Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal). Os prejuízos também foram grandes, principalmente ao meio-ambiente, afetando diretamente a população das áreas próximas à empresa, e de modo indireto, toda a população da zona urbana. A divulgação a nível nacional, dos problemas causados pela ICC, trouxe ainda mais prejuízos, pois o turismo regrediu sensivelmente.

Contudo a liquidação da empresa trouxe ainda mais prejuízos, principalmente porque a organização do espaço havia integrado a atividade econômica e se adaptado a ela. Podemos, por analogia, dizer que a economia de Imbituba era sustentada sobre um tripé: ICC, Cerâmica e Porto.

¹⁷⁰ Antes de 1974, a energia elétrica era fornecida por uma usina de propriedade da CDI, com um gerador importado por Henrique Lage, e instalado próximo a Indústria Cerâmica Imbituba, onde atualmente tentou-se criar um museu, com a demonstração dos equipamentos que funcionaram até 1970 aproximadamente.

3-6-As expectativas de desenvolvimento com a Z P E.

No final de abril de 1994, a imprensa local notificou a criação da Zona de Processamento de Exportação-ZPE, pelo Governo em Imbituba. O anúncio foi reforçado com a alegação de que seriam instaladas vinte empresas no Município, no prazo de dois anos, com a criação de 6.400 empregos diretos e indiretos. O faturamento previsto era da ordem de US\$ 40 milhões e a arrecadação de ICMS de US\$ 3 milhões.

A ZPE representa uma tentativa do Governo Federal e Estadual em minimizar a crise enfrentada pelo Sul de Santa Catarina, onde os problemas de desemprego, causados não somente pela crise mundial, mas também por reestruturação local, com reflexos em toda região carbonífera, aumentou as desigualdades regionais, impondo um estigma pesado em relação as outras regiões, em parte pela redução do consumo do carvão pelas indústrias que utilizam este produto, reduzindo o número de emprego na região carbonífera brasileiras¹⁷¹.

No entanto, estas decisões não foram iniciadas apenas no governo de FHC (Fernando Henrique Cardoso), mas sim, já remonta, pelo menos ao Governo de Sarney, com o Decreto-lei 2.452, de julho de 1988. Naquela época foram autorizadas 14 ZPEs, a maioria delas nas regiões nordeste e norte. “No

governo Collor de Mello, com modificações em relação ao documento anterior, as ZPEs foram regulamentadas, em lei de janeiro de 1992”. A ZPE de Santa Catarina foi criada mais tarde (1994), com o objetivo de integrar uma “estratégia de dinamização industrial e revitalização regional”, para recuperar as diferenças econômicas nas regiões brasileiras¹⁷².

Dessa forma, as expectativas em Imbituba foram renovadas com a instalação da ZPE, criada pelo decreto lei n.º1122, de 28 de abril de 1994. Que deve ser instalada, inicialmente, em 52 hectares (de um total de 201,37 hectares) próximo à BR 101 (ver mapa)¹⁷³. Uma parte da infra-estrutura da ZPE começou a ser implantada em 1996, com a preparação das ruas, ligação de água e luz, construção do prédio da receita federal, entre outras coisas¹⁷⁴.

Os investimentos iniciais são da ordem de R\$ 3 milhões, financiadas pelo Governo do Estado, para ativar a produção da ZPE. Entretanto, com o passar do tempo é um empreendimento que deve ter o caráter privado sem qualquer vínculo com o Estado.

No entanto, alguns autores como Lins (1994), Alter (1991), Cário e Faria (1988), fazem uma ressalva importante no tratamento da ZPE. Assim, segundo estes autores é importante deixar claro que a ZPE será como um

¹⁷¹ LINS, Hoyêdo Nunes. ZPEs e Desenvolvimento Regional. In: Atualidade Econômica. Florianópolis, Departamento de Ciências Econômicas, n.º 21, abril/setembro 1994. p. 6.

