

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOCIÊNCIAS
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: DESENVOLVIMENTO REGIONAL E URBANO
ORIENTADOR: PROF. Dr. ARMEN MAMIGONIAN**

PORTO DE ITAJAÍ: DA GÊNESE AOS DIAS ATUAIS

SÔNIA MIRIAM TEIXEIRA MOREIRA

Porto de Itajaí: Da Gênese aos Dias Atuais.

Sônia Miriam Teixeira Moreira

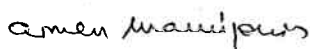
Dissertação submetida ao Curso de Mestrado em Geografia, concentração Planejamento Regional e Urbano, do Departamento de Geociências do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da UFSC, em cumprimento aos requisitos necessários à obtenção do grau acadêmico de Mestre em Geografia.



Profª. Dr. Leila Christina Duarte Dias

Coordenadora do Curso de Pós-Graduação em Geografia

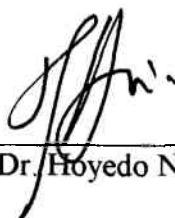
APROVADA PELA COMISSÃO EXAMINADORA EM: 28/06/1995.



Profª. Dr. Armen Mamigonian
Orientador



Profª. Drª Raquel Fontes do Amaral Pereira



Profª. Dr. Hoyedo Nunes Lins

Ao meu pai, Nelson Schaefer Teixeira, Oficial da Marinha Mercante, cuja saudosa lembrança pode ser associada ao Porto de Itajaí.

À Evangelina, minha mãe, pelo exemplo de trabalho e disciplina que norteou sua vida.

Aos meus filhos, por toda a compreensão e incentivo que ofereceram durante o longo caminhar desta obra.

Deixo registrado meu agradecimento aos professores Dr. Armen Mamigonian (Orientador), Dr. Hoyedo Nunes Lins, Dra. Raquel Fontes do Amaral Pereira e Dr. Odair G. da Silva, integrantes das bancas de qualificação e de defesa da dissertação de Mestrado, pelo grande incentivo e oportunas sugestões que contribuíram grandemente para a construção do presente trabalho.

Agradeço à professora Sra. Rosa de Lourdes Vieira e Silva, da UNIVALI, pela generosa colaboração na leitura e correção dos textos.

Agradeço, ainda, ao Diretor do Arquivo Histórico de Itajaí, professor Édison d'Ávila e demais funcionários deste estabelecimento pela atenção recebida.

RESUMO

No início do século XIX, o ancoradouro do rio Itajaí, localizado na confluência com o Itajaí-Mirim, servia como local de troca dos excedentes de uma pequena produção agrícola/pesqueira, desenvolvida por colonos/posseiros espalhados pelas margens do rio. Ainda em sua forma natural, tanto o primitivo ancoradouro quanto o novo local do "porto", junto ao núcleo de freguesia, posteriormente vila e cidade, centravam as atividades mercantis pioneiras junto à foz do Itajaí, escoando a produção colonial da pequena hinterlândia portuária.

A introdução da manufatura têxtil em Blumenau e Brusque, o beneficiamento de produtos agrícolas e de origem animal, nas últimas décadas do século XIX, formaram fluxos constantes de mercadorias, que utilizavam o porto de Itajaí como ponte de intermediação com a capital (Desterro), e portos de outras províncias.

A frequente solicitação nas áreas coloniais de produtos industrializados e a atividade exportadora, ensejaram condições propícias à formação da classe dos comerciantes de importação e exportação de Itajaí, originando intensa atividade atacadista, desenvolvida ao longo da margem direita do rio.

No decorrer do processo de organização portuária, iniciado na década de 30, o porto de Itajaí afirma-se como entreposto madeireiro. O desenvolvimento da economia da madeira no Estado, implicou na especialização do estabelecimento portuário local como exportador dessa mercadoria. O momento madeireiro, além de

assinalar o rompimento da antiga relação – porto e hinterlândia fluvial – marcou, também, alterações na organização sócio/espacial da cidade portuária.

A partir dos anos 80, a introdução de novo contexto tecnológico nos espaços portuários do país, afeta, também, os terminais de médio porte. No caso do porto de Itajaí, a modernização exige repensar a concepção física e operacional desse estabelecimento, incluindo-se, nesse processo, as novas relações que emergem entre o porto e o espaço urbano.

ABSTRACT

In the beginning of the nineteenth century, the harbor of the Itajai river located at the confluence with the Itajai-Mirim river, served as an exchange site for the surplus goods of small agriculture and fish production which was developed by the colonists/landowners spread throughout the river's edges. Still in its natural state both the primitive harbor and the new port site next to the heart of the community (which later on became a village and then a city), concentrated the first mercantile activities at the mouth of the Itajai river shipping out the colonial production of the middle valley.

The introduction of the textile manufacturing in Blumenau and Brusque and the processing of agricultural and animal products in the last decades of the nineteenth century created a constant flow of merchandise wherein Itajai's port was an intermediary point the capital (Desterro) and other provinces' ports.

The frequent demand for industrialized products in the colonial areas and the export activity created appropriate conditions for the formation of an import-export trader's class which originated an intense wholesale activity carried out on the right bank of the river.

Throughout the developing process of the port which began in the 30's, the Itajai port established itself as a lumber outlet. The development of the lumber economy in the state led to the specialization of the local port establishment as being an exporter of the merchandise. The lumber boom not only signaled the

break in the old relationship between the port and the hinterland but also marked the changes in the socio-geographical organization of the city's port.

From the 80's on, the introduction of a new technological context in the country's port also affected the medium sized terminals. In the case of Itajai's port, the modernization required reevaluating the physical and operational concepts of the establishment as well as the new relationships arising between the port and urban area.

SUMÁRIO

RESUMO	06
ABSTRACT	08
LISTA DE FIGURAS	12
LISTA DE TABELAS	13
LISTA DE ANEXOS	15
INTRODUÇÃO	16
01 - A INSERÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ NO CONTEXTO SÓCIO- ESPACIAL DO LITORAL CATARINENSE	30
1.1 - O “Descobrimento” Tardio do Litoral Catarinense.....	31
1.2 - A Formação Social do Espaço Litorâneo.....	44
1.3 - O Porto Natural do Itajaí-Açu.....	56
1.4 - A Classe Mercantil de Itajaí e o “Momento Colonizador”.....	70
1.5 - O Movimento “Industrialista” na Cidade Portuária.....	96
02 - O PORTO MADEIREIRO (1930-1970): SUA ORGANIZAÇÃO, SUA HINTERLÂNDIA, SEU FUNCIONAMENTO	110
2.1 - A Formação da Hinterlândia Portuária.....	111
2.2 - A Organização do Porto de Itajaí.....	127
2.3 - A Economia da Madeira.....	150
2.4 - O Espaço Portuário Local como Entreposto Madeireiro.....	173
03 - O PORTO MODERNO: A FUNÇÃO PORTUÁRIA EM NOVO CONTEXTO	195

3.1 - Espaço Portuário e Inovação Tecnológica	196
3.2 - A questão da “ociosidade” e da “eficiência” no contexto portuário nacional dos anos 80	200
3.3 - A Modernização Portuária - os momentos iniciais do processo de privatização do terminal itajaiense (1990-1994)	214
3.4 - A Municipalização do Porto de Itajaí - um processo pioneiro no espaço portuário brasileiro (1995)	221
3.5 - A Fisionomia Atual do Porto de Itajaí	228
CONSIDERAÇÕES FINAIS	252
BIBLIOGRAFIA GERAL	258

LISTA DE TABELAS

01 – Santa Catarina: exportação de madeira (1850–1859).....	112
02 – Vale do Itajaí: principais produtos exportados (1887).....	113
03 – Santa Catarina: principais produtos exportados (1885).....	114
04 – Porto de Itajaí: exportação de madeira (1907–1909).....	123
05 – Exportações de Blumenau (1897–1916).....	125
06 – Portos nacionais: importação e exportação (1925).....	134
07 – Participação da erva-mate, madeira e têxteis na exportação geral de Santa Catarina (1913–1920).....	155
08 – Santa Catarina: percentuais do crescimento do número de operários por categoria industrial (1907–1920).....	157
09 – Santa Catarina: exportação dos principais produtos para o exterior e cabotagem (1920–1929).....	161
10 – Santa Catarina: exportação da madeira – interior e exterior (1925– 1928–1929).....	163
11 – Santa Catarina: número de estabelecimentos dos ramos madeireiro, têxtil e alimentar (1920/1929–1930/1939).....	165
12 – Percentuais dos principais produtos na exportação catarinense sobre o total da exportação: interior e exterior (1929–1940).....	166
13 – Exportação da madeira de pinho para o exterior (1937–1944–1945– 1946).....	168
14 – Santa Catarina: exportações segundo os portos de origem (1937).....	170
15 – Santa Catarina: movimento marítimo (1938–1945–1952).....	174

16 – Porto de Itajaí – exportação segundo a natureza da carga (1955–1974).....	183
17 – Porto de Itajaí – movimento de embarcações (1955–1974)	185
18 – Porto de Itajaí – volume das exportações (1978)	191
19 – Brasil – movimento de cabotagem (1970–1980)	203
20 – Portos do Brasil –movimento total de mercadorias (1970–1980).....	205
21 – Porto de Itajaí – exportação e importação (1980).....	209
22 – Porto de Itajaí – movimentação de carga (1995–1996).....	232
23 – Quadro geral das retro-áreas e estações aduaneiras	233
24 – Porto de Itajaí: participação das exportações por região(SC)	236
25 – Origem das mercadorias exportadas (1995).....	237
26 – Porto de Itajaí – origem das mercadorias exportadas (1995).....	238
27 – Porto de Itajaí – investimentos da ADHOC (jun.1995/maio 1996).....	242
28 – Porto de Itajaí – investimentos licitados em andamento (1996)	242

LISTA DE FIGURAS

01 – Mapa da área baleeira catarinense	41
02 – Mapa das Bacias dos rios Itajaí-Açu, Tijucas e Itapoicu.....	58
03 – Planta do Centro da Vila do SS. Sacramento do Itajaí (1887).....	80
04 – Antigas instalações da Casa Malburg para comércio e residência	87
05 – “Porto” da Cia. Malburg (1919).....	90
06 – Casa de comércio e residência Asseburg (1904).....	100
07 – Casa de comércio e primeira residência de Marcos Konder Senior.....	102
08 – Núcleos de colonização alemã no Vale do Itajaí	116
09 – Vapor “Blumenau” em Itajaí (1944).....	120
10 – Porto de Itajaí (1904)	128
11 – Obras de pavimentação no Porto de Itajaí (1922)	142
12 – Construção de molhes na Barra do Rio Itajaí-Açu.....	145
13 – Obras de acostamento no porto de Itajaí (1952)	147
14 – Área de distribuição da “Araucaria” no Sul do Brasil.....	152
15 – Serraria e pátio de toras. Lages(SC).....	176
16 – Pátio de empresa madeireira em Itajaí	178
17 – Embarque de madeira no porto de Itajaí (1956)	180
18 – O espaço urbano de Itajaí (1960)	189
19 – Terminal pesqueiro	210
20 – Porto de Itajaí – espaço físico saturado (1994)	229
21 – Depósito de contêineres na Avenida Adolfo Konder (1995).....	234
22 – Porto de Itajaí (1995).....	240
23 – Projeto de expansão do Porto de Itajaí.....	245
24 – Estudo de alternativas para a expansão do Porto de Itajaí	247

LISTA DE ANEXOS

Anexo I	267
Anexo II	268
Anexo III	269
Anexo IV	270

INTRODUÇÃO

“(...) Certo, nós não mudaremos o mundo, mas podemos mudar o modo de vê-lo.”¹

As organizações portuárias, comumente, são analisadas a partir de índices de movimentação, vinculados, por sua vez, à função específica dos portos - viabilizar fluxos de matérias-primas e de produtos industrializados para as diferentes regiões da Terra.

Tais fluxos necessitam de frações do território como portos, vias férreas, rodovias, entre outros, - espaços de circulação - para agilizar a movimentação dos produtos, transformando-os mais rapidamente em mercadoria, isto é, em capital dinheiro.²

Sob o ponto de vista econômico, os portos comparecem como locais de trânsito³, figurando como pontos no espaço, interligados entre si por rotas de comércio marítimo.

No entanto, os estabelecimentos portuários não se acham dimensionados apenas pela movimentação local de trânsito marítimo. Colocando em circulação

¹ SANTOS, Milton. Pensando o espaço do homem. São Paulo: Hucitec, 1986, p. 26.

² “Nas condições atuais de circulação rápida do capital, isto é, pela necessidade da rápida transformação do produto em mercadoria ou capital dinheiro (...) a capacidade maior ou menor de fazer circular rapidamente o produto é condição, para cada firma, de sua capacidade maior ou menor de realização, ou (...) do seu poder de mercado”. SANTOS, M. Espaço e método. 3ª ed. São Paulo: Nobel, 1992, p. 62.

³ O porto seria um “local de trânsito entre a navegação marítima e os transportes continentais” estando seu desenvolvimento subordinado “à sua aptidão em responder às exigências desta função de trânsito”. GEORGE, Pierre. Précis de géographie économique, apud ARAJUJO FILHO, José R. de. O porto de Vitória. São Paulo: USP/Instituto de Geografia. IGEOG, 1974, p. 15.

“massas produzidas”⁴, os portos vinculam-se ao processo produtivo de um território ou, mais especificamente, a uma fração do espaço nacional.

Ao fazer-se a ligação porto/produção, pode ser pensada, também, a estreita vinculação que se estabelece entre as mercadorias produzidas e a sociedade que as elabora.

Como elemento produzido por um grupo social e, ao mesmo tempo, constituindo uma infra-estrutura da produção e da circulação, os portos colocam frente ao geógrafo um desafio: conhecer as interações que se realizam entre os estabelecimentos portuários e o espaço geográfico⁵.

A proposta de realizar um estudo geográfico sobre o porto de Itajaí expressa uma tentativa de conhecer a realidade atual desse estabelecimento. Por essa razão, num primeiro momento, o presente trabalho se orientou para o estudo da expansão da atividade portuária local que parece corresponder, na atualidade, ao crescimento da diversificação produtiva do Estado de Santa Catarina, sabendo-se que boa parte dessa produção encaminha-se para mercados nacionais e estrangeiros, via porto de Itajaí.

⁴ A circulação das “massas produzidas” seria para MARX um dos momentos do processo produtivo. “Uma produção determinada determina portanto um consumo, uma distribuição, uma troca” (...) “regulando igualmente relações recíprocas à crítica da economia política. 12ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1983, p. 217.

⁵ Comumente coloca-se o espaço geográfico como “morada do homem”. Porém, a idéia de “morada” não significa ser o espaço um dado local para a vida humana; o espaço geográfico tem especificamente o sentido dinâmico de coisa construída, de uma elaboração e reelaboração constantes, “sua conceitualização é dada através da prática humana” CORREA, Roberto L. O espaço geográfico e algumas considerações, apud SANTOS, M. (org.) Novos rumos para a geografia brasileira. 2ª ed., São Paulo: Hucitec, 1988, p. 25, 26. Sobre a relação espaço/sociedade SANTOS coloca: “todos os espaços sociedade, da produção”. SANTOS, M. Metamorfose do espaço habitado. São Paulo: Editora Hucitec, 1988, p. 61.

O conhecimento da situação atual do porto determinou, portanto, a necessidade de elementos empíricos que viessem fornecer índices referentes à organização e funções portuárias, com vista ao dimensionamento, no momento presente, da extensão da área de influência do porto de Itajaí no território catarinense. Esse conhecimento também inclui o porto no contexto das relações porto/cidade.

No entanto, as pesquisas preliminares que apontaram as perspectivas de uma nova fase exportadora, de um modo contraditório, colocaram também em evidência as condições inadequadas do porto local quanto à solicitação dinâmica do transporte marítimo na atualidade e à limitação espacial do sítio portuário.

Da mesma forma, ao perceber-se a tendência da expansão mercante dos anos 80 e início da década de 90, acentua-se, no âmbito portuário e urbano, o contraste com a fase anterior quando do declínio das exportações da madeira no decorrer dos anos 70.

Nesse período, em decorrência da queda das exportações para a Argentina - construindo esse país o principal mercado importador de madeira - como também pela desativação local de inúmeras empresas, filiais de grandes firmas madeireiras do Estado, algumas com sede no Paraná, questionava-se sobre o "destino" do porto de Itajaí, não havendo, na época, mercadorias cuja demanda suplantasse o fluxo madeireiro.

A reflexão sobre esses acontecimentos - a atual expansão do porto de Itajaí e a fase anterior de declínio local da economia madeireira - incluíram nova direção ao tema em estudo, implicando um repensar geográfico no sentido de

conhecer melhor as relações que envolvem o porto - elemento funcional - ao processo sócio-espacial ao qual se insere.

SORRE⁶ coloca não ser possível definir os estabelecimentos portuários, em grande parte responsáveis pela intensidade das trocas mundiais, **apenas pela descrição daquilo que se vê ou pelo volume de suas exportações**⁷.

No mesmo sentido, SANTOS⁸ admite existir, na ciência geográfica, uma grande preocupação com o “domínio do visível”⁹, implicando apenas a face exterior dos elementos do espaço.

Tudo aquilo que vemos revela, num primeiro momento, sua exterioridade. Percebe-se, na paisagem litorânea, formas naturais como baías, enseadas, margens e desembocaduras de rios, locais propícios para a localização de portos e que justificam a “produção” de um dado sítio portuário¹⁰.

São percebidas, também uma variedade de formas elaboradas em função do trânsito e do comércio marítimos, representadas pelas instalações portuárias - o cais acostável, a maquinaria do porto, armazéns, frigoríficos, edifícios de serviços e administração portuária.

⁶ SORRE, Max Les fondements de la géographie humaine. Colin, 4 v., 1948.

⁷ “La définition d’un port ne tient pas tout entière dans sa description et dans les chiffres de son tonnage (...). Op. cit., p. 482.

⁸ SANTOS, M. Espaço e sociedade: ensaios. 2ª ed. Petrópolis: Vozes, 1982.

⁹ Ao privilegiar o estudo das formas a Geografia demonstrou que “seu domínio não era o das dinâmicas sociais que criam e transformam as formas, mas o das coisas já cristalizadas, imagem invertida que impede de apreender a realidade se não se faz intervir a História”. SANTOS, M. Op. cit., p. 9.

¹⁰ O conceito de sítio portuário “abrange os locais terrestres que diretamente abrigam o porto”, possuindo as baías, os estuários e margens de rios, de um modo geral, boas condições de abrigo e de acesso ao continente. MAGALHÃES, José C. Estudo geográfico dos portos, ano XXVI, n. 1, C.N.G. Rio de Janeiro, 1940, p. 44.

Pode ainda ser observado, no movimento dinâmico do sítio portuário, não apenas o ir-e-vir de navios mercantes, mas também fluxos de trânsito, trazendo ao porto as mercadorias exportáveis ou, de modo inverso, encaminhando as recém-chegadas para diferentes locais do território.

O movimento visível do porto, ainda, a presença de grupos sociais envolvidos em diversificadas funções portuárias, assinalados em MARX¹¹ **“como base e sujeito de todo ato da produção”**¹².

O sítio portuário pode, ainda, apresentar construções mais antigas, “formas testemunhais” convivendo com elaborações modernas. As formas do passado, edifícios, depósitos, trapiches, entre outras, reveladoras de estágios iniciais da organização do porto, comparecem, no presente, como **“heranças espaciais”**¹³, colocando em evidência o conteúdo histórico do sítio portuário.

O trabalho de grupos sociais pretéritos criou, no espaço geográfico, **“formas duráveis”** denominadas também “rugosidades”¹⁴, cuja permanência no espaço é superior à duração do processo específico que as criou. As formas portuárias remanescentes representam, hoje, o tempo incorporado a uma paisagem reelaborada.

¹¹ MARX, K. Contribuição à crítica da economia política. São Paulo: Ed. Flama, 1956.

¹² Op. cit., 219.

¹³ “Os modos de produção cedem lugar a outros, os momentos de cada modo se sucedem enquanto os objetos sociais por eles criados continuam firmes, e muitas vezes ainda com uma função na produção”, confirmando-se **“que o homem trabalha sobre herança (...)”**. (grifo nosso). SANTOS, M. (1986), Op. cit., p. 138, 139.

¹⁴ Idem, p. 138.

Implantado numa fração litorânea do território nacional, o Porto de Itajaí, em sua forma atual internaliza todo um conteúdo social particular - a face interna que não se vê - contendo os processos presente/passado a produção do porto, o registro da ação de grupos sociais em determinados períodos do tempo.

Ao pensar-se o complexo portuário atual como uma elaboração humana, **coloca-se como eixo fundamental de análise a sociedade que o construiu, a partir de um local portuário propício.**

Admite-se, portanto, a visão histórica nas coisas do espaço, em seus elementos que abrigam, não apenas a dimensão espacial do presente, mas o significado das várias elaborações no decorrer do tempo histórico. Desse modo, **faz-se a ligação do porto à sua gênese, introduzindo-se ao estudo sócio-espacial do porto a temporalidade¹⁵.**

O grupo social do presente, ao produzir as infra-estruturas portuárias, elabora, ao mesmo tempo, novas formas materiais e novas funções no espaço/porto. Inseridas ao sítio portuário preexistente, essas formas funcionais a ele se integram, promovendo, de modo lento ou acelerado, a transformação do espaço natural. A síntese desse processo transparece na paisagem humanizada,

¹⁵ “(...) Nos estudos geográficos (...) muito se fala em escala do espaço e jamais em escala do tempo.” No entanto, “cada país é portador de uma temporalidade própria (...) um tempo interno”. A temporalidade interna de cada país “decorre paralelamente ao tempo externo, dado pelo modo de produção dominante”. Por sua vez, a temporalidade se reproduz também em escalas menores, em frações do território nacional constituindo esses lugares “nada mais do que lugares funcionais do Todo”, isto é, do território nacional. SANTOS, M. (1982), Op. cit. p. 42 a 44.

“resultado de uma dialética entre a matéria (natureza) e o trabalho do homem (técnica)”¹⁶.

Os objetos produzidos ficam integrados à paisagem litorânea como elementos constitutivos do espaço recriado. O significado dessas formas e seus usos, porém, não se cristaliza no tempo, sendo passíveis de mudança como o é a sociedade que as produziu.

As várias reelaborações do porto como dos demais elementos da paisagem portuária, em determinados períodos do tempo, implicam, portanto, estágios da formação social de uma determinada sociedade ou, em outras palavras, exprimem o **“salto qualitativo”** da mesma¹⁷.

Porém, o desenvolvimento qualitativo de um território não acontece de forma homogênea. Frações do espaço nacional podem conhecer momentos particulares desse processo. Os sítios portuários - espaços da circulação - de um certo modo, aceleram e fazem a difusão de mudanças, colocando frente à produção mais simples ou tradicional, formas novas, oriundas do espaço externo, diferentes

¹⁶ MORAES, Antônio Carlos Robert de. Ideologias geográficas. Espaço, cultura e política no Brasil. 2ª ed. São Paulo: Ed. Hucitec, 1991, p. 22.

¹⁷ As conquistas materiais e ideológicas dos países adiantados podem ser assimiladas pelos países menos desenvolvidos, não significando, para esses últimos, obrigatoriamente, a sucessão das mesmas etapas de desenvolvimento, ocorridas nos primeiros. Nas nações historicamente atrasadas podem ocorrer “saltos qualitativos”, isto é, a superação de degraus intermediários ou “uma combinação original das diversas fases do *processus* histórico”. Dessa desigualdade de ritmo, decorre portanto, “o desenvolvimento desigual e combinado, que significa aproximação das diversas etapas, combinação das fases diferenciadas, amálgama das formas arcaicas com as mais modernas”. TROTSKI, Leon. Revolução russa. Rio de Janeiro: Saga, v. I, 1967, p. 24, 25.

elaborações técnicas que alteram, ou mesmo trazem rupturas aos contextos preexistentes¹⁸.

Com base nesta proposta metodológica, o presente trabalho faz uma abordagem sobre o Porto de Itajaí, concebendo-o não somente como um elemento funcional, fixo a uma fração física do litoral catarinense. Como obra humana, sua análise é, antes de tudo social, por conter e estar contido numa determinada sociedade.

Compreendido como uma forma sócio-dinâmica, o estudo do porto não integraliza apenas o momento presente, contendo, em seu universo, conteúdos atuais e históricos. Assim pensando, faz-se a ligação do porto moderno, elaborado para a realidade sócio-produtiva do presente, a períodos do tempo passado, onde se evidencia o interagir de grupos sociais pretéritos em seus respectivos contextos históricos.

Pode-se dizer que, sobre a organização portuária, interage o complexo movimento de uma determinada sociedade em seu momento presente, incluídas as especificidades de sua formação.

Entende-se, portanto, que a organização das formas e suas funções presentes no espaço geográfico - no caso o Porto de Itajaí - é coisa criada e recriada pela ação da sociedade. Assim sendo:

¹⁸ MEGALE, Januário F. (Org.) Max. Sorre: geografia. São Paulo: Ática, 1984, p. 115.

“a ordem espacial dos objetos (...) é paralela à ordem econômica, à ordem social, à ordem política (...) constituindo a Formação Social o instrumento legítimo da explicação da sociedade e do espaço respectivo”¹⁹

Os pressupostos teóricos colocados servem de embasamento a uma nova “visão” do porto de Itajaí, **elegendo-o como um elemento espacial/local, portanto particular, inserido no contexto do litoral catarinense; ao mesmo tempo, elemento articulado ao espaço maior – o território nacional – sobre o qual interagem as determinações políticas e econômicas de ordem externa.**

Por conseguinte, ao pensar-se o porto de Itajaí como um elemento espacial produzido, objetiva-se introduzir outra dimensão de análise, uma nova visão geográfica indicadora de “caminhos metodológicos ainda pouco trilhados”²⁰.

De acordo com essa concepção, o primeiro capítulo do presente trabalho procura demonstrar como se processou a inserção do Porto de Itajaí no contexto do litoral catarinense; o que determina a “descoberta tardia” da costa sul; a gênese dos modos de produção deste espaço litorâneo enfatizando, principalmente, o que significou a produção de excedentes para o pequeno comércio marítimo costeiro que, muito oportunamente, beneficia-se da feição recortada da costa catarinense, de seus portos naturais e numerosos ancoradouros, presentes na realidade pretérita dos séculos XVIII e XIX.

¹⁹ SANTOS, M. Por uma geografia nova. Op. cit., p. 192.

²⁰ CALVAL, Paul. A nova geografia. Coimbra: Livraria Almedina, 1978, p. 152.

Enfocando, no caso, “as terras do Itajaí”, trata também do aproveitamento inicial do “porto”, localizado, num primeiro momento, à margem direita do Itajaí-Açu, próximo à confluência com o Mirim; da utilização primeira dessas margens por colonos açorianos que aqui se instalam para a exploração dos terrenos férteis de várzeas, constituindo a troca ocasional dos excedentes da produção (como acontecia em outros locais favoráveis da costa catarinense), o fundamento de um pequeno comércio costeiro, ainda cerceado pela rígida estrutura colonial.

Assinala, também, este primeiro capítulo, as novas possibilidades para o “porto” e as terras do Itajaí, oriundas de mudanças políticas ocorridas no país, nas primeiras décadas do século XIX; colocado em prática, o “livre comércio” favorece o estabelecimento, neste local, dos primeiros comerciantes de origem portuguesa e açoriana, aos quais, um pouco mais tarde, já em meados do século, vêm juntar-se os imigrantes alemães. Instalado junto ao porto, no quadro urbano pioneiro da cidade, o comércio de importação e exportação exercido nas primeiras “casas de negócios” de Itajaí, comparece como elemento fundamental dessa fase de implantação comercial.

O porto local, no momento de “abertura” comercial, na primeira metade do século XIX, acha-se ainda muito pouco articulado às mudanças que se processam no cenário político e econômico do país, relacionando-se, preferencialmente, com a capital da província.

O presente capítulo faz ainda uma abordagem sobre as articulações entre a classe mercantil portuária e a área de influência próxima, a saber, os vales coloniais do Itajaí-açu e do Itajaí-mirim, na segunda metade do século XIX. Na

época, o porto ainda em sua fase “natural”, servia de escoadouro a uma pequena produção mercantil da agro-indústria colonial. Somente em fins do século XIX, via porto de Itajaí, começa a expandir-se para a capital do Estado uma pequena produção têxtil, elaborada na área urbana de colonização alemã. Assinala-se, da mesma forma, a evolução na cidade portuária de um movimento “industrialista” nas primeiras décadas do século XX - fase de indústria artesanal - desenvolvida, em grande parte, pelo contingente de origem alemã radicado em Itajaí.

O segundo capítulo refere-se ao processo de organização do Porto de Itajaí marcado, nessa fase, como “porto da madeira”. Colocando-se como momento importante a formação de sua hinterlândia fluvial e rodoviária. Assinala-se, também, o momento de ruptura – porto navegação fluvial – frente ao desenvolvimento dos transportes terrestres que irá expandir, por sua vez, a área de influência portuária no Planalto Catarinense.

O período entre 1930 e 1970 marca o direcionamento das atividades portuárias no sentido de priorizar o comércio e a exportação da madeira. A economia monoprodutora, no entanto, após uma grande expansão na década de 60, entra em declínio, assinalando-se, nessa fase, as implicações da decadência da economia madeireira no tocante ao porto e à cidade que o abriga.

No decorrer do declínio da economia madeireira, o movimento portuário passa a registrar o crescimento do setor de carga geral. Essa orientação irá salientar a existência de limitações presentes nos setores físico e operacional do Porto de Itajaí.

O terceiro capítulo discute a formação de um novo contexto portuário exigido pela aceleração das trocas mundiais, mostrando, nos anos 80, o descompasso da estrutura dos portos brasileiros, frente a modernização mundial dos transportes. Acham-se aí incluídas, a questão da "ociosidade" dos portos e estaleiros nacionais, o papel do Governador Federal na administração dos terminais portuários como, também, a orientação política quanto às mudanças exigidas nesse setor.

O terceiro capítulo ainda assinala como se processou, entre 1990 e 1996, a luta pela modernização do Porto de Itajaí, enfatizando-se a discussão sobre a privatização do terminal itajaiense, à nível regional e local; a urgência em solucionar as limitações físicas e operacionais deste estabelecimento; as pressões exercidas pela economia neoliberal para a maior inserção do porto ao mercado mundial. Este capítulo registra, ainda, a fase inicial da municipalização do Porto de Itajaí, constando como processo pioneiro no contexto portuário brasileiro.

Objetivando conhecer o papel do Porto de Itajaí em seu espaço local/regional, foram realizadas, além de amplo levantamento bibliográfico, entrevistas, inúmeras consultas junto a bibliotecas, arquivos históricos de Itajaí, Florianópolis, Blumenau e Brusque; foram ainda visitados, nesta cidade, os departamentos de urbanismo e planejamento da Prefeitura Municipal, a Associação Comercial, o Sindicato das Agências de Navegações Marítimas (SINDASC), e ainda setores da Administração do Porto de Itajaí.

O conhecimento obtido através dessas fontes, apontaram para a multiplicidade de relações que interagem no espaço portuário local. Forjadas por

agentes sociais, essas relações de ordem econômica e política elaboraram, tanto no passado quanto na atualidade, momentos peculiares do Porto de Itajaí.

Justifica-se, assim, o empenho em repensar os diversos momentos de inserção do Porto de Itajaí no litoral catarinense, a saber: a formação social em emersão nos antigos ancoradouros e sua articulação à navegação de cabotagem; as atividades “do porto”, no século passado, assinalando-se o comércio de importação/exportação; a comercialização da madeira pelo Porto de Itajaí nas primeiras décadas do século XX, registrando-se, entre os anos 50 e 70, a expressão máxima do “período madeireiro”. Na atualidade, em sua fase moderna, o terminal itajaiense, via privatização apresenta uma tendência no sentido de desvincular-se do antigo caráter que o marcou como “porto regional”. Com uma privilegiada posição geográfica, o Porto de Itajaí poderá, num futuro próximo, integrar-se aos circuitos comerciais do Mercosul, ou articular-se mais intensamente ao mercado mundial, mantendo-se a atual perspectiva globalizadora.

Por essa razão, justifica-se o estudo do terminal itajaiense num âmbito mais abrangente, impondo a complexidade atual dos estabelecimentos portuários, a necessidade de repensar esses espaços dentro de uma visão relacional, articulando-se à esfera econômica, os processos político e tecnológico.

No entanto, é a apreensão das particularidades desse espaço que permite delinear as diferentes “fases” do Porto de Itajaí – como porto natural, porto da madeira e em seu estágio mais recente, como porto de carga geral. Esses estágio são, em grande parte, dimensionados pela ação dos grupos sociais que se sucedem a seu redor.

A tentativa de conhecer o Porto de Itajaí em seu universo complexo não percorreu uma via única. A apreensão do conhecimento atual ou histórico teve como apoio uma grande diversidade de informações. No entanto, a reflexão metodológica, fundamental à interpelação – porto/espço geográfico – foi conduzida (e enriquecida) pelo conceito de formação social.

CAPÍTULO I

A INSERÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ NO CONTEXTO SÓCIO-ESPACIAL DO LITORAL CATARINENSE

01 - A INSERÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ NO CONTEXTO SÓCIO-ESPACIAL DO LITORAL CATARINENSE

“A atualidade possui uma dupla dimensão espacial e temporal. (...) o momento passado está morto como ‘tempo’, não porém como ‘espaço’ “¹

1.1 - O “Descobrimento” Tardio do Litoral Catarinense

Ao estudar o porto de Itajaí, no momento atual, se tem presente a necessidade de interligá-lo à sua configuração geográfica - o espaço litorâneo. Inserido neste contexto, ampliam-se, em termos de escala, as considerações sobre a organização dessa fração do espaço.

A paisagem litorânea, na atualidade, muito mais do que natureza dada, significa um espaço produzido por elementos cuja implantação não possui uma data recente, sejam esses elementos portos, cidades, populações e suas atividades produtivas.

Dessa forma, o espaço litorâneo pode ser entendido como o “resultado de adições e subtrações sucessivas”²; seus elementos de idade diferenciada marcam “pedaços de tempos históricos representativos das diversas maneiras de produzir as coisas, de construir o espaço”³.

¹ SANTOS, Milton (1986). Op. cit., p. 10.

² SANTOS, M. (1988). Op. cit., p. 68.

³ Idem.

Assim, na realidade do hoje, introduz-se a dimensão temporal, faz-se a correspondência do momento presente com as estruturas que, no passado, deram-lhe origem, em suas diversas, porém não desarticuladas esferas - social, econômica, política e cultural.

É nesse sentido, na tentativa de uma abordagem espaço-tempo, que se direciona o primeiro capítulo do presente trabalho.

Ao iniciar o século XVIII, uma grande parte do litoral brasileiro, mais propriamente a costa Nordeste/Sudeste do país já se achava integrada à prática colonial exploratória.

O espaço litorâneo, dessa forma, articula-se, desde cedo, ao comércio europeu, através de atividades produtivas regidas, de acordo com ANTONIL⁴, por contratos⁵ e monopólio⁶ de “grande utilidade aos portos e Reino de Portugal e também às nações estrangeiras”⁷.

⁴ ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*. Paris, Institut des Hautes Études de L'Amérique Latine. Texte de l'édition de 1711, traduction française et commentaire critique par Andrée Mansuy, 1965. De acordo com a ótica do pensamento mercantil da época, o jesuíta João Antônio Andreoni sob o pseudônimo de Antonil, faz um relato objetivo sobre as riquezas da Colônia, demonstrando, com detalhes, como se processou, no Brasil, a chamada prática mercantil.

⁵ Referências aos “grandes emolumentos”, isto é, aos grandes lucros que certas mercadorias, no caso, o tabaco, fornecia à Fazenda Real a partir da disseminação do consumo na Europa, “em todas as cidades e vilas”. *Op. cit.*, p. 332.

⁶ Sabendo-se, o monopólio das belezas “arrematadas” na Bahia e no rio de Janeiro; dos vinhos, aguardentes e azeites; do sal; “os quintos e mais os “direitos” pagos às alfândegas sobre o tráfico dos negros que, em grande quantidade / chegavam aos portos da Bahia, Recife e Rio de Janeiro, cujos rendimentos se endereçavam “ao Reino”. *Idem*, p. 488, 491.

⁷ *Ididem*, p. 492.

Conforme BOSI⁸, em ANTONIL⁹ observam-se determinações pragmáticas quanto ao uso utilitário das novas terras (com ênfase no contexto litorâneo), sendo a premência de resultados imediatos a tônica do discurso mercantil colonial¹⁰.

Em oposição, na primeira década do século XVIII, o vasto território sulino não se integrava ao amplo projeto exploratório costeiro, em andamento mais ao Norte.

Numa situação indefinida de posse, parte da costa Sul, do litoral gaúcho ao Rio da Prata, de acordo com VIANNA¹¹ “permanecia abandonada **o que se deve à ausência, em quase toda a sua parte oceânica, de bons portos naturais** por onde pudesse ser iniciado o povoamento”¹². A existência de um único porto natural, na desembocadura do Rio Grande de São Pedro, e ainda a falta de comunicações terrestres da região do Prata até Laguna, colocavam obstáculos à política expansionista da Coroa Portuguesa cuja pretensão se estendia até o estuário platino.

Tal “abandono”, no entanto, é relativo, quando se toma conhecimento de doações feitas a nobres portugueses de “léguas de terras” que margeavam a costa, desde a “boca do Rio da Prata” (...) “para o norte, em direção ao Rio de Janeiro”,

⁸ BOSI, Alfredo. *Dialética da colonização*. São Paulo: Editora Companhia das Letras, 1992.

⁹ ANTONIL, A. J. *Op. cit.*

¹⁰ BOSI, A. *Op. cit.* p. 158.

¹¹ VIANNA, Hélio. *História do Brasil. Período Colonial e Monarquia*. 10ª ed., São Paulo: Edições Melhoramentos, v. II, 1972.

¹² *Op. Cit.*, p. 114.

enquanto o quinhão de terras que ficavam “da boca do rio para dentro, isto é, a futura Colônia do Sacramento” reserva-se ao Rei¹³.

As divergências entre as Coroas portuguesa e espanhola quanto à posse das terras meridionais do Brasil e do estuário platino, expressavam, de acordo com SILVA¹⁴, **“Uma busca crescente na expansão da teia de explorações que alimentassem o estado e seus capitais comerciais (...)”**¹⁵.

É oportuno também lembrar que o Governo Português volta-se para as terras despovoadas do sul, nas décadas iniciais do século XVIII, num momento desfavorável de sua economia. A crise econômica portuguesa se manifesta já a partir da segunda metade do século XVII, quando se instala “o jogo da concorrência” entre metrópoles que implantam, a exemplo de Portugal, grandes empresas agrícolas no ultramar¹⁶.

A posse de terras americanas colocara a Coroa Portuguesa numa posição privilegiada junto ao mundo europeu, em grande parte devido aos

¹³ *Ibidem*, p. 62.

¹⁴ SILVA, Célia Maria e. Ganchos (SC): Ascensão e decadência da pequena produção mercantil pesqueira. Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura/ Ed. da UFSC, 1992.

¹⁵ *Op. cit.* p. 30.

¹⁶ A expansão da produção do açúcar nas colônias inglesas e francesas das Índias Ocidentais (Antilhas), começa a “ganhar terreno” sobre a mercadoria brasileira junto aos mercados consumidores europeus, tendo como estímulo uma posição geográfica favorável e, acima de tudo, um desenvolvimento técnico mais dinâmico, ocorrendo “o caso tão freqüente da concorrência de uma indústria mais jovem, (...) livre da rotina que embarga os passos da mais antiga (...)” PRADO JÚNIOR, Caio, História econômica do Brasil. 34ª ed. São Paulo: Editora Brasiliense S/A., 1986, p. 79.

“magníficos resultados financeiros da colonização agrícola das terras do Brasil (...)”¹⁷, consolidando a sua condição de grande empório do comércio colonial¹⁸.