¹⁷² Idem p.7

¹⁷³ As empresas que tem projeto aprovado por órgão competente, em Brasília, a ABRAZPE (Associação Brasileira de Zona de Processamento Exportação), tem a sua instalação prevista para dezembro de 1999, são três inicialmente as empresas, que irão compor a primeira etapa da ZPE: Tectoresd (empresa eletrônica, matriz em Garopaba), segundo informações encontra-se com o projeto de construção pronto; Evershoe (empresa de calçado -matriz em Araranguá), Legrand (empresa de móveis, matriz em São José).

país dentro do país, com leis específicas que garantam a reprodução do capital. Além do mais, os benefícios não serão como os imaginados, na maioria das vezes este capital investido não irá gerar mais dividendo social, pois estas empresas instaladas nesta zona, além de facilidades para a exportação terão também facilidades de importação de meios de produção. Assim,...

“... A lógica e a dinâmica da sociedade capitalista é buscar incessantemente condições favoráveis para a reprodução do capital em escala ampliada, logo, se o mercado oferece esta condição, será demais aproveitada”¹⁷⁵.

Um outro questionamento bastante oportuno e que tem causado críticas em todo mundo é pelo fato das crises mundiais provocarem uma pressão das empresas localizadas na Zona de Processamento de Exportação junto ao governo, para estabelecer liberdade de comercializar os seus produtos também no mercado interno, ocasionando uma situação competitiva desleal¹⁷⁶. O fato é que está tramitando no Congresso Nacional uma Lei que legalizaria este ato. As indústrias nacionais ainda não se deram conta do que isto pode provocar em termos de concorrência de preços¹⁷⁷.

¹⁷⁴ Em função da descoberta de um Sambaqui na área onde seriam feitas as infraestruturas para a construção da ZPE, houve um certo atraso na conclusão das construções. Portanto as obras ainda não foram concluídas, o novo prazo de conclusão foi estipulado para setembro de 1999.

¹⁷⁵ CÁRIO, Sílvio A Ferraz; FARIA, Antônio Gomes Neto. ZPES-Idéias fora do lugar ou luta entre fração do capitalismo do Estado. In: Atualidade Econômica-Boletim de conjuntura, Departamento de Ciências Econômicas. UFSC. ano 2, n.º 8 abril 1988. P.12.

¹⁷⁶ Idem. p13.

¹⁷⁷ Esta informação foi obtida através de entrevista feita com o presidente da ZPE, Sr. Cavalcante, em 1997, e reafirmado em 1999 pelo atual diretor, Sr. Francisco Duarte.

O Estado, de certa forma, busca através do estabelecimento da ZPE contribuir como para a atração do capital externo, melhorando as condições da balança de pagamentos, mas, segundo os autores, defronta-se com uma realidade um tanto contraditório, pois,

“...em vez de contribuir para a diminuição do déficit público simplesmente provoca a sua elevação, devido às vantagens fiscais cedidas, implicando na queda da receita tributária e aumento das despesas na medida em que o Estado deverá criar uma infraestrutura básica para o estabelecimento da ZPE”.¹⁷⁸

Além do mais, lembra Lins (1994), que a tecnologia avançada poupa mão-de-obra local, contudo utiliza mão-de-obra desqualificada na construção da fábrica ou semi-qualificada na montagem de equipamentos. Assim, a principal motivação que leva a criação das ZPEs, são os empregos, e como a desqualificação ainda é um problema, a contradição é eminente.

O que parece mais viável, segundo estes autores, é que as ZPEs trazem sem dúvida um aumento no número de exportação sem, contudo, levar as áreas em questão ao desenvolvimento.

No entanto, em entrevista com a direção da ZPE de Imbituba a expectativa é que a primeira empresa a ser instalada possa criar próximo de 200 empregos, altamente qualificados, por se tratar de uma empresa eletrônica, mas as expectativas é que para cada emprego criado deverá surgir três indiretos.

¹⁷⁸ Idem, p.13.