No entanto, as determinações de uma nova política colonial, colocadas em prática no final do século XVII e primeira metade do século XVIII, introduziram um novo equilíbrio de forças no mundo europeu. Na opinião de DOBB¹⁹, passaram a ser aplicadas ao comércio colonial “medidas não só de coerção (...) para que este servisse, principalmente, às necessidades do país metropolitano, mas também de controle da produção colonial”²⁰, sendo que essas resoluções favoreciam, de modo especial, à Inglaterra em seu expansionismo manufatureiro²¹

Para a metrópole portuguesa, a mudança nas regras do jogo mercantil acarretava a perda de sua posição como grande empório colonial. A situação agravava-se, particularmente, pela existência de alianças desvantajosas entre a Coroa Portuguesa e o capital mercantil inglês. Premido pela política expansionista espanhola, limitado quanto ao exercício de sua função primordial - a mercancia - Portugal “encontrou-se em posição extremamente débil (e) para sobreviver como

¹⁷ O empenho do governo português em manter a empresa agrícola na colônia brasileira, tinha como fundamento “conservar a parte que lhe cabia das terras da América, **das quais sempre se esperava que um dia sairia o ouro em grande escala.**” FURTADO, Celso. Formação econômica do Brasil. 9ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969, p. 14, 15.

¹⁸ A consolidação de Portugal como grande empório de mercadorias coloniais deve-se principalmente, à aliança comercial/financeira com os flamengos, de modo especial com os holandeses “**especializados no comércio intra-europeu, grande parte do qual financiavam**” (...) “o único povo que dispunha de suficiente organização comercial para criar um mercado de grandes dimensões para um produto praticamente novo como era o açúcar”. Op. cit., p. 12.

¹⁹ DOBB, Meurice. A evolução do capitalismo. 3ª ed. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 1979.

²⁰ Op. cit., p. 146.

²¹ “Foram tomadas medidas para proibir a manufatura colonial de mercadorias que concorressem com os produtos exprotáveis da indústria inglesa e para impedir a exportação de determinados produtos coloniais para outros mercados que não a Inglaterra. Esperava-se, com isso, que a Inglaterra ficasse com a nata do comércio colonial”. Idem.

metrópole colonial deveria ligar o seu destino a uma grande potência”, no caso, a Inglaterra²².

Salienta-se, portanto, o choque entre os interesses do capital mercantil português, ferrenho defensor do processo de exploração colonial, e a emersão, na Inglaterra, do modo de produção capitalista²³. A Coroa Portuguesa reage ao período depressivo, incentivando as atividades monopolistas, cumulando de privilégios a burguesia mercantil lusa.

Frente ao declínio da cultura canavieira nordestina, as atenções da Coroa e do Capital mercantil serão canalizadas para o interior²⁴, o sul e o sudeste da colônia, sendo que a partir das primeiras décadas do século XVIII, pode ser observada **uma nova frente de expansão monopolista no litoral catarinense**²⁵.

²² Os acordos efetuados com a Inglaterra transformaram a Coroa Portuguesa em “vassalo comercial” do capital mercantil inglês. “Esse acordo significou para Portugal renunciar a todo desenvolvimento manufatureiro e implicou transferir para a Inglaterra o impulso dinâmico criado pela produção aurífera no Brasil.” FURTADO, C. Op. cit., p. 36 a 38.

²³ Metrôpoles mercantis européias como Espanha, Portugal, Holanda, França e Inglaterra, valeram-se, por longo tempo, de sistemas que agiram como “meios propulsores da acumulação primitiva.” Dessa forma, o sistema colonial, os impostos pesados, o potencionismo, as guerras comerciais agiam como “força concentrada e organizada da sociedade” (no) processo de transformação do modo feudal de produção ao modo capitalista.” MARX, Karl. O capital. São Paulo: Civilização Brasileira. L.I., V. II, 1980, p. 868, 869.

²⁴ O interior da colônia, a partir do início do século XVIII, terá um “considerável impulso” ocasionado pela descoberta de jazidas auríferas no sertão, “ocupando, durante três quartos de século, o centro das atenções de Portugal, e a maior parte do cenário econômico da colônia.” PRADO JÚNIOR, C. Op. cit., p. 56.

²⁵ A Coroa Portuguesa, ao estabelecer no litoral catarinense a exploração de óleo de baleia (1742), tem como objetivo, além de garantir a dominação política sobre o litoral sul, introduzir, nesse território, uma produção colonial que “pudesse alimentar os capitais comerciais portugueses.” SILVA, C. M. e. Op. cit., p. 30. “(...) Procuraram, aqueles capitais, edificar a primeira e mais importante armação no território de Piedade (...)”. ELLIS, Myriam. A baleia no Brasil colonial. São Paulo: Melhoramento, 1969, p. 57.

No caso sulino, num primeiro momento, a Metrópole Portuguesa se preocupa em resguardar da cobiça espanhola o grande “território colonial de reserva”, representado, na época, em boa parte pelas “Terras de Santana”²⁶.

O empenho da Coroa não se limita, porém, a reforçar pontos estratégicos localizados no atual litoral catarinense²⁷, passando a inquirir, também, sobre as possibilidades econômicas que poderiam advir dos mares do sul e da porção litorânea desse território. Justifica-se, dessa forma, a ordem real ao então Governador da Praça de Santos, Manoel Gonçalves de Aguiar, para a realização de um levantamento da realidade sócio-econômica dessa faixa litorânea.

“(…) dizendo da possibilidade de se erguer uma cidade na “Enseada das Garoupas” (hoje Porto Belo), **da existência de recursos minerais, das populações que habitam a região e de que consta a sua subsistência, qual a topografia da região e quais os seus recursos naturais**”²⁸. (grifo nosso).

A efetiva exploração do litoral catarinense exigia, além de esforços na defesa de pontos estratégicos costeiros, uma ampla reforma de ordem jurídica, tornando necessário desmembrar, primeiramente, as Terras de Santana da capitania de São Paulo, (o que ocorre em 1738)²⁹, colocando o governo da Ilha de

²⁶ As “Terras de Santana”, com referências em PIAZZA e VIANNA, compreendia quarenta léguas da costa, da Ilha do Mel ao paralelo de latitude 28° 20’ sul, nas alturas de Laguna. PIAZZA, Walter Fernando. A epopéia açóric-madeirense: 1748-1756. Florianópolis: Editora da UFSC; Editora Lunardelli, 1992, p. 48. VIANNA, H. Op. cit., v. I, p. 83.

²⁷ PIAZZA, W. F. Op. cit., p. 59, 60.

²⁸ Idem, p. 48.

²⁹ As dimensões do território catarinense não estavam ainda bem definidas, sendo que “seus primitivos limites eram pelo norte da barra de Guaratuba; pelo sul, os montes que deságuam para a lagoa Mirim e, pelo Oeste, os domínios da coroa espanhola”. BOITEUX, Lucas A. Notas para a história catarinense. Florianópolis: Tipografia Livraria Moderna, 1912, p. 215.

Santa Catarina e terras adjacentes sob a jurisdição do Rio de Janeiro, ficando assim **“todos os portos e lugares da marinha debaixo de um só mando”**³⁰.

O espaço litorâneo catarinense, no entanto, não irá encaixar-se ao modelo agro-exportador, implantado, desde cedo, no Nordeste Brasileiro. A orla marítima, salvo pequenos núcleos costeiros, resultado das migrações vicentinas no decorrer da segunda metade do século XVII³¹, geograficamente distantes dos centros de comércio colonial e portos de maior circulação³², achava-se entremeada de vastos espaços vazios, permanecendo o litoral, o interior e os vales dos grandes rios da fachada atlântica³³ como um domínio florestal, temerário e intransponível. Somavam-se, ainda, às razões que, de um modo geral, desestimulavam a deslocação extensiva do grande empreendimento agrícola, a situação de limite climático para culturas tropicais de significativa demanda para o mercado europeu;

³⁰ Op. cit., p. 206.

³¹ Resultam do avanço vicentino pela costa sul, as vilas de São Francisco (hoje São Francisco do Sul), cujo assentamento data de 1658; a de Nossa Senhora do Desterro, na Ilha de Santa Catarina, onde Francisco Dias Velho se estabelece com familiares e agregados entre 1673 e 1678; e, ainda, a vila de Santo Antônio dos Anjos de Laguna, fundada em 1688. O que impulsionava, em grande parte, essas levas de paulistas para o sul seria o aparecimento de ouro de aluvião nas serras e vales fluviais do litoral. VIANNA, H. Op. cit., v. I, p. 339, 340.

³² O monopólio comercial precisava de **centros privilegiados** no caso, Rio de Janeiro, Salvador, Recife, São Luís (Maranhão) onde localizam-se os portos principais da colônia brasileira, circuladores da **grande extração monopolista**. O porto de Rio de Janeiro, por sua posição geográfica, concentrava o trânsito marítimo do sudeste e sul do país, incluindo, em sua extensa jurisdição, os pequenos sítios portuários do litoral catarinense.

³³ Podem ser assinalados como grandes espaços que “os primeiros homens brancos a chegar às terras do rio Itajaí-Açu foram os preadores de índios e os faiscadores de ouro (...)”. d’ÁVILA, Edison. Pequena história de Itajaí (SC): Edição Prefeitura Municipal de Itajaí/Fundação Genésio Miranda Lins, 1982, p. 32.

Ainda com a descoberta de “algum ouro de lavagem também na região de Iguape” (...) “aproximaram-se os lusos-brasileiros das terras da Capitania de Santana, situadas entre a Baía de Paranaguá e Laguna”. VIANNA, H. Op. cit., v. I, p. 338, 339.

o caráter político-militar da ocupação sulina, assinalado em VIANNA³⁴ e PIAZZA³⁵ e, ainda, os litígios de ordem expansionista, no extremo sul, entre as coroas portuguesa de e espanhola.

No entanto, a razão fundamental estaria ligada à ausência, no litoral sul de uma força-de-trabalho que garantisse, aos proprietários de terras e ao capital mercantil uma extração máxima de lucros, constituindo o modo de produção escravista, a “via selecionada pelos capitais mercantis portugueses”³⁶ para implantar e expandir a produção colonial no litoral catarinense.

³⁴ VIANNA, H. Op. cit., v. II, p. 207.

³⁵ PIAZZA, W. F. Op. cit., p. 50.

³⁶ SILVA, C. M. e O papel do escravo na construção do espaço de Piedade. Geosul. Revista do Departamento de Geociências da UFSC, n. 6, ano III, 1988, p. 54.

Apesar dessas dificuldades, a partir de 1742, a orla litorânea catarinense passa a ser atrativa ao capital mercantil português que, aqui, implanta o monopólio da pesca e manufatura da baleia³⁷ (Fig. 1). A armação baleeira é então estabelecida em Piedade (hoje Governador Celso Ramos), via contratos de arrendamento entre comerciantes portugueses e o governo da metrópole³⁸. De acordo com BOITEUX³⁹, essa produção implicava consideráveis inversões de capital e para o seu “florescimento” (...) “foram feitas grandes despesas em embarcações, aparelhos, escravos e edificações de prédios⁴⁰.”

³⁷ Na época, em nova fase depressiva, o governo português providencia o afastamento de capitais comerciais que agiam na colônia sem a intermediação do Estado. Associando-se ao capital mercantil português, a Coroa institui o monopólio baleeiro frente à demanda, na manufatura inglesa, de mercadorias como óleo de baleia, espermacete, entre outros. O estabelecimento da pesca da baleia em Piedade significava, portanto, **“uma vitória política da burguesia mercantil portuguesa que cria a (manufatura) catarinense, incorpora as áreas fluminense e paulista e passa a dirigir o cenário da produção baleeira (...)”** (grifo nosso). SILVA, C. M. e. 9192), p. 32.

³⁸ BOITEUX, L. A. Op. cit., p. 214.

³⁹ Idem.

⁴⁰ Ibidem, p. 240.

O estabelecimento da produção baleeira, em Piedade, em meados do século XVIII, como as demais armações que lhe sucederam em espaços irregulares de tempo⁴¹, **são práticas que inserem o espaço catarinense à conjuntura econômica colonial.**

Para FURTADO⁴², a conjuntura econômica do Brasil, nesta época, “se apresentava como uma constelação de sistemas em que alguns se articulavam entre si e outros permaneciam isolados”⁴³. Ao definir a produção dos núcleos baleeiros meridionais como **“uma atividade secundária”**, ELLIS⁴⁴ assinala a existência de uma rede de locais marítimos articulados através da distribuição do óleo de baleia.

Embora numa posição “secundária”, frente ao importante papel exercido pela economia aurífera no decorrer do século XVIII, a produção de “azeite de peixe” distribuída através da pequena cabotagem, coloca o litoral catarinense em comunicação com inúmeras vilas e cidades costeiras da colônia, estimulando a relação de pequenas frações espaciais antes isoladas. Apesar de grande parte dos “efeitos” da pesca da baleia se endereçarem ao porto de Lisboa, acreditar-se ter:

⁴¹ A saber, a de Lagoinha - ou das Lagoinhas - na costa oriental da Ilha de Santa Catarina, pouco ao sul da Ilha do Campeche erguida em 1772; a de Itapocoróia, ao norte do Rio Itajaí, “na enseada da Itapocoróia, vasta reentrância semicircular que se estende da ponta do Morro do Cambri à do Morro da Vigia”, fundada em 1778; a de Garopaba, erigida entre 1793 e 1795, ao sul da Enseada de Brito, tendo como suplemento a Armação de Imbituba, estabelecida em 1796. Ainda em 1807, fundou-se no litoral norte, uma sucursal da Armação de Itapocoróia, “à entrada setentrional do canal de São Francisco - a da Ilha da Graça. “ELLIS, M. Op. cit., p. 59.

⁴² FURTADO, C. Op. cit.

⁴³ Idem, p. 98.

⁴⁴ ELLIS, M. Op. cit., p. 207.

“o mercado interno brasileiro absorvido a maior parte da sua produção, o que condicionava, de certa forma, a exportação destinada ao Reino, não obstante incrementadas fossem as remessas para o exterior (...)”⁴⁵.

Por outro lado, verifica-se que as diretrizes da burguesia mercantil portuguesa empenhadas em estender ao sul da colônia o lucrativo monopólio da pesca e manufatura da baleia, **vêm, oportunamente, encaixar-se ao propósito político e exploração do litoral catarinense.**

HOBBSBAW⁴⁶ reconhece ser essa articulação um “mecanismo” (...) “sumamente eficaz para a acumulação do capital”⁴⁷. Acrescenta-se ainda que, além de entesouramento adquirido através dos monopólios coloniais, esse mecanismo - a aliança entre o capital mercantil português e a Coroa - assegurava ao primeiro a consolidação de seu poder político⁴⁸, enquanto a Corte revestia-se de um inusitado caráter comercial⁴⁹.

⁴⁵ Idem, p. 130, 131.

⁴⁶ HOBBSBAW⁴⁶ Eric. As origens da revolução industrial. São Paulo: Global Editora, 1979.

⁴⁷ Op. cit., p. 52, 53.

⁴⁸ A ascensão política da burguesia mercantil portuguesa manifesta-se, principalmente, através de sua atuação nos “Órgãos Metropolitanos da Administração Colonial”, entre os quais se destaca, no período colonial brasileiro, o Conselho Ultramarino de Lisboa. Os privilégios que auferiam tais conselheiros, pertencentes à burguesia mercantil portuguesa, de modo especial durante o governo pombalino (1750-1777), mereceram, em GARCIA, o seguinte comentário: o Conselho Ultramarino é “um tribunal poderoso e respeitado por todos os que dele dependiam. De quase todos os contratos recebia propinas, como eram os contratos dos dízimos, da dízima das alfândegas, das baleias, subsídios dos vinhos, aguardentes e azeites, sal, coutos, passegens de rios, direitos dos escravos, tabaco etc.” GARCIA, Rodolfo. O Regimento do novo tribunal da Índia e mais Estados Ultramarinos, apud CAETANO, Marcelo. Do Conselho Ultramarino ao Conselho do Império. Lisboa, 1943, p. 228, 231.

⁴⁹ O caráter mercantilista da Coroa fica assinalado no documento que Luís de Magalhães de Brito, em 04.12.1707, envia ao Rei de Portugal, enfatizando os grandes rendimentos obtidos através da comercialização, em toda Europa, do tabaco brasileiro que passava de “mimo” à “mercância”: “(...) **Porque nenhum Monarca logra a prerrogativa que V. M. no seu Reino tem de um só gênero ter este rendimento sem vexação nem clamor nos vassallos.**” GRANDOLFF, E. Le tabac sous l'ancienne monarchie - La Ferme royale (1629-1791), apud ANTONIL, A. J., Op. cit., p. 330-332.

Embora o litoral catarinense, no decorrer do século XVIII, de um modo geral, seja citado como local de “interesse estratégico” para o expansionismo português ao sul da colônia, enfatiza-se aqui o seu valor como “território de reserva”, característica já assinalada em ANSON⁵⁰.

Ao interesse estratégico, vincula-se, portanto, a exploração econômica incentivada em grande parte pelo capital mercantil português, sócio da Coroa na empreitada colonizadora.

Localizando na costa catarinense sítios propícios à expansão da pesca e manufatura da baleia, o capital mercantil se instala em bons ancoradouros, **induzindo uma primeira organização sócio-espacial.**

Estimula-se, a partir de então, a prática escravista nas armações e nos pequenos núcleos de subsistência; por outro lado, organiza-se a colonização açoriana como apoio à posse das Terras de Santana, tendo como fundamento a reprodução do sistema sócio-rural vigente na sociedade portuguesa da época.

1.2 - *A Formação Social do Espaço Litorâneo*

Além de realizar a inserção do litoral catarinense à economia colonial, os núcleos baleeiros, por sua vez, **engendraram condições para o estabelecimento de uma primeira organização sócio-espacial litorânea.** Articulada ao modo de produção escravista, essa organização, de acordo com AMIN⁵¹, origina “formações”

⁵⁰ ANSON, George (1740). *Ilha de Santa Catarina. Relato de viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX.* 3ª ed. Florianópolis: Editora da UFSC/Editora Lunardelli, 1990, p. 69.

⁵¹ AMIN, Samir. *O desenvolvimento desigual.* Rio de Janeiro: Editora Forense Universitária, 1976.

de núcleos sociais históricos “que, por um lado, combinam modos de produção (diversos) e, por outro, organizam as relações entre a sociedade local e outras sociedades”⁵².

Num primeiro momento, com a distribuição de colonos açorianos na orla marítima catarinense, a produção se faz no sentido de garantir a subsistência familiar das pequenas comunidades. É ainda no âmbito doméstico que se implantam, no litoral açoriano, os “anexos de produção”⁵³ - engenhos, alambiques e atafonas - onde se processa o beneficiamento da cana-de-açúcar, da mandioca, do trigo, do arroz e do milho. Fazem parte ainda do processo produtivo familiar a manufatura de tecidos de algodão em teares rústicos de madeira⁵⁴, como também a elaboração de peixe seco, constituindo a pesca a base alimentar dessas comunidades, como pode ser observado em LESSON⁵⁵.

“A maior parte dos habitantes da Ilha de Santa Catarina, e mesmo os da terra firme, dedicam-se à pesca, (ficando) a baía, às vezes, coberta de suas rudes pirogas (...).”

“Os peixes são tão abundantes, sobretudo uma espécie de peixe-seco que eles chamam de ‘alvacore’, que transborda em suas embarcações. Estes peixes servem como alimento à população, e costumam dessecá-los sobre grades em volta de suas cabanas para a exportação em barcos de cabotagem”⁵⁶. (grifo nosso).

⁵² Op. cit., p. 12.

⁵³ FERNANDES, José Manoel. Um percurso da Arquitetura açoriana - do arquipélago ao Brasil, apud SILVA, C. M. e. (1992), p. 41.

⁵⁴ “Os teares estão em seu estado nascente (...)” “para separar as sementes das plumas de algodão é usada uma máquina rudimentar que tem dois cilindros paralelos, impulsionados por duas pessoas.” LANGSDORF, G. H. von. (1803) Ilha de Santa Catarina. Op. cit., p. 178.

⁵⁵ LESSON, René P. (1822). Ilha de Santa Catarina. Op. cit.

⁵⁶ Idem, p. 268.

Nos núcleos baleeiros e espaços circunvizinhos, a produção de subsistência incrementada com excedentes oriundos da agricultura e da pesca, favorecia o aparecimento de uma pequena produção mercantil. De acordo com MANDEL⁵⁷, o nascimento de um excedente comerciável pode exprimir uma diferença fundamental entre uma sociedade na qual se produz essencialmente para o consumo direto dos produtores e a sociedade na qual se produz para a troca⁵⁸.

Essa diferença observa-se, principalmente, através do **fracionamento da antiga divisão de trabalho, fundamentada, neste caso, no elo familiar e comunal (pesca)**. Embora de pequena monta, o incremento do trabalho escravo nas unidades produtivas açorianas estimula o aparecimento de uma pequena produção agrícola-pesqueira para os mercados locais. Também a introdução de trabalhadores livres nas armações - **“pequenos agricultores de reduzidas posses”** - acentuam as transformações que, de um modo lento, ocorrem na formação sócio-espacial litorânea. Esses elementos, denominados “baleeiros - arpoadores, timoneiros e remeiros”, assalariavam-se nas armações na época da safra da baleia. Sua remuneração, no entanto, era incerta, pois dependia do número de baleias apreendidas⁵⁹.

A pequena produção mercantil do litoral catarinense nasce, portanto, articulada, ao modo de produção escravista, constituindo um de seus esteios, **os excedentes da manufatura baleeira**. Exerciam os “trabalhadores pescadores”:

⁵⁷ MANDEL, Ernest. Introdução ao marxismo. 4ª ed. Porto Alegre: Ed. Movimento, 1982.

⁵⁸ Op. cit., p. 28, 28.

⁵⁹ ELLIS, M. Op. cit., p. 104.

“um pequeno comércio que a manufatura lhe facultava: comercializar as sobras de carne do cetáceo após seu espostejamento, posteriormente á repartição entre todos os baleeiros”.⁶⁰

A posse de um excedente comerciável na forma de alimentos “in natura” ou manufaturados (farinha de mandioca, peixe-seco, aguardente, óleo de baleia, etc.), por sua vez, irá contribuir para o desenvolvimento **de um comércio marítimo de pequena cabotagem, sendo assinalados, no espaço litorâneo, locais favoráveis⁶¹ para a comercialização e desembarque de mercadorias oriundas da extração agrícola-pesqueira.**

Recortada por inúmeras baías e enseadas, a costa catarinense favorecia o exercício desse comércio primitivo, constituindo o escambo, a forma mais comum de mercancia.

O pequeno comércio marítimo, como também a intensa atividade pesqueira, criavam, simultaneamente, a demanda de pequenas embarcações e artefatos de pesca. Por essa razão, **em locais de bom acesso marítimo e em desembocaduras de rios, estabeleceram-se, desde cedo, artesãos açorianos -**

⁶⁰ SILVA, C. M e. (1992). Op. cit., p. 62.

⁶¹ Inúmeros estudiosos e viajantes que passaram pelo litoral catarinense, no início do XIX, assinalaram a existência de pequenos “portos” bem abrigados e ancoradouros seguros, constituindo “locais propícios ao estabelecimento do comércio marítimo os ancoradouros de Garoupas (Porto Belo), Dois Ganchos (Ganchos), e baía de Tijucas”, aos quais somavam-se, na época, portos mais antigos, ligados à ocupação inicial da costa catarinense, como os de Desterro, Laguna e São Francisco. MAWE, John (1807). Ilha de Santa Catarina. Op. cit., p. 194, 195.

os chamados carpinteiros da ribeira⁶² - atraídos também pela presença, na mata costeira, de boas madeiras para o empreendimento naval.

Paralelamente à implantação dessas atividades, desenvolve-se o plano de ocupação do território, sendo as famílias açorianas impelidas a ocupar os espaços vazios do litoral catarinense, conforme ordenava a Provisão Régia de 9 de agosto de 1747 ao Governador da Ilha de Santa Catarina:

(...) “e devo advertir-lhe que não é preciso que os casais que se forem mandando se acomodem todos nessa Ilha, antes devem formar-se os lugares nas partes em que houver menor dificuldades, e mais conveniências para o seu primeiro estabelecimento **desde o rio de São Francisco (do Sul) até o Forte de São Miguel; e em toda esta extensão consta que não faltam terras plainas, e com excelentes cômodos para situar lugares**”⁶³. (grifo nosso).

Dessas primeiras comunidades, denominadas “freguesias”⁶⁴ irão se desmembrando outras (Fig. 2), assinalando-se, nesta época, o cultivo de “pomares e hortas” em encostas e vales, enquanto canaviais e roças de milho cobriam as várzeas⁶⁵.

⁶² É junto aos núcleos baleeiros que se estabelece, num primeiro momento, a carpintaria da “ribeira”, responsável pelos estaleiros onde se fabricavam as embarcações. A ela se associavam “o ofício de calafate (...) e a indústria de condoaria, fornecedora do “massame”, a saber: cordas e cabos e mais cordoalha para suprir barcos (...)”. ELLIS, M. Op. cit., p. 68.

⁶³ PIAZZA, W. F. Op. cit., p. 371.

⁶⁴ Denominavam-se “freguesias” as pequenas comunidades açorianas espalhadas pelo litoral catarinense que contavam com uma “supervisão eclesiástica”. Idem, p. 370.

⁶⁵ BOITEUX, L. A. (1934), Op. cit., p. 226, 227.

Na impossibilidade de desenvolver na nova terra as culturas tradicionais de suas ilhas de origem⁶⁶, o contingente madeirense-açoriano vê-se forçado a implantar uma economia de subsistência⁶⁷. Em sua maior parte despossuído de riqueza⁶⁸, carente de formação tecnológica, utilizam para o serviço do campo, “ferramentas e instrumentos mecânicos imperfeitos e de má qualidade”⁶⁹.

Embora inúmeras fossem as riquezas naturais do litoral catarinense⁷⁰, eram grandes as dificuldades encontradas para a instalação de uma produção agrícola rentável; por outro lado, a proibição da prática manufatureira “pelo maléfico alvará de 1785”⁷¹, impele o contingente açoriano - proibido de negociar livremente sua produção⁷² - **a uma única e possível direção - a costa marítima.**

A precariedade das comunicações terrestres, ao condenar os grupos migrantes ao isolamento de suas freguesias, condicionava-os também ao uso freqüente das águas costeiras. As dificuldades que enfrentam no cultivo do campo

⁶⁶ A saber, trigo, linho e cevada, nos Açores; produção de açúcar no Arquipélago da Madeira. PIAZZA, W. F. Op. cit., p. 36, 37.

⁶⁷ “Laranjeiras, plantações de mandioca, alguns pés de algodão e cafezais circunscrevem o pequeno campo e **suprem as necessidades diárias da vida, juntamente com a pesca**, com suas grades de cana cobertas de peixe expostos ao sol (...). “DUPERREY, L. I. (1822). Ilha de Santa Catarina. Op. cit. p. 257.

⁶⁸ Uma forte razão para a emigração açórico-madeirense seria a superpopulação e as crises alimentares nas Ilhas. “(...) alegavam os homens públicos da Cidade de Angra que a sua Ilha Terceira se achava **“opulenta de gente, sem bens, nem razão que possa dificultar seu embarque”** (...) e os da Vila das Lages também **miséria**”, na sua Ilha. AHU (Arquivo Histórico Ultramarino). Núcleo Açores. Cartas das Câmaras de Angra e da Vila de Lages ao Rei de Portugal (1722 e 1729), apud PIAZZA, W. F. Op. cit. p. 35.

⁶⁹ LANGSDORFF, G. H. von (1803) Ilha de Santa Catarina. Op. cit., p. 178.

⁷⁰ Silva Paes, em meados do século XVIII, ao interceder à Corte de Lisboa para a remessa de casais açorianos, refere-se à “riqueza natural” do litoral catarinense, “Terras que são próprias, não só para todos os frutos, da América, senão também da Europa (...). “PIAZZA, W. F. Op. cit., p. 60.

⁷¹ BOITEUX, L. A. (1934), Op. cit., p. 281.

⁷² “As leis de Portugal **proíbiam a seus súditos brasileiros não somente comerciar com os estrangeiros, mas também com os portugueses fora dos dois portos principais - Salvador e Rio de Janeiro**. Todos os produtos eram levados para esses dois portos em pequenos navios de cabotagem. “GOLOVNIN, V. (1808), Ilha de Santa Catarina, Op. cit., p. 204.

contrasta com as condições propícias às atividades da pesca, ensejando a formação de uma classe pesqueira que se expande pelas comunidades litorâneas.

SAINT-HILLAIRE⁷³, enfatiza a existência, nas vilas à beira-mar, de uma produção agrícola-pesqueira, cabendo, no entanto, a esta última, a primazia.

“Qualquer que seja a profissão que os moradores (...) tenham, eles são sempre pescadores. Não há ninguém que não possua uma canoa e ninguém que não saiba manejá-la com destreza”

“O mar é o elemento natural dos habitantes da região, todo mundo sabe de que lado sopra o vento, a que horas a maré vai subir ou descer (...)”⁷⁴.

Pode-se constatar, portanto, que num primeiro estágio de organização sócio-espacial, a porção litorânea do território catarinense apresentava, em lenta elaboração, relações sócio-produtivas diferenciadas, reunindo, num mesmo espaço, o trabalho livre e o compulsório. A produção familiar, o artesanato, as pequenas explorações mercantis e o contingente assalariado nas armações, são atividades produtivas livres que marcam o embasamento sócio-espacial do litoral catarinense. Essa formação, no entanto, apresenta-se, contraditoriamente, imbricada ao modo de produção escravista, introduzido nas armações pelo capital mercantil português.

Observa-se, por outro lado, que a formação social em emersão é forjada por grupos sociais que não dominam livremente o processo produtivo, sendo, na realidade, ainda, “vassalos do rei”.

⁷³ SAINT-HILAIRE, Auguste de. Viagem a Curitiba e Província de Santa Catarina. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1978.

⁷⁴ Op. cit., p. 147, 148.

De acordo com RANGEL⁷⁵, a formação social brasileira, desde os seus fundamentos, possui um caráter dual. O pólo externo da dualidade - a Coroa Portuguesa, estruturada no feudalismo europeu - relaciona-se durante todo o período colonial, com o capital mercantil, vendendo, "nos mercados europeus, os produtos recebidos da Colônia, (...) **como tributos cobrados aos seus vassallos**"⁷⁶. Por sua vez, na colônia brasileira, os representantes do "pólo interno" da dualidade - donatários, governadores, entre outros - não podendo estruturar-se como num feudalismo verdadeiro, haja vista a inexistência de uma população que reproduzisse "a servidão de gleba", implantam um modo de produção mais primitivo, não feudal - a escravidão⁷⁷.

Disseminado, em boa parte do território brasileiro, esse modo de produção não era o único, **como pode ser observado no caso do litoral catarinense.**

O que se quer enfatizar é a permanência na costa de um **exercício de vassalagem** ao qual se submete o colono açoriano, quando, de modo compulsório, recebe ordens sobre o que plantar e para quem vender⁷⁸. A contradição se afirma no fato de constituir o contingente açórico-madeirense, (com raízes no feudalismo português), os primeiros agentes de uma força-de-trabalho livre, afastados pela

⁷⁵ RANGEL, Ignácio. A história da dualidade brasileira. Revista de Economia Política, v. I, n. 4, out/dez, 1981.

⁷⁶ Idem, p. 9.

⁷⁷ Ibidem, p. 8.

⁷⁸ CABRAL, Oswaldo R. Os Açorianos. Anais do Primeiro Congresso de História Catarinense. Florianópolis: Empresa Oficial, v. II, 1950, p. 544.

distância e na condição de migrantes, das relações servis com a classe senhorial das Ilhas.

No âmbito dessas contradições, podem ser colocadas, ainda, as dificuldades com que se depara o elemento açoriano para o desenvolvimento de uma poupança popular. Num vivo contraste com os capitais investidos na pesca e manufatura da baleia, a escassa acumulação da população litorânea merece de LA PÉROUSE⁷⁹, o seguinte comentário:

“A pesca da baleia é muito abundante, mas é uma propriedade da Coroa, arrendada a uma companhia de Lisboa” (...). Em boa parte, **“os habitantes não passam de meros espectadores desta pesca, que não lhes trás nenhum proveito”**⁸⁰. (grifo nosso)

Numa situação mais grave, os trabalhadores escravos, no caso “despossuídos” de meios de produção, não se incluem no processo de enriquecimento popular, sendo oferecidos à venda como mercadoria. A riqueza por eles produzida, beneficia, principalmente, os capitais mercantis investidos na pesca e na manufatura da baleia. Em menor escala, fora das armações, os rendimentos do trabalho escravo concentram-se na pequena produção mercantil agrícola-pesqueira, ou se endereçam ao proprietário de escravos residentes na capital que faz render sua “mercadoria” nos mais diversos trabalhos, do âmbito doméstico ao serviço de rua.

⁷⁹ LA PÉROUSE, Jean-François G. De (1785). Ilha de Santa Catarina. Op. cit.

⁸⁰ Idem. p. 113.

De um modo geral, o poder aquisitivo de grande parte do contingente açoriano é de pequena monta, explicando, de certa forma, o lento desenvolvimento no litoral catarinense de pequenas praças de mercado (Desterro, Laguna e São Francisco), articuladas através da navegação de cabotagem. Num vivo contraste com a baixa rentabilidade da economia açoriana, coloca-se a existência de vastas áreas inexploradas. Sua ocupação, incentivada pela Coroa, parece, no entanto, não trair o colono açoriano, restrito ao âmbito das pequenas freguesias, perto “uns dos outros”⁸¹.

Não obstante essas dificuldades, há de se registrar **a força propulsora exercida pelo excedente agrícola-pesqueiro no comércio marítimo da costa catarinense**. SEMPLE LISLE⁸², ao chegar à vila de Laguna (1797), refere-se ao porto “cheio de pequenos barcos, notavelmente bem construídos”, observando, da mesma forma, **“um aspecto de comércio por toda a parte”**⁸³.

Também FRÉZIER⁸⁴ assinala a existência de pequenas embarcações que **“comumente (servem) para fazer o comércio de peixe seco, transportado para a Lagoa (Laguna) ou ao Rio de Janeiro”**⁸⁵.

⁸¹ “Do quarto de légua que V. M. (ordena) se dê a cada casal, a maior parte destes que vieram se contentam com muito menos, **por quererem ficar mais perto uns dos outros (...)**. AHU (Arquivo Histórico Ultramarino). Núcleo de Santa Catarina. Caixa n. 1. Doc. n. 40, (Carta de José da Silva Paes ao Rei em 24.02.1748), apud PIAZZA, W. F. Op. cit., p. 381.

⁸² SEMPLE-LISLE, James G. (1797). Ilha de Santa Catarina. Op. cit.

⁸³ Ibidem, p. 123.

⁸⁴ FRÉZIER, A. F. (1712). Ilha de Santa Catarina. Op. cit.

⁸⁵ Idem, p. 22.

As limitações do comércio colonial, por sua vez, levantavam a seguinte crítica: “os produtos desta terra (poderiam) ser usados **como fontes inesgotáveis de um rico comércio, se este não fosse tão limitado e dependente do Rio de Janeiro**”⁸⁶.

A crítica remete-se ao caráter monopolista que sufoca a livre negociação nos portos, constituindo **o traço fundamental que marcou a estrutura comercial de uma época**.

As rígidas leis da Coroa, por outro lado, incentivavam o contrabando, prática comum em todo litoral brasileiro, avultando-se, especialmente, em fins do século XVIII. Na época, para penetrar nos portos, simulava-se “uma arribada forçada (...) e aí, **sob as vistas complacentes de autoridades subornadas**”, eram descarregadas mercadorias estrangeiras lotando-se os navios com produtos coloniais⁸⁷.

Não se sobressaindo Desterro como “porto de exportação”, a capital da Província apresentava, por outro lado, um ativo setor de importação. A um pequeno número de comerciantes estrangeiros e portugueses, radicados na Ilha de Santa Catarina, facultava-se explorar um comércio de artigos de luxo, sendo encontradas, nas pequenas lojas, a preços muito caros, “quase todas as mercadorias vindas da

⁸⁶ LANGSDORF, G. H. von. Op. cit., p. 166.

⁸⁷ PRADO JUNIOR, C. Op. cit., p. 163.

Europa (...) por exemplo, o ferro, vidros, porcelanas, fazendas de seda e algodão, espelhos, lustres, papel”⁸⁸.

A demanda dessas mercadorias, no entanto, não representava uma exigência da grande maioria da população açoriana. Expressava, certamente, o consumo de grupos sociais privilegiados da Ilha de Santa Catarina, como militares, administradores, juizes, comerciantes abastados e funcionários da Coroa.

De maior significação seria certamente, a intensa movimentação das trocas que envolviam os contingentes populares representados pela pequena produção mercantil, pelo setor pesqueiro e de subsistência, artesãos e assalariados nas armações.

Esse “pequeno” comércio era essencialmente marítimo, agregando à capital da província locais favorecidos com ancoradouros naturais, servindo ao intercâmbio da pequena freguesia e ao estabelecimento baleeiro.

O comércio costeiro introduzia-se ainda nas desembocaduras dos rios da fachada atlântica. No caso das “Terras do Itajaí”, as embarcações mercantes adentravam a barra na direção de um ancoradouro bem abrigado, na confluência com o Mirim. A ausência de freguesia no local não restringia a troca, achando-se instalados às margens do Itajaí e do Mirim um bom número de sítios produtivos (sesmarias). Isolados da capital da Província, essas unidades de subsistência negociavam, através do ancoradouro fluvial, os excedentes da produção,

⁸⁸ LANGSDORF, G. H. von. Op. cit., p. 163.

reproduzindo-se na desembocadura do Itajaí o contexto produtivo/escravista comum em todo litoral catarinense.

Embora já pudesse ser delineada em fins do século XVIII, na organização sócio-espacial primitiva do litoral catarinense, a ação de grupos sociais livres, a saber, pequenos produtores mercantis do setor agrícola/pesqueiro, comerciantes marítimos e artesãos assalariados, **a formação social** articulada ao modo de produção escravista, não expressava ainda “um momento de transição” para uma nova sociedade.

A presença de grupos sociais livres, exercendo uma pequena produção e comercialização em meio à instituição colonial exploratória vem atestar as contradições que permeiam a formação social do litoral catarinense.

1.3 - *O Porto Natural do Itajaí-Açu*

As terras do Itajaí, como era conhecida em fins do século XVIII, a extensa área de relevo plano encaixada entre cordões de serras costeiras e o mar, constituem parte integrante da costa recortada por baías, penínsulas, pontas e ilhas, que se estende da foz do Saí-Guaçu, no litoral norte, à Laguna, no sul do Estado.

A feição endentada dessa porção da costa catarinense contrasta, por sua vez, com a existência, mais ao norte, de uma escarpa marítima litorânea, representada pela Serra do Mar - muralha contínua que se estende da costa paulista à paranaense e que, ao atingir a orla costeira catarinense, desdobra-se numa série de pequenas serras litorâneas. Entre esses cordões de serras desenvolveram-se vales de alguns grandes rios, como os do Itapocu, Itajaí e Tijucas que não somente entalharam o atual relevo colinoso, mas também trabalharam, intensamente, na formação de extensos vales. Esses cursos d'água constituíam, nos primórdios do povoamento litorâneo, as únicas vias de circulação entre o interior dos vales e o litoral (Fig. 2).

Grande era o interesse da Coroa em conhecer, na costa sul, “os recursos que poderiam prestar os portos nela situados”⁸⁹. No desempenho dessa função, Manoel Gonçalves de Aguiar, já no início do século XVIII, faz menção às terras do Itajaí, constando em seu relatório ser **“o rio Taahy despovoado, sem morador algum”**⁹⁰.