Dessa forma, apesar de todas as análises contraditórias, a ZPE de



Foto 22: construção da balança-ZPE 1999

Imbituba poderá ser a primeira a funcionar no Brasil. A princípio contrariando uma tendência mundial em atrair capitais estrangeiros, já

que as primeiras três empresas a serem implementadas são originadas na própria região (Garopaba, Araranguá, São José).



Foto 23: construção da receita federal-ZPE-

A ZPE representa mais uma esperança no desenvolvimento industrial da cidade. A questão que ainda não foi elucidada é se ela realmente resolverá os

problemas relacionados ao índice de desemprego, acentuada pela modernização da Cerâmica, pela liquidação da ICC e pela crise do Porto de Imbituba.

Apesar do planejamento inicial prever a instalação de vinte empresas aproximadamente, nenhuma delas está em funcionamento. A explicação pode ser enfocada tendo por base o passado regional, que desde o início de seu desenvolvimento cresceu sob a tutela o Estado, pois as decisões políticas beneficiavam ou prejudicavam o crescimento econômico. Assim, percebemos uma sociedade civil “relativamente desorganizada”, e acostumada a não gerar o seu próprio progresso.

Considerações Finais

4-Considerações Finais

“... a essência nas aparências...”

Apreender a essência nas aparências é papel dos estudos geográficos, pois através do arranjo espacial compreendemos a dialética do espaço na formação econômica-social¹⁷⁹. Assim, procuramos estabelecer as relações intrínsecas em que o capital firmou suas raízes na cidade de Imbituba e na organização do Porto. As atuais instalações do Porto de Imbituba têm como embasamento um sítio portuário como sendo - “... *um conjunto de aspectos intrínsecos do local sobre o qual se estabeleceu e se expandiu o porto*”¹⁸⁰. A cidade de Imbituba se desenvolveu sob este estigma, de cidade portuária e com o desenvolvimento de sua atividade voltada para o Porto e o escoamento do carvão.

As condições naturais para o desenvolvimento do Porto eram notadamente superiores a muitos outros. Mesmo assim, havia necessidade de realizar adaptações, ou o que Magalhães (1969) chamava de organização do Porto, através da melhoria das instalações, facilitando o acesso e a permanência dos navios na área Portuária.

¹⁷⁹ Citação de Marx analisada por: MOREIRA, Ruy. Repensando a Geografia. In: SANTOS, Milton (Org.) Novos Rumos da Geografia Brasileira. Hucitec. São Paulo. 1988. 2ª ed. p.47.

¹⁸⁰ MAGALHÃES, José Cezar. Estudo Geográfico dos Portos e de suas Hinterlândias. Op.cit.44.

Portanto, pesquisar o Porto de Imbituba, da gênese ao período de queda na movimentação de carvão, nos remete à fase inicial proposta pelo presente trabalho, de analisar o processo de acumulação histórica, a evolução do Porto, relacionando os ciclos econômicos mundiais no desenvolvimento da estrutura portuária, e assim tentando compreender também a crise que atualmente constitui um dos mais graves problemas da cidade.

Dessa forma, podemos avaliar os diversos momentos pelos quais passou o Porto, sendo utilizado por navios espanhóis, no séc. XVIII, na busca de abrigo e o abastecimento de água potável. Também era freqüentada por visitantes maiores, pois servia de berçário para as baleias. No final do século XVIII a pesca foi oficializada e Imbituba apareceu no mapa como uma das seis Armações de Santa Catarina, garantindo lucros à classe mercantil portuguesa e expandindo as atividades comerciais, além de colocar a população praiana em contato com os grandes centros, através da navegação de cabotagem.

A descoberta do carvão (final do século XIX) desnuda um novo momento para a atividade portuária, na qual algumas infra-estruturas são construídas para facilitar o escoamento do “ouro negro”. Neste momento, os ingleses investem na estrada de ferro, instalando as oficinas próximas ao vilarejo de pescadores, isso significou novamente grande desenvolvimento local. No entanto, o carvão não encontrou um momento propício para a sua exploração e escoamento, assim todos os investimentos regrediram, pois as oficinas foram transferidas para a cidade de Tubarão (início do século XX).