Embora não passassem despercebidas, como ponto geográfico favorável a uma futura exploração, as terras planas da desembocadura do Itajaí, bem como o “gigantesco curso d’água que se lança no Atlântico, na reentrância que vai da Ponta Negra à Ponta dos Cabeçudos”⁹¹ permaneceram ainda por um longo período como “território de reserva” atraindo apenas, no último quartel do século XVIII, as atenções da Coroa e do capital mercantil.

Podem ser apontadas várias razões para a “descoberta” das terras do Itajaí. Primeiramente, a invasão da Ilha de Santa Catarina pelos espanhóis, em 1777, justifica o deslocamento de pequenos grupos de famílias açorianas que partem na tentativa de se afastar do conflito, à procura de terras devolutas para seu assentamento, tanto em direção à Laguna, quanto ao norte do território catarinense⁹².

⁸⁹ BOITEUX, Henrique. Os municípios de Tijuca Grande e Porto Belo. Florianópolis: Livraria Central, 1926, p. 4.

⁹⁰ Idem, p. 6.

⁹¹ BACKHEUSER, Everaldo. A faixa litorânea do Brasil meridional. Ontem e hoje. Tip. Bernard Frères, 1918, p. 135.

⁹² A rendição da Ilha de Santa Catarina pelos espanhóis causou um grande pânico, não apenas entre as autoridades locais que se retiraram para o continente, como também à população. “Os colonos (açorianos), por seu lado, demonstraram uma profunda aversão ao jugo espanhol, **preferindo fugir para o interior (...)**”. SAINT-HILAIRE, A. Op. cit. p. 122.

Também o capital mercantil português, investido na pesca e manufatura da baleia na costa catarinense, acostumado a vultosos lucros, sofre prejuízos com o conflito. A partir da paralisação das armações de Piedade e Lagoinha, a sociedade lisboeta, representada pelo grupo Quintela, procura um novo espaço para o estabelecimento de um complexo baleeiro longe da interferência espanhola⁹³. A escolha recai sobre a enseada de Itapocoróia, distante da foz do Itajaí uns doze quilômetros, aproximadamente.

As atividades da pesca e do beneficiamento de baleias instaladas em Itapocoróia a partir de 1778, demonstraram ser compensadoras sendo que **“de todas as partes da província, aportavam à armação forasteiros em busca de trabalho”**⁹⁴, como também ancoravam com frequência na enseada,

“embarcações costeiras, atonetadas de mercadorias dos negociantes do Desterro, de Santos e de outros núcleos (...) vendendo sal, fazendas, ferramentas e **adquirindo os produtos da lavoura dos colonos, posseiros das férteis terras que se estendem pelo litoral, desde a foz do Itajaí-Açu (...)**⁹⁵. (grifo nosso).

Em Armação de Itapocoróia, organizava-se uma formação sócio/produziva já disseminada em outros locais da costa catarinense, associando-se o trabalho livre à mão-de-obra escrava. Os lavradores livres, nas terras que circundavam a armação, exerciam, como em Piedade, embora em menor escala, atividades agrícolas interligadas à pesca, sendo que o pequeno excedente produzido servia de

⁹³ ELLIS, M. Op. cit., p. 156.

⁹⁴ SILVA, José Ferreira da. Os primeiros moradores. In: Itajaí - cem anos de município. Editor: Laércio Cunha e Silva, 1960.

⁹⁵ Op. cit., s/p.

base ao estabelecimento de relações mercantis simples, concretizadas pela via marítima costeira.

Para ELLIS⁹⁶, os núcleos baleeiros configuravam “**autênticas aldeias**”⁹⁷, aparecendo uma **primeira divisão de trabalho** exercida por lavradores, baleeiros e artesãos, qualificados em diversos ofícios⁹⁸. No entanto, essa primitiva formação social se faz articulada ao trabalho escravo, **especificidade da sociedade colonial mercantil**.

A formação espacial da “aldeia” baleeira organizava também a transformação do quadro natural, empenhando-se o grupo social em “apropriar-se”⁹⁹ de seu pedaço de espaço. Constituindo o mar o elemento principal, tendo como “pano de fundo” a floresta, o rio e o vale próximo pode ser pensado, no caso de Itapocoróia, a influência dos primeiros grupos produtivos sobre o espaço circundante, a saber, as terras do Itajaí e seu “porto” natural.

No quadro natural que se reelebora em “aldeia baleeira”, são produzidas novas formas espaciais como a casa do administrador, a capela, alojamentos e senzalas, paióis para armazenagem de carne e de farinha de mandioca, oficinas,

⁹⁶ ELLIS, M. Op. cit.

⁹⁷ Não se reproduz, no entanto, no contexto colonial, a aldeia européia. A manufatura baleeira, razão de ser da “aldeia” que se forma a seu redor, é produzida pelo sistema mercantil, utilizando fundamentalmente, como força de trabalho, a mão-de-obra escrava, constituindo, e o trabalho livre e assalariado, nas armações, uma atividade sazonal e principalmente artesanal.

⁹⁸ Entre os operários da armação de ganho diário (jornaleiros), achavam-se os carpinteiros, calafates e pedreiros, serradores e falquejadores; “os baleeiros: arpoadores, timoneiros e remeiros não percebiam remuneração fixa; seu ganho, incerto, decorria do número de baleias capturadas”. Idem, p. 104.

⁹⁹ Para MARX. “(...) qualquer produção é **apropriação da natureza pelo indivíduo**” e isso se dá “por intermédio de uma forma de sociedade determinada”. MARX, K. Contribuição à crítica da economia política. 2ª ed. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1983, p. 203.

engenhos diversos, reservatórios de óleo e ainda, necessariamente, o cais e suas embarcações¹⁰⁰. A “natureza primeira”, através da ação humana, transforma-se em cultivos de subsistência, podendo estar ou não associados a uma pequena produção mercantil, endereçada aos “portos” de Desterro e São Francisco, ou ainda a ancoradouros mais próximos; a floresta primária que circunda essa porção de espaço fornece madeira em abundância, utilizada nas fornalhas da “fábrica” de azeite, constituindo também matéria-prima para outras elaborações; a mata primária serve ainda a diversas “obras” como a da tanoaria, na produção de pipas, barris, selhas, tinhas e vasilhames¹⁰¹, à “obra branca” e ao trabalho artesanal de “carpintaria da ribeira”¹⁰².

A “criação” desse quadro humanizado estabelece, portanto, diversas **formas e funções aos objetos criados**, dinamiza-os como elementos espaciais inseridos na produção baleeira. Desfaz-se, assim, na visão geográfica, a dicotomia entre o “cenário” natural e a produção, enfatizando-se a relação entre as coisas do espaço.

¹⁰⁰ ELLIS, M. Op. cit., p. 62.

¹⁰¹ Idem, p. 69.

¹⁰² Com a expansão do núcleo baleeiro, “ampliaram-se as atividades (...) e a carpintaria desdobrou-se em dois setores definidos: o **obra branca** e o **da ribeira**. A carpintaria de **obra branca**, responsável pelo esqueleto ou madeiramento das construções, relacionava-se à obra de pedra e cal, tijolo ou pau-a-pique do Mestre pedreiro. A **da ribeira**, (dedicava-se) à construção náutica.” Ibidem, p. 71.

SANTOS¹⁰³, coloca ser o espaço o resultado dessa relação **“que se desfaz e se renova continuamente, entre uma sociedade em movimento permanente e uma paisagem em evolução permanente”**¹⁰⁴.

Acha-se, portanto, presente em Itapocoróia, a exemplo das demais armações do litoral catarinense, um quadro de relações de produção contraditórias, exercidas, neste caso, pelo escravo, o colono/pescador, o artesão e a estrutura colonial vigente. embora em boa parte tolhidas pelo modelo de sociedade à qual se inserem, **as relações mercantis, vivenciadas em Itapocoróia, tendem a extrapolar o núcleo baleeiro, interligando-se aos primeiros colonos/posseiros das áreas circunvizinhas, a saber, as terras do Itajaí, nas proximidades de sua foz.** Enfatiza-se, no caso, o papel dos remeiros, colonos de poucas posses que complementavam seu parco rendimento com a comercialização de produtos oriundos de suas lavouras ou da pesca, levando-os às populações ribeirinhas¹⁰⁵.

Apesar da relativa distância da Ilha de Santa Catarina, principal porto e praça de mercado da província, as transações marítimas tendem a se expandir, constituindo fator favorável dessa expansão a presença, nas proximidades de Itapocoróia, de colonos que **“se espalhavam pela Praia do Itajaí, pelo rio acima, de uma e outra margem, pela Praia Brava, pela margem sul do Itajaí-Mirim”**¹⁰⁶.

¹⁰³ SANTOS, Milton. Espaço e sociedade. 2ª ed. Petrópolis (RJ): Ed. Vozes Ltda., 1979.

¹⁰⁴ Op. cit., p. 42, 43.

¹⁰⁵ SILVA, C. M. e. (1992). Op. cit., p. 65.

¹⁰⁶ SILVA, J. F. da. (1960). Op. cit. s/p.

Contribuiu principalmente para essa expansão, a existência no rio Itajaí, na altura da confluência com o Mirim, como bem observou AUBÉ¹⁰⁷, de “**um pequeno porto perfeitamente fechado, onde os navios (ficavam) em segurança**”¹⁰⁸. A presença do “porto” natural é, certamente, um fator de atração ao intercâmbio entre o colono/posseiro do Itajaí e os moradores de Itapocoróia, incentivando, da mesma forma, a procura e a valorização dessas terras.

O ancoradouro natural do Itajaí e o núcleo manufatureiro de Itapocoróia são, portanto, elementos espaciais que impulsionam o intercâmbio comercial no litoral centro-norte catarinense, podendo os agentes desse comércio marítimo expandir as relações mercantis, alcançando, mais ao norte, as terras do Itapocu, a vila de São Francisco, ou ainda, bordejando a costa, efetuar transações em pequenos portos que se sucedem em direção a Desterro como os de Garoupas (Porto Belo) e Tijucas.

O “porto” do rio Itajaí integra-se, portanto, ainda que de modo modesto, às relações de comércio da época, não ficando despercebido a inúmeros viajantes que por aqui passaram no início do século XIX, como BRITO¹⁰⁹, AUBÉ¹¹⁰ e VAN LEDE¹¹¹.

¹⁰⁷ AUBÉ, Leonce. *La province de Sainte-Catherine et la colonization au Brésil*. Rio de Janeiro: Imprimerie Française de Frédéric Arfvedson, 1861.

¹⁰⁸ *Idem*, p. 26.

¹⁰⁹ BRITO, Paulo J. M. de *Memória política sobre a capitania de Santa Catarina*. Lisboa: Academia Real das Ciências, 1816.

¹¹⁰ AUBÉ, L. *Op. cit.*

¹¹¹ VAN LEDE, Charles. *La colonization au Brésil: mémoire historique, discriptif, statisque el commercial sur la province de Sainte-Catherine*.

Assim sendo, os portos do rio “Tajahi” e de São Francisco, mesmo “não sendo tão espaçosos e freqüentados como (o porto de Desterro), são contudo de grande utilidade para o comércio”¹¹². O primeiro, embora pequeno e pouco freqüentado pela inexistência de povoação, era “seguro e bem abrigado”, e para o futuro poderia ter “transcendente utilidade”¹¹³.

Na foz do Itajaí, não se estabeleceram freguesias quando da instalação das primeiras levas de imigrantes açorianos, dividindo-se as terras próximas ao rio em diversas sesmarias e pequenos cultivos em terras devolutas. Assinalava-se, no início de século XIX, a necessidade de formar um povoado na foz do grande rio, com extensas margens para cultivos e rios navegáveis até o aparecimento das primeiras cachoeiras¹¹⁴.

Colocava-se ainda, na época, as possibilidades futuras do porto e também o possível desenvolvimento da navegação fluvial pelo rio Itajaí. Embora em segurança no pequeno porto fluvial, as embarcações enfrentavam sérias dificuldades à entrada da barra, sendo “necessário contornar o **banco**”¹¹⁵, manobra difícil e perigosa. As condições apresentadas pelo “porto” do Itajaí não constituíam, porém,

¹¹² BRITO, P. J. M. de Op. cit., p. 34.

¹¹³ Idem, p. 35.

¹¹⁴ Ibidem.

¹¹⁵ AUBÉ. L. Op. cit., p. 26.

“(...) um obstáculo invencível a um desenvolvimento considerável desta parte da Província mas que (ficaria) sempre adstrita a uma pequena cabotagem (admitindo) (...) excepcionalmente, navios estrangeiros”¹¹⁶

Embora ainda em décadas seguintes, persistissem as condições precárias da entrada da barra, constituindo também o interior do vale um grande desafio para o assentamento de pequenos núcleos produtivos, ocorre “um verdadeiro **rush** em direção às terras do Itajaí”, por volta de 1793 ¹¹⁷, exigindo dos antigos moradores que, naqueles locais, “havam estabelecido posse mansa e pacífica”, uma reação frente à perda eminente de suas terras, requeridas agora por militares, eclesiásticos e pessoas abastadas da capital¹¹⁸.

Afirma-se não se acharem às margens do rio Itajaí, na época, “**desertas e incultas**”, com base na petição de antigos moradores “do Rio de Taahu”, que ali viviam:

“(...) com famílias e escravaturas, (perfazendo) o número de quarenta e tantos moradores, situados nas margens do dito rio com suas casas, sítios e lavouras de mandioca (...), criações de aves e animais e outras benfeitorias de tudo (pagando) dízimos ao real patrimônio”¹¹⁹

¹¹⁶ “(...) Un obstacle presqu’invincible à un développement considérable de cette partie de la province qui sera toujours réduite à un petit cabotage, et n’admittra jamais qu’exceptionnellement des navires étrangers.” Ibidem, p. 27.

¹¹⁷ SILVA, J. F. da. (1960). Op. cit., s/p.

¹¹⁸ Idem.

¹¹⁹ Ibidem.

Tal proposição contrária, portanto, o parecer de MAWE¹²⁰, segundo o qual as terras ao norte de Tijucas seriam “sem valor algum”¹²¹. A procura maior dessas terras, tidas como **devolutas**¹²², ocorre já em final do século XVIII, avolumando-se os pedidos de concessão “que faziam os vassallos ao real patrimônio”¹²³.

Não existindo uma organização social que suscitasse o aparecimento de uma classe senhoril, empenhada em lutar pelo **monopólio da terra**¹²⁴; não se cogitando, também, no caso do litoral catarinense, a implantação da economia agro-exportadora cujo exercício exigia amplas propriedades, a terra, na Capitania da Ilha de Santa Catarina, ainda “**sob o domínio indiviso e nu da Coroa**”¹²⁵, podia ser parcelada e distribuída, segundo a ordem real, em sesmarias ou pequenos lotes a qualquer colono/vassallo que devidamente a requisitasse¹²⁶.

¹²⁰ MAWE, John (1807). Ilha de Santa Catarina. Op. cit.

¹²¹ Ao norte de Tijucas, “a terra (...) tem pouco ou nenhum valor; qualquer pessoa pode apropriar-se da extensão que lhe aprouver, **fazendo ao governo a solicitação exigida**”. Idem, p. 194.

¹²² No Brasil colonial, todas as terras pertenciam ao soberano. Esse princípio, oriundo do Direito Feudal, conferia “ao Estado, isto é, ao rei, a propriedade (direta ou nua) de toda a terra sobre a qual reinasse soberano. RANGEL, I. Op. cit., p. 6.

¹²³ Conforme a petição dos moradores das margens do Itajaí, dirigida ao vice-rei, em 1794, “Os suplicantes (...)” por força despejados apelavam à lei do reino, “que proíbe vender as mercês e graças que lhes faz o soberano (pertencendo) **as terras ao Real Patrimônio (...)**” SILVA, J. F. da. (1960). Op. cit.

¹²⁴ RANGEL, I. Op. cit., p. 9.

¹²⁵ Idem.

¹²⁶ Ibidem.

A demanda das terras do Itajaí, no último quartel do século XVIII, decorre, portanto, em grande parte, da relativa facilidade de aquisição, na época, de pequenas e médias propriedades em áreas cultiváveis na desembocadura do grande rio; da existência de um ancoradouro seguro à margem direita do Itajaí-Açu, nas proximidades da confluência com o Mirim com boas oportunidades para o desenvolvimento futuro do comércio fluvial e marítimo, e, ainda, da presença um pouco mais ao norte da manufatura baleeira em Itapocoróia, núcleo concentrador de mão-de-obra assalariada e de intercâmbio para a pequena produção agrícola/pesqueira.

No entanto, as décadas iniciais do século XIX assinalam o declínio dos estabelecimentos baleeiros, atingidos pela extinção da política dos monopólios. Constituindo as armações negócio de grande vulto e “por não haver quem as comprasse ou fizesse novo contrato”¹²⁷ esses estabelecimentos passam a ser administrados pela Coroa. Dessa forma, “as armações avizinhavam-se da decadência” que adviria, não só da administração da Fazenda Real (1801), mas principalmente,

“(...) da concorrência das expedições de ianques e britânicos ao cachalote, em águas do Atlântico sul-americano, das peculiaridades e insuperáveis deficiências técnicas da própria indústria; e, ainda, fator mais remoto, do próprio monopólio (...)”¹²⁸.

O deficiente gerenciamento estatal dos núcleos manufatureiros, somado à atividade decrescente da pesca da baleia, incidirá sobre o colono, trabalhador

¹²⁷BOITEUX, L. A. (1934). Op. cit., p. 293.

¹²⁸ ELLIS, M. Op. cit., p. 166.

sazonal nas armações, o jornaleiro e o artesão. A extinção dos contratos desmonta, por sua vez, toda uma estrutura produtiva-artesanal que se desenvolvia articulada à empreitada colonial escravista, incluindo o promissor mercado de construção naval.

O declínio da pesca da baleia e a conseqüente estagnação dos núcleos baleeiros - com repercussão nos espaços circunvizinhos - são processos correlatos aos acontecimentos que assinalaram, de um modo geral, a derrocada do monopólio colonial no território brasileiro.

No entanto, as transformações políticas não interferiram na estrutura colonial de produção mantendo-se, no Brasil, a grande propriedade agro-exportadora escravista. A mudança, na época, decorre de inovações sociais que abalam a classe mercantil portuguesa residente no país, desde longa data dominando o setor de importação.

O capital mercantil é então,

“(...) alijado como um aparelho inútil, sendo seu lugar tomado, no interior da nova sociedade, **por uma dissidência sua: o novel capitalismo mercantil do Brasil (...)**”.

Surgia, também, **a classe dos comerciantes** (podendo) desenvolver-se sob o patrocínio de seu sócio hegemônico (a classe dos senhores de escravos), até onde seus respectivos interesses não conflitassem¹²⁹. (grifo nosso)

No contexto catarinense, os pequenos comerciantes, impulsionados pela “onda” liberal introduzida com a Abertura dos Portos e Independência¹³⁰, começam

¹²⁹ RANGEL, I. Op. cit., p. 18.

¹³⁰ FURTADO, C. Op. cit., p. 41.

a interagir com maior intensidade sobre “**espaços particulares**”¹³¹, participando ativamente de momentos específicos da formação de lugares.

1.4 - *A Classe Mercantil de Itajaí e o Momento Colonizador*

A introdução do “porto” do rio Itajaí no contexto do litoral catarinense pode ser considerada, de certa forma, **tardia**, levando-se em conta a atuação pioneira de portos como os de São Francisco, Desterro e Laguna. No entanto, antepõe-se ao aspecto puramente cronológico dessa inserção, o processo próprio do porto onde são incluídas as deficiências do quadro natural e o estágio social e político da época.

O lento processo dessa inserção, no que se refere ao quadro natural, deve-se, em parte, às dificuldades que encontravam as embarcações ao penetrar a barra do rio Itajaí-Açu dada a presença de um banco de areia na sua foz¹³². Essa situação permanece quase inalterada até as décadas iniciais do século XX, agravando-se nos períodos de grandes enchentes, devido ao aumento de depósitos fluviais na barra.

Quanto ao processo porto/sociedade local, destaca-se a formação tardia de um grupo social cujos empreendimentos se acham interligados ao porto. Ao se estabelecerem na freguesia e depois vila de Itajaí, em meados do século XIX, os comerciantes do porto dão início à formação de uma classe, cuja ascensão irá

¹³¹ SANTOS, M. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. Boletim Paulista de Geografia n. 54, junh. 1977, AGB, p. 87.

¹³² AUBÉ, L. Op. cit. p. 26.

projetá-los hegemonicamente no contexto social da cidade portuária, já no último quartel do século.

De acordo com PRADO JÚNIOR¹³³, o quadro nacional, até aproximadamente 1850, expressava “fases de ajustamento” nas esferas sociais, política, econômica e financeira do país, momentos de crise que se instalam com o advento da nova nação¹³⁴. Desses ajustamentos emerge um “incipiente capitalismo, ainda em seus primeiros passos”¹³⁵ favorecendo o nascimento do capital mercantil brasileiro, acelerando a ruptura entre os comerciantes nacionais e portugueses do setor de importação e exportação.

Para os pequenos portos das províncias, servidos pela navegação de cabotagem, a ascensão nacional da classe dos comerciantes, **faculta o desenvolvimento de atividades comerciais próprias**, revertendo, lentamente, a feição estagnada dos locais portuários, observada por GOLOVNIN¹³⁶, quando de suas passagens por Santa Catarina. Com exceção da capital da província, “os demais portos não têm comércio próprio. Ali não há ricos comerciantes, nem empresas comerciais (sendo) ainda pouco povoados”¹³⁷.

Embora por volta dos anos 30 e 40 do século passado, tenham se estabelecido um pequeno número de colonos¹³⁸ nas terras de baixo e do médio vale

¹³³ PRADO JÚNIOR, C. Op. cit.

¹³⁴ Idem, p. 192.

¹³⁵ Ibidem, p. 193.

¹³⁶ GOLOVNIN, V. (1808). Ilha de Santa Catarina. Op. cit.

¹³⁷ Idem, p. 204.

¹³⁸ SILVA, J. F. da. Itajaí. A fundação e o fundador. In Blumenau em Cadernos, T. VIII, p. 173.

do Itajaí, é após 1850, que pode ser evidenciado um fluxo crescente de imigrantes que, por sua vez, demandam a frequente importação de mercadorias. O “momento colonizador”, expande, portanto, em grande parte, a movimentação do porto natural, junto à foz do Itajaí, dando impulso à navegação fluvial e, conseqüentemente, direcionando agentes do intercâmbio à vila portuária - **pequenos comerciantes que passam a estruturar o incipiente comércio do porto ao vale colonial.**

A conjuntura local anterior expressa, principalmente, **uma organização sócio-espacial em estagnação**, afetando a desorganização da armação baleeira, o desenvolvimento da pequena produção mercantil que se processava em todo espaço adjacente.

Podem somar-se, portanto, às razões da tardia inserção do espaço portuário local ao contexto litorâneo catarinense, ainda na primeira década do século XIX, a retração das relações de troca efetuadas entre as terras do Itajaí e o vizinho núcleo manufatureiro, correspondendo, na época, à perda de um pequeno mercado consumidor para os excedentes da produção local; a relativa distância de outras praças comerciais como Desterro e São Francisco como também as precárias condições da entrada da barra. Como entrave à formação de uma pequena produção mercantil, na desembocadura do Itajaí, assinala-se a manutenção do antigo contexto produtivo, isto é, **a permanência das unidades esparsas de auto-sustento como base a mão de obra escrava.**

Aponta-se, sobretudo, a inexistência, neste local, de um **núcleo onde pudessem despontar forças produtivas em diversificados setores da produção como, também, agentes locais de comércio**

Adaptando à organização espacial introduzida pela metrópole, o colono açoriano, à beira-mar, não cogitava realizar mudanças profundas na estrutura produtiva de sua propriedade; também a abundância da terra, o suplemento alimentar e alguma renda, ambos fornecidos pela pesca, irão refrear o impulso colonizador em direção aos espaços vazios do Vale do Itajaí.

No entanto, o litoral catarinense, não totalmente vinculado à formação social desenvolvida pelo sistema agro-exportador, oferece **uma mobilidade social mais solta**, com possibilidade de interação entre elementos oriundos de sociedades em transição para o modo e produção capitalista¹³⁹ e contingentes, cuja formação remontava ainda ao contexto colonial. Entre estes últimos, figuravam elementos de origem lusa e açórico-madeirense que irão representar, no núcleo portuário da foz do rio Itajaí, o extrato pioneiro de uma classe de negociantes, desde cedo articulada ao "momento colonizador".

Embora os terrenos que margeiam a foz do Itajaí já apresentassem antiga ocupação oriunda da aquisição de sesmarias e do comum apossamento de terras não se evidenciava até o início do século XIX, a formação de um quadro social voltado à exploração do porto fluvial do Itajaí como núcleo mercantil.

¹³⁹ Pode-se dizer que a imigração alemã anterior a 1880 resulta do confronto, nesse país, entre o atraso técnico (esgotamento do modo de produção feudal) e o crescimento demográfico. Parcelas "marginalizadas" da população alemã (filhos de camponeses e artesãos) oriundas das zonas do Mosel, Hunsrück e Eifel - regiões "onde o lavrador, servo da gleba (...) era impelido a migrar (...)" dão início à colonização alemã no sul do Brasil, formando-se as colônias de São Leopoldo no Rio Grande do Sul (1824) e São Pedro de Alcântara, em Santa Catarina (1829). KONDER, M. Lauro Muller. A pequena pátria. Edição comemorativa do centenário de nascimento de Marcos Konder. Florianópolis: Ed. da Fundação Catarinense de Cultura, 1982, p. 9.

SILVA¹⁴⁰ refere-se aos colonos açorianos como povoadores instalados em terras devolutas da Coroa, reproduzindo-se, na foz do rio Itajaí, (como em todo litoral catarinense), o estabelecimento agrícola-pesqueiro que contava com a participação da mão-de-obra escrava; o excedente da produção era endereçado à troca realizada comumente em embarcações que faziam da costa catarinense uma via de pequeno comércio. Por sua vez, autores como KONDER¹⁴¹ e HEUSI¹⁴², enfatizaram a atividade pioneira de Antônio Meneses de Vasconcelos Drummont que instala, por um breve período de tempo, entre 1820 e 1821, um pequeno núcleo exploratório às margens do Itajaí-Mirim, ainda no contexto colonial em que se fundamentavam as sesmarias¹⁴³.

O que fica evidente, nas diferentes interpretações da organização primeira dessas terras, é não se constituir o povoamento ao redor de um núcleo principal - a freguesia. Verifica-se, por outro lado, que a extração da madeira, a exploração agrícola e a comercialização dos excedentes eram **práticas não raras na foz do Itajaí**. Não se evidenciava, no entanto, nesse local, a exemplo de Desterro e São Francisco, a presença de elementos de "larga visão" de que nos fala

¹⁴⁰ SILVA, J. F. da Op. cit.

¹⁴¹ KONDER, M. Op. cit., p. 72.

¹⁴² HEUSI, Nemésio. A fundação de Itajaí: sua história e sue romance. Blumenau: Fundação "Casa Dr. Blumenau", 1983, p. 23.

¹⁴³ Na opinião do historiador Ferreira da Silva, a verdadeira fundação de Itajaí tem início em 1823, a partir do estabelecimento, à margem direita do Itajaí-Açu, do comerciante português Agostinho Alves Ramos, procedente de Desterro. Diverge, portanto, das interpretações encontradas em Konder e Heusi que colocam Antônio Meneses de Vasconcelos Drummont como o "verdadeiro colonizador", anterior a Alves Ramos. No presente trabalho, a abordagem sobre a fundação da cidade de Itajaí prende-se ao contexto da formação sócio-espacial do porto de Itajaí e sua inserção no litoral catarinense.

d'ÁVILA¹⁴⁴, empenhados em explorar como "ponto" de comércio o ancoradouro natural oferecido pelo rio.

Esse empreendimento será iniciado ainda no primeiro quartel do século XIX, quando agentes sociais, oriundos de outros lugares, procuram o "porto" do rio Itajaí para a instalação de "casas de negócio", promovendo, ao mesmo tempo, uma inovação no contexto sócio-espacial preexistente.

PELUSO JÚNIOR¹⁴⁵ observa que os centros urbanos de origem portuguesa se organizavam de um modo geral, em blocos irregulares nas imediações da igreja e sua praça¹⁴⁶. Esse "caráter principal" transmitido pela Coroa, quando da instalação das freguesias açorianas no litoral catarinense¹⁴⁷, não previa o aparecimento de novas formas de organização do espaço promovidas por mudanças no contexto social. A transformação do estágio da pura subsistência para a pequena produção mercantil introduz, nos povoados um novo elemento social - o negociante -, passando este a comercializar o pequeno excedente agrícola/pesqueiro entre as vilas mais próximas, instalando-se em locais

¹⁴⁴ d'ÁVILA, E. Op. cit., p. 25.

¹⁴⁵ PELUSO JÚNIOR, Victor. Estudos de geografia urbana de Santa Catarina. Florianópolis: Editora da UFSC/Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1991.

¹⁴⁶ Observa-se que os planos urbanos estudados em PELUSO JUNIOR, enfatizando a organização espacial catarinense não fazem referência a Itajaí, incluindo as cidades de Florianópolis e Lages, fundadas por descendentes de portugueses. O autor coloca que, de um modo geral, constituía o caráter principal desses planos "respeitar a proeminência da igreja com sua praça". Op. cit., p. 381.

¹⁴⁷ O aparecimento da **freguesia** (distrito de uma paróquia), no litoral catarinense, representou um estágio posterior à instalação das **comunidades** açorianas. Trabalhava-se, então, nos "locais" para implantar o "plano" de urbanização em obediência à ordem régia. "No sítio destinado para lugar se assinalará um quadrado para a praça de quinhentos palmos de face, e em um dos lados, por-se-á a Igreja, a rua ou ruas (...) e por elas e nos lados da praça se porão as moradas com boa ordem" (...) "que se há de constituir em cada Igreja um Vigário" (grifo nosso). PIAZZA, W. F. Op. cit., p. 122, 123. Portanto, só após dessa organização inicial, e contando ainda com a presença de um religioso, o povoado, poderia ser elevado à freguesia.

estratégicos como áreas portuárias, margens de rios ou cruzamento de caminhos. O comerciante pioneiro, em alguns casos, veio inovar o primitivo “plano urbano”, comumente representado pela igreja, elemento básico e centralizador do povoamento açoriano. No caso da foz do Itajaí, a introdução de uma “casa de comércio” (e as demais que a sucederam) representou uma inovação importante no contexto sócio-espacial¹⁴⁸. Além de representar a formação de uma classe de comerciantes, esses estabelecimentos significaram, também, o **núcleo inicial da acumulação capitalista local**.

No processo da formação comercial do “porto” do rio Itajaí, inscrevem-se, como pioneiros, negociantes de origem luso-brasileira e açórico-madeirense, imigrantes alemães, elementos que, a partir de 1823, começam a se estabelecer à margem direita do rio, nas proximidades de sua foz. Aponta-se o comerciante Agostinho Alves Ramos, proveniente do Desterro, como o iniciador e grande fomentador das atividades comerciais **que viriam, num futuro próximo, interligar litoral e vale, tendo como intermediador o Porto de Itajaí**.

¹⁴⁸ “E como o seu povoado, apresentasse já possibilidades muito grandes de vir a ser, em breve, um centro bem populoso, que contaria com inestimáveis recursos próprios, um aglomerado de suas vinte casas, com a capelinha e sua cura, (Alves Ramos) **tratou de elevá-lo à freguesia, sede de distrito e paróquia**”, enviando uma petição ao presidente da Província, a cinco de janeiro de 1833. A organização da freguesia é, portanto, **posterior ao estabelecimento de Alves Ramos como comerciante na foz do rio Itajaí**. (grifo nosso) SILVA, J. F. da. “De fazenda à cidade”. Blumenau em Cadernos. T. VIII, p. 170.

Em meio à ocupação dispersa da desembocadura do rio Itajaí, a casa de “negócio” de Alves Ramos - configurando um pequeno núcleo comercial - representava, na época, o “centro” de uma primitiva organização urbana. O local, concentrador de trocas, de armazenagem, de mão-de-obra livre e de novos moradores orientava, também, grande parte do trânsito fluvial, sendo que, dos arredores da confluência com o Itajaí-Mirim, descia um “apreciável volume de cereais e madeiras (...), em pequenas embarcações, **para o armazém de Alves Ramos**¹⁴⁹ (grifo nosso)

Por outro lado, a casa de “negócio” ensejava um maior intercâmbio com Desterro, sabendo-se das relações de Alves Ramos com o comércio da capital da província¹⁵⁰.

O pequeno movimento comercial, no povoado do Itajaí, determina, a partir de então, uma nova posição do “porto”¹⁵¹, próximo à casa de “negócio” efetuando-se, também, a construção de trapiches para a movimentação das cargas. Esse movimento, ainda que modesto, apoiava-se, inicialmente, no crescimento da praça comercial de Desterro e na expansão da pequena produção mercantil litorânea; só a partir de 1850, aproximadamente, quando aparecem os “primeiros sinais de comércio”¹⁵² na colônia Blumenau, junto à barra do rio Garcia, expandem-

¹⁴⁹ SILVA, J. F. da Op. cit., p. 169.

¹⁵⁰ Alves Ramos exercera o comércio em Desterro como sócio de Anacleto José Pereira numa casa de negócio “bem sortida e afreguesada, (mantendo) largo comércio, não apenas com os agricultores e pescadores da ilha e do continente fronteiro, senão também com a população que se espraiava por quase todo o litoral, da terra firme até S. Francisco e Laguna. “Op. cit., p. 166.

¹⁵¹ A localização primeira do porto do Itajaí ficava à altura da confluência deste rio com seu afluente o Itajaí-Mirim, denominando-se aquele à “barra do rio”. AUBÉ. L. Op. cit.

¹⁵² PELUSO JUNIOR, V. A. Op. cit., p. 369.

se as transações fluviais, intermediando o porto do Itajaí, tanto o abastecimento da população colonial como a saída dos produtos por via marítima¹⁵³.

Os negociantes da capital da província arrematavam, portanto, boa parte da produção litorânea, enviando embarcações, periodicamente, aos pequenos núcleos produtivos à beira mar, comprando “todos os produtos da lavoura e da acanhadíssima indústria existente, **fornecendo mercadorias e gêneros de primeira necessidade aos comerciantes que se iam estabelecendo pela costa**”¹⁵⁴. (grifo nosso)

¹⁵³ Idem.

¹⁵⁴ SILVA, J. F. da. Op. cit., p. 166.

A Fig. nº 3, corresponde a área central da Vila do Santíssimo Sacramento do Itajaí, em 1887. Observa-se que a organização desse “centro urbano” segue, ainda, a antiga disposição, quando da instalação do comerciante Agostinho Alves Ramos na foz do rio Itajaí. Nas primeiras décadas do século XIX, o primitivo plano apresentava como “formas” urbanas, além do estabelecimento comercial do Coronel Agostinho, meia centena de casas muito simples, próximas umas das outras, cujo alinhamento era dado ao correr na margem direita do rio, correspondendo a localização das ruas Municipal e do Comércio, assinaladas na antiga planta¹⁵⁵. Da primeira organização espacial constavam, também, uma capela, o “estaleiro”¹⁵⁶, instalado no local posteriormente conhecido como “largo da Matriz”, ferrarias e um depósito de mercadorias nas proximidades do trapiche que servia à casa de negócio de Alves Ramos.

¹⁵⁵ Os dados que integram a “descrição” sobre o povoado do rio Itajaí foram colhidos pelo Dr. Pedro Ferreira da Silva, em 1907, junto ao sr. Antônio da Costa Flores, antigo morador da cidade de Itajaí. “A 13 de julho último (1907), o sr. Antônio da Costa Flôres percorreu conosco, de carro, esta cidade para, mais fácil e precisamente, poder iniciar de modo minucioso, o que havia pelos anos de 1840 a 1844, na área que compreende o atual perímetro urbano. SILVA, Pedro Ferreira e. “Reminiscência”. Itajaí - cem anos de município. Op. cit.

¹⁵⁶ No “documento de doação do terreno para a construção da primeira capela (...) o mesmo situava-se no lugar do estaleiro”. SILVA, J. F. da Op. cit., p. 165.

Conforme d'ÁVILA¹⁵⁷, na falta de arruamento, estreitas veredas ligavam o "centro" ao interior da freguesia realizando-se, por esses caminhos, a comunicação, ao norte, com o pequeno ancoradouro junto à barra do Itajaí-Mirim e, ao sul, levavam à grande propriedade denominada "Fazenda"¹⁵⁸.

Na freguesia do Itajaí, ao redor do "negócio" de Alves Ramos, começava, então, a adensar-se um grupo de novos moradores, em parte desvinculados das atividades agrícolas. Instala-se, dessa forma, nas proximidades do "porto", a divisão de trabalho, achando-se presentes remeiros, vendedores de madeira, carpinteiros para o reparo e construção de embarcações, o mestre de barco, o taifeiro, entre outros.

Observa-se, portanto, que o grupo social introduzido numa fração particular do espaço portuário, é também introdutor de mudanças na paisagem preexistente. As novas formas materiais elaboradas nessa primitiva organização urbana nascem imbuídas de novas funções, em grande parte solicitadas pela atividade mercante junto ao porto. A divisão de "ofícios", a presença de elementos assalariados, comerciantes e do pequeno contingente da produção mercantil de alimentos, implicam o estabelecimento de novas relações sociais na foz do rio Itajaí. Em última instância, anunciam a introdução de práticas capitalistas numa estrutura colonial em declínio.

¹⁵⁷ d'ÁVILA, E. Jornal de Santa Catarina. 22.10.1986.

¹⁵⁸ Idem, p. 22.

O comércio na Freguesia do Santíssimo Sacramento nasce orientando as perspectivas futuras que poderiam oferecer um espaço, ainda em grande parte, em seu estágio natural. O extenso rio e seu vale representavam, na primeira metade do século XIX, uma fração ainda inexplorada do território catarinense, não se concretizando a antiga ocupação colonial como força organizadora do vasto espaço interior.

Por essa razão, a expansão portuária e do próprio núcleo comercial prende-se desde cedo, à demanda das terras que margeiam os rios Itajaí-Açu e o Mirim, acentuando-se essa expansão com a implantação das colônias Itajaí (Brusque) e Blumenau, entre 1850 e 1860.

Num momento anterior, por volta da segunda década do século, Agostinho Alves Ramos percorre os rios Itajaí-Mirim e Itajaí-Açú, este último até as proximidades do Salto, nascendo, dessa exploração, a idéia de instalar colônias nesses terrenos de "extraordinária uberdade". Com esse objetivo, empenha-se junto à Assembléia, na capital da província, na aprovação de um projeto para a fundação das colônias de Taboleiro e Pocinho, respectivamente nos rios Itajaí-Mirim e Itajaí-Açú¹⁵⁹.

Esse plano inicial de colonização irá incentivar a ocupação das terras de Pocinho, Poço-Grande, Gasparinho e Belchior por imigrantes alemães, "desgostosos com as terras pouco dadivosas da Colônia São Pedro de

¹⁵⁹ SILVA, J. F. da. Blumenau em Cadernos. Op. cit., p. 171.

Alcântara”¹⁶⁰. Instalam-se nesses locais os Schmitt, Haendchen, Spengler, Deschamps, Zimmermann, Lucas e Wagner, entre outros, “para explorar sob bases menos rotineiras, a fabricação do açúcar e da cachaça (...)”¹⁶¹.

A organização espacial do núcleo portuário de Itajaí vai articulando-se, portanto, ao “momento colonizador” através do estreitamento das relações comerciais porto/vale. Ao mesmo tempo, esse “momento” motiva o estabelecimento, junto à foz, de novos moradores assinalando-se, no caso, comerciantes oriundos de São Francisco¹⁶² e imigrantes alemães¹⁶³, que aqui instalam suas “casas de negócios”.