A chegada de empresários do Rio de Janeiro (1917), marcou novamente um intenso progresso para o distrito de Imbituba. Os investimentos foram tão elevados que alguns anos depois o distrito alcançou sua emancipação¹⁸¹. Isso nos remete aos escritos de Miranda (1922), no qual o jornalista relata as relações de trabalho na cidade e compara às relações feudais, em que o Sr. Henrique Lage, dono de todas as terras, permite aos seus vassallos usarem dela para o seu sustento, inclusive distribuindo galináceos para a criação e a posterior venda, facilitando o reabastecimento dos navios. Divergindo das relações de trabalho nas áreas de colonização italiana e alemã na qual havia pequenas produções industriais, e, portanto vários pequenos empresários¹⁸².

A morte desse grande empresário (em 1941), deixou uma lacuna que não foi preenchida, pois em seus planos estava a diversificação na movimentação do Porto de Imbituba. Este projeto incluía a construção de frigoríficos, silos para cereais, mais de oito cais, garantindo dessa forma maior movimentação. No entanto, as limitações funcionais do Porto de Imbituba, no final da década de 80 refletiam a falta de investimentos durante 40 anos, em que as atenções estavam direcionadas apenas para o escoamento do carvão.

No decorrer dos anos 70, a Portobrás orientou os portos que possuíam as suas instalações um tanto ultrapassado para a navegação

¹⁸¹ Em 1923, a cidade de Henrique Lage é criada, e em 1930 com a revolução é revogado a pedido de políticos de Laguna que se sentiram lesados pela emancipação do seu distrito. Novamente em 1958 a cidade alcançou a sua emancipação, em 1960 mudou oficialmente o nome de Henrique Lage para Imbituba.

¹⁸² Henrique Lage possuía vários investimentos na cidade, desde granjas, olarias até a instalação e distribuição de energia elétrica.

moderna, a dedicarem-se para a navegação pesqueira, como foi o caso do porto de Laguna. Os portos maiores já possuíam o filão de cargas, e, portanto não se serviam da utilização dos pequenos portos (Moreira, 1995). A indicação à especialização era uma saída apresentada por este órgão federal, para evitar a falta de investimentos, intensificando a operacionalização dos serviços. Entretanto, a especialização das cargas levou Portos, como o de Imbituba, a realizar investimentos para o aumento na movimentação das cargas de carvão, tornando-se assim mais especializados em apenas um tipo de carga e despreparados para a competição de cargas variadas.

O Governo Federal era o maior cliente do Porto, criando assim uma grande dependência nos investimentos e nas decisões governamentais, apesar de ser o único Porto de economia privada do país. Portanto, a exploração do carvão só pôde ocorrer graças aos investimentos e financiamentos do Governo Federal, formando uma grande parceria do poder público com o privado.

Os problemas decorrentes dessa dependência foram sentidos quando o governo retirou os subsídios que mantinham a produção e o escoamento do carvão, gerando uma crise generalizada em toda região carbonífera. Alguns anos depois, a ICC encerra suas atividades, gerando ainda mais turbulência nas atividades econômicas do Município. É certo que em todo o Brasil as mudanças foram intensas neste período de abertura da economia, mas no Sul de Santa Catarina, mais particularmente, as

repercussões foram dramáticas. Os índices de desemprego daquele momento alcançaram a cifra de 40%¹⁸³.

O Porto de Imbituba, atualmente, passa por problemas relacionados à capacidade ociosa, com reduzida movimentação de cargas, além da necessidade de investimentos para diversificar os serviços prestados. Todavia, também existem alguns “nós” de estrangulamentos, no que se refere à armazenagem (área coberta), dificultando a movimentação de várias cargas ao mesmo tempo. Soma-se, a presente reflexão, o descontentamento dos empresários que já utilizaram os serviços portuários com a administração do Porto, que pela inconstância nas decisões administrativas inviabilizam a confiança dos armadores, os quais preferem levar as cargas para locais “mais confiáveis”¹⁸⁴.