O “momento colonizador” determinou, por sua vez, a eleição de novos locais de comércio na freguesia descentralizando, em parte, as atividades até então restritas ao núcleo central; pode ser assinalada, nessa fase, a instalação do empório de Joaquim Pereira Liberato, na barra do Itajaí-Mirim, onde se abasteciam os imigrantes em trânsito para a colônia Blumenau¹⁶⁴; o mesmo negociante antevendo a expansão da demanda por mercadorias de primeira necessidade

¹⁶⁰ KONDER, Marcos. Ligeiras considerações sobre a indústria açucareira em Santa Catarina e no vale do Itajaí. In COMEMORANDO o 25º aniversário da Usina Adelaide. Itajaí, 1944, p. 3.

¹⁶¹ Idem.

¹⁶² Provavelmente uma das razões do estabelecimento na foz do Rio Itajaí de negociantes oriundos de São Francisco, esteja associada à concorrência instalada naquele porto. Conforme a observação de SAINT-HILAIRE (1820), era elevado o número de “lojas sortidas” em São Francisco, abastecendo-se os comerciantes de um modo geral no Rio de Janeiro e “exportando” para a capital da Província farinha de mandioca, arroz e tábuas. “**Infelizmente, a escassa atividade agrícola existente na região torna o seu comércio de exportação muito difícil**”. SAINT-HILAIRE, A. Op. cit., p. 143.

¹⁶³ Fazem parte do grupo pioneiro de imigrantes alemães radicados em Itajaí e direcionados principalmente às atividades comerciais, Pedro Palm, Nicolau Malburg, Henschke, Guilherme Asseburg, Pedro Muller, João Vicente Haendchen, Marcos Konder Senior, entre outros.

¹⁶⁴ “Já em 1861 (Joaquim Pereira Liberato) mantinha um bem sortido negócio que era um dos empórios abastecedor dos imigrantes, que chegavam (...) não só para a colônia Blumenau como para a recém-fundada colônia de Itajaí (Brusque)”. “Os Liberatos”, in Itajaí - cem anos de município. Op. cit. s/p.

estendeu o ramo mercantil até a recém-criada colônia Itajaí (Brusque) lá instalando a primeira casa comercial¹⁶⁵.

Constituindo a extração da madeira, uma produção muito antiga nas terras do Itajaí, era natural constituir-se, o porto, um local concentrador e exportador dessa mercadoria. O comerciante Antônio Pereira Liberato, instalado na vila de Itajaí já em meados do século, dando prosseguimento à prática iniciada por Alves Ramos, direciona suas atividades comerciais para a exportação da madeira, possuindo embarcações de sua propriedade para efetuar a transação marítima. O mesmo comerciante associava-se à produção possuindo, nas proximidades do "centro", um engenho para o beneficiamento do arroz. Seu irmão, José Pereira Liberato, também integrado à fase inicial do comércio na vila de Itajaí, não fugindo ao proceder comum dessa área instala-se, à mesma época, como comerciante e pequeno produtor mercantil numa propriedade às margens do Itajaí-Mirim onde muito oportunamente atende ao crescente intercâmbio fluvial entre a foz e a colônia Itajaí¹⁶⁶.

¹⁶⁵ PERING, Maria Luiza Renaux. Colonização e indústria catarinense no Vale do Itajaí: o modelo catarinense de desenvolvimento. Blumenau: Editora da FURB, 1987, p. 70.

¹⁶⁶ Conforme entrevista concedida pelo Prof. Édison d'Ávila, diretor do Museu e Arquivo Histórico de Itajaí.

Nesse espaço, em reelaboração¹⁶⁷ a empreitada comercial não nascia isolada da produção. A partir das atividades pioneiras de Alves Ramos, comumente o comerciante local, além de gerenciar o próprio “negócio”, articulava-se também às atividades produtivas.

Como proprietário de terras voltava-se à exploração de uma pequena produção mercantil abastecendo, em parte, o restrito mercado local ou endereçando gêneros agrícolas já beneficiados e também madeiras ao porto de Desterro. Esse porto, conforme HÜBENER¹⁶⁸, funcionava, ainda na primeira metade do século como entreposto de produção agrícola/pesqueira oriunda das vilas litorâneas, havendo uma distribuição posterior desses produtos para outras praças de mercado¹⁶⁹.

Ao desenvolver a pequena produção mercantil o comerciante local empregava ainda antigas técnicas da produção colonial. Dessa forma, engenhos, atafonas e alambiques conviviam com novos empreendimentos produtivos representados por serrarias, estaleiros e olarias, num primeiro momento ainda artesanais. Essas atividades localizavam-se, preferencialmente, em locais mais afastados do “centro”, porém sempre às margens do Itajaí-Açu e do Mirim, principais vias de transporte na época. Não raro esses negociantes pioneiros ocupavam-se

¹⁶⁷ Apreender o sentido da reelaboração espacial em curso na foz do Itajaí, incorre em aceitar o espaço como resultado da união da sociedade por ela recriada, num determinado momento. Embora possam ser analisados como categorias diferentes, ambos, espaço e paisagem humanizada, são dotados de movimento, formando “um par dialético”. SANTOS, M. (1988). *Op. cit.*, p. 72.

¹⁶⁸ HÜBENER, Laura Machado. O movimento comercial do porto de Nossa Senhora do Desterro no século XIX. Florianópolis, UFSC, 1979, Dissertação de Mestrado.

¹⁶⁹ *Op. cit.* p. 40.

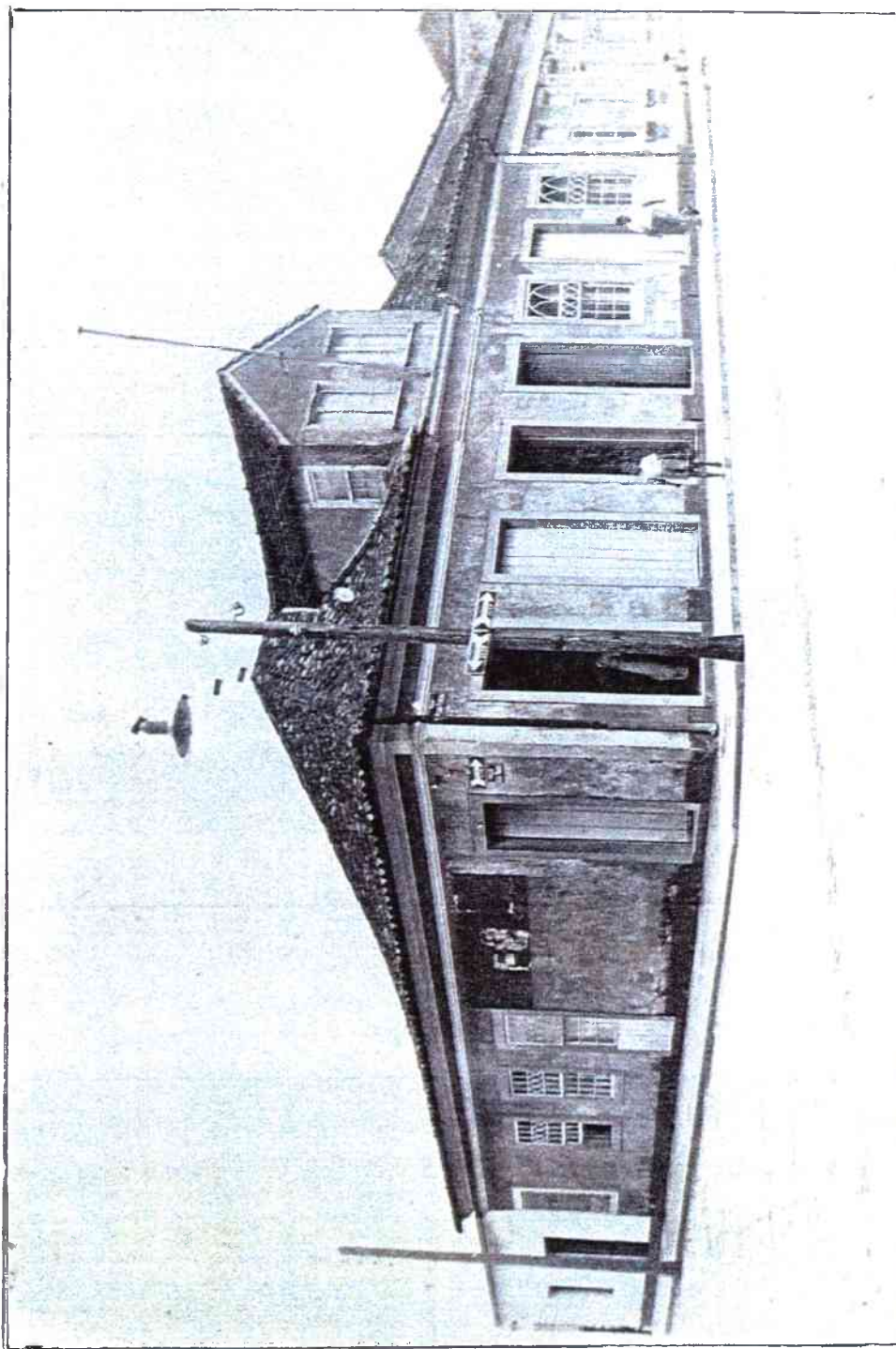
também em expandir, vale adentro, seu ramo de negócio apoiando e participando ativamente da empreitada colonizadora.

Motivada pela presença do porto, a exportação da madeira nos decênios seguintes, irá comparecer como atividade básica em novas firmas comerciais instaladas no centro portuário, gerenciadas por imigrantes alemães como Malburg, (Fig. 4) Konder e Asseburg¹⁷⁰, entre outros, que irão projetar-se localmente como comerciantes-armadores, articulando, principalmente, o comércio portuário às boas oportunidades do “momento colonizador”.

¹⁷⁰ “As famílias”. In Itajai – cem anos de município. Op. cit.

Fig. 04

Antigas instalações da "Casa Malburg" para comércio e residência.



FONTE: Arquivo Histórico de Itajaí / Fundação Genésio Miranda Lins.

NOLASCO¹⁷¹, refere-se à importância da madeira como o “gênero que mais avulta “às margens do Itajaí-Mirim e de maior procura no mercado, realizando-se, por meio das águas, o transporte das tábuas até o porto de Itajaí. Às margens do Mirim, os homens, “peritos neste mister”, vão unindo as tábuas, construindo dessa forma pequenas balsas que atadas umas às outras são por eles impelidas rio abaixo com auxílio de longas varas¹⁷².

A importância desse comércio encontra-se, também, assinalada em KONDER¹⁷³. No porto do Itajaí,

“amontoavam-se pilhas de madeiras, pois quase todo o taboado vinha em balsas pelo rio (...).

“as pilhas começavam (...) no porto do Coronel Antônio Pereira Liberato (...) e iam rio abaixo até o trapiche Konder, tendo de permeio os trapiches de João Bauer, Nicolau Malburg Júnior e Guilherme Asseburg. A madeira era toda comprada e **exportada pelas firmas de Itajaí**”¹⁷⁴. (grifo nosso)

Além da madeira, essas firmas encarregavam-se de despachar os produtos da agro-indústria colonial, especialmente manteiga, banha e carne suína de Blumenau; e, ainda, mandioca, açúcar mascavo e polvilho, proveniente de Brusque e Gaspar. No entanto, “o negócio maior era a exportação da madeira”,

¹⁷¹ NOLASCO, Sérgio. Notícias de “Vicente Só”. Brusque: Edição da Sociedade de Amigos de Brusque. Ano IX, n. 36.

¹⁷² Op. cit. p. 561.

¹⁷³ KONDER, M. Alguns aspectos do Itajaí antigo. In Anuário de Itajaí. 1949.

¹⁷⁴ Idem, p. 159, 160.

enviada principalmente para as praças de Santos e Rio de Janeiro em barcos à vela, construídos pelas próprias firmas exportadoras¹⁷⁵.

A comercialização de madeira pelo Porto de Itajaí (Fig. 5) e o momento propício ao intercâmbio com áreas de colonização recente; a presença, junto à foz, de um número crescente de negociantes beneficiados, em parte, **por uma conjuntura sócio-política favorável**¹⁷⁶, são razões que determinaram, a formação de um forte setor de importação e exportação na cidade portuária.

¹⁷⁵ *Ibidem*.

¹⁷⁶ Essa conjuntura favorável equivale, no pensamento de Ignácio Rangel, ao processo de ascensão nacional da classe dos comerciantes de importação e exportação. RANGEL, I. (1981). *Op. cit.* p. 23.

Fig. 05

“Porto” da Cia. Malburg (1919)

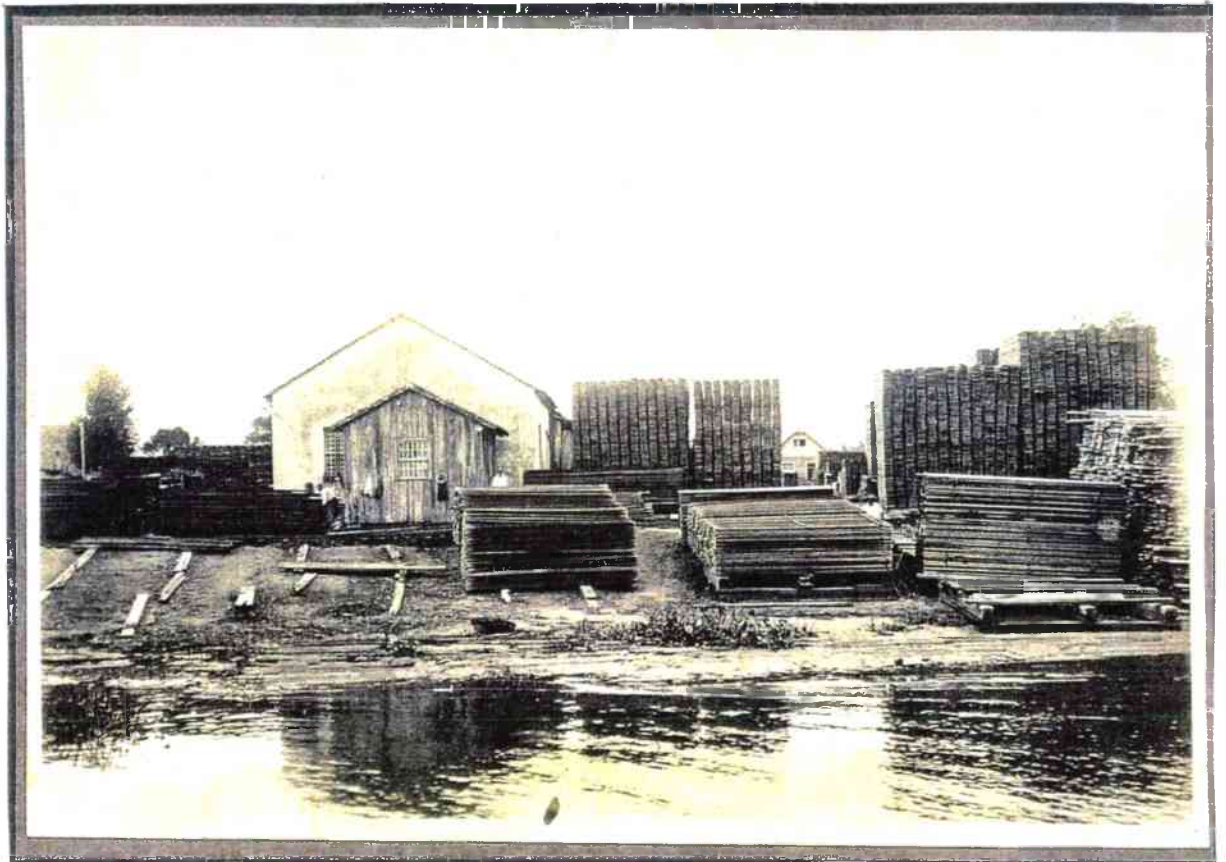


FOTO: Arquivo Histórico de Itajaí. Fundação Genésio Miranda Lins.

Embora em ascensão, essa classe não ocupava ainda uma posição hegemônica ^{na} **á nível nacional**. Nas décadas finais do século, “esse sócio menor”, iria

“fortalecer-se economicamente, assumir novas posições de comando no sistema, e amadurecer politicamente, ganhando coesão, homogeneidade e clara consciência dos seus interesses”¹⁷⁷.

Passando a armazenar, embarcar e vender, o negociante de importação e exportação expande, por sua vez, os fluxos da circulação de mercadorias. Nasce, portanto, dessa expansão e decorrente do poder de sua organização como classe, **a necessidade de construir portos, firmas, locais de armazenamento, estradas, ferrovias, embarcações**¹⁷⁸, empreendimentos que ao lado do negócio maior representado pelas importações estrangeiras contribuíram para a acumulação inicial do capital comercial no país.

Nessa fase, a inserção do porto de Itajaí ao litoral catarinense irá corresponder, em grande parte, ao **movimento de formação e expansão na sociedade local dos comerciantes de importação e exportação**.

Articulando-se com freqüência aos “vendeiros”¹⁷⁹ - agentes iniciadores do intercâmbio colonial - já em 1880, os comerciantes de importação e exportação de

¹⁷⁷ Idem, p. 20.

¹⁷⁸ RANGEL, I. Introdução ao estudo do desenvolvimento econômico brasileiro. Salvador: Publicações da Universidade da Bahia, 1957, p. 79.

¹⁷⁹ MAMIGONIAN, Armen. Estudo geográfico das indústrias de Blumenau. Separata da Revista Brasileira de Geografia, n. 3, ano XXVII, julho/setembro, 1965, p. 397.

Itajaí, acham-se fundamentados no “negócio” da madeira sendo ainda intermediadores da produção do vale para o mercado interprovincial.

Além da importação, passam, também, a exercer a representação de companhias de navegação e instituições bancárias, nacionais e estrangeiras.

“Dessa forma chegaram a controlar toda a distribuição dos produtos importados e encarregaram-se do transporte das mercadorias locais. Como representantes de fabricantes europeus, beneficiaram as importações necessárias para a indústria e, como agentes bancários, ajudaram a suprir o deficiente sistema financeiro regional¹⁸⁰”.

Consolida-se, assim, na cidade portuária, a hegemonia da classe dos comerciantes do porto, posição que começa a ser trabalhada desde cedo, ainda nas primeiras décadas do século XIX, quando da chegada dos negociantes pioneiros.

¹⁸⁰ HERING. M. L. R. Op. cit., p. 623.

Entende-se que, para “mercadejar” o negociante deverá “ser possuidor de capital-dinheiro”, pois, num primeiro momento, como não produz mercadorias precisará comprá-las¹⁸¹. No caso da foz do Itajaí, o comerciante local, participando diretamente da produção como proprietário de pequenos estabelecimentos agrícolas e artesanais engendra, também, a mercadoria, que vendida posteriormente irá converter-se em capital comercial. Na vila portuária, os agentes dessa “metamorfose”¹⁸² não exprimem, inicialmente, relações sociais diferenciadas, interligando, ao mesmo tempo, produção e comercialização.

No entanto, esses produtores/comerciantes da foz do Itajaí comparecem com maior amplitude como **agentes da circulação**, isto é, dedicados ao processo de compra e venda em maior escala. Necessitam, por esse motivo, introduzir reformas, exigidas pela emergência do capital-comercial. A construção de lojas, depósitos e armazéns; o estocamento de mercadorias, o pagamento de salários, representam custos não solicitados pelo setor da produção¹⁸³. Arcando com os custos da circulação, pressupõe-se que os comerciantes pioneiros do porto, já pudessem dispor de algum tipo de capital, sob a forma de capital comercial ou de acumulação financeira que surge, na época, como capital usurário¹⁸⁴.

¹⁸¹ MARX, K. O Capital. 4ª ed. São Paulo: Difel, 1985, L. 3, V. 5, p. 311.

¹⁸² Uma parte do capital da sociedade é constituído de mercadorias (capital mercadoria) que serão lançadas ao mercado para converter-se em dinheiro; outra parte que está no mercado, configurada em dinheiro, irá converter-se em mercadoria. Marx assinala que o capital “está sempre em via de transformar-se”. Assim, “capital comercial nada mais é do que a forma a que se converte parte desse capital de circulação, **que está constantemente no mercado, em via de metamorfosear-se** e se situa sempre na esfera da circulação.” (Grifo nosso). Idem, p. 309 a 311.

¹⁸³ MARX, K. O capital, 3ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1980, L. 2, V. 3, p. 142.

¹⁸⁴ Idem, p. 141.

No espaço portuário local, o exercício do livre comércio e **principalmente a circulação da moeda aceleram a transformação da antiga troca direta de mercadorias em práticas capitalistas**. Por conseguinte, a produção na foz e nas áreas coloniais do vale do Itajaí de excedentes disponíveis para a venda, criava condições para a formação de outra espécie de capital de circulação – o capital financeiro, constituindo o “vendedor” colonial e o comerciante do porto seus principais agentes.

A ascensão dos comerciantes pioneiros do Porto de Itajaí, corresponde, em grande parte, ao pensamento de BARAN¹⁸⁵ quanto ao enriquecimento dos homens de negócio de pequenas posses. Tornava-se fundamental ao empreendedor capitalista, o exercício da “frugalidade” (...) “e, especialmente, a **vontade de investir e a capacidade em poupar**”¹⁸⁶.

No último quartel do século, a expansão produtiva e populacional dos vales fluviais favorece o desenvolvimento local do comércio de importação/exportação. Nesse período, além da produção de artigos coloniais, oriundos da agricultura e pecuária e da extração da madeira no alto vale do Itajaí, tem início a produção têxtil, atividade manufatureira urbana, desenvolvida nos núcleos de colonização alemã. Já no final do século, pelo Porto de Itajaí são remetidos às praças de Desterro e Rio Grande os artigos têxteis das indústrias de Blumenau e Brusque. Embora numa movimentação modesta, nas primeiras décadas

¹⁸⁵ BARAN, Paul A. A economia política do desenvolvimento. São Paulo: Nova Cultural, 1986 (Os economistas).

¹⁸⁶ Idem, p. 69, 70.

do século XX, a produção artesanal/industrial do Vale do Itajaí alcança o mercado interno, articulando-se porto e hinterlândia produtiva ao esforço nacional de substituição de importações.

Não obstante, a expansão local do comércio de importação e exportação, verificado nas últimas décadas do século XIX, **desenvolve-se um ritmo lento se comparado ao movimento dos grandes empórios comerciais do país.** Conforme PRADO JÚNIOR¹⁸⁷, portos como o Rio de Janeiro, Recife, Salvador, São Luís, Belém e Santos, centralizando as atenções do capital estrangeiro foram beneficiados com infra-estruturas que favoreciam o movimento exportador, como estradas de ferro e de rodagem, empresas de seguro, instituições bancárias e empresas de navegação¹⁸⁸.

Os comerciantes de importação/exportação do litoral catarinense, não integrados à economia agro-exportadora, desenvolveram “estruturas próprias” (atuando) “em pequenas proporções dependendo, quase que exclusivamente, dos comerciantes do Rio de Janeiro”¹⁸⁹.

No entanto, no enfoque regional, a atuação marcante dessa classe irá favorecer mudanças quanto a posição dos portos do litoral catarinense. A partir da última metade do século XIX, o porto do Desterro que mantinha até então altos índices de movimentação do comércio de cabotagem¹⁹⁰, representando o maior

¹⁸⁷ PRADO JR., C. Op. cit.

¹⁸⁸ Idem, p. 194.

¹⁸⁹ HÜBENER, L. M. Op. cit. p. 8, 9.

¹⁹⁰ Idem, p. 37.

intermediador das exportações do Estado, perde a posição majoritária frente a expansão comercial do litoral norte, assinalando-se a atuação dos portos de Itajaí e de São Francisco¹⁹¹.

A constatação deste fato, vem fortalecer a discussão sobre a importância da formação de uma classe de comerciantes no Porto de Itajaí, articulada ao “momento colonizador” dos vales do Itajaí-Açu e Itajaí-Mirim, podendo ser esse processo, indicador de uma situação particular no estudo sócio-espacial da formação do litoral catarinense.

1.5 - O Movimento “Industrialista” na Cidade Portuária

A concentração de capitais no comércio portuário local, como, também, a expansão da indústria têxtil de Blumenau e Brusque irão produzir, nas primeiras décadas do século XX, um movimento “industrialista” em Itajaí. Associam-se a esse impulso, as tradicionais casas de importação/exportação, que passam a investir principalmente no setor de beneficiamento de alimentos; também, comerciantes/empresários da área próxima de colonização alemã, trazem à cidade portuária filiais de suas empresas, ou aqui instalam novos ramos de indústria.

Embora de pouca expressão, no contexto da industrialização catarinense, a fase “industrialista”, assinala um momento significativo para o conhecimento da formação do espaço portuário local, indicando a ocorrência de uma **mudança qualitativa**.

¹⁹¹ Ibidem, p. 40.

O desenvolvimento no setor de importação/exportação de “firmas familiares”, favorecia desde longa data a acumulação capitalista, ainda em sua versão individual. A concorrência no setor, implicara, certamente, na adoção de técnicas operacionais que resultaram no crescimento do capital individual.

O processo de acumulação na cidade portuária, no entanto, não aparece como um acontecimento isolado, tendo-se presente o desenvolvimento produtivo das áreas coloniais, e o entrosamento da classe de comerciantes locais com a hinterlândia próxima. Isso significa, que a acumulação individual obtida inicialmente com o comércio portuário, beneficiava-se com uma conjuntura sócio-espacial propícia, crescendo na medida em que avultava a capitalização nos antigos núcleos coloniais.

O processo de acumulação que a princípio revelava um aspecto quantitativo - a formação do capital comercial - na virada do século passa a mudar qualitativamente o espaço local. A mudança pode ser, portanto, associada ao volume de capital, agora revertido em máquinas e equipamentos para as empresas de beneficiamento, estaleiros, usina de açúcar, entre outros; sendo também investido na diversificação de empresas e na mão-de-obra necessária à fase industrialista que se instala.

Esse movimento, embora de âmbito modesto, abrangia setores diversificados da produção industrial, assinalando-se a fabricação de açúcar e de papel, de artigos de madeira, têxteis, máquinas e ainda “engenhos” de beneficiamento de arroz e de trigo.

Compareciam como principais indústrias locais, nas primeiras décadas do século, a Companhia Fábrica de Papel Itajaí, a Usina Adelaide, a Fábrica de Taboinhas "Progresso Catarinense", a Fábrica de Máquinas e Fundição de Guido & Cia.; podem ser citados, ainda, os engenhos de beneficiamento de arroz das empresas Malburg & Cia., Konder & Cia. e de Mário Pereira Liberato¹⁹².

No rastro das empresas de grande vulto, formava-se uma rede de pequenas indústrias, algumas já tradicionais na cidade portuária como oficinas navais e engenhos de serrar madeira, estes últimos em grande número¹⁹³. Colocase, ainda, pela relação com o Porto de Itajaí, o curtume de Ernesto Schneider, empresa que exportava couro curtido para a Alemanha e para o mercado interno, atendendo, especialmente a demanda paulista¹⁹⁴.

Nas primeiras décadas do século, a falta de infra-estrutura viária, explicava, em parte, o direcionamento de atividades industriais para o município de Itajaí, constituindo o porto o grande fator de atração. A cidade portuária oferecia vantagens aos investidores,

"encontrando-se às portas o Oceano que lhe trará até dentro da fábrica a matéria-prima necessária" (...), "dispensando, portanto, o dispêndio assaz avultado que acarreta aos industriais estabelecidos nos municípios do interior (Blumenau e Brusque), com vias de comunicação que muito deixam a desejar (...)"¹⁹⁵

¹⁹² Anuário Itajaí, 1924, p. 37.

¹⁹³ Idem.

¹⁹⁴ KONDER, Gustavo. Influência alemã no município de Itajaí. In, Jornal do Povo, (02.10.1971), p. 5.

¹⁹⁵ Anuário de Itajaí. Op. cit., p. 36.

Da movimentação comercial encarregava-se um pequeno número de grandes empresas de importação e exportação, abrangendo uma série de serviços como comissões, consignação e representação. No mesmo espaço - urbano/portuário - compareciam, ainda, firmas de despachos aduaneiros e escritórios de navegação.

No setor de importação/exportação, assinalava-se a presença da Malburg & Cia., agentes da Ford Motor Company, da Empresa de navegação Hoepcke e ainda correspondentes do Banco do Brasil¹⁹⁶; da empresa Asseburg e Cia. que, juntamente com a empresa Carl Hoepcke, de Florianópolis, já em 1907, colocava no mercado estadual e nacional os manufaturados da Gebrüder Hering. A Asseburg & Cia. "agia também como fretista da empresa"¹⁹⁷, realizando o transporte fluvial entre Blumenau e o porto de Itajaí. Essa casa de comércio, fundada em meados do século passado pelo imigrante alemão Guilherme Asseburg comparecia no final do século passado e início do século XX, entre as maiores empresas de Santa Catarina. Suas amplas instalações abrigaram o primeiro Consulado Alemão do Vale do Itajaí, como também os Consulados da Argentina e do Uruguai (Fig. 6).

¹⁹⁶ Entrevista concedida pelo sr. Laércio Malburg, ex-diretor da Companhia Malburg S.A.

¹⁹⁷ COLOMBI, Luis V. Industrialização de Blumenau: o desenvolvimento da Gebrüder hering: 1880. Florianópolis: UFSC, 1979, p. 87, 94. Dissertação de Mestrado.

Fig. 06

Casa de comércio e residência Asseburg, abrigando também, o Consulado Alemão (1904).

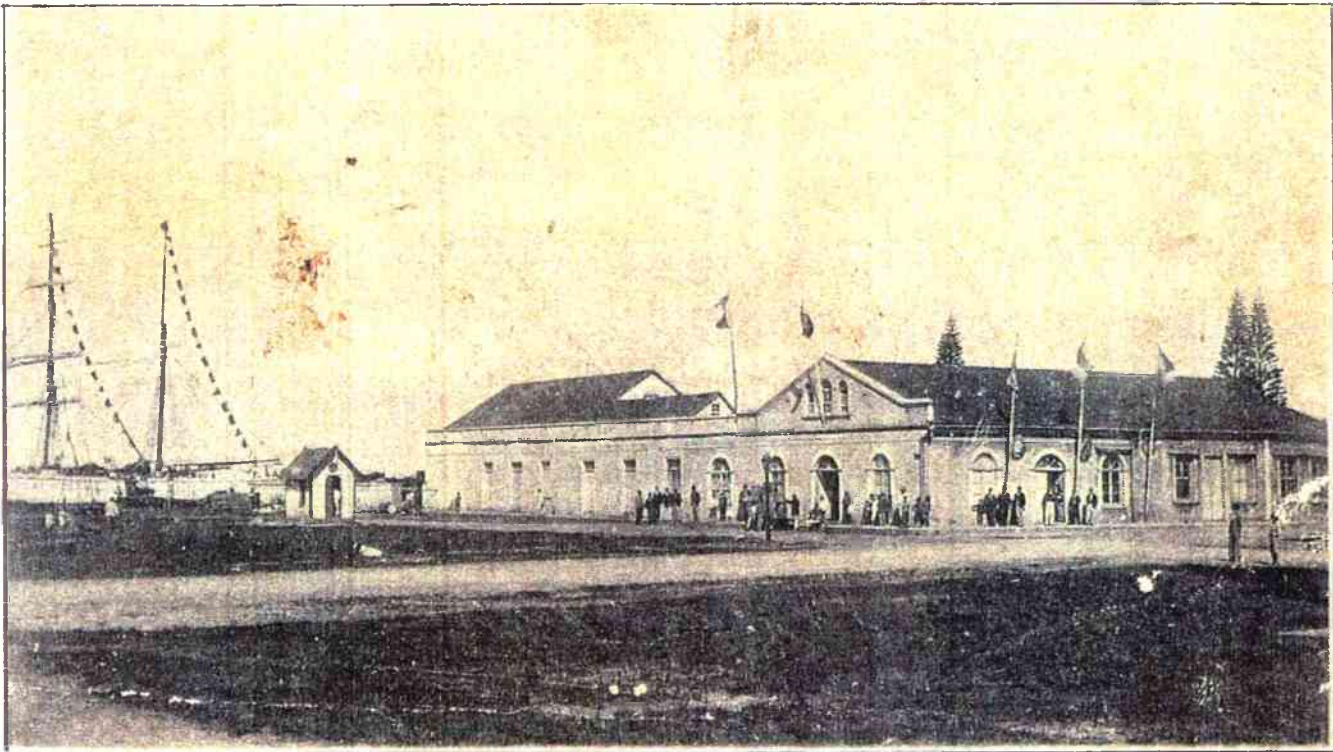


FOTO: Arquivo Histórico de Itajaí. Fundação Genésio Miranda Lins.

Ainda com representatividade nesse setor compareciam as empresas Moreira & Willerding, grande compradora de cereais para a exportação; Bauer & Cia., importadora de ferragens, louças e exportadora de madeiras e cereais, representantes da Standard Oil Company of Brazil¹⁹⁸; a firma “Antônio Ramos”, compradora de cereais para exportação, com armazém de “secos e molhados” e artigos importados, principalmente ferragens. A referida empresa era proprietária também de embarcações que faziam viagens entre os portos de Florianópolis, São Francisco, Joinville e Paranaguá¹⁹⁹. No rol das empresas de exportação/importação coloca-se ainda a Konder & Co., (Fig. 7) representante de firmas do Rio de Janeiro, Santos e Pelotas, fornecedoras de artigos como cimento, folha de flandres, arame, ferragens e charque. A firma Konder era ainda depositária e vendedora exclusiva da Usina Adelaide (açúcar e aguardente) e agente do Banco Nacional do Comércio e do Banco Alemão Transatlântico²⁰⁰. Também a empresa “Paulo Scheffer & Cia., comparece como importadora de sal, café, ferragens, óleos para motores, querosene e gasolina; a “Almeida & Voigt” dedicava-se ao ramo de representações e despachos²⁰¹, citando-se, ainda, os empreendimentos de Irineu Bornhausen, como despachante de mercadorias estrangeiras e comerciante²⁰².

¹⁹⁸ Conforme entrevista concedida pelo sr. Paulo Bauer, empresário e ex-prefeito de Itajaí, de Porto Franco, descendo as

¹⁹⁹ Anuário de Itajaí. Op. cit., p. 135.

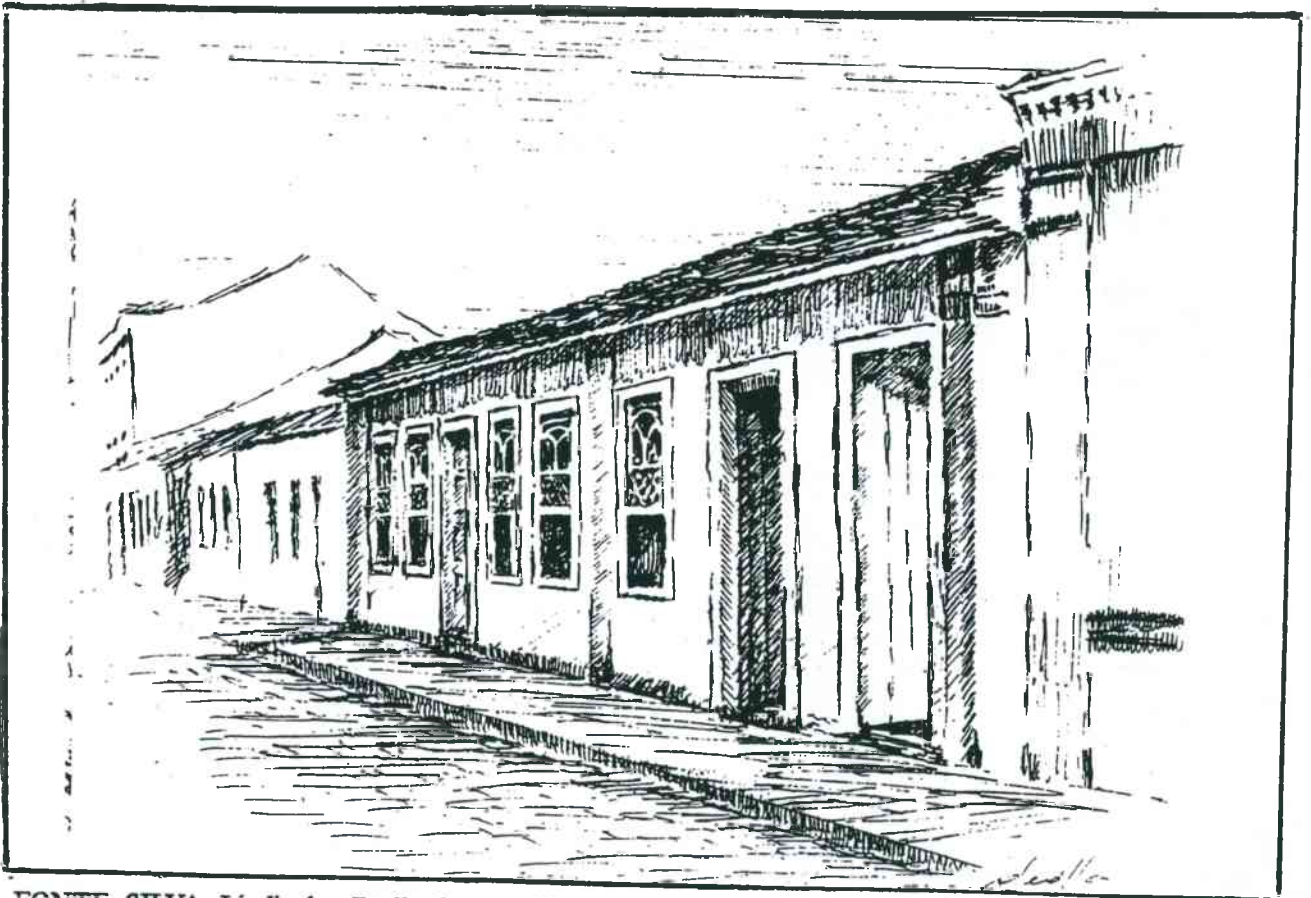
²⁰⁰ KONDER, G. Reconstituindo um longínquo passado. In: Blumenau em Cadernos. 11 (9), p. 174 a 176, set., 1970.

²⁰¹ Anuário de Itajaí. Op. cit., p. 80.

²⁰² Idem, p 118.

Fig. 07

Casa de negócio e primeira residência da família de Marcos Konder Senior.



FONTE: SILVA, Lindinalva Deóla da . et alli. *Itajaí: Imagens e Memória*. Itajaí: Fundação Genésio Miranda Lins, 1995, p. 19.

O “momento industrialista” em Itajaí pode contar, ainda com alguma participação do capital extra-local, citando-se, entre outros, os empreendimentos de Gottlieb Reif, da vizinha cidade de Blumenau. Adquirindo de Rodolfo Krause, em 1902, uma fábrica de artefatos de madeira, localizada na “Barra do Rio”, Reif passa a fabricar caixinhas para charutos. A boa qualidade do produto alcança os mercados da Bahia, Sergipe, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Rio Grande do Sul, negociando, a empresa de Reif, com grandes firmas estrangeiras, como Dannemann & Cia., Suerdick & Cia., Stender & Cia., e Pooch & Cia.²⁰³. A fábrica de caixinhas de charutos era, em sua especialidade, a maior da América do Sul, constituindo Reif, em 1913, “o maior contribuinte do erário estadual, no município de Itajaí”²⁰⁴.

Objetivando a diversificação do empreendimento inicial, Reif constrói um estaleiro, valendo-se da boa qualidade de trabalhadores no ramo da carpintaria naval; ainda em sociedade com Calr Rischbieter, os irmãos Fides e José Deeke, o empresário pioneiro instala, em 1912, ainda na “Barra do Rio”, uma fábrica de papel²⁰⁵.

Ainda como empresa de vulto aponta-se a Usina Adelaide, de Konder & Cia e Alois Fleischmann, operando desde 1919. Possuindo terras para a cultura da cana, situando-se duas fazendas às margens do Itajaí-Açu e outra no Itajaí-Mirim, a usina nos primeiros anos pode apresentar lucros compensadores, alcançando o

²⁰³ PIAZZA, W. F. A “modernização” e as elites emergentes: a contribuição alemã. Blumenau em Cadernos. Tomo XVI, n. 4, abril, 1975, po. 165.

²⁰⁴ Op. cit., p. 166.

²⁰⁵ Essa indústria, originou mais tarde a Cia. Fábrica de Papel Itajaí.

açúcar e a aguardente bons preços no mercado. Por outro lado, a localização propícia dessas culturas, contribuía para o bom andamento do processo de fabricação, transportando-se a cana diretamente para a usina por via fluvial. A manutenção desse transporte “em chatas, conduzidas por um rebocador a lenha e duas lanchas-motoras a óleo cru”, exigia da empresa a instalação de um serviço próprio de navegação fluvial²⁰⁶.

Integra, ainda o movimento “industrialista” da cidade portuária, a usina de açúcar de Jean Knatz, no local hoje denominado Espinheiros, formando com a Usina Adelaide os primeiros estabelecimentos surgidos no vale do Itajaí para o fabrico do açúcar²⁰⁷.

Da mesma forma, a Fábrica de Tecidos Carlos Renaux SA., de Brusque, instala à rua São Francisco, hoje República Argentina, uma firma de navegação e despachos, movimentando no porto toras e madeira serrada. A agência Renaux exportava, ainda, fécula de mandioca, fumo e madeira para o exterior, principalmente pelos navios da Broden Lines. Com os bons resultados dos investimentos em Itajaí, a citada empresa instala, nessa cidade, uma indústria têxtil, localizada no bairro Vila Operária²⁰⁸.

Embora o pensamento industrialista no Brasil, já presente no último quartel do século XIX, apresentasse uma marcante tendência nacionalista, trazia

²⁰⁶ KONDER, M. COMEMORANDO, op. cit., p. 8.

²⁰⁷ Idem, p. 4.

²⁰⁸ Conforme entrevista realizada com o sr. Paulo Bauer, em Itajaí.

como fundamento principal a insatisfação com a vulnerabilidade da economia agro-exportadora.

De acordo com HERING²⁰⁹, nos primeiros anos da República, acreditava-se ser a classe industrialista “o esteio do novo governo”²¹⁰. Na cidade portuária onde se projetava a atuação do comerciante de importação e exportação, como também, de um modo geral, no Vale do Itajaí, onde era comum observar a transformação de antigos vendeiros em empresários, o esforço industrialista iria provocar desafios e confrontos entre comerciantes de origem alemã, de tendência conservadora, e seus descendentes de formação republicana, mais inclinados à ideologia desenvolvimentista da nova conjuntura nacional.

Defendendo pontos de vista contraditórios ou em alguns casos, associando-se no resguardo de interesses locais, conservadores e republicanos influíram no processo de industrialização de área colonial como também na emersão do movimento do movimento industrialista na cidade portuária.

Como exemplo das contradições daquele momento, registra-se a luta pela concessão de uma estrada de ferro, e principalmente, a disputa dos locais por ela interligados. Uma facção do partido republicano de Blumenau, pleiteia a união do Porto de São Francisco a essa cidade, por via férrea; em Brusque, sob a liderança de Carlos Renaux, enfatiza-se a necessidade da estrada de ferro ter **“início no porto de Itajaí com extensão até Brusque e Rio do Ouro”**, acusando-

²⁰⁹ HERING, M. L. R. Op. cit.

²¹⁰ Idem, p. 174, 178.

se os políticos da capital, temerosos com o isolamento da principal praça de mercado do Estado, de embargarem a expansão da ferrovia²¹¹.

No âmbito geral do processo industrial do Vale do Itajaí, a participação do espaço local apresenta-se pouco expressiva, constatando-se que o maior número de estabelecimentos concentrava-se no beneficiamento de produtos agrícolas. Assinala-se no entanto, que a expansão de um pequeno número de antigas empresas dedicadas à importação e exportação e ao agenciamento marítimo possibilitou, nas primeiras décadas do século atual, o aparecimento de atividades industriais de certa expressão na cidade de Itajaí. Evidencia-se, portanto, que do comércio portuário local fluía boa parte do capital necessário à emersão de uma fase “industrialista”, na cidade portuária.

Essa fase, porém, pode ser entendida como uma **tendência momentânea** não gerando o “industrialismo” local a formação de uma vigorosa classe industrial em Itajaí. Já em 1935, o capital comercial orienta-se para o ramo financeiro formando em sociedade anônima – o Banco da Indústria e do Comércio de Santa Catarina (Banco Inco), com matriz na cidade portuária. No corpo administrado desta sociedade financeira, figuravam, entre outros, Antônio Ramos, Carlos Renaux, Marcos Konder, Irineu Bornhausen, Francisco de Almeida e Augusto Voigt, cujas atividades, desde longo tempo articulavam-se ao Porto de Itajaí²¹².

²¹¹ Ibidem.

²¹² INCO: vinte e cinco anos de labor constante* in Itajaí – cem anos de município. Op. cit.

A inserção inicial do porto do rio “Itajaí no litoral catarinense – abordagem principal do primeiro capítulo do presente trabalho – se faz no decorrer de um longo período de tempo, marcada principalmente pela ruptura da antiga regulamentação do comércio colonial e pela formação nacional de uma classe de comerciantes, nas primeiras décadas do século passado.

No espaço litorâneo catarinense, de um modo geral, os grupos sociais ainda fundamentados no contexto colonial, não produziram mudanças sócio-espaciais marcantes. Elas serão provocadas pela emergência do pequeno produtor mercantil e um dinâmico comércio marítimo que impulsiona, por sua vez, a navegação de pequena cabotagem.

A circulação litorânea, ao eleger pontos propícios ao comércio, atraía a esses locais os agentes do intercâmbio. Estabelecidos em pequenos portos naturais, desembocaduras e margens de rios, os comerciantes do porto já imbuídos da prática capitalista, favorecidos com uma acumulação inicial, passam a produzir o novo espaço portuário.

A partir da primeira metade do século XIX, evidencia-se, na foz do Itajaí, a emergência de novas relações sociais pela presença do comerciante do porto, do vendeiro colonial e o contingente de uma pequena produção mercantil, formado por trabalhadores livres, espalhados pela costa açoriana e o vale interior, persistindo, no entanto, o trabalho servil, principalmente na orla litorânea.

Cabe à essa formação social elaborar uma feição litorânea particular. Essa particularidade acha-se vinculada, primeiramente, à implantação de um comércio portuário junto à desembocadura do Itajaí; à existência de um “momento

colonizador” e ao desenvolvimento da navegação fluvial que impulsiona a circulação das mercadorias, oriundas da hinterlândia portuária ou do espaço exterior.

Embora o movimento importador sobressaísse em volume e valor, a comercialização da madeira do Vale do Itajaí (madeira de lei), pode ser apontada, também, como feição particular do porto local, estando presente desde os primórdios da utilização do ancoradouro natural, destacando-se o papel marcante dessa mercadoria na gênese da acumulação da foz do Itajaí-Açu.

De um modo geral, o índice modesto das exportações nesse longo período, refletia as fases iniciais do processo produtivo na bacia do Itajaí, mantendo-se, no momento anterior à organização propriamente dita do porto, as condições precárias do sítio portuário local, a falta de rodovias que inviabilizava o acesso frequente das áreas produtivas à cidade portuária, a fraca demanda do mercado nacional. Contraditoriamente, o comércio de importação/exportação apresentava um movimento promissor, formando, o comerciante do porto, uma classe hegemônica na sociedade portuária da época.

No último quartel do século passado e ainda nos primeiros decênios do século atual, os comerciantes do porto além de desenvolver o setor de importação/exportação promovem, em escala menor, atividades industriais e financeiras.

Em fases diversificadas, esses agentes sociais podem ser designados, como **negociantes pioneiros**, ainda na primeira metade do século XIX, **comerciantes de importação/exportação**, no último quartel do século e,

finalmente, nas primeiras décadas do século XX, esses comerciantes, em grande parte, comparecem como **agentes marítimos** ligando-se, ainda, ao momento “industrialista” e à associações financeiras.

Embora o capital comercial, nas primeiras décadas do século, realizasse frequentes inversões na área da produção industrial, o **espaço local vai se configurando cada vez mais como espaço portuário**, sobressaindo-se os setores ligados ao comércio marítimo, não emergindo, no momento industrialista, a formação particular de uma classe de empresários da indústria.

Acredita-se que o estudo da formação de um porto, coloca em evidência – mais que um sítio portuário – o processo das fases de sua produção. O dinamismo desse acontecer é antes de tudo um fator social, atuando fundamentalmente nos espaços portuários as implicações econômicas e políticas locais, como também, de sua hinterlândia próxima e longínqua.

CAPÍTULO II

O PORTO MADEIREIRO (1930-1970): SUA ORGANIZAÇÃO, SUA HINTERLÂNDIA, SEU FUNCIONAMENTO

02 - O PORTO MADEIREIRO (1930-1970): SUA ORGANIZAÇÃO, SUA HINTERLÂNDIA, SEU FUNCIONAMENTO

“O porto é, por definição histórico-geográfico um traço de união (...); atrás dele, espalha-se uma área de influência que lhe imprime, obviamente, feição particular (...) o chamado ‘**hinterland**’ (...)”¹

2.1 - A Formação da Hinterlândia Portuária

O período compreendido entre 1950 e 1970 marcou na economia catarinense, o auge do que convencionou-se chamar de **ciclo madeireiro**. Pela importância que a economia da madeira alcançou em alguns locais do Estado, em especial porto e cidade de Itajaí e oeste catarinense, a análise desse período (1930-1970) comporta momentos que precederam a formação particular do “porto da madeira” principalmente quanto ao significado das hinterlândias fluvial e rodoviária do Porto de Itajaí.

Nas mais remotas referências à foz e ao Vale do Itajaí encontram-se mencionadas tanto a riqueza florestal quanto as atividades que dela decorreram como a extração, a comercialização e a manufatura ainda artesanal de embarcações.

Historicamente associado à exportação da madeira o “porto” de Itajaí, em grande parte, condicionou seu desempenho, desde as primeiras décadas do século

¹ PENTEADO. Antônio R. “A geografia fonte da história. In, Anais da 6ª Semana de História, 1983. Franca (SP): Universidade Estadual Paulista, p. 246.

XIX, à movimentação dessa mercadoria por via fluvial, articulando-se, dessa forma à extração itinerante e à conquista do interior do vale.

No entanto, é no decorrer do “momento colonizador” que o processo exploratório das florestas litorâneas se avulta contribuindo a retirada da madeira e seu encaminhamento ao mercado, para o estabelecimento, nos vales do Itajaí-Açu e Mirim, de “**áreas de influência**” iniciais do Porto de Itajaí.

Conforme demonstra a Tabela n. 1, já em meados do século XIX, tábuas, pranchões e demais tipos de madeira beneficiada, participavam ainda que modestamente das exportações catarinenses constituindo a extração da madeira uma atividade constante e generalizada no litoral do Estado. O lento crescimento das exportações entre 1850 e 1859, expressava, certamente, a baixa produtividade dos “engenhos de serrar” como também a **precária infra-estrutura de transporte serraria/porto**².

TABELA Nº 01

ANO	TÁBUAS	PRANCHÕES	LINHAS	RIPAS
	(dúzias)		(unidades)	
1850-53	19.677	1.157	1.431	250.437
1853-56	20.904	1.209	3.070	259.669
1856-59	21.446	1.311	2.444	378.368
FONTE: Relatório do Presidente Francisco de Araújo Brusque à Assembléia Legislativa Provincial, 1860. Arquivo Histórico de SC.				

² Santa Catarina. “Relatório do presidente Francisco de Araújo Brusque à Assembléia Legislativa Provincial”. Desterro, 1860, p. 33, Arquivo Histórico de Santa Catarina.

No entanto, na década seguinte (1860), a madeira de lei do litoral catarinense além de atender ao consumo de mercados próximos era endereçada às praças do Rio de Janeiro, Porto Alegre e Montevideu, conforme FICKER³. No quadro das exportações do Vale do Itajaí (1887), a madeira aparece como mercadoria dominante em valor, suplantando os diversos itens da produção colonial (Tabela nº 2).

TABELA Nº 02

VALE DO ITAJAÍ: PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS (1887)	
PRODUTOS	VALOR
Madeiras	284:602\$
Manteiga	78:969\$
Banha	68:129\$
Açúcar	40:634\$
Arroz	31:156\$
Farinha de mandioca	23:174\$
Charutos	13:396\$
FONTE: Relatório do Presidente Francisco J. da Rocha à Assembléia Legislativa Provincial. Desterro, 1887, p. 322. A. H. S. C.	

³ FICKER, Carlos. História de Joinville: subsídios para a crônica da Colônia Dona Francisca. 2ª ed. Joinville, 1965, p. 219.

Quanto às exportações da província (1885), embora artigos como a erva-mate e a farinha da mandioca ocupassem uma boa classificação, respectivamente segundo e terceiros lugares, em valores muito próximos à madeira (Tabela nº 3), a amostragem de dados justifica uma abordagem sobre a **formação da área de influência do Porto de Itajaí, cuja posição natural favorecia o escoamento dessa mercadoria.**

TABELA Nº 03

SANTA CATARINA: PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS (1885)	
PRODUTOS	VALOR
Madeira	278.964\$276
erva-mate	251.146\$776
farinha de mandioca	205.180\$858
arroz pilado	172.788\$200
couros	104.992\$012
açúcar	77.729\$330
banhas	71.041\$100
manteiga	67.035\$500
charutos	20.335\$000
FONTE: Relatório do Presidente Francisco J. da Rocha à Assembléia Legislativa Provincial. Desterro. Desterro. Arquivo Histórico de SC.	

Pode afirmar-se, no caso do Porto de Itajaí, que a hinterlândia fluvial precedeu, por longo tempo a hinterlândia rodoviária⁴, cabendo aos rios navegáveis, pela precariedade dos transportes, na época, o papel de vias comerciais, instalando-se às margens do Itajaí-Açu e do Mirim, um número significativo de “vendeiros”.

A área de influência do Porto de Itajaí, ainda em formação em meados do século passado, apresenta-se dimensionada em PELUSO⁵, ressaltando esse autor, a importância de um ancoradouro na foz do rio Garcia (colônia Blumenau), como extensão da área portuária litorânea. Assim, do “porto” da nova colônia, o comércio fluvial podia estender-se, “pelas baixadas, ao longo dos caminhos por onde chegavam os agricultores e, ainda, rio acima, até as proximidades do Salto (Itoupava)”⁶. Na Fig. nº 8, acham-se assinalados os assentamentos coloniais do rio Itajaí-Açu e de seu principal afluente, o Mirim, ligados à hinterlândia fluvial do porto de Itajaí.

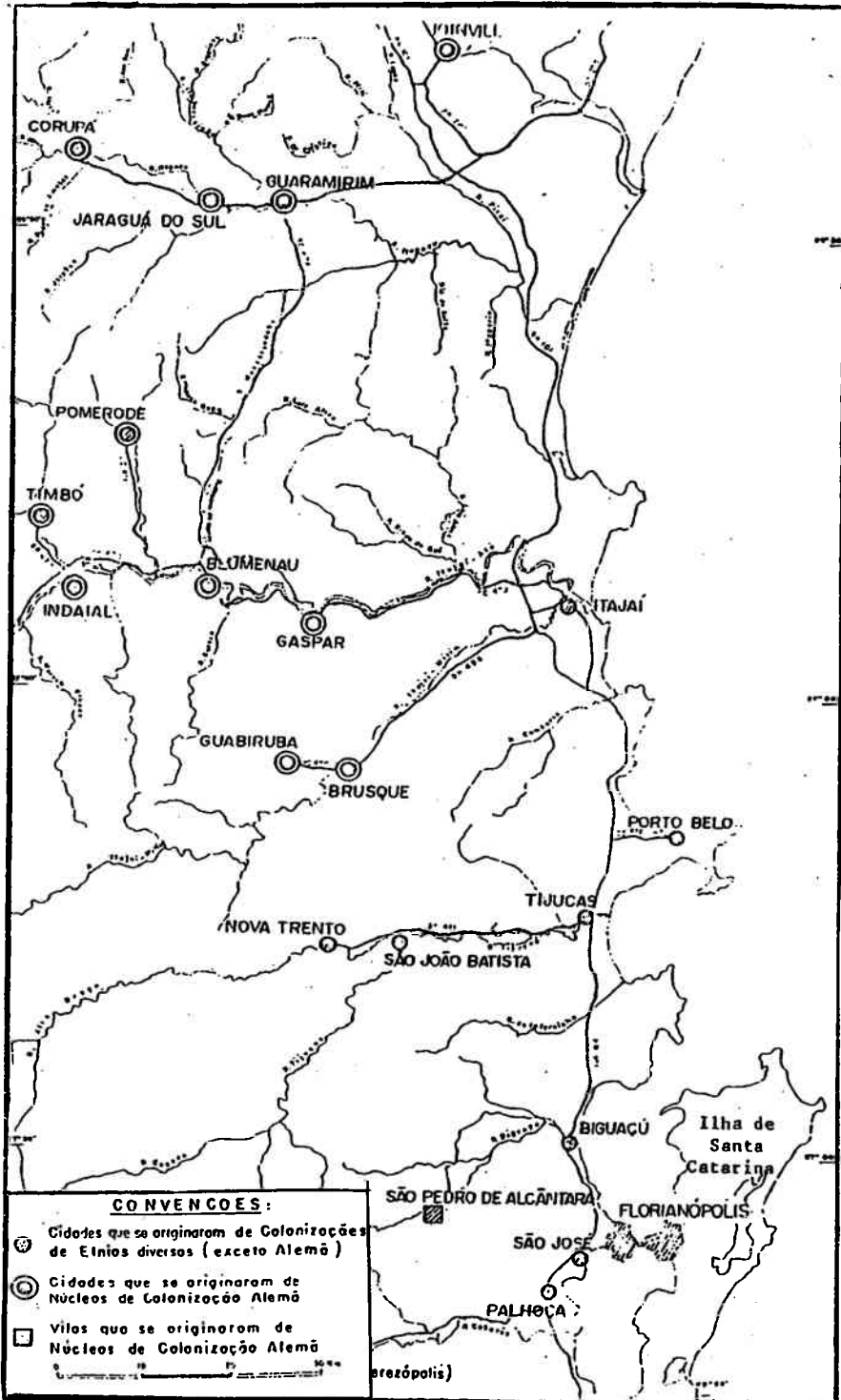
⁴ MAGALHÃES, José Cezar de. “Estudo geográfico dos portos e de suas hinterlândias”. Revista Brasileira de Geografia, ano XXVI, n. 1, p. 47, 1940. (Conselho Nacional de Geografia).

⁵ PELUSO, JÚNIOR. V. A. Op., cit.

⁶ Idem, p. 369, 371.

Fig. 08

Núcleos de colonização alemã no Vale do Itajaí.



FONTE: HERING, Maria Luiza Renaux. *Colonização e indústria no Vale do Itajaí: o modelo catarinense de desenvolvimento*. Blumenau (SC): Editora da FURB, 1987, p.18.

Para o núcleo colonial de Brusque, distante apenas 38 km de Itajaí, o Itajaí-Mirim servia como única via de comunicação com a cidade portuária, até 1870. O transporte fluvial, contava, na época, com um bom número de canoas e lanchas para passageiros e cargas⁷.

Até o final do século XIX, a hinterlândia portuária correspondia à bacia de escoamento natural, podendo, muito apropriadamente, ser também designada “bacia de importação”⁸, frente a demanda de mercadorias exigidas pelas áreas em processo de colonização.

Ainda sobre o período de formação da hinterlândia do Porto de Itajaí, pode dizer-se que a cidade situada na desembocadura do Itajaí-Açu, ocupava uma posição, senão “hegemônica”, mas de reconhecida importância, pelas possibilidades de comércio que se abriam à hinterlândia, portuária, ainda em sua fase fluvial.

⁷ SILVA, Zedair Perfeito da. O vale do Itajaí. Documentário da vida rural nº 6. Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura/Serviço de Informação Agrícola, 1954, p. 93, 94.

⁸ No Brasil, na fase anterior ao ciclo dos transportes terrestres, algumas bacias fluviais navegáveis constituíram “bacias de escoamento ou de importação, cabendo à cidade situada na boca de escoamento ou de importação, cabendo à cidade situada na boca do estuário o comando de toda a bacia”. MAGALHÃES, J. C. Op. cit., p.148.

A organização dos transportes fluviais constituía, por esse motivo, um constante desafio para os comerciantes portuários de Itajaí, uma das razões, assinaladas em MACHADO⁹, para o desenvolvimento da construção naval nesta cidade. Como estabelecimento pioneiro na organização dos transportes fluviais, comparece a firma de Guilherme Asseburg, de Itajaí, com “lanchas a vapor que passaram a ligar duas vezes por semana o porto marítimo a Blumenau, substituindo as antigas balsas, barcaças e canoas”¹⁰. O comércio fluvial não era porém uma prerrogativa dessa empresa, constituindo uma prática comum, tanto aos grandes negociantes do porto, quanto aos pequenos, as relações de negócios, efetuadas rio acima.

Empenhavam-se, também, nesse sentido, os negociantes de Blumenau, contando o núcleo colonial com numerosas casas de comércio. Pode-se avaliar o crescente fluxo mercante via fluvial e em direção aos mercados próximos, inter-colonial e de alcance regional, através da enumeração de comerciantes tradicionais de importação e exportação de Blumenau, especializados em vendas de produtos rurais beneficiados¹¹, a saber, Gaertner, Jensen, Fridenreich, Hosang, Rischbieter, Bayer, Krueger, Probst, Lange, Peters e Wille, Baumgarten, Schrader, entre outros¹². Deciam via fluvial, solicitados pelos comerciantes de

⁹ MACHADO, Joana Maria Pedro. O desenvolvimento da construção naval em Itajaí, Santa Catarina - uma resposta ao mercado local: 1900 a 1950. Florianópolis: UFSC, 1979, p. 4, 5. Dissertação de Mestrado em História.

¹⁰ HERING, M.L.R. Op. cit., p. 66.

¹¹ Neste caso, “durante a primeira etapa (da industrialização) certo número de artesanatos agrícolas foi instalado em Blumenau: pequenos moinhos, alambiques, cervejarias, curtumes, fabricação de charutos (...)” sendo que alguns, mais tarde, “ascenderam à condição de indústria” (...) MAMIGONIAN, A. Op. cit., p. 394.

¹² Hering, M. L. R. Op. cit., p. 65.

importação/exportação de Itajaí, uma diversificada gama de produtos como madeira, manteiga, banha, lingüiça, cerveja, fumo, charuto, araruta, arroz, farinha de milho, etc. Os vendeiros de Blumenau e Brusque souberam, desde cedo, articular porto e hinterlândia, distribuindo, em locais estratégicos, ao longo dos rios “filiais de suas casas de negócios”¹³.

A navegação pelo rio Itajaí-Açu, de grande interesse para o sistema “colônia-venda”¹⁴, ganha novo impulso com a fundação, em 1878, da Companhia de Navegação Fluvial “Itajaí-Blumenau”, encomendando a companhia, em Dresde (Alemanha), um barco a vapor (com rodas) que chega ao Porto de Itajaí em 1879¹⁵.

O estabelecimento da navegação a vapor no rio Itajaí, (Fig. 9) não assinalava apenas o melhoramento técnico nos transportes fluviais, antes realizados morosamente através de pequenas embarcações, manejadas a força de remos e varejões. Implicava, também a valorização da hinterlândia fluvial, somando-se à segurança, a maior rapidez no escoamento das cargas. Por sua vez, a intensificação do trânsito, impondo um ritmo mais acelerado às trocas, ensejava o rápido retorno dos lucros ao porto comercial e à “stadtplatz”¹⁶

¹³ Coloca-se como exemplo, Luís Altenburg, que mantinha na entrada de Blumenau e em Salto Weissbach, **conciliando porto e hinterlândia numa única comercial**, filiais de sua casa de negócios. HERING, M. L. R. Idem.

¹⁴ MAMIGONIAN, A. Op. cit., p. 397.

¹⁵ O vapor recebeu o nome de “Progresso”, e em 1893, a Cia Fluvial manda buscar na Alemanha um segundo vapor, o “Blumenau”. SILVA, Z. P. da Op. cit., p. 94.

¹⁶ De acordo com HERING, a “stadtplatz” correspondia à sede comercial da colônia, ponto concentrador de vendeiros, já numa fase posterior à implantação colonial pioneira. HERING, M. L. R. Op. cit., p. 60.

Fig. 09

Vapor "Blumenau". Itajaí, 1944.

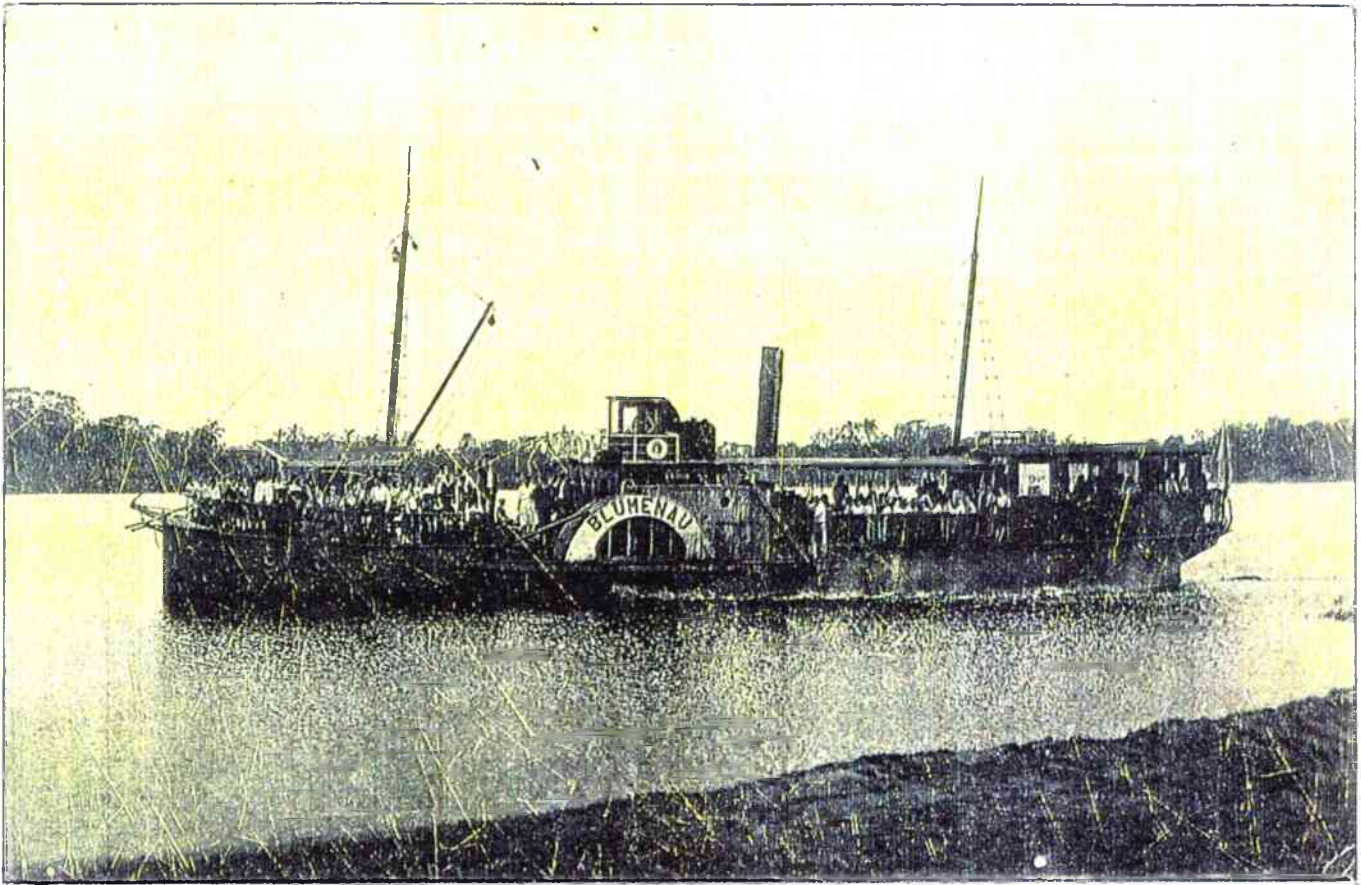


FOTO: Arquivo Histórico de Itajaí / Fundação Genésio Miranda Lins

No entanto, o desenvolvimento do processo de distribuição e circulação das mercadorias que, num primeiro momento, processava-se por via fluvial, contraditoriamente ressaltava, também, as **limitações da hinterlândia do Porto de Itajaí**, tolhida em sua expansão pelo espaço físico em que se organizara.

A presença de um relevo colinoso na altura dos cursos médios dos rios Itajaí e Mirim, delimitou a exploração inicial da bacia, permanecendo como locais mais avançados da hinterlândia fluvial os núcleos de Blumenau e Brusque. Embora o relevo acidentado constituísse uma característica comum nessa área, o vale do Itajaí-Açu, mais extenso que o Mirim, contava, a seu favor, com terrenos menos íngremes e afluentes mais extensos propiciando o estabelecimento de um número maior de colônias como Indaial, Timbó, Hamônia, Pomerode, entre outras, onde desde cedo puderam-se desenvolver atividades extrativas (madeira) e a produção de alimentos.

Quanto ao vale do Itajaí-Mirim, o relevo fortemente acidentado e a existência de tributários de pouca extensão, atuaram como fatores limitadores à navegação fluvial e à penetração colonizadora, resultando, no médio vale do Mirim, núcleos de pequena expressão (Guabiruba, Rio do Ouro, Porto Franco).

A expansão do comércio colonial no Vale do Itajaí e a instalação de inúmeros estabelecimentos manufatureiros em Blumenau e Brusque, destacaram, a partir do início do século, a existência de dificuldades quanto ao escoamento das mercadorias no sentido - hinterlândia fluvial/porto. A expansão viária passa a ser fundamental na nova fase produtiva do Vale do Itajaí, tornando-se prática comum, comerciantes e industriais financiarem estradas para o melhor intercâmbio entre as

colônias e destas com o porto. O desenvolvimento da hinterlândia portuária ligado à conquista de novas áreas econômicas acha-se, nesse caso, imbricado à ampliação da rede de transportes terrestres. Essas vias, no início, direcionadas à área colonial do interior do vale (Indaial, Warnow, Ibirama) tomam, já no final do século XIX, a direção do alto vale e encosta de serra (Rio do Sul-Lages¹⁷, estabelecendo-se, dessa forma, **linhas comerciais regulares entre o Litoral e o Planalto Catarinense.**

Quanto ao papel da madeira, mercadoria que no decorrer do “momento colonizador” fundamentou o aparecimento de uma acumulação inicial na cidade portuária, apresenta na década inicial do século XX, um desempenho irregular sob o ponto de vista da produção, escoamento e movimentação do porto local¹⁸.

A produção da madeira, em grande parte restrita ao interior do vale do Itajaí, começa a emitir sinais de declínio após meio século de uma exploração excessiva, baixando a lucratividade do empreendimento madeireiro. No Porto de Itajaí declinam as exportações, cujos valores podem ser verificados no quadro das exportações de madeira de Santa Catarina entre 1907 e 1909. (Tabela nº 04).

¹⁷ O engenheiro Emílio Odebrecht após concluir a exploração do sertão do alto vale do Itajaí, em 1887, foi incumbido pelo governo provincial de iniciar a construção de uma estrada, ligando Blumenau a Lages. SILVA, Z. P. da. Op. cit.

¹⁸ GRIGGS, Rosemari Pozzi Eduardo. A madeira em Santa Catarina: 1930-1972. Blumenau em Cadernos, tomo XVII, nº I, janeiro, 1976, p. 23.

TABELA Nº 04

PORTO DE ITAJAÍ: EXPORTAÇÃO DE MADEIRA (1907-1909)		
ANOS	ITAJAÍ	SANTA CATARINA
1907	623:582\$853	876:025\$893
1908	592:269\$280	770:743\$996
1909	517:407\$498	701:044\$984
FONTE: Blumenau em Caderno. Tomo XVII, nº 1, jan. 1976, p. 23.		

Deve-se esse declínio, a exploração intensiva das matas litorâneas, sendo a madeira “exportada no seu estado mais rude, com beneficiamento elementar” (...) sem que houvesse nenhuma preocupação de reflorestamento ou controle da produção¹⁹.

A contração das exportações de madeira pelo Porto de Itajaí, nesse período, evidencia principalmente as limitações de uma hinterlândia portuária sem acesso às fontes de produção mais distantes, no caso, o alto vale do Itajaí e o Planalto Catarinense, este último, “habitat” das florestas de araucária.

Como escoadouro da produção do vale, ainda na fase da navegação fluvial, o Porto de Itajaí, graças a abundância de madeiras, pode desenvolver-se inicialmente como local exportador de madeira de lei e importador de mercadorias industrializadas; no entanto, o “surto” industrial no Vale do Itajaí, no final do século, passa a colocar nos mercados mais próximos, artigos têxteis e de produção

¹⁹ Idem.

"artesanal agrícola"²⁰, sendo ainda o Porto de Itajaí e escoadouro dessas mercadorias.

A diversificação produtiva da hinterlândia fluvial, corresponde à **primeira fase de implantação industrial no Vale do Itajaí**²¹, introduzindo-se, na movimentação portuária, artigos como banha, manteiga, carne salgada de suíno, ovos, charutos, entre outros, ao lado da mercadoria tradicional - a madeira.

Tal diversificação pode ser observada na pauta das exportações de Blumenau entre ~~1887~~¹⁸⁹⁷ e 1916 (Tabela nº 05), assinalando-se o declínio das exportações de tábuas, pinga e farinha de mandioca, aparecendo, numa ascensão moderada, os produtos artesanais como banha, manteiga, carne, ovos e o tabaco. São introduzidos, em 1916, o queijo, o arroz, os tecidos e o mate, ausentes em 1897, sendo os três últimos artigos, indicadores do desenvolvimento de uma produção industrial.

²⁰ MAMIGONIAN, A. Op. cit., p. 394.

²¹ Idem.

TABELA Nº 05

EXPORTAÇÕES DE BLUMENAU		
ARTIGO	1897	1916
Manteiga	400.000 kg	505.000 kg
Banha	270.000 kg	698.428 kg
Carne	72.000 kg	77.941 kg
Tabaco	50.000 kg	598.764 kg
Charutos	8.000.000 unidades	267.530 pacotes
Tábuas	15.000 dúzias	2.500 dúzias
Ovos	30.000 dúzias	47.317 dúzias
Pinga	200.000 litros	90.317 litros
Farinha de mandioca	90.000 litros	28.535 kg
Galinhas vivas	13.00 unidades	-
Couros e peles	2.700 unidades	-
Feijão preto	90.000 litros	-
Açúcar	1.000 toneladas	1.182 toneladas
Queijo	-	25.000 kg
Arroz	-	4.385 sacas (descascado)
	-	8.490 sacas (em casca)
Tecidos	-	183.915 kg
Mate	-	309.995 kg

FONTE: SINGER, P. Desenvolvimento econômico e evolução urbana. São Paulo: Editora Nacional, 1977, p. 113.

Muito oportunamente, a partir de 1914, a produção do Vale do Itajaí integra-se ao mercado nacional, exportando para os mercados urbanos em expansão, alimentos, têxteis e madeira. No decorrer da I Guerra Mundial, a redução das importações brasileiras, criou no mercado uma demanda maior por essas mercadorias. Os têxteis catarinenses, em especial, foram, então, introduzidos em diferentes mercados do país, segundo os seguintes percentuais: Rio de Janeiro (31%), São Paulo (29,9%), Rio Grande do Sul (24,8%) e Paraná (4,9%)²².

O longo período de formação da hinterlândia fluvial do Porto de Itajaí e de sua superação nas primeiras décadas do século XX, compreende um ciclo que caracteriza **o âmbito ainda restrito do porto, prevalecendo as condições “naturais” do sítio portuário local**²³.

No interior do vale, os pequenos espaços produtivos, de uma certa forma “comandavam” o ritmo de seu próprio desenvolvimento²⁴. Desarticulados da economia primário-exportadora, mantendo com os mercados mais próximos e com o Rio de Janeiro um modesto comércio de exportação, esses locais específicos, empenhavam-se numa pequena produção mercantil de âmbito familiar, com desdobramento num peculiar sistema colônia-venda. O excedente do capital auferido, em inúmeros casos, financiou uma indústria artesanal de artigos

²² CUNHA, Idaulo José. *Evolução econômico-industrial de Santa Catarina*. Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura, 1982, p. 107.

²³ Entende-se por “condições naturais” do porto, as condições primárias do sítio portuário local, um espaço pouco modificado pelo homem, ainda dominando as características naturais quando de seu estabelecimento, e fase inicial de expansão. No final da década de 20, quando são iniciadas as obras para a organização do porto local, o estágio “natural” do porto passa a ser suplantado pelo estágio “técnico” ou “humanizado”.

²⁴ Na época, nesses locais isolados, podia conceber-se, ainda, o homem como o organizador de seu espaço, “capaz de escolher as formas de realização das potencialidades de seu pedaço de Natureza” SANTOS, M. (1986). *Op. cit.*, p. 174.

agropecuários. Esses espaços produtivos excetuando-se, o pequeno comércio entre as colônias, possuía uma única via de escoamento - o Porto de Itajaí.

A expansão da hinterlândia portuária, no decorrer da segunda metade do século passado e primeiras décadas do século XX, assinalou, nesse longo período, os esforços de grupos sociais na lenta construção de seus espaços, "conquistas" que decorreram, em grande parte, **da formação qualitativa** de contingentes que imprimem uma feição capitalista, em antigos contextos de produção colonial²⁵.

As mudanças sócio-econômicas introduzidas com a revolução de 30, irão marcar a ação direta do Estado em obras de infra-estrutura, como instalações de portos e rodovias. As novas metas, propostas pela ideologia industrialista, estimula o comércio portuário e industriais do Vale do Itajaí, passando esses agentes a reivindicar (inclusive politicamente) a implantação de rodovias e a organização propriamente dita do porto local.

2.2 - *A Organização do Porto de Itajaí*

Desde a última década do século XIX, encontram-se registros de movimentos locais, na tentativa de obter melhorias quanto à entrada da barra de Itajaí e a construção de um cais acostável²⁶. Os comerciantes de importação e exportação, manifestavam um fundamentado receio quanto a repercussão negativa das condições portuárias de Itajaí e de seu reflexo na esfera comercial (Fig. nº 10).

²⁵ A formação "qualitativa" desses contingentes, pode ser melhor percebida a partir de 1880 quando da chegada, ao vale do Itajaí, de imigrantes alemães com maior diversificação profissional e de formação capitalista mais desenvolvida, conforme referência em A. Mamigonian e M. L. H. Renaux. Op. cit.

²⁶ Anuário de Itajaí. 1949, p. 160.

Fig. 10

Porto de Itajaí, 1904.