No momento atual, o Porto concorre com os demais portos do Estado e até do Rio Grande (RS) na busca de cargas. A mesma movimentação que havia na época do carvão, não poderia ocorrer se fosse de cargas variadas, pois causariam sérios transtornos, em função da falta de infra-estruturas para dar suporte a diversidade de movimentação. A organização espacial da cidade sofreu transformações, as moradias de baixa renda aumentaram, as migrações pendulares foram intensificadas, com o deslocamento de mão-de-obra para Florianópolis, Joinville, entre outras

¹⁸³ Segundo levantamento da Prefeitura Municipal de Imbituba, 1991.

¹⁸⁴ Diversas entrevistas foram realizadas, com o seguinte questionamento: Qual o maior problema do Porto na sua opinião? Justifique a resposta. E a resposta quase unânime, foi de falta de confiabilidade na administração do Porto, além do mais as trocas de administradores tem assustado os armadores pela inconstância das decisões, pois houve época em que dois administradores foram trocados num prazo de seis meses.

cidade e o retorno nos finais de semana para as suas casas. Além de intensa emigração para outros países, como Estados Unidos e Portugal.

Não pretendemos concluir a presente pesquisa sem mencionar os problemas ambientais, embora avaliados empiricamente podemos concluir o quanto o meio ambiente foi danificado ao longo dos anos. Os mais graves problemas estão relacionados com os depósitos de gesso e óxido de ferro, armazenados a céu aberto a 500 metros do mar. Este primeiro depósito estimado em 1 milhão de toneladas, aproximadamente, foi vendido para o grupo Votorantim no último leilão de liquidação da ICC (1998). Segundo consta o material deverá ser retirado em 50 anos aproximadamente. Além do mais, os molhes construídos na Praia do Porto para a proteção dos navios impedem a oscilação regular das marés, atrapalhando a circulação das águas e aumentando os índices aceitáveis de matéria orgânica no mar.

Para finalizar, é importante ressaltar que o momento vivido atualmente pelo Porto ultrapassou a fase de escoadouro de carvão, é um momento de diversificação de cargas. Neste caso há necessidade de intensificação nos investimentos, principalmente, em armazenagem e equipamentos. O sítio portuário não é um fator que restringe, pois permite uma ampla área para expansão, é necessário, no entanto, qualidade e agilidade no serviço prestado. Assim, com certeza ampliaria a geração de empregos e resolveria um problema muito sério, que é a expulsão da mão-de-obra. Este é um desafio que a sociedade local deve se preocupar, discutir e resolver, sem esperar unicamente pelos órgãos públicos.

Fontes Bibliográficas

5.1.Fontes Primárias

5.2.Bibliografia Geral

5.1-Fontes primárias

a) Arquivo Público do Estado de Santa Catarina

- Relatório do Exmo. Desembargador João Rodrigues Chaves á administração da Província Exmo Sr. Doutor Joaquim Augusto do Livramento-3º Vice-Presidente em 9/03/1882.
- Relatório apresentado ao Sr. Francisco José da Rocha, em 21/07/1886.
- Balancete da Estrada de Ferro D. Thereza Christina - setembro de 1884.
- Relatório apresentado pelo Presidente da Província - Francisco José da Rocha em 11 de outubro de 1887.
- Relatório Sr. Antônio Pereira da Silva e Oliveira, Presidente do Congresso Representativo, no exercício do cargo de Governador do estado em 18/09/1906.
- Mensagem apresentada ao Congresso em 5/08/1907-pelo Coronel Gustavo Richard-Governador do Estado.
- Relatório Quatriênio (1910 a 1914) do Coronel Vidal José de Oliveira Ramos.
- Relatório do Governo de Vidal Ramos em 1912.
- Relatório do Sr. Nereu Ramos - interventor Federal no Estado -1938.
- Relatório do Sr. Jorge Bornhausen - em 1979 e 1982.
- Relatório do representante do Governo do estado - Comissão do Controle dos transportes do Sul do país - 1965.
- Relatório da EFDTC (Estrada de Ferro Dona Thereza Christina) 1966.

- Relatório da diretoria da Indústria Carboquímica Catarinense, de 1969 a 1980.
- Relatório do Governo do estado para Consumo de carvão na Região carbonífera-1975.

b) Biblioteca Pública de Florianópolis

Jornais:

- Imbituba - anos –1924 a 1930
- O Mineiro: *Organização do Município de Cresciuma* –1926.
- O Estado-1915.

c) Secretaria de Turismo - Laguna

- Jornal Albor: 1908 a 1940.

5.2- Bibliografia Geral

A CONSTRUÇÃO. Revista Mensal, ano X ,n.º 167 – Separata PINI- Rio de Janeiro . 1980.

ALMEIDA, Hélio de. Transportes no Brasil. Revista brasileira de geografia, ano XXVI, n.º 1, CNG. Rio de Janeiro, 1964.

ALVES, Júlia Falivene. Metrôpoles Cidadania e Qualidade de Vida. São Paulo: Editora Moderna, Série Polêmica, 6.Ed, 1994.

BOHANA, Estrella, organizadora. A Cidade é nossa . Coleção Vivendo Política. vol.2. Codecri . Rio de Janeiro. 1983.

BOSSLE, Ondina Pereira. Henrique Lage e o desenvolvimento Sul Catarinense Ed. UFSC. Florianópolis-1981.

BRAVERMAN, Harry. Trabalho e Capital Monopolista. Rio de Janeiro: Zahar, 1980.

CABRAL, Oswaldo R.. História de Santa Catarina. Plano Nacional da Secretaria da Educação e Cultura: Florianópolis:1968

CAIO, Prado Jr. Formação do Brasil Contemporâneo. São Paula: brasiliense, 15ª ed, 1977.

CAMPOS, Nazareno J.. Terras Comunais e Cultura Açoriana na Ilha de Santa Catarina. Florianópolis: FCC/UFSC. 1991.

- CAMARGO, Fernando. Britânicos no Prata - Caminhos da Hegemonia. Passo Fundo:Ed.Universitária,1996.
- CARIO, Sílvio A Ferraz. FARIA, Antônio Gomes Neto. ZPEs. Idéias fora do lugar ou luta entre fração do capitalismo do Estado. In: Atualidade Econômica- Boletim de conjuntura, Departamento de Ciências Econômicas. UFSC, ano 2, n.º8 abril 1988.
- CENSO DEMOGRÁFICO-1960, 1970, 1980, 1991, 1996 (Estimativa).IBGE.
- CARUSO, Mariléia Leal. e CARUSO,Raimundo C. Mares e Longínquos povos dos açores.2º ed.Florianópolis:Agnus,1996.
- CORRÊA, Roberto Lobato. A Rede Urbana. Rio de Janeiro: Editora Ática, Série Princípios, 3. Ed. 1994.
- DALL'ALBA, João Leonie. Laguna:Antes de 1880;Documentário.Florianópolis, Lunardelli/UEDESC.
- DEAN, Warren. A Indústria durante a República. In: FAUSTO, Boris. O Brasil República. São Paulo: Difel, 1989.
- DIÁRIO CATARINENSE: 17 de agosto de 1993, p.18.
- DUPERREY, Louis Isidore. Ilha de Santa Catarina. Relatos de Viajantes estrangeiros. Séculos XVIII e XIX. Florianópolis: Lunardelli, 4ª ed., 1996.
- FERNANDES, Florestan. Anotações sobre o Capitalismo Agrário e a Mudança Social no Brasil. Texto, 1988.
- FILHO, José Ribeiro de Araújo. Santos o Porto do Café.1º ed.Rio de Janeiro. IBGE.1969.FUNDAÇÃO INSTITUTO TÉCNICO DE ECONOMIA E

PLANEJAMENTO. Diagnóstico da Economia Catarinense- vol. 3
Florianópolis,1980. CODESC- Governo de Santa Catarina.