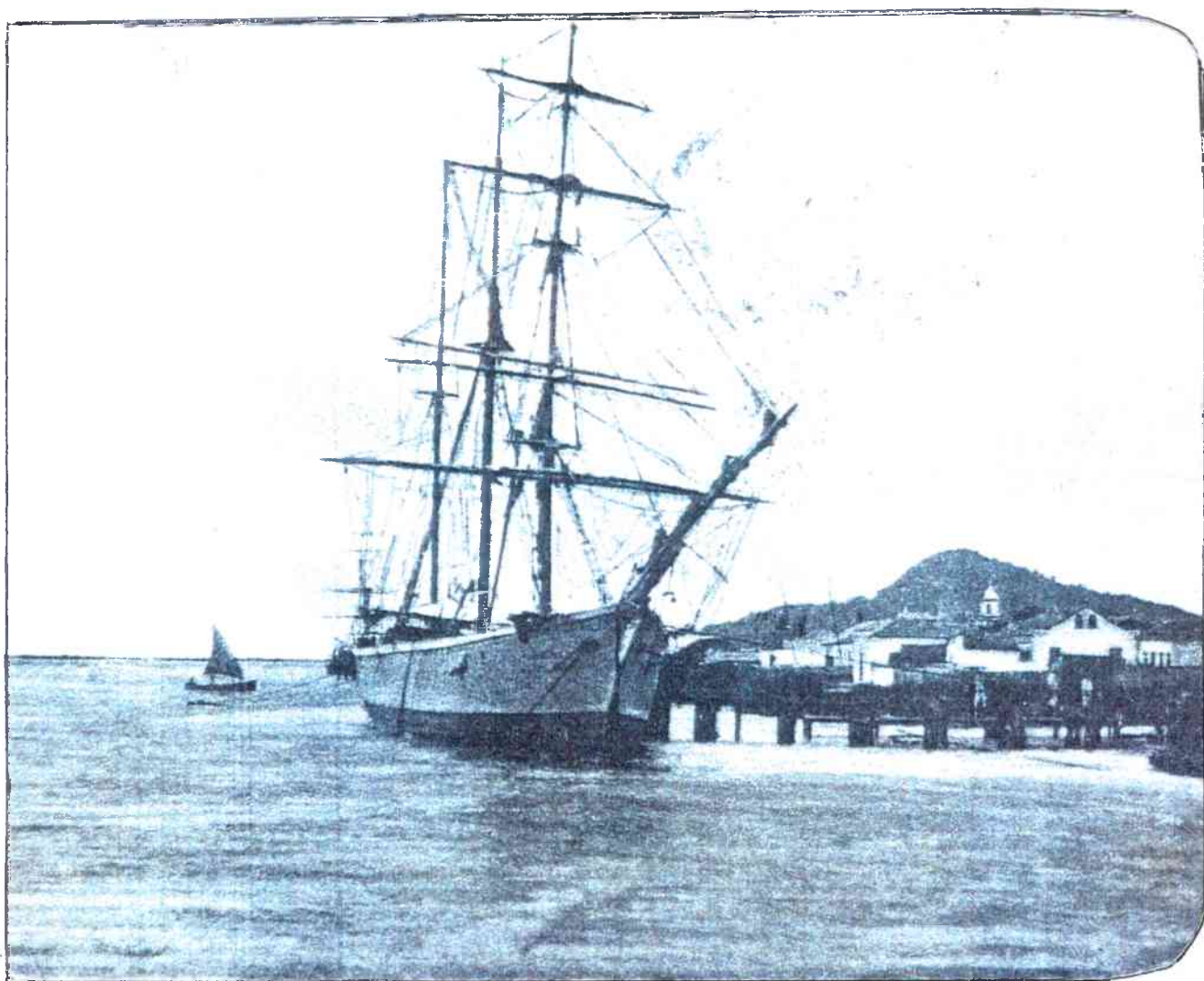


FOTO: Arquivo Histórico de Itajaí / Fundação Genésio Miranda Lins

O jornal “Novidades”, em 1904, já divulgava a seguinte crítica sobre a precariedade da barra de Itajaí. E,

“uma vez que não se faz caso melhorá-la”, (...) um dia sim, outro não, vemos os vapores que demandam nosso porto, seguir sem ter feito descarga, tendo baldeado apenas os passageiros²⁷.

A situação do Porto de Itajaí, nas décadas iniciais do século XX, espelhava a situação de numerosos pequenos portos brasileiros que significaram, historicamente, importantes pontos de intermediação entre o litoral e o interior. Incluem-se, neste quadro, sítios portuários cujos obstáculos à navegação (assoreamento, lages), indicavam uma tendência favorável à estagnação; também se incluíam nesse caso, portos que, embora numa situação natural propícia, deixaram por alguma razão de ser atrativos ao capital. De uma forma generalizada, na década de 20, os pequenos e grandes portos enfrentavam a precariedade do estágio tecnológico do país, exigindo a organização dos estabelecimentos portuários, a inversão de elevados capitais.

Os portos brasileiros, em grande parte articulados à economia primário-exportadora, apresentavam, na época, diferentes formas de gerenciamento, podendo ser observado, com frequência, a introdução de capital estrangeiro no setor portuário, através da celebração de contratos de exploração.

²⁷ Jornal “Novidades”. Ano 1, (16.10.1904), n.20.

Constavam como portos administrados por companhias estrangeiras, em 1925²⁸, os portos de Manaus, Pará, Fortaleza e Natal, entre outros, cuja exploração exigia obras de organização portuária. Nesse sentido atuaram companhias como a “Manãos Harbour Ltda” (Manaus), a Port of Pará (Pará), a “Norton Griffiths & Co., (Fortaleza) e a G. H. Walker & Co. Ltda. (Natal)²⁹. Por sua vez, os contratos para o melhoramento desses portos, facultavam longos prazos de concessão, como no caso da Companhia “Port of Pará”, aprovado em 1916, “para a respectiva exploração até 31 de dezembro de 1973”³⁰.

Datam ainda das primeiras décadas do século o gerenciamento de portos pelos respectivos Estados autorizados pelo Governo da União. Neste caso, encontravam-se os portos de Recife, Vitória, Niterói, Angra dos Reis e Paranaguá. Já o Porto do Rio de Janeiro passava, em 1923, da antiga arrendatária a “Compagnie du Port do Rio de Janeiro”, para a Cia. Brasileira de Exploração de Portos. As obras de melhoramento do porto da Bahia (capital), e sua respectiva exploração, até 1995, foram entregues, em 1920, à Companhia Cessionária das Docas da Bahia “passando depois para a União, sem remuneração alguma, todas as obras, materiais fixos, rodante e flutuante empregados no serviço do porto e todos os terrenos desapropriados ainda de posse da Companhia”³¹.

²⁸ Inspetoria Federal de Portos e Canaes. Relatório dos serviços referentes ao ano de 1925. Rio de Janeiro, 1926.

²⁹ Op. cit. p. 11 a 17.

³⁰ Idem, p. 13.

³¹ Ibidem, p. 13.

De acordo com ARAÚJO FILHO³²; a antiga concessão dada à Cia. Docas de Santos, em 1888, foi exercida, excepcionalmente por brasileiros, sendo as melhorias efetuadas “com capitais exclusivamente nacionais, incluindo técnicas e chefia de serviços”³³.

Quanto ao Porto de Itajaí cujo atrativo maior, nas décadas iniciais do século, eram as relações de comércio com os núcleos coloniais manufatureiros de sua hinterlândia próxima, além da tradicional exportação de madeiras despertava, na época, o interesse de companhias de navegação alemã dispostas a estabelecer com esses portos, linhas regulares de intercâmbio.

Já em 1907, a empresa marítima “Hamburg-Sudamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft”, enviava uma comissão para estudar a barra de Itajaí e as possibilidades que poderia oferecer a seus paquetes³⁴. Realizada a dragagem para o aprofundamento do canal da barra, a partir de 1908, o Porto de Itajaí passa a receber com freqüência os vapores da companhia hamburguesa e do Lloyd Bremen “deixando não apenas material da estrada de ferro em construção (trecho Blumenau/Ibirama), **como também mercadorias do comércio importador que por ali se vai incrementando**”³⁵. (grifo nosso).

Uma boa parte dos portos acima citados como também suas hinterlândias, espelhavam, ainda, nas primeiras décadas do século, uma “função

³² ARAÚJO FILHO, J. R. de. Santos, o porto do café. Fundação I.B.G.E., Rio de Janeiro, 1969.

³³ Op. cit., p. 70 a 72.

³⁴ Jornal “O Pharol”, ano IV, n. 158, (29.07.1907), p.4.

³⁵ Jornal “O Pharol”, ano V, n. 195, (03.04.1908), p. 1.

colonial” adquirida ao longo do tempo pela manutenção da política primário-exportadora, mantida pelas classes dominantes do país.

O capital estrangeiro, articulado à oligarquia agrária³⁶, procurava, por outro lado, “modernizar” portos e suas hinterlândias produtivas, financiando estradas de ferro e rodovias para melhor expandir a função portuária.

Observava-se, também, uma tendência à especialização dos portos, determinada pela demanda externa (café, cacau, borracha), orientando para uma especialização produtiva, as respectivas hinterlândias portuárias.

Um pouco mais tarde, já nos anos 50 e 60, pode ser constatado a existência de um bom número de portos que movimentavam preferencialmente uma mercadoria específica. Tal caráter pode fornecer ao estudo geográfico dos portos brasileiros “uma visão tipológica”³⁷. Assim, nessa época, comparecem ligados ao comércio exterior, os portos de minério de manganês (Macapá), minério de ferro (Vitória), cacau (Ilhéus), café (Paranaguá), madeira (Itajaí); ainda sob o critério tipológico, com maior movimentação no comércio interno, podem ser apontados os portos de Macau e Areia Branca (sal), Salvador (petróleo e seus derivados), Imbituba (carvão).

³⁶ Autores como R. Simonsen e C. Furtado enfatizaram o papel dos senhores de terras, principalmente dos fazendeiros do café, como promotores desses melhoramentos. A Mamigonian, C. Prado e L. Basbaun em contraposição às formulações acima, ressaltaram o papel dos imigrantes, como introdutores de mudanças no quadro produtivo da sociedade agro-exportadora. MAMIGONIAN, A. A industrialização brasileira. In mimeo. p. 6, 7.

³⁷ ARAUJO FILHO, J. R. de. O porto de Vitória. Op. cit., p. 28.

Embora a feição exportadora constituísse uma característica marcante em boa parte dos portos brasileiros³⁸, conforme a Tabela nº 06, observa-se que a atividade importadora, em 1925, é dominante, excetuando-se os portos da Bahia e de Vitória. Pelo acentuado movimento nas importações (caráter dominante), e exportações, sobressaem, na época, os portos de Santos e Rio de Janeiro. Os altos índices das importações, neste caso, implicam o estágio de uma industrialização ainda restringida no país. No entanto, os processos de urbanização e de concentração industrial em andamento no sudeste brasileiro, de modo especial em São Paulo e Rio de Janeiro, explicam o grande volume na importação de artigos industrializados, alimentos e matérias-primas.

³⁸ Ainda quanto às exportações, Araujo Filho assinala os portos da costa sudeste como os “portos do café”. Alinham-se, portanto, os portos de Vitória, Niterói, Rio de Janeiro, Angra dos Reis, São Sebastião, Santos, e Paranaguá-Antonina, “todos eles tendo, em maior ou menor proporção, no valor de sua movimentação e mercadorias, o café”. *Idem*, p. 23.

TABELA Nº 06

PORTO	IMPORTAÇÃO (ton.)	EXPORTAÇÃO
Manaus	47.509	41.430
Pará	78.899	71.225
Recife	394.914	241.758
Bahia	109.706	145.552
Vitória	22.782	46.584
Rio de Janeiro	1.321.533	587.533
Santos	2.074.447	775.202
Paranaguá	24.424	22.490
FONTE: Inspetoria Federal de Portos e Canaes-Relatório dos serviços referentes ao ano de 1925.		

Embora não estejam indicados no quadro acima, os portos de Rio Grande e Porto Alegre, na época, sobressaem com exportações de produtos agropecuários, a saber, carne (charque), lã e couros.

A política adotada pelo Ministério de Viação e obras Públicas, a partir de 1925, visando à modernização dos estabelecimentos portuários levava em consideração o desempenho do porto e as possibilidades de sua hinterlândia. Determinava, também, que o aparelhamento dos portos,

“(...) quer se trate dos destinados ao intercâmbio com o exterior, quer dos que deverão fazer o pequeno comércio internacional e a cabotagem, (...) **deverá ser feito por etapas na proporção do desenvolvimento do ‘hinterland’**”³⁹ (grifo nosso).

Os investimentos na organização dos portos brasileiros dependiam, portanto, do estágio de desenvolvimento de suas respectivas hinterlândias, criando-se expectativas, além das exportações, quanto a contribuição da área de influência portuária ao abastecimento do mercado interno, processando-se, no país, fases e substituição de importações.

Em períodos recessivos como o que ocorreu entre 1920 e 1925, valorizavam-se rapidamente as hinterlândias que contavam com algum tipo de indústria, constituindo o setor têxtil, nesse momento, o primeiro ramo industrial a expandir-se.

Com a demanda dos mercados urbanos em crescimento, os pequenos portos, desvinculados da economia agro-exportadora, através da navegação de cabotagem passavam a articular-se com maior intensidade ao mercado nacional, valorizando, dessa forma, a produção de suas hinterlândias próximas.

O governo organiza, sob essa ótica, a “posição” dos portos nacionais, passando a figurar como prioritários para atender o intercâmbio comercial do Brasil com o exterior, os portos de Manaus, Belém, São Luiz do Maranhão, Fortaleza, Natal, Recife, Bahia, Vitória, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, São Francisco do

³⁹ Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas. Op. cit., p 46.

Sul e Rio Grande, sendo **“todos os demais (destinados) ao comércio de cabotagem e ao comércio internacional de navios de menor porte”**⁴⁰.

O Porto de Itajaí, embora constituísse nas décadas iniciais do século, uma “ponte” de escoamento para a produção do vale, não vinculava-se à economia primário-exportadora vigente no país. Assumia, portanto, na classificação dos portos brasileiros, uma posição secundária sendo “destinado” à navegação de cabotagem, pressionado, também, pela situação de sua barra e local de acostamento, inadequados às exigências de navios de maior porte.

Podem ser apontados, porém, uma conjugação de fatores de ordem social e econômica que irá favorecer, num futuro próximo, a organização do porto local. Contribuíram para tal, o estágio de industrialização do Vale do Itajaí, o empenho da classe industrial nascente quanto a elaboração de uma infra-estrutura de transportes, contando ainda a cidade portuária, com boa acessibilidade política, na época.

Enfatizando a consolidação das primeiras indústrias em Blumenau, no período que corresponde à I Guerra Mundial, MAMIGONIAN assinala a expansão dessas atividades após 1919, com a chegada de novas levas de imigrantes com experiência industrial e comercial⁴¹. Em Blumenau, “no curso dos anos 20, várias

⁴⁰ Idem.

⁴¹ MAMIGONIAN, A. (1965). Op. cit. p. 394.

pequenas indústrias aí se instalam: tecidos, confecção, fábrica de cadarços, chapéus, gaitas de boca, móveis⁴².

Da mesma forma, HERING coloca o empenho de industriais de Brusque junto à classe política estadual e federal, quanto a ampliação das vias de transporte, ligando esta cidade ao Porto de Itajaí. Toma-se como exemplo o apelo feito em 1929 ao Ministro da Viação, Transportes e Obras Públicas, Victor Konder, pelo empresário Carlos Renaux, no sentido da construção de uma rodovia entre Itajaí e Brusque⁴³. Também em jornal da época, Carlos Renaux coloca as dificuldades de uma cidade industrial “sem porto e sem estrada-de-ferro” às quais soma-se a precariedade das antigas “estradas de rodagem”.

“(...) a questão do transporte foi sempre nosso maior pesadelo (...). Distantes cerca de 50 km do escoadouro mais próximo, tivemos de colaborar com o governo no sentido de construir uma estrada de ligação com Itajaí, capaz de carrear o mais econômico e rapidamente possível a nossa grande produção (...)⁴⁴.

Também na cidade portuária, os grandes comerciantes - articulados ao movimento “industrialista” -, empenhavam-se pela organização do porto, valendo-se, nesta ocasião, da projeção política de “filhos da terra”, em especial de membros das famílias Müller e Konder⁴⁵.

⁴² Idem, p. 395.

⁴³ HERING, M. L. R. Op. cit., p. 139.

⁴⁴ Idem.

⁴⁵ Entre 1926 e 1930 (governo Washington Luís), Victor Konder exerceu o cargo de ministro da Viação, Obras Públicas e Transportes, tendo seus irmãos, Adolpho e Marcos Konder, ocupado, respectivamente, importantes cargos no governo de Santa Catarina. Os cargos de governador do Estado de Santa Catarina; também, entre 1902 e 1906, Lauro Muller ocupara o Ministério da Viação, e em 1923, encerrava o quinto mandato como senador da República. d'Ávila, E. Op. cit., p. 88, 97.

A precária infra-estrutura do porto juntava-se a lenta evolução do sistema viário no Vale do Itajaí. A construção de estradas e ferrovias, nesse período, partiram, inúmeras vezes, da iniciativa particular e da captação de verbas no estrangeiro. Não obstante essas dificuldades, o vale do Itajaí na década de 20, apresentava um quadro razoável de “estradas de rodagem”, antigos caminhos coloniais melhorados que interligavam esses núcleos entre si. Com a inauguração da estrada Itajaí-Lages, via Blumenau (1923), expandia-se, também, **a área de influência do Porto de Itajaí**, com a interligação entre o Litoral e o Planalto Catarinense.

Em décadas vindouras (1930-1970), grande parte da produção madeireira do oeste de Santa Catarina passa a ser escoada pelo Porto de Itajaí. Novos fluxos de produção e exportação ganham volume e intensidade fazendo de Itajaí, entre os anos 60 e 70 o maior porto madeireiro do país. Também a estrada-de-ferro iniciada em 1907 interligando Blumenau à Hansa-Hammonia, ao colocar em comunicação o médio e alto vale, intensifica os fluxos da produção via porto.

Nascem, portanto, do sentido imbricado das relações porto/hinterlândias e das articulações entre grupos locais hegemônicos e classe política, as possibilidades de uma efetiva organização portuária.

Com o objetivo de sanar as limitações naturais e funcionais do Porto de Itajaí, a partir do início do século, em períodos sucessivos, organizaram-se

comissões de estudos para a elaboração de projetos que visavam a realização de melhorias no sítio portuário local⁴⁶.

Um desses momentos é provocado pelo projeto de expansão das linhas férreas no interior dos vales do Itajaí e do Cachoeira. Com a criação de novos núcleos coloniais no interior de Blumenau e Joinville, o governo de Santa Catarina aceita o pedido de concessão feito pela Sociedade Colonizadora Hanseática⁴⁷, em fins do século passado, para a construção de uma estrada de ferro ligando o porto de São Francisco do Sul, a Joinville, Blumenau e Estreito (Florianópolis)⁴⁸. A proposta da expansão ferroviária pelos vales litorâneos excluía, em seu percurso, o porto local, dando origem ao primeiro movimento reivindicatório de vulto para a realização de melhorias quanto ao acesso à barra do Itajaí. O jornal "Novidades", em 1904, divulgava a seguinte crítica:

"Diz-se que a estrada de ferro de São Francisco chamará todo o comércio do centro (do Vale), que até agora desce pelo nosso rio, para aquele porto (São Francisco). Imagine-se então, o que acontecerá ao crescerem ainda mais as dificuldades para a praticagem da nossa barra! **A ocasião é propícia para fazer-se melhorias em nosso porto (...) estando a frente do Ministério da Viação, um filho d'este lugar**⁴⁹. (grifo nosso)

⁴⁶ Jornal "O Pharol", ano II, n. 52, (14.07.1905), p. 1.

⁴⁷ A antiga "Sociedade Colonizadora", de Hamburgo, fundada em 1849, em 1897 constitui uma nova companhia vinculada a grandes empresas de navegação alemã, tendo como objetivo desenvolver um novo programa de colonização em Santa Catarina. A "Hanseatische Kolonization gesellschaft" (Sociedade Colonizadora Hanseática), com esse propósito, firma um contrato com o governo do Estado, a 28 de maio de 1895. RICHTER, Klaus. A Sociedade Colonizadora Hanseática de 1897 e a colonização do interior de Joinville e Blumenau: Editora da Universidade Federal de Santa Catarina. Blumenau: Editora da Furb, 1986, p. 18 à 21.

⁴⁸ Idem, p. 49.

⁴⁹ Jornal "Novidades", ano I, (16.10.1904), n. 20.

Para um melhor acesso à barra de Itajaí, apontava-se a necessidade de arrasar a lage que atravessava o canal de entrada fazendo desaparecer o banco de areia, “razão do navio não poder entrar com o mar encapelado, por ser fácil o desgoverno”⁵⁰.

Em 1905, Lauro Muller, então Ministro da Viação autoriza a elaboração do primeiro projeto de melhoramento do Porto de Itajaí⁵¹. O plano previa o máximo recuamento do Pontal (de areia) obtendo-se, dessa forma, maior raio na embocadura da barra, criando-se espaço para navios de grande porte. Achava-se, também incluindo no projeto, a construção de um cais que iniciando na praça da Matriz, seguia em linha reta à montante do rio, numa extensão de 700 metros servindo à área de maior movimentação portuária. Projetava-se, da mesma forma, a correção da margem esquerda do rio, corroída pelas águas que formavam verdadeiras “praias”, diminuindo, consideravelmente a profundidade do ancoradouro. Para a contenção das águas e o necessário trabalho de corrosão do leito do rio, exigia-se a construção de “espigões” de pedras no Pontal. Ao mesmo tempo, a margem direita do rio necessitava de trabalho de dragagem para o aprofundamento do ancoradouro local⁵².

Um ano após o início das obras (1908), podiam ser percebidos os bons resultados desse empreendimento, atraindo, o Porto de Itajaí, navios de avultado

⁵⁰ “O Pharol”, ano I, (16.09.1904), n. VIII.

⁵¹ “O Pharol”, ano II, (14.07.1905), n. 52.

⁵² “O Pharol”, ano V, (20.03.1908), n. 193 artigo transcrito do jornal “Gazeta Catarinense” de Joinville.

calado como o “Karthago”, o “Paula Bluntberg”, o “Paranguá”, o “Mainz” e o “Coblens” de 97m. e 58, (...) ⁵³.

Nessa primeira fase de melhoramentos, o porto ainda como “escoadouro natural” serve à uma hinterlândia próxima, dimensionada pelos núcleos coloniais do Vale do Itajaí.

Por outro lado, o projeto rodoviário em andamento ensejava, na década de 20, a expansão da área de influência do porto local, até então de âmbito restrito. Contando a cidade portuária com um “momento político” favorável ⁵⁴, as boas perspectivas da expansão porto/hinterlândia favoreceram, na época, as reivindicações quanto ao prosseguimento das melhorias do porto (Fig. nº 11).

⁵³ Idem.

⁵⁴ Em 1926, Victor Konder foi convidado para o cargo de Ministro da Viação e Obras Públicas do governo de Washington Luís. O plano para a organização do porto de Itajaí efetua-se no decorrer de sua gestão. d'Ávila, E. Op. cit., p. 97.

Fig. 11

Obras de pavimentação no Porto de Itajaí (1922)

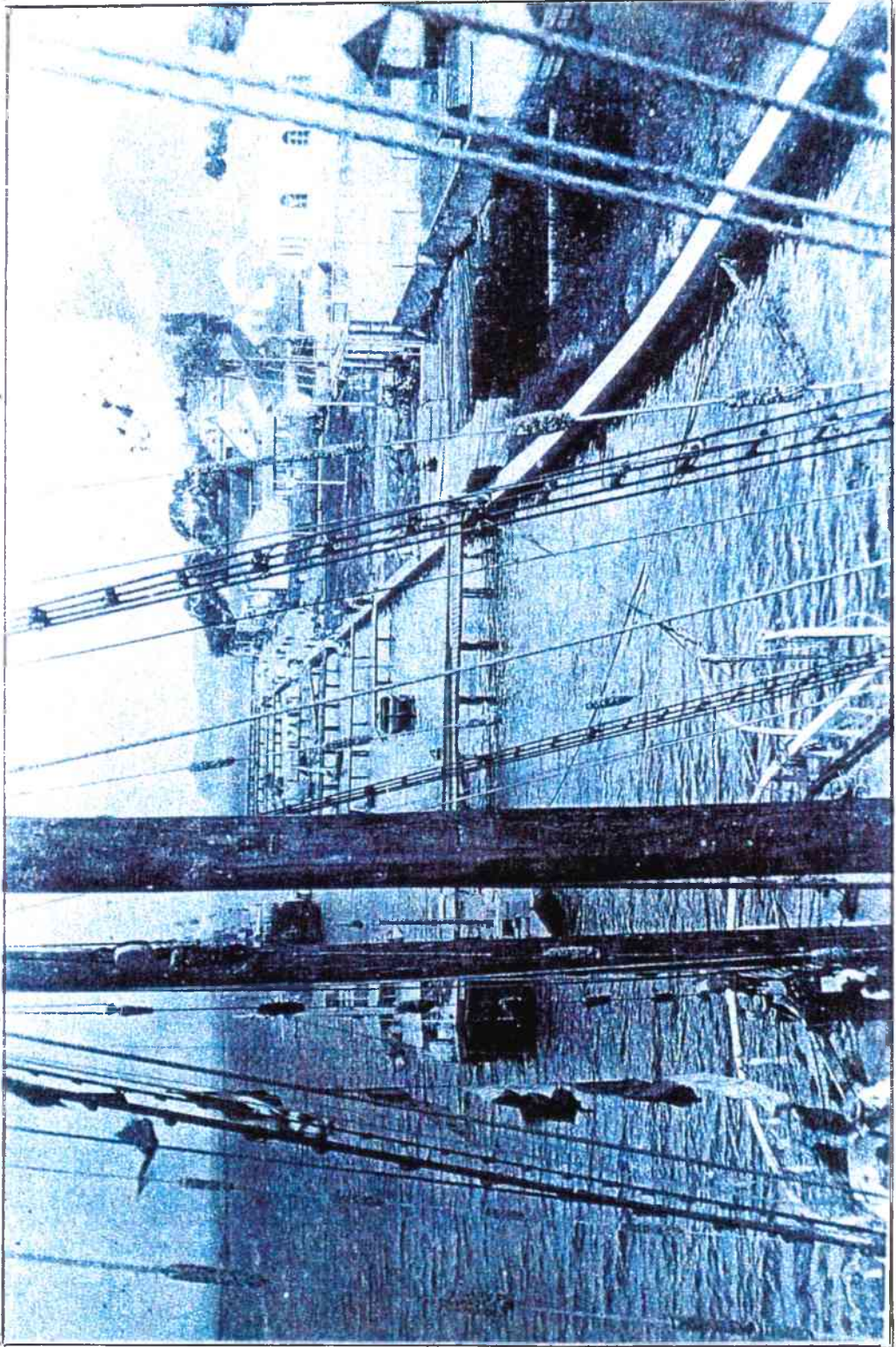


FOTO: Arquivo Histórico de Itajaí / Fundação Genésio Miranda Lins

Com a aprovação de novo projeto, compreendendo tanto obras de acesso quanto de acostagem, iniciava-se em 1927 a segunda fase de melhoramentos do porto, celebrando-se entre a União e a Companhia de Mineração e Metalurgia Brasil (COBRASIL) um contrato para a realização do plano⁵⁵. Essa obra embora realizada com várias interrupções, irá corresponder a organização propriamente dita do porto de Itajaí.

Coloca-se, ainda, que a organização portuária irá seguir a determinação federal de 1927, considerando-se “da mais alta conveniência separar, nos portos nascentes, **as obras de acesso das obras de acostagem**”⁵⁶. Na época, constavam como “imprescindíveis” as obras de acesso ao porto, enquanto os trabalhos de acostagem - a construção das instalações portuárias - seriam dispensáveis numa primeira fase e, até mesmo, “**desaconselháveis**” **em portos de movimentação restrita**”⁵⁷, como no caso do porto local.

O plano geral de melhorias do Porto de Itajaí, além das correções na entrada da barra previa a construção de um cais acostável em substituição aos antigos trapiches para carga e descarga, como também edificações necessárias para o armazenamento e administração portuárias.

⁵⁵ Esse seria o “segundo plano”, um conjunto de obras de vulto, levando a efeito a organização propriamente dita do porto local.

⁵⁶ Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas. Op. cit., p. 299.

⁵⁷ Idem, p. 46.

No início dos anos 30, o estabelecimento, no País, de nova ordem política e social, marca a paralisação das obras do porto, estando os trabalhos de acesso à barra em estágios, adiantado. Com o momento revolucionário, anulava-se, também, o contrato anterior com a COBRASIL.

Em 1934, após a renovação do contrato com a antiga companhia construtora, prosseguem as obras na barra de Itajaí (Fig. 12), ficando finalmente concluídos, em 1938, dois molhes, diversos guias-correntes e a drenagem, dando à barra uma profundidade de 15 pés em maré mínima⁵⁸.

⁵⁸ Anuário de Itajaí, 1949, p. 14.

Fig. 12

Construção de Molhes na Barra do rio Itajaí-Açu.



FOTO: Arquivo Histórico de Itajaí / Fundação Genésio Miranda Lins

Só então são iniciadas as obras de acostagem no Porto de Itajaí, realizando-se após aquela data, o primeiro trecho do cais numa extensão de 233 metros (Fig. 13), o serviço de terraplanagem e pavimentação do pátio portuário e a edificação de um armazém.

Fig. 13

Obras de acostamento no Porto de Itajaí (1952).

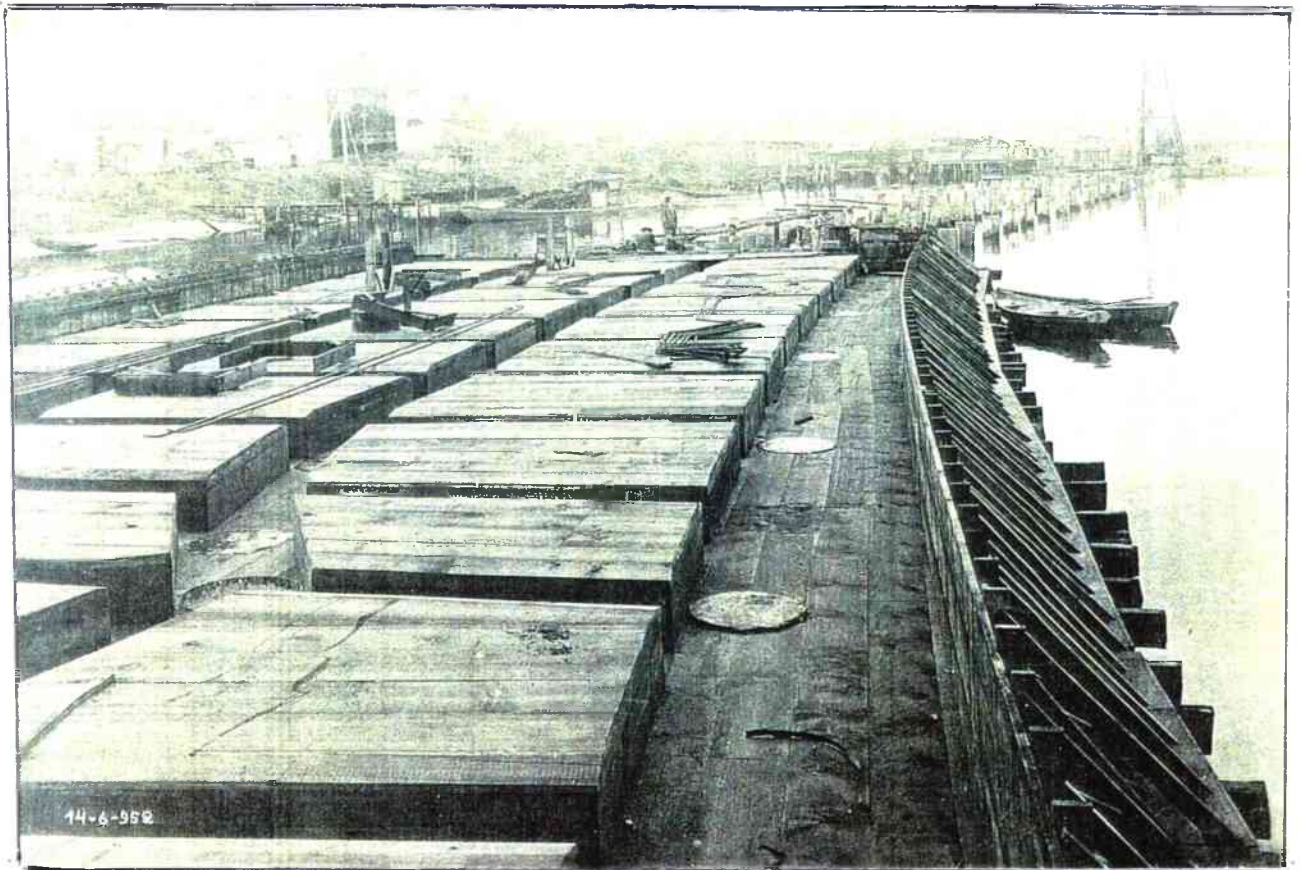


FOTO: Arquivo Histórico de Itajaí / Fundação Genésio Miranda Lins

No entanto, a construção do Porto de Itajaí não se processou em ritmo contínuo. A obra assinalou momentos de paralisação, estando o andamento dos serviços na dependência das remessas de verbas do governo federal⁵⁹. Por volta de 1956, com a conclusão do último trecho do cais acostável e a construção de um frigorífico, completava-se o plano de organização do Porto de Itajaí⁶⁰.

As implicações da transformação do porto natural de Itajaí, em porto moderno, extrapolam a percepção atual dos fatos⁶¹. Num primeiro momento, na década de 20, a determinação de “posições” portuárias, implicando a valorização de alguns portos em detrimento de outros, representa a interferência do Estado sobre os diferentes locais de produção e circulação do território nacional. A organização dos portos, na época, fundamental para o desenvolvimento da economia agro-exportadora, de uma certa forma valorizou, geograficamente, frações do espaço nacional, colocando outras em posição secundária.

No entanto, no caso do Vale do Itajaí, observa-se que o desenvolvimento do estágio produtivo, **particular à essa área**, desarticulado no quadro geral constituído pela economia agro-exportadora, aponta o significativo papel de grupos sociais inseridos na organização de “seu espaço”.

⁵⁹ Conforme entrevista com Carlos de Paula Seára (Lito), prefeito de Itajaí (1956/61).

⁶⁰ O Porto de Itajaí foi considerado definitivamente organizado em 1956; anteriormente o porto era administrado pela Inspetoria Fiscal dos Portos de São Francisco do Sul e Itajaí, antiga 17ª Inspetoria Fiscal dos Portos. d'ÁVILA, E. Op. cit., p. 68.

⁶¹ “A percepção não é ainda o conhecimento”, que depende da interpretação da paisagem. SANTOS, M. (1988). Op. cit., p. 62.

A modernização do Porto de Itajaí - em grande parte uma conquista sócio/política - articulava-se também à **qualidade da área de influência portuária**, criando-se condições para reverter, num futuro próximo, a "posição" secundária do espaço/porto.

Representando ainda Porto de Itajaí o escoadouro natural do vale, as relações porto/hinterlândia vivenciaram, entre 1900 e 1930, **momentos de desenvolvimento progressivo e de ruptura**. Colocam-se como etapas de um desenvolvimento progressivo, as melhorias técnicas para o acesso à barra, as mudanças qualitativas ocorridas na hinterlândia portuária, principalmente quanto à consolidação das indústrias do vale do Itajaí.

Por outro lado, o sentido de ruptura envolve, particularmente, a queda do fluxo de mercadorias que demandam o porto, assinalando-se, naquele momento, o declínio da navegação fluvial, frente a expansão rodoviária e a utilização de veículos motorizados para o transporte de cargas.

A expansão rodoviária, por sua vez, ao proporcionar outras vias de intercâmbio terrestre, passa a orientar novos planos de distribuição da produção. Assim sendo, a construção de uma estrada ligando o Porto de Itajaí ao Planalto Catarinense, vai implicar num fluxo ascendente de exportações de madeira, oriundas daquela região.

O esgotamento da conjuntura inicial - produção interior e seu escoamento fluvial - fundamento das relações porto/vale, acentua a freqüência das reivindicações sobre a necessária organização do porto local, planejando-se também a articulação do porto com o interior do Estado.

Instala-se nesse caso, um movimento dialético entre a necessidade de expansão da hinterlândia rodoviária e a antiga área de influência fluvial. No decorrer desse processo, a implantação da rodovia, irá implicar na extinção do movimento fluvial, resultando uma nova fase para o porto de Itajaí.

Observa-se, portanto, **um momento de ruptura** quanto às relações preferenciais, entre Porto de Itajaí e sua hinterlândia próxima, perdendo o porto, a partir dos anos 30, particularmente, nas décadas seguintes, **a antiga conceituação de escoadouro natural do Vale do Itajaí, inserindo-se no litoral catarinense como o “porto da madeira”**.

2.3 - *A Economia da Madeira*

A economia da madeira, fundamentada na riqueza florestal do Planalto Catarinense, apresenta gênese e desenvolvimento próprios não se articulando a períodos anteriores quando da extração da madeira no decorrer da colonização dos vales fluviais da fachada atlântica⁶².

A atividade madeireira planaltina comporta uma variedade de momentos, assinalando-se o de “emersão” entre 1914-1919, de “oscilações”, no decorrer de períodos recessivos e expansivos da economia nacional entre 1920 e 1929; de “diversificação industrial” ao longo dos anos 30 e 40; para finalmente, impor-se

⁶² A extração da mata litorânea, quando da ocupação dos vales fluviais da fachada atlântica por imigrantes alemães e italianos, representou, no decorrer da segunda metade do século XIX, uma atividade econômica de âmbito espacial restrito. Embora ensejando uma acumulação inicial no vale do Itajaí, e com alguma representatividade na pauta das exportações catarinenses, na época, o processo litorâneo da madeira **não realizou a articulação entre os demais espaços do território catarinense** como irá ocorrer com o ciclo madeireiro, iniciado na área planaltina do Estado, por volta das 1914.

como “era da madeira” no contexto da economia catarinense, nas décadas de 50 e 60.

O período madeireiro em estudo, tendo como auge os anos 60 e como principal via escoadoura, na época, o Porto de Itajaí, assinala um **momento de emersão** por volta de 1914, quando o capital estrangeiro expande a exploração madeireira no Planalto Catarinense, ao longo da ferrovia São Paulo/Rio Grande⁶³. Ocorre, no mesmo período, o afluxo de migrantes da serra gaúcha para a área planaltina do Estado.

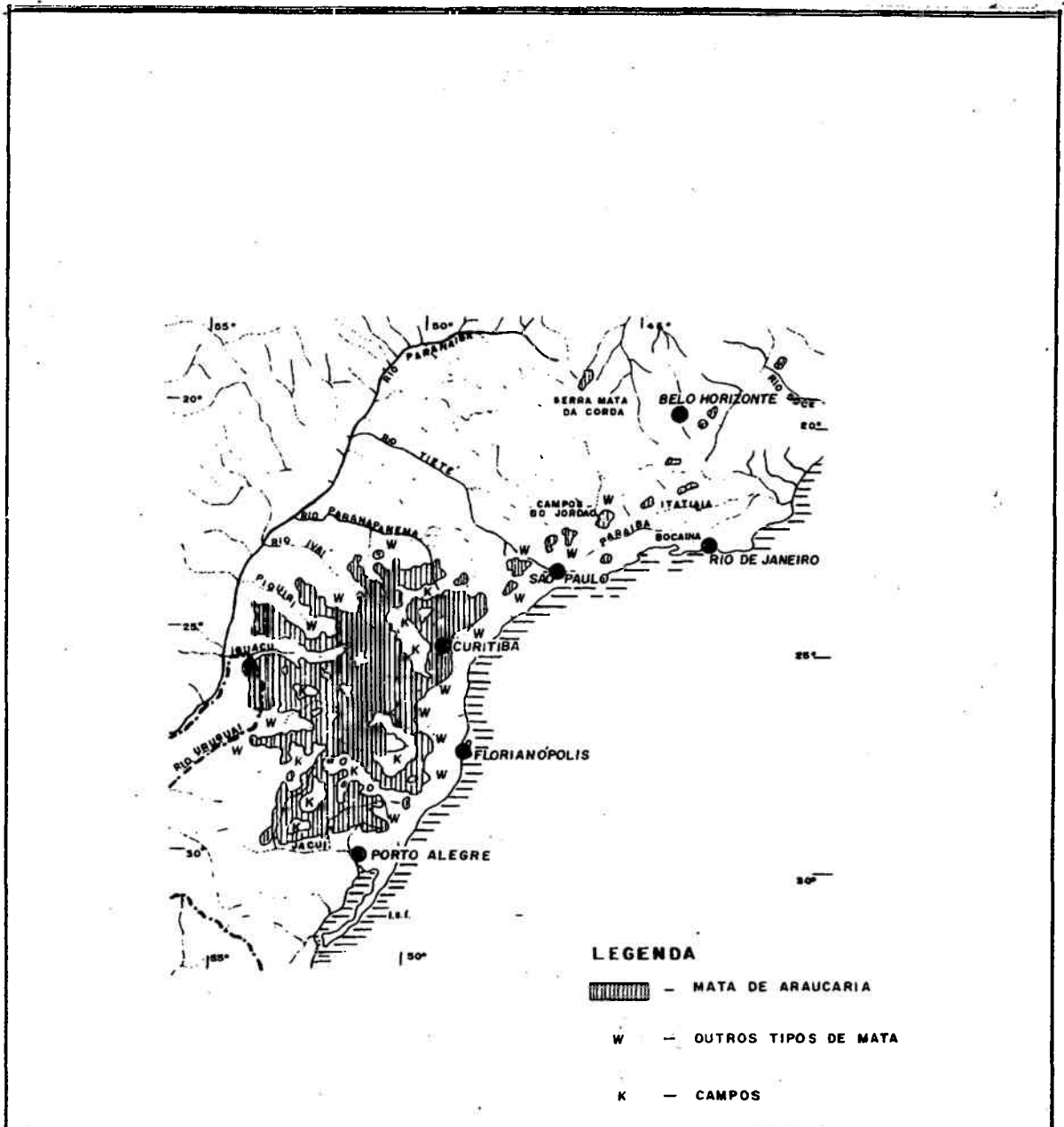
O vasto território do vale do Rio do Peixe, ainda deserto, atrai excedentes das áreas de colonização alemã e italiana que, num primeiro momento, passam a explorar as grandes formações de pinheiros e ervais, cobertura florestal de uma considerável parcela do Planalto Catarinense⁶⁴ (Fig. nº 14).