FURTADO, Celso. A Formação Econômica do Brasil. São Paulo: Ed. Nacional,
1985,20ed.

GAZETA MERCANTIL, 30 de maio de 1995. São Paulo, p.19

GANCHO, Cândida Vilares e outros. A Posse da Terra. São Paulo: Ática, série
Princípios, 2.Ed, 1994.

GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento de transportes- Ministério dos
Transportes- Estudos Específicos para Análise de Movimentação Portuária- O
Porto de Imbituba.

GOMES; Paulo César da Costa. O Conceito da Região e sua Discussão. In:
Geografia Conceitos e Temas. Org.LOBATO, Roberto Corrêa. CASTRO; Iná
Elias.io de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

- GOULARTI, Alcides Filho.A inserção da Indústria do Vestuário na Economia do
Sul de Santa Catarina. Dissertação de Mestrado.UFSC.1995.

GUIA NEWS. 2º quinzena de junho de 1995. São Paulo,p.03.

HARO, Martim Afonso Palma de (org.) Ilha de Santa Catarina; relatos de
viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX. Florianópolis: UFSC e
Lunardelli, 1996, 4º ed.

HOBSBAWM, Eric J. A Era das Revoluções- 1789-1848. Rio de Janeiro, 8º ed., Paz
e Terra, 1991.

HÜBENER, Laura. O comércio de Desterro no século XIX. Florianópolis:UFSC.1981.

LINS, Hoyedo Nunes. ZPEs e Desenvolvimento Regional. In: Atualidade Econômica Florianópolis. Departamento de Ciências Econômicas, n.º 21, abril/ set.1994..

LUCENA, Liliane M.Fernandes de. Dissertação de Mestrado: Laguna: De ontem e hoje espaços públicos e vida urbana.UFSC,1998.

MAGALHÃES, José C. de. O Porto de Paranaguá. Revista brasileira de geografia, ano XXVI, n.º 1, CNG. Rio de Janeiro, 1964.

_____.O Porto de Vitória. 1º ed. São Paulo. USP. Instituto de geografia.1974.

_____.Estudo Geográfico dos Portos e de suas Hinterlândias. Revista Brasileira de Geografia.Ano31-nº2 Fundação IBGE.1969.

MAMIGONIAN, Armen. Indústria : Breve Histórico da Industrialização Catarinense. In: Atlas de Santa Catarina. Gaplan. 1986.

_____.Atualidades Geográficas. Vida Regional em Santa Catarina. Revista de Orientação n.º2 USP. São Paulo1966.

_____.Estudos geográficos das indústrias de Blumenau. Conselho nacional de Geografia. IBGE. Rio de Janeiro.1966.

_____. A industrialização Brasileira. Texto Mimeografado.

_____. Tecnologia e Desenvolvimento Desigual no Centro do Sistema Capitalista.Revista de Ciências Humanas, n.º.2,UFSC, Florianópolis,1982.

- _____. Notas Sobre a Geografia Urbana Brasileira. In: Novos Rumos para a Geografia Brasileira. São Paulo, Hucitec: 1988.
- MARTINS, Manoel. Imbituba - História de Desenvolvimento. Criciúma. 1985.
- MARX, Karl. O Capital. Livro I e II. Civilização Brasileira, São Paulo, 1980.
- _____. A Ideologia Alemã. Moraes. São Paulo, 1984.
- MEIRINHO, Jali. A República em Santa Catarina de 1889 a 1990. Florianópolis. UFSC: Lunardelli: 1982.
- MILANEZ, Pedro. Contribuição para a História de Criciúma. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico de SC. 3ª fase, n.º 07, 1986/87.
- MIRANDA, Veiga. Imbituba. Rio de Janeiro, 1922.
- MOREIRA, Sônia Míriam Teixeira. Dissertação de Mestrado: O Porto de Itajaí- da Gênese ao Período Madeireiro. UFSC. 1995.
- NOVAIS, Fernando. A Estrutura e Dinâmica do antigo Sistema Colonial. 3ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1986.
- PARIGOT, Júlio. Memórias. Sobre as Minas de Pedra no Brasil. Rio de Janeiro: 1841.
- PELUSO, Victor Antônio Jr. Estudos de Geografia Urbana de Santa Catarina. Florianópolis: Editora da UFSC, 1991.
- _____. A Evolução de Santa Catarina no período de 1940/1970. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina, 3ª fase. n.º 1, II semestre. 1979.
- PENTEADO, Antônio Rocha. O Sistema Portuário de Belém. Universidade Federal do Pará. 1973.