⁶³ O capital estrangeiro representado em Santa Catarina pela Brazil Railway Company - conglomerado norte-americano administrado no Brasil por Percival Farquhar - além de outros investimentos, dedicava-se à extração da madeira e à indústria de papel. Tendo adquirido em concessão as terras que margeavam a Estrada de Ferro São Paulo/Rio Grande, a Brazil Railway passa a realizar, na época, uma exploração agressiva das reservas naturais da araucária, no trecho catarinense da ferrovia. SANTOS, Silvio Coelho dos. Nova História de Santa Catarina. 2ª ed., Edição do Autor, 1977, p. 102.

⁶⁴ A floresta de Araucária ou dos Pinhais (“mata preta”) comparece no quadro primitivo da vegetação do Estado como vegetação primária do território catarinense cobrindo grande parte do planalto não só do Estado de Santa Catarina, estendendo-se amplamente pelo Paraná e em menor extensão no Rio Grande do Sul. KLEIN, Roberto M. Mapa Fitogeográfico de Santa Catarina, apud Flora Ilustrada Catarinense. Itajaí (SC): Herbário “Barbosa Rodrigues”/SUDESUL/FATMA, 1978, p.10.

Fig. 14

Área de distribuição de *Araucaria angustifolia* no Sul do Brasil, segundo Hueck (1953).



FONTE: Inventário do Pinheiro no Sul do Brasil. F.U.P.E.F. - IBDF, p. 8.

O movimento inicial da produção da madeira foi portanto favorecido pela migração rio-grandense, na segunda década deste século, esperando-se uma “colossal exportação de madeiras, quando a viação férrea do Estado (atingisse) as enormes florestas de araucária do Planalto Central⁶⁵”.

Expandindo-se as matas de araucária pela vasta região planaltina, afirma-se que a freqüente instalação de serrarias, nessas áreas, significou o embasamento econômico de um grande número de cidades apontando-se Joaçaba, Caçador, Campos Novos, Canoinhas, Porto União, entre outras.

A estrada de ferro ligando São Paulo ao Rio Grande do Sul⁶⁶, ao atravessar em Santa Catarina a zona produtora de madeira, **favoreceu inicialmente a formação de um corredor de circulação** direcionando, preferencialmente, as explorações desse setor a mercados consumidores longínquos. Permanece, portanto, no **momento de emersão da economia madeireira a antiga desarticulação, no Estado, entre as áreas produtivas do Planalto e o Litoral⁶⁷**.

⁶⁵ Mensagem do Governador Hercílio P. da Luz ao Congresso Representativo Estadual. Florianópolis, “O Dia”, 1923, p. 65.

⁶⁶ O escoamento da madeira do Centro-Oeste e Planalto Norte catarinense realizava-se através da Estrada de Ferro São Paulo/Rio Grande. Tendo sido iniciada em 1906 por uma companhia francesa, a construção posterior dessa estrada de ferro deve-se à Brazil Railway Company que adquire junto ao Governo, direitos de exploração e de colonização em terras atravessadas pela ferrovia. SANTOS, S. C. dos. Op. cit.

⁶⁷ Um dos problemas que marcaram a tardia articulação espacial do Estado de Santa Catarina foi, sem dúvida, o isolamento entre as áreas produtivas do planalto e do litoral, formando-se verdadeiros “arquipélagos de produção”. Dessa forma, “ligavam-se” mais apropriadamente, a pecuária das pastagens gaúchas aos campos limpos do Planalto Catarinense; também, determinadas culturas como a do milho e da uva, introduzidas pelo contingente migrante oriundo do sul, encontravam na área planaltina um espaço natural de extensão. Não se estabeleceram, portanto, vínculos freqüentes de troca, entre a produção do oeste do Estado com o litoral açoriano e os vales coloniais da fachada atlântica, excetuando-se a comercialização de bovinos e da erva-mate (Litoral Norte). Contornando serras ou por precários caminhos, essas mercadorias eram endereçadas ao litoral, constituindo o relevo acidentado, por longo tempo, uma das razões para a permanência desses “arquipélagos de produção”.

Excetuando-se o histórico transporte de bovinos, efetuado nos primeiros caminhos abertos entre o litoral e a serra, é a atividade madeireira e ervateira, no Centro-Oeste catarinense e no Planalto Norte que impulsionam, por volta de 1918, fluxos mercantes entre espaços anteriormente desvinculados em seu processo econômico.

A articulação entre as áreas de extração da araucária e o litoral é a feita inicialmente através de um entroncamento ferroviário entre Porto União e São Francisco do Sul, concluindo em 1918. A expansão da hinterlândia ferroviária do Porto de São Francisco orientou, portanto, num primeiro momento, **o escoamento das exportações de pinho, via litoral**, achando-se ainda em construção, a ligação viária entre o Porto de Itajaí e Curitiba. Ao longo da via férrea começam a instalar-se inúmeras empresas madeireiras assinalando-se, por sua importância a serraria da “Southern Brazil Lumber and Colonization Company” na atual localidade de Três Barras⁶⁸.

A lenta expansão da produção das exportações de madeira em seu “momento de emersão”, deve-se a existência, na época, de conjuntura local pouco propícia ao desenvolvimento da economia madeireira desenrolando-se um conflito armado no vale do Rio do Peixe e Planalto Norte Catarinense⁶⁹, em áreas de extração da madeira. No entanto, o eclodir da Primeira Guerra (1914-1918),

⁶⁸ A Southern Brazil Lumber and Colonization Company, empresa subsidiária da Brazil Railway, adquiriu aproximadamente duzentos mil hectares de terra nas proximidades de Canoinhas, construindo, já em 1912, empresas com capacidade de serrar diariamente 300 metros cúbicos de madeira. SANTOS, S. C. dos. Op. cit.

⁶⁹ A queda na produção de pinho em 1914, pode estar relacionada, também, à “Questão do Contestado”, litígio pela demarcação de terras entre os Estados de Santa Catarina e Paraná, em áreas de atividade madeireira e ervateira. Idem, p. 96.

favorece a valorização da madeira de pinho nacional. As dificuldades de importar impostas pelo conflito mundial, representaram, no entanto, boas perspectivas para a colocação da madeira catarinense no mercado interno, assinalando-se uma pequena expansão da atividade madeireira no Planalto, particularmente, em serrarias mantidas pelo capital estrangeiro.

Resolvido o conflito local (1915) e ganhando a madeira uma nova via exportadora - o litoral catarinense - já a partir de 1917 pode ser observado o crescimento das exportações, como demonstra a Tabela nº 07

TABELA Nº 07

PARTICIPAÇÃO DA ERVA-MATE, MADEIRA E TÊXTEIS NA EXPORTAÇÃO GERAL DE SANTA CATARINA (1913-1920)			
(Valor em contos de réis)			
1913	982:239\$	854:511\$	-
1914	1.168:017\$	482:782\$	640:972\$
1915	985:222\$	333:152\$	788:019\$
1916	1.491:046\$	555:756\$	1.239:106\$
1917	4.042:542\$	1.138:934\$	872:673\$
1918	3.645:876\$	2.767:653\$	3.453:431\$
1919	9.420:967\$	3.152:336\$	3.957:850\$
1920	6.860:338\$	3.954:357\$	2.858:034\$
FONTE: LOUREIRO JR., Luiz. Dados sobre a exportação catarinense. Rio de Janeiro: Papelaria Americana, 1922, pp. 25, 27, 34.			

A economia catarinense, de um modo geral, pode contar com fatores positivos no decorrer da crise mundial. Não estando vinculada ao modelo agro-exportador, dispondo de qualificação produtiva formada por levadas recentes de imigrantes, a produção catarinense, nesse período, pode responder a demanda interna com artigos "in natura", manufaturados e industrializados.

Como na primeira década do século, o Rio de Janeiro ainda comparece como o maior importador dos produtos catarinenses e de madeira serrada, constituindo São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul mercados secundários⁷⁰. Com a retração do mercado mundial em 1914, a madeira catarinense passa a substituir internamente, boa parte dessa mercadoria antes importada, mantendo-se ascendentes as exportações à partir de 1916.

Quanto as exportações para o exterior, no decorrer da Primeira Guerra e no período pós-guerra, os países platinos passam a suplantar tradicionais mercados compradores da produção catarinense como Alemanha, Inglaterra e Estados Unidos, entre outros.

A abertura, ainda que modesta, de mercados nacionais e platinos, estimula a produção da madeira catarinense, assimilando o setor madeireiro uma significativa força-de-trabalho, como indicam os percentuais crescentes de operários entre 1907 e 1920.

⁷⁰ Quanto a colocação de artigos catarinenses no mercado nacional, em 1916. O Rio de Janeiro como principal mercado, absorvia 33 por cento da produção do Estado, seguindo-se o Rio Grande do Sul, Paraná e São Paulo. mercados que em conjunto ficavam com 37 por cento das exportações. CUNHA, I. Op. cit., p. 107.

Como pode ser observado na Tabela nº 08, no final do período, o número de trabalhadores da madeira suplantou a mão-de-obra locada nas indústrias têxtil e alimentar.

TABELA Nº 08

SANTA CATARINA: PERCENTUAIS DO CRESCIMENTO DO NÚMERO DE OPERÁRIOS POR CATEGORIA INDUSTRIAL (1907-1920)		
Categorias Industriais	Operários (%)	
	Alimentação	33,8
Metalurgia	7,2	3,4
Madeiras	6,8	28,8
Minerais não metálicos	2,4	6,0
Cerâmica	3,4	6,0
Couros e Peles	3,4	2,0
Mobiliários	3,5	3,1
Têxtil	17,4	25,3
Produtos Químicos	3,1	5,5
Diversos	19,0	0,5
TOTAL	100	100

FONTE: Centro Industrial do Brasil. O Brasil, suas riquezas e seus recursos naturais. 1907, p. 189.
Censo Geral do Brasil, 1920, p. 445.

O “momento de emersão” da economia da madeira deixou como marco mais significativo, sob o ponto de vista sócio-espacial, o **encaminhamento da articulação entre espaços produtivos anteriormente isolados, a saber, Litoral e Planalto Catarinense**; destaca-se também, nesse período, a característica madeireira dos portos de São Francisco e de Itajaí, este último tradicionalmente ligado à comercialização de madeiras de lei⁷¹.

Entre 1921 e 1929, a economia da madeira registra “movimentos oscilatórios” de quedas e ascensões determinados, em grande parte, pela maior inserção das exportações catarinenses no mercado nacional.

Ao iniciar os anos 20, a economia mundial atravessava um momento de declínio que se aprofunda no decorrer da década seguinte, assumindo a forma de **Depressão Mundial em 1929**⁷².

⁷¹ As atividades do porto local, desde cedo estiveram ligadas à comercialização da madeira extraída da mata atlântica. Recurso intensamente explorado pelo imigrante alemão e italiano. no baixo e médio vale do Itajaí, a fase “colonial” da madeira entra em declínio entre 1908/1909. Com a abertura de uma estrada entre Rio do Sul e Lages tem início a exploração vegetal no alto vale do Itajaí, encontrando-se, conforme estudos de R. KLEIN, núcleos de pinhais nas nascentes dos rios Itajaí do Oeste, Itajaí do Norte, como também na bacia do Rio Itajaí do Sul. Nos sub-bosques das florestas de pinhais, do alto vale do Itajaí, apareciam espécies de grande importância econômica como a imbuia (*Ocotea porosa*) e a canela sassafrás (*Ocotea pretiosa*). KLEIN, R. M. Contribuição ao conhecimento da flora e da vegetação do Vale do Itajaí - Santa Catarina. Tese de Doutorado. I.B.U.S.P., 1978, p. 308, 309. É com a exploração das reservas florestais do alto vale que começam a ser exportadas pelo porto de Itajaí, as primeiras remessas de pinho, comercialização, na época, ainda desvinculada da grande fase madeireira do Planalto Catarinense.

⁷² “Esses fatos” - a Depressão Mundial de 1929 como a Segunda Guerra (1939/1945) - “São incidentes das fases descendentes ou recessivas dos ciclos longos”. RANGEL, I. Ciclo, tecnologia e crescimento. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982, p. 16. Segundo A. MAMIGONIAN, o economista russo Kondratieff observou “que a economia capitalista industrial caracterizava-se por conter e se condicionar aos ciclos longos de 50 anos de duração aproximada, sendo a primeira metade ascendente (fase “a”) e a segunda depressiva (fase “b”).”. Enquanto nas fases ascendentes, a produção era estimulada com novos inventos tecnológicos, após um certo período de tempo, a disseminação generalizada das inovações, provocava a queda das taxas de lucro na economia capitalista sendo desestimulados novos investimentos na área tecnológica, iniciando-se, então, a fase depressiva (“b”) do ciclo longo. MAMIGONIAN, A. Introdução ao pensamento de Ignácio Rangel. Revista Geosul. Florianópolis: Ed. da UFSC, nº 3, ano II, Primeiro Semestre, 1987, p. 61.

No entanto, economias agro-exportadoras como o Brasil, passaram a reagir internamente nos períodos depressivos da economia capitalista, desenvolvendo fases de substituição de importações.

No caso brasileiro isso se torna possível por existir:

“um vigoroso modo de produção capitalista no interior da economia agro-exportadora com forte setor natural, que, pelo menos desde a década de 20, **gerava seus próprios ciclos médios, com fase expansiva (cinco anos) seguida de fase recessiva (cinco anos), ligadas ao processo de acumulação**”⁷³. (Grifo nosso)

Ao longo de “nossos ciclos médios”, alguns setores da produção puderam expandir-se, assinalando-se no início da década de 20 o setor têxtil. Dessa forma, no decorrer do quinquênio recessivo entre 1920/25, centros maiores como Rio de Janeiro e São Paulo passaram a desenvolver uma industrialização substitutiva de importações, direcionando a setores específicos da produção nacional a capacidade ociosa latente nas atividades agro-exportadoras⁷⁴.

Pequenos espaços produtivos do território nacional, desvinculados da “economia do café” – no caso, a área madeireira do Estado – puderam beneficiar-se, com a nova fase de substituição de importações⁷⁵, frente a demanda no mercado interno por recursos e produtos nacionais como, também, através de medidas

⁷³ MAMINIAN, A. A industrialização da América Latina: o caso brasileiro. In, Fundamentos para o ensino da Geografia. Seleção de textos. São Paulo: S.E.C., 1988, p. 85.

⁷⁴ RANGEL, I. Recessão, inflação e dívida interna. Revista de Economia Política, v. 5, n. 3, julho/set., 1985, p. 10, 12.

⁷⁵ “No caso brasileiro, pelo menos, a economia tem encontrado sempre meios e modos de ajustar-se **ativamente** à conjuntura implícita no ciclo longo (...). Confronta com o fechamento do mercado externo para nossos produtos (...) temos reagido por **uma forma qualquer de substituição de importações**”. RANGEL, I. (1982). Op. cit., p. 19.

governamentais, implantadas para a proteção do setor agrário-exportador em crise⁷⁶.

Os novos ajustes na política monetária do país, adotados em 1923, valorizavam a moeda nacional. Essa valorização, além de proteger o setor cafeeiro profundamente afetado pela retração do mercado mundial, estimulava a importação de máquinas e equipamentos abrindo-se espaço para a implantação de novas atividades industriais.

Ao assinalar-se a possibilidade de melhorias nos estabelecimentos madeireiros e a valorização da madeira nacional, frente as dificuldades de importação, a economia madeireira **passa a refletir, após uma inserção maior no mercado interno, no período entre 1921 e 1929, ora momentos recessivos, ora de expansão da economia nacional, apresentando a pauta das exportações catarinenses visíveis “movimentos oscilatórios” (Tabela 09).**

⁷⁶ CANO, Wilson. Raízes da concentração industrial em São Paulo. 2ª ed. São Paulo: Editora T. A. Queiróz, 1981, p. 178, 179.

TABELA Nº 09

SANTA CATARINA: EXPORTAÇÃO DOS PRINCIPAIS PRODUTOS PARA O EXTERIOR E CABOTAGEM (1920/1929)					
(Valor em contos de réis)					
Anos	Erva-mate	Madeira	Banha	Tecidos(1)	Carvão(2)
1920	100	100	100	100	
1921	72	77	58	94	
1922	102	130	113		
1923	109	165	140	140	
1924	94	293	170	180	100
1925	106	294	256	190	93
1926	104	180	220	170	77
1927	120	214	207	310	80
1928	253	314	160	335	0,8
1929	196	315	254	257	18

(1) Não constam os dados de 1922.
(2) Sobre as exportações de carvão há dados apenas a partir de 1924.
FONTE: Diário Oficial do Estado de Santa Catarina, 1935, nº 304, Ano II, p.1

Entende-se, portanto, que as oscilações na economia madeireira a partir dos anos 20, são geradas, em grande parte, por ajustes próprios no interior do processo econômico brasileiro, dentro do contexto decadente da economia capitalista mundial.

Observa-se que após a grande queda nas exportações de madeira, no início dos anos 20, o setor madeireiro reage em pleno ciclo médio recessivo do país, registrando sucessivamente pequenas ascensões de 1922 a 1924. O movimento das exportações mantém-se ascendente até 1925, atendendo preferencialmente a demanda interna.

Na segunda metade dos anos 20, já na fase expansiva do ciclo médio interno, a madeira que apresentara em 1925/26 um ótimo exportador, assinala uma tendência à desvalorização.

O auge exportador de madeira serrada, apoiando-se numa demanda interna pouco elástica, dá sinais de saturação em 1928, com a retração das praças de São Paulo e Rio de Janeiro.

O valor declinante das exportações da madeira para o mercado interno, entre 1928 e 1929, sinaliza estar a produção de pinho além da capacidade de demanda dos mercados nacionais.

Mantendo-se na época o ritmo da produção, começam a formar-se grandes estoques de madeira serrada ao longo dos trilhos da E.F. São Paulo-Rio Grande como, também, no porto de São Francisco⁷⁷. Esses estoques a céu aberto sofreram considerável desvalorização, acentuando-se a crise no setor madeireiro em 1929. A abertura de relações comerciais com a Argentina em anos anteriores,

⁷⁷ GRIGSS, R. P. E. Op. cit., p. 29.

contribuiu para amenizar em parte os prejuízos, sendo escoados pelo porto de São Francisco, parte do grande excedente de madeiras⁷⁸.

No entanto, o ano de 29 não registrou expansão na pauta das exportações catarinenses. Como foi demonstrado na Tabela nº 09, observa-se quedas na comercialização da erva-mate⁷⁹ e tecidos. Quando a madeira, o volume exportado em 1929 apresenta índices estáveis, verificando-se no entanto, uma grande desvalorização interna dessa mercadoria. O declínio na comercialização da madeira é sustado em grande parte pela demanda dos mercados platinos, como pode ser observado na Tabela 10.

TABELA Nº 10

SANTA CATARINA: EXPORTAÇÃO DA MADEIRA - INTERIOR E EXTERIOR 91925/1926/1928) (Valor em contos de réis)		
Anos	Interior	Exterior
1925	6.020.100\$	1.200:755\$
1928	5.045:162\$	1.965:656\$
1929	4.874:343\$	3.221:567\$
FONTE: Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa pelo Governador de Santa Catarina. Florianópolis, 1930, p. 62.		

⁷⁸ Idem, p. 30.

⁷⁹ A crise de 29 provocou também a retração dos mercados platinos (Argentina, Chile e Uruguai) importadores de erva-mate, (como também de madeira), produtos de grande expressão na pauta das exportações catarinenses. Embora, na época, possa ser observada uma redução nas exportações da erva-mate, não repetiu-se a grande queda de 1921, crise que repercutiu em todos os setores da economia catarinense. BOSSLE, Ondina P. História da industrialização catarinense (das origens à integração no desenvolvimento brasileiro) 2ª ed. Florianópolis: C.N.I./FIESC, 1988, p. 78.

A Depressão Mundial de 1929, incidindo, principalmente, sobre os Estados produtores de café, tem um efeito menos devastador sobre a economia catarinense. Tal comportamento pode ser explicado pelo caráter diversificado da produção do Estado, tornando possível alguma autonomia no momento de crise geral.

Embora no decorrer da década de 20 fossem frequentes as oscilações na economia da madeira, essa mercadoria apresentou um desempenho positivo no quadro geral das exportações catarinenses. Após a grande crise de abastecimento interno em 1921, a madeira de pinho responde a demanda maior no mercado nacional articulando-se ao movimento de substituição de importações.

A valorização desse recurso, estimulou no decorrer do período a produção de madeira no Estado, observando-se a expansão do setor quanto ao número crescente de operários, de serrarias, na compra de maquinário e equipamentos. A acumulação de estoques de madeira no final da década de 20 atesta que, mesmo frente ao declínio da comercialização, mantiveram-se altos os índices da produção.

Apesar das “oscilações” do período, as boas perspectivas que se abriam ao setor madeireiro, orientaram medidas para o melhor escoamento dessa mercadoria. Comprovada já em anos anteriores as precárias condições da E.F. São Paulo-Rio Grande para a manutenção do fluxo madeireiro, a intensidade da produção intercalada a fases de maior demanda, **estavam a exigir a construção de estradas e o aparelhamento de portos.**

Começa a ser percebida, na época, frente ao dinamismo maior das transações marítimas, **a oportuna localização geográfica do Porto de Itajaí, como também a necessária ampliação de sua hinterlândia** para a consolidação da economia madeireira no Estado.

O setor madeireiro, anteriormente especializado na produção de madeira serrada orienta-se, no decorrer dos anos 30 e 40, para a **diversificação industrial**, multiplicando-se em Santa Catarina os estabelecimentos voltados à produção de laminados, compensados, pasta mecânica, celulose, entre outros.

Constituindo, em grande maioria, empresas de médio e pequeno porte, não necessitando, portanto, de grandes investimentos para sua implantação; contando, por outro lado, com uma mão-de-obra farta e barata, as indústrias da madeira, após 1930, passam a ocupar uma posição de destaque, ultrapassando em número de estabelecimentos as indústrias têxtil e alimentar (Tabela nº 11).

TABELA Nº 11

SANTA CATARINA: NÚMERO DE ESTABELECEMENTOS DOS RAMOS MADEIREIRO, TÊXTIL E ALIMENTAR (1920/1929 - 1930/1939)		
Ramo	1920/1929	1930/1939
Madeira	105	461
Têxtil	10	14
Prod. Aliment.	95	424
FONTE: Censo Industrial de 1950.		

No entanto, o “**momento de diversificação**” inicia-se com uma crise generalizada nos mercados interno e externo. Provavelmente, ainda em 1930 faziam-se sentir nas economias periféricas os efeitos da Depressão Mundial de 1929, decaindo as exportações da madeira entre 1930 e 1931. (Tabela nº 12).

TABELA Nº 12

PERCENTUAIS DOS PRINCIPAIS PRODUTOS NA EXPORTAÇÃO CATARINENSE SOBRE O TOTAL DA EXPORTAÇÃO: INTERIOR E EXTERIOR (1929/1940)					
(Valor em contos de réis)					
Anos	% Madeira	% Erva-Mate	% Têxteis	% Carvão	% Banha
1929	15,10	16,20	8,20	0,75	11,70
1930	10,40	17,50	7,12	3,13	10,50
1931	10,60	20,61	10,80	4,30	10,80
1932	11,21	18,60	9,00	4,70	14,20
1933	13,70	12,00	11,30	6,30	9,70
1934	13,70	7,30	11,70	6,70	12,50
1935	14,70	8,00	10,40	8,30	13,60
1936	15,60	4,10	8,70	4,10	13,70
1937	18,60	6,80	6,60	3,40	13,30
1938	20,90	3,40	15,30	2,80	10,00
1939	21,90	3,40	16,00	3,00	8,20
1940	19,20	3,30	17,40	3,20	6,90
FONTE: BOSSLE, O. P. Op. cit., p. 95.					

Comparecem como agravantes, no caso da madeira, a retração do mercado argentino, maior consumidor do pinho brasileiro no exterior e a instabilidade política nacional, incidindo sobre a queda da comercialização a nível interno. Esses fatores somados ao superávit de produção dos anos anteriores, formarão o quadro geral da crise nas exportações de madeira em 1930.

Em lenta ascensão a partir de 1932, já em 1934 o setor madeireiro expande as exportações registrando vendas superiores a 1930. A economia da madeira irá registrar uma queda no final do período (1940), fazendo-se sentir mundialmente os efeitos da Segunda Guerra. As barreiras impostas às trocas pela precariedade dos transportes e economia de combustível, afetaram de modo geral os mercados interno e externo. A economia da madeira, na época, contando com relações comerciais mais especializadas, perde no decorrer da guerra os mercados europeus e norte-americano.

Conforme a Tabela nº 13, em 1937, constavam como mercados consumidores do pinho brasileiro países como a Alemanha, Portugal, Estados Unidos e Grã-Bretanha, comparecendo ainda o mercado platino com a maior parcela das exportações de madeira.

TABELA Nº 13

EXPORTAÇÃO DE MADEIRA DE PINHO PARA O EXTERIOR (Ton.)				
Destino	1937(1)	1944(2)	1945(2)	1946(2)
Argentina	181.401	233.254	202.732	328.825
Portugal	16.352			
Alemanha	13.272			
Grã-Bretanha	11.581	30.160	20.021	9.852
Uruguai	9.410	31.331	32.067	44.335
Estados Unidos	9.368			
União Sul-Africana		412	3.466	20.090
FONTE: (1) Anuário Estatístico do Brasil, 1937, p. 321. (2) Anuário Estatístico do Brasil, 1947, p. 294.				

A retratação de mercados europeus e o norte-americano é bem visível entre 1944 e 1946; apresenta-se como exceção a retomada ascendente da Grã-Bretanha na pauta das exportações entre 1944 e 1945, assinalando-se, logo a seguir, uma queda considerável no momento pós-guerra.

A liderança dos mercados platinos, quanto ao volume das exportações, afirma-se, portanto, no decorrer do período bélico, alcançando a Argentina os índices mais significativos desse momento; assinala-se, também, a participação ascendente do Uruguai na pauta geral das exportações de madeira para o exterior, registrando-se, ainda, a entrada do mercado africano (União Sul Africana) como importador de pinho.

Nas décadas de 30 e 40, o Governo assume uma tendência estatizante frente a mercadorias com alguma representatividade no mercado externo⁸⁰.

No caso da madeira foi organizado o “Serviço do Pinho”, em 1940, órgão governamental com objetivo de controlar a produção e evitar a concentração de grandes estoques em locais de embarque, tais como portos e ferrovias; dessa forma, cuidava-se, também, de afastar crises de desvalorização dessa mercadoria, como ocorrera em anos passados. Ao “Serviço do Pinho” caberia ainda a atribuição de fixar cotas de exportação entre os Estados madeireiros do Sul, principalmente quanto a demanda do mercado argentino⁸¹.

Essa tendência, na interpretação de MANTEGA⁸², traduz a ideologia do nacional-desenvolvimentismo que emerge no país por volta de 1940. Difundida por segmentos sociais favoráveis à industrialização⁸³, essa corrente irá apoiar a maior intervenção do Estado na economia “não mais apenas enquanto administrador da coisa pública (...) ou meio regulador das atividades privadas, **mas também enquanto agente direto da produção**⁸⁴.

⁸⁰ “Na defesa de setores tradicionais da economia brasileira” foram criados os Institutos Nacionais do café, do açúcar, do cacau, da borracha e do pinho. GRIGGS, R. E. P. Op. cit., p. 27.

⁸¹ Idem.

⁸² MANTEGA, Guido. A economia política brasileira. 4ª ed. Petrópolis: Ed. Vozes, 1987.

⁸³ Essas “forças” são representadas por grupos sociais dissidentes do setor agro-exportador e empenhadas na industrialização do país. Em “coalizão” com as oligarquias rurais que assumem o Governo em 1930, desbancando a burguesia comercial importadora e exportadora, formam esses dois segmentos da sociedade brasileira um novo “pacto de poder”. RANGEL. I. “As crises gerais”. In Revista de Economia Política, vol. 12, n. 2(46), abril/junho, 1992, p. 8.

⁸⁴ MANTEGA, G. Op. cit., p. 25, 26.

No decorrer dessas mudanças, o fluxo catarinense de madeira, ainda em grande parte endereçado ao Porto de São Francisco, **irá deslocar-se, aos poucos, para o porto de Itajaí, favorecido com a ligação viária entre o litoral e o Planalto**⁸⁵.

De acordo com o movimento geral das exportações nos portos catarinenses em 1937, o Porto de Itajaí, embora comparecendo numa colocação secundária (Tabela nº 14), tem a seu favor a movimentação de mercadorias com boa receptividade nos mercados interno e externo, influenciando nos percentuais apresentados a participação da madeira e dos artigos têxteis.

TABELA Nº 14

SANTA CATARINA: EXPORTAÇÕES SEGUNDO OS PORTOS DE ORIGEM (1937)		
(Valor em contos de réis)		
São Francisco	38.908	35,4
Itajaí	33.766	30,7
Laguna	27.685	25,2
Florianópolis	7.616	6,9
Outros	2.002	1,8
TOTAL	109.977	100,0
FONTE: CUNHA, I. J. Op. cit., p. 154.		

⁸⁵ CUNHA, I. J. Op. cit., p. 155.

A ampliação da hinterlândia portuária e a conclusão em meados da década de 50 das obras de organização do Porto de Itajaí, sob o aspecto particular do processo catarinense da madeira, **formavam perspectivas favoráveis ao fortalecimento da economia madeireira no Estado.**

Enfatizando-se, no caso, a visão espacial do processo, coloca-se que as exportações de pinho pelo Porto de Itajaí, irão representar, entre 1950 e 1970, o fluxo mercante de maior expressão entre o litoral e o Planalto catarinense.

Como foi colocado anteriormente, nas fases iniciais da produção da madeira planaltina, a fraca participação dessa mercadoria na pauta das exportações catarinenses ocorre, particularmente, pela precariedade das vias de transporte, gerando o isolamento das áreas produtivas, inviabilizando, -dessa forma, o escoamento da madeira via portos do Estado.

A construção de uma linha férrea unindo o Porto de São Francisco a Porto União, a abertura, um pouco mais tarde, da estrada Blumenau-Lages, perfazem momentos significativos para a economia da madeira, possibilitando a expansão da hinterlândia portuária, relações comerciais entre espaços produtivos antes isolados.

Ficaram evidentes, no processo da economia da madeira, as inúmeras fases de queda e de expansão entre 1914 e 1945, interligando-se o setor madeireiro a conjunturas sócio/econômicas de ordem interna e externa, como também ao acontecer local.

Assinalaram momentos de estagnação ou declínio na produção e exportação da madeira, a ocorrência da disputa territorial ocorrida em área

madeireira do Estado (Guerra do Contestado), acentuando-se a crise pela retração generalizada dos mercados, ao iniciar a guerra de 1914; também as fases agudas do grande ciclo depressivo da economia mundial (1920-1948), repercutiu sobre países agro-exportadores, em especial nos anos de 1920, 1929 e 1939.

Trabalharam, por sua vez, no sentido de inserção do setor madeireiro junto ao mercado interno, as fases de substituição de importações que passaram a valorizar recursos nacionais, aumentando internamente a demanda da madeira planaltina.

De caráter setorial⁸⁶, as fases de substituição de importações, surgem em quinquênios depressivos da economia nacional, atestando a existência de um capitalismo industrial “pulsante” no país agro-exportador.

No caso da madeira, por exemplo, é no decorrer do quinquênio recessivo entre 1920 e 1925 que se observa a maior inserção dessa mercadoria no mercado interno. Também a política protecionista do Governo, na época, oferece oportunidade para o melhor aparelhamento das indústrias nascentes, tornando possível aos estabelecimentos madeireiros, a aquisição de máquinas e equipamentos no mercado externo. A nova fase de substituição no início dos anos 30 acentua essa tendência, permitindo a diversificação industrial do setor madeireiro.

⁸⁶ “Cada ciclo médio correspondeu a um degrau na escala da substituição de importações: indústria de bens de consumo simples, indústrias de materiais de construção, indústrias de bens de consumo duráveis (...) MAMIGONIAN, A. “A industrialização da América Latina: o caso brasileiro” Op. cit., p. 83.

Embora possam ser registrados períodos de oscilações quanto ao movimento geral das exportações, a madeira catarinense pode atender a solicitação de mercados platinos nas crises agudas de ordem externa, como em 29 e no decorrer da Segunda Guerra. Essas exportações muito oportunamente contribuíram para amenizar momentos de superávit da produção do Estado.

A análise dos diversos “momentos” da economia madeireira compreendendo o extenso período entre 1912 e 1945, longe de enfatizar uma linha evolutiva dessa mercadoria, como preâmbulo do auge exportador dos anos 60, faz uma tentativa de situar períodos específicos desse setor, articulados por sua vez, ao processo sócio-espacial desses diferentes momentos.

Esses momentos, compreendidos como “gênese histórica” da economia madeireira no Estado, são particularmente indicadores dos múltiplos fatores - social, político e econômico - que interagem dinamicamente no espaço geográfico.

2.4 - O Espaço Portuário Local como Entrepasto Madeireiro

No decorrer da década de 50, o Porto de Itajaí sobressaía-se no contexto portuário do Estado, como um promissor escoadouro da madeira planaltina.

O movimento portuário local, ao suplantar, em 1952, os portos de São Francisco e Imbituba (Tabela nº 15), registra o crescimento das exportações da madeira como “carga geral”.

TABELA Nº 15

SANTA CATARINA: MOVIMENTO MARÍTIMO (1938/1952)						
Tonelagem de registro (1000t.)						
portos	Entrada			Saída		
	1938	1945	1952	1938	1945	1952
Itajaí	193	103	560	192	103	557
São Francisco	592	267	516	589	268	503
Imbituba	212	188	298	213	189	295
Laguna	28	86	98	28	87	99

FONTE: PELUSO JR, Victor A. A classificação funcional das cidades e sua evolução. Tese de Livre Docência. Florianópolis: UFSC, 1974, p. 175.

Porto e cidade começam a apresentar, na década de 50, os primeiros sinais de mudança que irão marcar esse local nos anos 60 e 70.

Contribuíram para o novo perfil urbano/portuário, a organização do porto, o incremento dado aos serviços urbanos⁸⁷ e os índices ascendentes da população local, passando de 13.239 habitantes, em 1940, para 19.797 em 1950.

No entanto, é o estabelecimento do capital madeireiro na cidade portuária que irá produzir, no decorrer do período, a reorganização do espaço local como **entreposto da madeira**.

⁸⁷ De acordo com entrevista ao sr. Carlos de Paula Seára (Lito).

Durante duas décadas, aproximadamente, enfatizando-se o período mais intenso do fluxo, observavam-se “filas intermináveis de caminhões de carga e de madeira descendo para o Porto de Itajaí⁸⁸”.

Em anos anteriores, a falta de estrutura rodoviária no Estado, colocava em evidência as áreas servidas por linhas férreas, assinalando-se as cidades de Marcelino Ramos, Porto União, São Francisco do Sul, Blumenau, Rio do Sul, Laguna, Lauro Muller e Araranguá⁸⁹.

As estradas “macadamizadas” possuíam um uso irregular, sendo geralmente utilizadas para a circulação de produtos “cujos preços no mercado conseguiam superar os custos dos transportes”⁹⁰.

Embora favorecida com o transporte marítimo, a cidade de Itajaí, com outras praças litorâneas, apresentava ainda sérias limitações quanto à circulação. Por esse motivo, a abertura da estrada Blumenau-Lages, colocando o Porto de Itajaí em relação com as áreas produtoras de madeira (Fig. nº 15), atuou como um fator determinante na ampliação da hinterlândia portuária.

⁸⁸ SILVA, Z. P. da. O Vale do Itajaí. Op. cit. p. 97.

⁸⁹ Cidades catarinenses servidas por vias férreas, na época: Marcelino Ramos - Porto União, São Francisco do Sul - Porto União - Laguna - Araranguá, Laguna - Lauro Muller e Blumenau - Rio do Sul. PELUSO JR. V. A. A classificação funcional das cidades e sua evolução. Tese de Livre Docência. UFSC, 1974, p. 162.

⁹⁰ Idem, p. 162, 163.

Fig. 15

Serraria e pátio de toras. Lages (SC).



FOTO: Acervo de Sílvio B. Gugelmin.

Através de uma bifurcação em Otacílio Costa, a via da madeira atravessava o município de Ponte Alta do Sul, alcançando Lages, Curitiba, Caçador, Campos Novos, centros de grande atividade madeireira⁹¹, encaminhando-se a produção com maior regularidade aos mercados.

A difusão do transporte motorizado, principalmente sua mobilidade, trouxe vantagens sobre a estrada de ferro - antiga reivindicação da Vale do Itajaí - permitindo a "entrega da mercadoria porta a porta"⁹², ou, neste caso, da comercialização da madeira, da serraria ao porto.

Os estabelecimentos madeireiros, em grande parte filiais de empresas planaltinas⁹³, começam a instalar-se no perímetro urbano de Itajaí de forma esparsa. Porém, já no final da década de 50, verifica-se uma tendência à concentração dos depósitos de madeira nos altos das ruas Blumenau, Alfredo Eicke e adjacências.

A concentração dessas empresas, na cidade portuária, decorria, em grande parte, da existência de leis obrigando os exportadores a "mostrar" a mercadoria a ser embarcada ou, de outra forma, a madeira deveria estar no porto de embarque afim de ser fiscalizada. Por outro lado, o volume de "estoque visível" no pátio (Fig. 16) facilitava a regulamentação da cota de exportação de cada empresa⁹⁴.

⁹¹ Conforme entrevista com o sr. Sílvio B. Gugelmin, diretor-gerente da Distribuição de Madeiras Tarumá, Itajaí.

⁹² MAGALHÃES, J. C. Op. cit., p. 51.

⁹³ No decorrer dos anos 50, estabeleceram-se, em Itajaí, empresas madeireiras de vulto como a Indústria e Comércio de Madeiras, Irmãos Garcia, Castelli Passini SA., Emilio Batistella, Romano Massignan, entre outras.