- PEREGALL, Enrique. Recrutamento Militar no Brasil Colonial-Série teses-
Campinas. UNICAMP,1986.
- PERLMAN, Janice E. O Mito da Marginalidade. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977,
2.Ed..
- PIAZZA, Walter F. A Colonização Italiana em Santa Catarina. Edição do Governo
do Estado de Santa Catarina.1976.
- PORTOS E COMÉRCIO EXTERIOR. 1º quinzena junho de 1995. Porto Alegre, RS,
p. 11.
- PRADO Jr., Caio. História Econômica do Brasil. 34ª ed. São Paulo: Brasiliense,
1986.
- RANGEL, Ignácio. Ciclo, Tecnologia e Crescimento. 34ª ed., Rio de Janeiro:
Civilização Brasileira, 1982.
- _____, Economia: Milagre e anti-Milagre. 2ª ed., Rio de Janeiro: Zahar
Editores, 1986
- _____, Introdução ao estudo do Desenvolvimento Econômico Brasileiro. 2ª
ed.,Bahía: bienal,1990.
- _____, Recursos Ociosos e Política Econômica. São Paulo: Hucitec,1980
- _____. O 4º Ciclo de Kondratieff. In: Revista de Economia Política. Vol. 10,
n.º 4.1990.
- RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrósio. Cabotagem no Brasil. Porque não? In:
Revista Portos e Navios. Fevereiro 1997.

REVISTA GEOSUL. Departamento de Geociências da UFSC, n.º 3, ano II, Primeiro semestre, 1987.

REVISTA DE HISTÓRIA. Publicação Trimestral UFSC, n.º 33 ano IX-1958.
Aspectos da Pesca da Baleia no Brasil. Myrian Ellis.

RODRIGUES, Arlete Moysés. Moradia nas Cidades Brasileiras. São Paulo: Contexto, 1989, 2.Ed.

SANTOS, Maurício Aurélio dos. Crescimento e Crise na região Sul de Santa Catarina. Dissertação de Mestrado em Geografia. UFSC. Florianópolis-SC-1995.

SANTOS, Milton. (org.) Novos Rumos da Geografia Brasileira. São Paulo, HUCITEC: 1988.

_____. A Urbanização Brasileira. São Paulo: Hucitec, 1994, 2ª.Ed.

_____. Manual de Geografia Urbana. São Paulo: Hucitec, 1981.

_____. Espaço e Sociedade. Petrópoles. Vozes:1982, 2ª ed.

SANTOS, Sílvio Coelho dos. A Nova História de Santa Catarina. Florianópolis: 1977, 2.Ed.

SILVA, Célia Maria e. Ganchos/SC: Ascensão e Decadência da Pequena Produção Mercantil Pesqueira. Florianópolis: Editora da UFSC, 1992.

SILVA, Etienne Luiz. O Desenvolvimento Econômico Periférico e a Formação da Rede Urbana de Santa Catarina. Dissertação de Mestrado.UFRGS.1978.

SINGER, Paul. Economia Política da Urbanização. São Paulo: Brasiliense, 8ª edição, 1981.

SIQUEIRA, Penha. O desenvolvimento do Porto de Vitória. 1º ed. CODESA. 1984.

ZUMBLICK, Walter. Teresa Cristina: Aa ferrovia do Carvão. Tubarão: 1967.