⁹⁴ A regulamentação e fiscalização do comércio da madeira eram exercidas pelo Instituto Nacional do Pinho, o Ibama e a Comissão Coordenadora de Exportação de Madeira.

Fig. 16

Pátio de empresa madeireira em Itajaí.



FOTO: Acervo de Sílvio B. Gugelmin.

Exigindo grande área para depósito, de preferência não muito distante do porto, a concentração da madeira no perímetro urbano e a intensidade do transporte dessa mercadoria em ruas centrais, passam a marcar a organização espacial da cidade portuária.

Inicialmente, grande parte da madeira de pinho a ser exportada, chegava a Itajaí em estado bruto, precisando ainda ser beneficiada, conforme as especificações da demanda externa⁹⁵.

Segundo as exigências dos importadores, para o mercado europeu era endereçada a madeira de “primeira”; o mercado argentino comparecia como grande comprador da madeira de “terceira” selecionada, enquanto, a madeira de “quarta” e para caixaria, era absorvida pelo mercado nacional⁹⁶.

No início do fluxo exportador (anos 50), utilizavam-se ainda carroças para o transporte da madeira do pátio da empresa ao porto, sendo substituídas em meados do período por tratores e carretas. O embarque, de um modo geral, era direto, sendo os lotes de madeira amarrados com cabo de aço para serem guinchados ao navio (Fig. 17).

⁹⁵ De acordo com entrevista concedida pelo sr. Osvaldo Custódio, ex-diretor adjunto da Moreira Bastos SA.

⁹⁶ Idem.

Fig. 17

Embarque de madeira no Porto de Itajaí (1956).

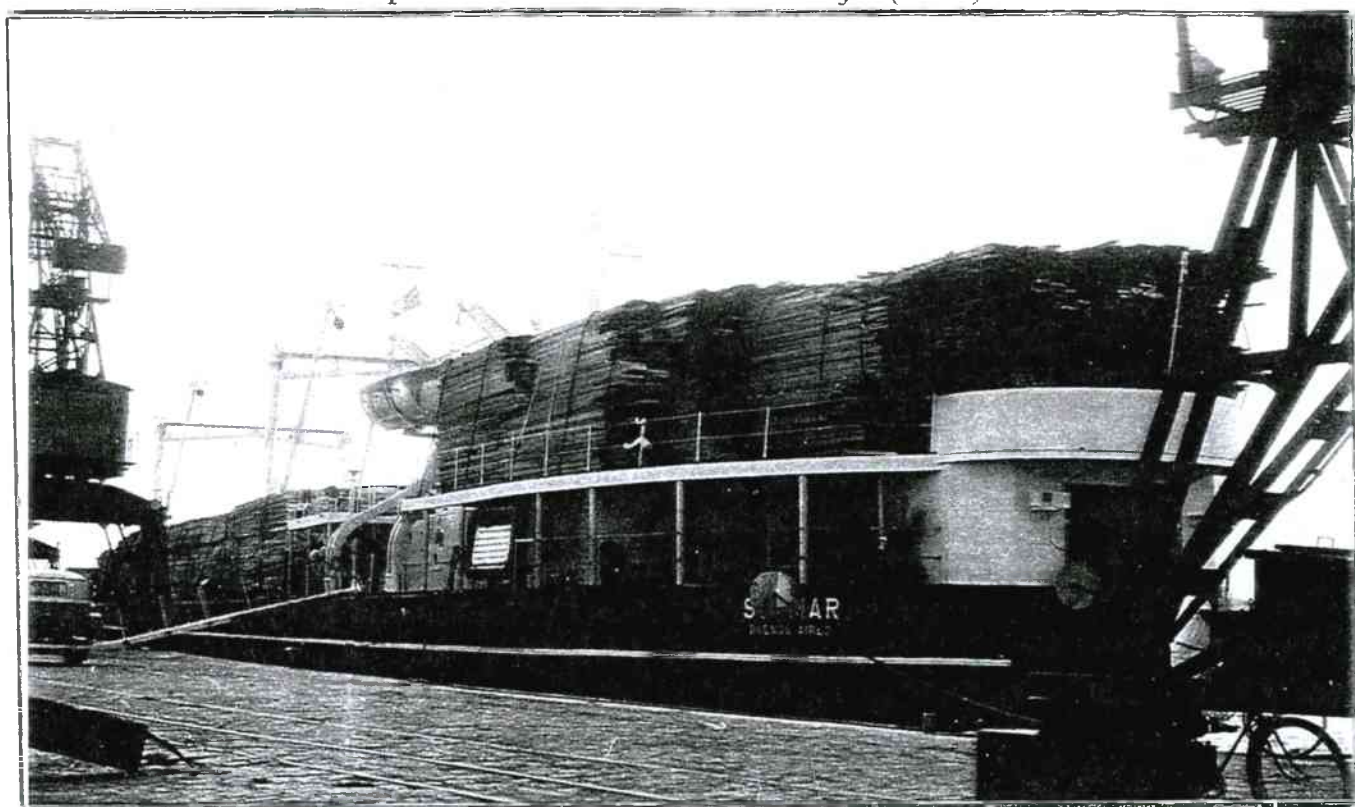


FOTO: Acervo de Osni Pereira.

A exportação da madeira atrai à cidade portuária uma migração lenta, mas contínua. Não exigindo a atividade portuária/madeireira mão-de-obra qualificada, trabalhadores da área serrana e do meio rural, direcionam-se preferencialmente aos setores impulsionados pela expansão da economia da madeira, passando a integrar a força de trabalho local.

Criaram-se, nesse período, categorias específicas de mão-de-obra, assinalando-se como “trabalhadores da madeira” os **classificadores**, encarregados de selecionar essa mercadoria; os **distribuidores** que a separavam a madeira em classes e bitolas; os **gradeadores** que preparavam lotes de madeira para a secagem, e ainda **medidores** que separavam os lotes para a exportação. Para a movimentação da mercadoria do pátio ao porto eram ainda necessários **tratoristas**; e, para o embarque, já no cais, os “**terrestreiros**” encarregavam-se de amarrar os lotes para serem guinchados, realizando os **estivadores** a distribuição da madeira nos porões do navio⁹⁷.

A demanda de significativo contingente de trabalhadores, em grande parte absorvidos pela atividade portuária e madeireira, exige, por sua vez, uma urgente reorganização do espaço urbano, assinalando-se, na época, a expansão e a implantação de bairros populares (Cordeiros, São João) como, também, a criação de uma infra-estrutura de transportes urbanos⁹⁸

As mudanças de ordem espacial em Itajaí - a expansão da periferia urbana, a feição dominante dos estabelecimentos madeireiros de onde fluía o

⁹⁷ Idem.

⁹⁸ Conforme entrevista com o Sr. Carlos de Paula Seára (Lito).

intenso trânsito em direção ao terminal marítimo; o movimento portuário, aquecido com as exportações, principalmente no decorrer dos anos 60 – marcaram funcionalmente, porto e cidade como o grande entreposto da madeira planaltina.

Por sua vez, o capital madeireiro proveniente em grande parte de outras regiões, introduz uma nova classe hegemônica na cidade portuária. Aliando-se ao setor político/financeiro, a classe madeireira, no decorrer de aproximadamente duas décadas, transforma-se em agente organizador do espaço urbano local, ensejando, também, o aparecimento de uma específica divisão de trabalho na cidade portuária.

De uma certa forma, o capital madeireiro ao eleger o Porto de Itajaí como eixo dinâmico da comercialização da madeira, constando o Planalto Catarinense como hinterlândia produtiva do porto local, forjou um verdadeiro **corredor de exportação**⁹⁹, servindo, oportunamente, como escoadouro de novas mercadorias¹⁰⁰. Embora as exportações de madeira pelo Porto de Itajaí ocupassem o primeiro lugar no Estado, outras mercadorias participavam, em menor escala, da movimentação portuária local.

Contribuíam ainda no período madeireiro para o movimento geral das exportações, além da madeira, produtos como fécula, arroz, fumo, óleo de sassafrás, pasta mecânica, celulose, camarão e tecidos, sobressaindo-se o volume de carga geral, frente a pouca expressão dos granéis sólidos e líquidos (Tabela nº 16).

⁹⁹ Os corredores de exportação constituem grandes áreas espaciais, envolvendo uma infra-estrutura de transportes, locais de armazenagem e, ainda, a comercialização das mercadorias. Os corredores de exportação reúnem as áreas produtivas aos portos de escoamento.

¹⁰⁰ O porto de Itajaí passa a exportar celulose para a Argentina, em meados dos anos 60, produzida pela A. Olinkraft Celulose e Papel Ltda., empresa localizada em Canoas, município de Lages.

TABELA Nº 16

PORTO DE ITAJAÍ: EXPORTAÇÃO SEGUNDO A NATUREZA DA CARGA (Ton.)				
Ano	G. Sólido	G. Líquido	Carga Geral	Total
1955			352.430	352.430
1956			306.558	306.558
1957			435.807	435.807
1958			388.797	388.797
1959			299.229	299.229
1960			313.945	313.945
1961			291.614	291.614
1962			200.430	200.430
1963			143.315	143.315
1964			158.127	158.127
1965			176.799	176.799
1966			157.374	157.374
1967			127.254	127.254
1968		97	178.155	178.155
1969			150.047	150.047
1970	18.954	1.298	141.528	161.780
1971		799	165.556	166.355
1972		605	163.500	164.105
1973			151.335	151.335
1974	3.776	13.461	823.787	841.024

FONTE: Estatística Portuária 1975. Ministério do trabalho/PORTOBRÁS, p. 48.

Embora o Porto de Itajaí assinalasse, no período madeireiro, uma feição exportadora, o movimento de importações ainda é dominante. Importava-se através do Porto de Itajaí, combustíveis e lubrificantes, sal, algodão, maquinário, tratores, produtos químicos, trigo e soda cáustica. Procediam esses artigos do Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Rio Grande do Norte, Holanda, Inglaterra e Alemanha.

Quanto ao movimento de embarcações no Porto de Itajaí, a navegação de pequeno curso suplantava entre 1955 e 1961, em larga escala, a navegação de longo curso, verificando-se, após 1962, uma queda acentuada no setor de cabotagem (Tabela nº 17).

TABELA Nº 17

PORTO DE ITAJAÍ: EXPORTAÇÃO SEGUNDO A NATUREZA DA CARGA (Ton.)			
Ano	Longo Curso	Cabotagem	Total
1955	200	821	1.021
1956	110	911	1.021
1957	171	733	904
1958	207	748	955
1959	226	670	896
1960	182	627	809
1961	148	633	781
1962	191	391	582
1963	157	262	419
1964	168	174	342
1965	147	182	329
1966	169	183	352
1967	178	133	311
1968	209	191	400
1969	192	199	391
1970	187	194	381
1971	167	216	383
1972	198	189	387
1973	165	174	339
1974	125	173	298

FONTE: Estatística Portuária 1975. M. T./PORTOBRÁS, p. 48.

Ao iniciar os anos 70, acelera-se a exploração das áreas florestais do Sul do país, intensamente aproveitadas para a agricultura, em especial nos estados de Santa Catarina e no Paraná. A devastação gradativa das florestas de Araucária, cuja exploração, desde longa data, não previa uma reposição compensatória¹⁰¹, provoca entre os anos de 1974 e 1978 um período de retração do mercado madeireiro tornando-se evidente, já naquela época, a escassez dessa matéria-prima.

Conforme estudos realizados pelo Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal (I.B.D.F.), o ritmo de exploração do pinheiro não aumentara “porque praticamente não (mais) existiam grandes concentrações de Araucária Angustifolia que (permitissem) a instalação de serrarias, laminadoras, etc”¹⁰². A exploração nesse momento, realizava-se nas extensas reservas de grandes empresas, preservando-se alguns locais para uma futura exploração. Esquecia-se, no caso, que o bom desempenho da economia da madeira, com base em “recursos renováveis”, dependia da ação consciente da classe madeireira no sentido de uma reposição dessa matéria-prima, sabendo-se que a renovação dessas florestas, exigiam investimentos a longo prazo, sem o retorno imediato dos capitais¹⁰³.

A queda nas vendas de madeira de pinho nos mercados nacionais indicavam o declínio generalizado da produção, verificando-se entre 1973 e 1976 volumes inferiores aos apresentados em 1971 e 1972, período em que a indústria

¹⁰¹ Inventário Florestal do Pinheiro no Sul do Brasil (Relatório). Fundação de Pesquisas Florestais no Paraná (F.U.P.E.F.)/Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal (I.B.D.F.). Curitiba, 1978, p. 184.

¹⁰² Op. Cit., p. 181.

¹⁰³ Idem, p. 182.

madeireira apresentou altos índices de produção e comercialização. De acordo com o inventário realizado, "as exportações de madeiras de pinho serrado produzidas na Região sul, sofreram em 1974 uma variação negativa em torno de 20%, comparada com as exportações de 1973"¹⁰⁴. Os sinais de crise se acentuam com a entrada do Chile como país exportador de pinho, interferido na cota de importações da Argentina, principal mercado comprador do pinheiro brasileiro.

Em contrapartida à queda das exportações de pinho serrado, o setor madeireiro direciona-se para a produção de manufaturados, expressando as exportações desses produtos alguma representatividade, ao longo dos anos 70.¹⁰⁵

Embora o setor de manufaturados da madeira apresentasse algum incremento, o diagnóstico da situação do mercado madeireiro para a Região Sul, na época, não traduzia perspectivas de dias melhores.

"Se for considerado que, anualmente está havendo uma redução do volume de exportação acentuada a cada ano que passa; que a utilização da matéria-prima dos reflorestamentos só poderá ser utilizada para industrialização em serrarias e laminadoras em 1984; **que está havendo uma redução acentuada no número de empresas madeireiras**, pode-se facilmente concluir que, a situação do mercado madeireiro está entrando numa fase crítica. Esta fase acarretará uma série de consequências que poderão afetar a economia dos Estados da Região Sul (...)"¹⁰⁶. (Grifo nosso).

¹⁰⁴ Ibidem, p. 185.

¹⁰⁵ Conforme entrevista com o Sr. Sílvio Gugelmin.

¹⁰⁶ Inventário Florestal..., op. cit., p. 185.

Em decorrência desses acontecimentos, começam a aparecer sinais de mudança na organização sócio-econômica da cidade portuária. Também com a nova regulamentação no sistema de embarque da madeira, essa mercadoria passa a ser fiscalizada no próprio porto, não exigindo, os órgãos federais, a antiga "amostragem" de estoques, cujos volumes ocupavam extensas áreas do perímetro urbano (Fig. nº 18).

Fig. 18

O espaço urbano de Itajaí no início dos anos 70, assinalando-se a localização de depósitos de madeira.

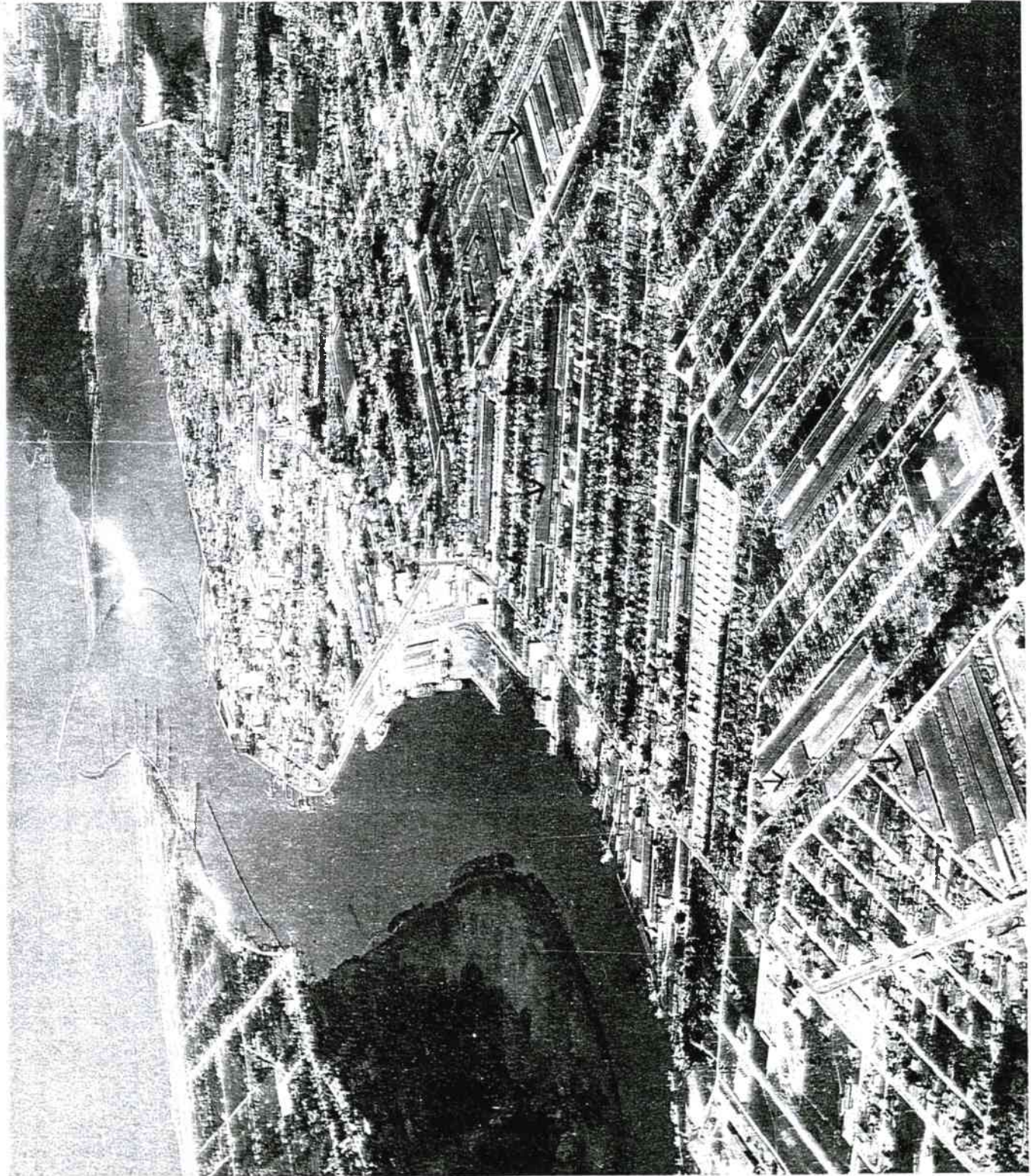


FOTO: Arquivo da Prefeitura Municipal de Itajaí.

A implantação dessas medidas irá provocar o gradual esvaziamento dos grandes depósitos, tornando-se onerosa a manutenção das empresas filiais na cidade portuária. Justifica-se, assim, o retorno de capitais às matrizes, localizadas no Paraná e em grande maioria no Oeste Catarinense¹⁰⁷.

O declínio da economia da madeira, o desenvolvimento dos fluxos de transporte viário, a ausência de mercadorias que substituíssem as exportações de pinho, formavam, na época, o quadro de dificuldades que afetava o Porto de Itajaí, exigindo um urgente repensar sobre o “destino” do porto da madeira, até então elemento carreador de capitais e de mão-de-obra no espaço portuário/urbano. O problema possuía, além do enfoque econômico, um aspecto social, acentuando-se o desemprego, com base na desativação das empresas madeireiras e no declínio do movimento portuário.

Em janeiro de 1979, o movimento do porto de Itajaí acusava uma baixa de 70 por cento, comparado ao movimento do ano anterior, tendo o açúcar, em novembro de 1978, suplantado a madeira, mercadoria até então de grande expressão (Tabela nº 18).

¹⁰⁷ Conforme entrevista com o Sr. Silvio Gugelmin.

TABELA Nº 18

PORTO DE ITAJAÍ: VOLUME DAS EXPORTAÇÕES (Nov. 1978)	
Produto	Tonelada
Açúcar	14.702
Congelados	2.470
Fumo	1.542
Madeira	4.802
Tecidos	1.023

FONTE: Jornal do Povo (Itajaí), nº 2.029, (09.12.1978).

Repensando o "destino" do Porto de Itajaí - aquele que fora o maior exportador de madeira da América do Sul - buscava-se dinamizar novas atividades portuárias. Acreditava-se, na época, que a implantação de um terminal pesqueiro e o aquecimento do setor de carga geral servissem como "saídas" à precária condição do porto como entreposto madeireiro.

Não obstante o declínio da economia da madeira, o setor de agenciamento marítimo, na época, não assinalou crise nas exportações. Isso se explica pelo aumento e diversificação produtiva da hinterlândia próxima e longínqua do Porto de Itajaí. Coloca-se como exemplo as exportações de têxteis que retornam com maior frequência ao Porto de Itajaí, mercadorias antes remetidas ao Porto de Paranaguá¹⁰⁸.

A diversificação industrial nos vales do Itajaí e Tijucas, representada pelos têxteis, motores elétricos, azulejos, entre outros; a produção frutífera e de alimentos frigorificados no Oeste Catarinense, formam a nova conjuntura exportadora, pós-madeira. Em grande parte direcionado ao Porto de Itajaí, esse novo fluxo de mercadorias irá promover, nos anos 80 a transformação do antigo porto da madeira em **novo entreposto de exportação**¹⁰⁹.

¹⁰⁸ Anteriormente, grande parte da produção de têxteis era exportada via porto de Paranaguá, havendo pouco movimento entre as exportações de Blumenau e o porto de Itajaí. Explicava-se na época tal preferência, pela maior regularidade das linhas marítimas naquele porto. Conforme entrevista concedida pelo sr. Osny Pereira, fundador da Agência Marítima Osny Ltda., de Itajaí.

¹⁰⁹ Jornal do Povo, (06.04.1974), n. 1799.

Firma-se ainda, no momento do declínio da madeira¹¹⁰, uma antiga reivindicação da classe empresarial pesqueira, no sentido da construção de um terminal para a movimentação e abastecimento de frotas pesqueiras. Também, uma parte dos capitais anteriormente investidos no negócio da madeira e o contingente de mão-de-obra, egresso desse setor, compareciam, na época, como recursos ociosos, sendo oportunamente remanejados para a indústria pesqueira. A grande produção da pesca industrial no município de Itajaí, garantia, nesse momento, o abastecimento do mercado local e do Estado. Justificava-se, ainda, o empreendimento de um terminal pesqueiro pela demanda de São Paulo e Rio de Janeiro, atendida por empresas locais.

O espaço portuário/urbano, “produzido” pela economia da madeira, ao longo da expansão da hinterlândia rodoviária do porto de Itajaí; os novos agentes sociais e principalmente os “fluxos de pessoas, bens, dinheiro¹¹¹”, configuram, no período madeireiro, uma forma particular de organização do espaço. No entanto, comparado à longa formação do porto, esse período representou uma ordem “provisória”¹¹², exercida num curto espaço de tempo.

Embora momentânea, a expansão do Porto de Itajaí promovida pela economia da madeira, extrapolou os limites do litoral catarinense. Essa nova

¹¹⁰ No momento em que a crise portuária agravava-se, o Governo Federal criou uma série de incentivos à pesca. A cidade do Itajaí, começa a atrair, então, investimentos nesse setor, fazendo-se pressão política para a criação de um terminal pesqueiro no local do porto mercante. “No entanto a substituição da madeira pela pesca concorria para a reincidência da mono-economia para o município”. ITAJAÍ. Publicação da Prefeitura Municipal de Itajaí, 1975.

¹¹¹ SANTOS, M. “Circuitos espaciais da produção: um comentário.” In, SOUZA, Maria Adélia de. SANTOS, M. (org.). A construção do espaço. São Paulo: Nobel, 1986, p. 123.

¹¹² LEFÈBVRE, Henri. A re-produção das relações de produção. In: Cadernos “O Homem e a Sociedade”. Porto: Publicações Escorpão, 1973, p. 119.

inserção nos circuitos do comércio nacional e internacional, imprime ao porto uma significativa posição comercial. No entanto, o espaço portuário local, possuía uma estabilidade frágil, embasado numa economia monocultora e ainda sujeito às crises de mercados estrangeiros. Por outro lado, como entreposto madeireiro, o Porto de Itajaí desvinculava-se, também, das complexas mudanças introduzidas mundialmente pelo avanço tecnológico, solicitando aos espaços portuários uma urgente modernização.

CAPÍTULO III

O PORTO MODERNO: A FUNÇÃO PORTUÁRIA

EM NOVO CONTEXTO

03 - O PORTO MODERNO: A FUNÇÃO PORTUÁRIA EM NOVO CONTEXTO (1980–1996)

“Na luta **ofensiva** da tecnologia (...), falta-nos uma inserção operativa e independente que consulte nossos próprios interesses, em lugar de reservar-nos um papel ancilar, cujo alcance global, não raro nos escapa”¹

3.1 - Espaço Portuário e Inovação Tecnológica

Os portos, por constituírem um polo de interesses diversos servem, por excelência, como elementos espaciais que internalizam uma realidade complexa. No caso brasileiro, essa complexidade assinala, no início dos anos 80, o visível descompasso entre a concepção físico/operacional dos portos nacionais, frente a modernização mundial dos transportes marítimos.

A pressão soberana do mercado mundial exigindo, naquele momento, a retomada da política exportadora, enfatizava, pelos mesmos motivos, a necessária modernização dos terminais marítimos. Esse urgente repensar, no entanto, não se reportava unicamente à questão tecnológica. O modelo de gestão portuária, vigente no país, batia de frente com a expansão da economia liberal que se impunha através da tirania do mercado.

¹ RANGEL, Inácio. Ciclo, tecnologia e crescimento. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982, p.140.

Pode-se estender ao setor portuário o pensamento de SANTOS², sobre a aceleração dos fluxos mundiais de mercadoria, a introduzir também nos portos novas “palavras de ordem como fluidez e competitividade”³. A modernização dos transportes e das comunicações exigia, agora, espaços plenos de racionalidade, sendo tudo “dispostos para que os fluxos hegemônicos corram livremente (...)”⁴

Nas décadas de 70 e 80, essa tendência passa a incidir cada vez mais sobre os espaços nacionais (e também locais), exigindo sua “requalificação”, ou , em outras palavras, novas formas de utilização e funcionamento⁵.

Os portos nacionais achavam-se, portanto, no âmago dessa questão colocando-se muito oportunamente a reflexão de GEORGE⁶, no sentido da necessária reelaboração dos espaços portuários.

“Sejam quais forem as vantagens naturais de um sítio portuário, não serão suficientes, hoje em dia, para garantir a perfeita utilização de um porto. Os portos modernos são, em escala variável, portos artificiais, desenvolvidos a partir de um sítio natural, **insuficientes para atender as necessidades da navegação atual**”⁷. (Grifo nosso)

² SANTOS, M. Técnica, espaço, tempo - globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo: Hucitec, 1994, p. 34.

³ Op. Cit.

⁴ Idem, p. 33.

⁵ Ibidem, p.44.

⁶ GEORGE, Pierre. Précis de Géographie économique. Paris, Presses Universitaires de France, 1961.

⁷ Op. Cit., p. 426.

Deve ser lembrado, no caso brasileiro, que o período entre 1968 a 1973 assinalou um acelerado crescimento econômico, constando ciência e tecnologia como importantes metas da estratégia desenvolvimentista⁸.

Embora, na época, a difusão de uma tendência modernizadora se fizesse presente em certos setores econômicos do país, a almejada auto-suficiência científico/tecnológica não logrou alcançar, a curto prazo, resultados significativos⁹.

No entanto, de acordo com a concepção de RANGEL¹⁰, no crítico decênio dos anos 70, o país já se achava capacitado para produzir bens de capital e não apenas “cópias artesanais” de modelos importados, estando constituído o Setor A ou Departamento I da economia, construído “de degrau em degrau, pela industrialização substitutiva de importações”¹¹.

Em outras palavras,

no que (dependia) da capacidade física de produzir, já (estávamos) em condições de engendrar uma sustentada oferta de bens de produção necessários ao desenvolvimento do país“(...)” desde que lhe seja facultado o acesso à documentação competente, pagando, como é natural, **o preço desse insumo invisível que é a tecnologia em estado puro**¹². (grifo nosso)

⁸ SUPLEMENTO. Ciência Hoje. v. 18, n. 102, agosto 1994, p. 14.

⁹ “Exceções significativas ocorreram na agricultura que se modernizou para a exportação; telecomunicações, energia e química; a produção de equipamentos militares; e ainda a indústria de informática, na tentativa de vincular a pesquisa a uma indústria emergente de micro computadores para o mercado interno”. SUPLEMENTO, op. Cit., p. 13.

¹⁰ RANGEL, I, Op. Cit.

¹¹ Idem, p.96.

¹² Ibidem, p. 97.

O desajuste tecnológico brasileiro, portanto não seria simplesmente o caso da falta de demanda por tecnologias adequadas. Era necessário que o país se desvencilhasse de barreiras que de uma ou outra forma se erguiam à renovação técnico-científica que se mundializava, mantidas, principalmente, pela desinformação e pelo jogo político. Ao lado de todo um ajustamento social, “esses problemas deveriam ser superados por **mais ciência**, na busca de técnicas ainda mais apuradas e não no retorno ao machado de pedra”¹³.

No caso dos portos nacionais, as pressões do embate modernizador expunha uma série de questões que, ao mesmo tempo, expressavam toda uma problemática nacional.

Questionava-se, por exemplo, a “ociosidade” da produção naval, o declínio da navegação de cabotagem; salientava-se, particularmente, pelas articulações do país com um mercado cada vez mais mundializado, a questão estrutural do setor portuário brasileiro. Implicando uma complexa rede de discussões essa problemática englobava, em seu universo, as diretrizes do Estado, a posição dos usuários dos portos e, ainda, a discussão a nível regional do “destino” de seu próprio espaço portuário.

¹³ Op. Cit., p.100.

3.2 - A questão da "ociosidade" e da "eficiência" no contexto portuário nacional dos anos 80

O setor de construção naval, entrava na década de 80 numa "ociosidade perigosa"¹⁴. O alto custo da produção tornava este setor dependente da ação do Estado quanto à obtenção de financiamento, achando-se sujeito às diretrizes da política industrial do país; de outro modo, a difusão de novas modalidades no transporte marítimo exigia a capacitação tecnológica desse setor, pressionado pela demanda externa de navios modernos.

Embora a previsão da produção naval até 1983 atingisse mais de 1,6 milhão de toneladas para serem entregues ao mercado interno, e mais 900 mil toneladas para o mercado externo, estimava-se para o setor uma capacidade ociosa anual de 45 por cento, podendo agravar-se a ociosidade, caso viesse a ser observado o declínio da demanda¹⁵.

A ociosidade nos estaleiros nacionais exigia novas normas e práticas por parte das empresas armadoras para elevar a eficiência deste setor. Beneficiado anteriormente pela política econômica, no início dos anos 80 esse setor se ressentia da redução do apoio financeiro antes dado à construção naval.

Da mesma forma, a retração das importações de equipamentos prejudicava grandemente os estaleiros nacionais ficando as empresas à espera da

¹⁴ ANUÁRIO de Portos e Navios, 1980/81, p. 10.

¹⁵ ANUÁRIO, op. cit.

reposição de equipamentos danificados, sendo obrigadas, com freqüência, a paralisar a produção¹⁶.

Frente às reivindicações dos estaleiros nacionais, a SUNAMAM (Superintendência Nacional da Marinha Mercante), na época, enfatizava a necessidade de trabalhar com uma “certa margem de ociosidade (...) porque o país não possuía recursos suficientes para financiar todas as atividades prioritárias”¹⁷.

Coloca-se, no entanto, que apesar desses desajustes, a indústria naval **achava-se capacitada** para atender a demanda de embarcações para a marinha mercante de longo curso, cabotagem e navegação interior. Incluía-se, também, a produção de navios especializados para a exploração petrolífera.

A perspectiva de continuidade do “milagre” que veio impulsionar o desenvolvimento da economia brasileira, no início da década de 70, dificilmente iria prosperar na conjuntura dos anos 80, se não ocorresse a supressão da capacidade ociosa em dois setores básicos da economia - capital e trabalho.

¹⁶ “Equipamentos de tecnologia mais sofisticada tiveram de continuar a ser fornecidos via importação **devido a falta de escala econômica de fabricação**, agravando o problema na hora da reposição, uma vez que estavam praticamente fechadas as importações (grifo nosso). ANUÁRIO, op. cit., p.67.

¹⁷ ANUÁRIO de Portos e Navios 1984/95, p. 62.

Quando em décadas passadas, a indústria “consumia” a própria ociosidade, investindo na agricultura ou na indústria leve, a capacidade ociosa instalada nos anos 80, apresentava-se **qualitativamente** diferente das anteriores¹⁸. A superação dessa fase crítica não sairia da manutenção de uma “margem de ociosidade”, como determinada a SUNAMAN ao setor de produção naval. A saída da crise, implicava, ao contrário, na utilização de maiores investimentos apontando-se, como meta, além da capacitação produtiva, realizar uma redistribuição de renda¹⁹. No entanto, a exigência modernizadora do setor produtivo apresentava-se, contraditoriamente, como “poupadora de mão-de-obra”²⁰.

Também no plano interno, outro setor do complexo marítimo brasileiro atravessava uma longa crise – a navegação de cabotagem. As dificuldades vivenciadas pela navegação costeira começaram a avolumar-se a partir de décadas anteriores, quando o governo “dando ênfase à indústria automobilística, através do rodoviarismo, transferia substanciais parcelas de transporte de dentro dos navios para cima dos caminhões”²¹.

A concorrência crescente das rodovias iria favorecer, a médio prazo, a estagnação da cabotagem, crise que se aprofunda desde os anos 60, conjugada, entre outros fatores, ao envelhecimento da frota mercante, à descapitalização das empresas, às estruturas portuárias obsoletas e dificuldades com a importação de equipamentos.

¹⁸ RANGEL, I. Op. Cit., p. 168.

¹⁹ Idem.

²⁰ Ibidem.

²¹ ANUÁRIO de Portos e Navios 1980/81, p.66.

Não obstante essa problemática, a cabotagem passa a apresentar entre 1970 e 1980, mudanças ainda lentas, porém indicadoras de uma pequena evolução nesse setor. Essa melhoria refere-se, principalmente, à redução do tempo operacional dos navios, uma boa parte apresentando, ao iniciar os anos 70, uma vida útil entre dez e trinta anos. Registrava-se, ainda, um pequeno número de embarcações com mais de cinquenta anos. Já em 1981, sessenta e sete por cento da frota costeira apresentava uma faixa de idade inferior a dez anos²².

Os resultados quanto ao “rejuvenescimento” da frota de cabotagem foram positivos, demonstrando, o início dos anos 80, índices de maior eficiência quanto à movimentação e à arrecadação de fretes. (Tabela nº.19).

TABELA N.º 19

BRASIL – MOVIMENTO DE CABOTAGEM			
EM MILHÕES			
ANOS	FRETE	TON.	TON./MILHA
1970	418,2	13,7	11,6
1975	1.100	16,8	17,1
1980	5.400	22,1	23,3

Fonte: Anuário de Portos e Navios (1980/81), p. 68.

Delineando alguns parâmetros quanto ao desempenho dos setores de navegação de longo curso e de cabotagem, coloca-se ser o primeiro,

²² Idem.

tradicionalmente, um setor onde pontificavam as empresas estrangeiras, ficando num segundo plano a participação nacional. No Brasil, as empresas estatais de navegação²³, inseridas à grande movimentação internacional de fretes, deflagrada já no início dos anos 70, beneficiavam-se das diretrizes políticas e econômicas do país, orientadas para o desenvolvimento via exportação. De acordo com GALLETTI²⁴, a explosão do mercado internacional de fretes, na época, permitiu uma capitalização substancial às empresas de longo curso que operavam no granel e na carga geral²⁵.

Essa expansão na movimentação de mercadorias entre 1970 e 1980 (Tabela nº.20), assinala o grande crescimento em volume dos graneis líquidos e sólidos. Os índices confirmam a via exportadora da economia, voltada à exportação de minérios e produtos agrícolas contabilizando-se, ainda, uma pequena parcela de manufaturados. Por outro lado, observa-se o crescimento das importações de petróleo refletindo a maior demanda das indústrias do país.

²³ Na época, ocupavam uma posição de destaque as seguintes empresas estatais: Fronape (petróleo), Docemar (minério), e o Lloyd Brasileiro.

²⁴ GALLETTI, Roberto. Anuário de Portos e Navios 1980/81.

²⁵ Op. Cit., p.67.

TABELA °. 20

PORTOS DO BRASIL – MOVIMENTO TOTAL DE MERCADORIAS (1970-1980)				
Unidade: Toneladas				
ANOS	GRAN.SÓLIDOS	GRAN. LÍQUIDOS	CARGA GERAL	TOTAL
1970	42.713.177	27.111.923	12.053.025	81.878.125
1975	96.555.762	76.776.650	13.898.633	187.231.045
1980(*)	132.000.000	99.000.000	18.500.000	249.500.000

(*) Dados Corretos até setembro e estimados até dezembro.

Fonte: Portobrás

Já o setor de carga geral, embora assinalando uma pequena ascensão, passava a ocupar uma posição secundária. Entre outras razões, esse desempenho revela a determinação política que priorizava a construção de corredores de exportação²⁶ e terminais marítimos especializados. Sob a orientação da Portobrás²⁷, os principais projetos em execução, na primeira metade da década de 80, destinavam-se à movimentação de graneis²⁸. Essa tendência, somando-se a deficiente estrutura portuária nacional, desestimulava, na época, os usuários dos

²⁶ Os corredores de exportação fazem a ligação entre sistemas rodo-ferroviários e terminais portuários, especializados para o escoamento dos produtos agrícolas e minerais das regiões que atravessam. Na época, os Postos de Vitória, Santos, Paranaguá e Rio Grande, foram escolhidos para a montagem de estruturas orientadas para a exportação.

²⁷ A Portobrás (empresa Brasileira de Portos S/A), estatal que veio substituir o antigo Departamento Nacional de Portos e vias navegáveis (D.N.V.N., fundado em 1975, destinava-se a comandar o sistema portuário nacional tendo sob seu controle (total ou parcial), todos os portos do país.

²⁸ Achavam-se em obras de implantação de terminais especializados, os portos de Rio Grande e Sepetiba (1981); Porto de Maria Mole (1984); porto de Vila do Conde (1983). Anuário de Portos e Navios, 1980/81, p. 110.

portos de carga geral, particularmente os setores ligados à navegação de cabotagem.

Observa-se que no final da década de 70, o uso de contêineres nos portos brasileiros já assumia níveis crescentes, firmando-se essa tendência, no decorrer dos anos 80. Cada vez mais a carga geral circulava acondicionada em contentores sendo estes colocados em navios especialmente construídos para transportá-los. No Brasil, nos anos 70, a carga containerizada era transportada em navios de longo curso, já que as instalações portuárias nacionais inviabilizavam operações com os navios denominados "full-containers".

A nova modalidade de transporte, imposta ao contexto portuário nacional de fora para dentro, expunha, na época, a carência de infra-estruturas (terminais) necessárias à movimentação de cargas containerizadas. Nesse caso figuravam portos como o de Manaus, Recife, Salvador, Paranaguá e Rio Grande, possuindo o Porto de Santos um único terminal para contêineres, o Tecon-Santos²⁹.

Os portos nacionais, na época, achavam-se aparelhados para escoar os fluxos de graneis sólidos como grãos, carvão, minério, fertilizantes, sal, entre outros; e também graneis líquidos entre os quais se destacavam os produtos químicos, petróleo e seus derivados, suco de laranja e óleos comestíveis.

²⁹ Em 1979, a movimentação de contentores em Santos passava das 70 mil unidades exigindo a construção de um terminal exclusivo, com capacidade para movimentar até 150.mil unidades anuais. Idem, p. 112.

A disseminação do uso do contêiner, na carga geral, pode ser explicado, em grande parte, pela variedade de tipos de carga que acomoda, desde artigos como calçados, alimentos enlatados, fumo, exportados pelo Porto de Rio Grande, como o café, cada vez menos transportado em sacos, no Porto de Paranaguá; o mesmo acontecendo como o cacau, no Porto de Salvador³⁰. O crescente uso de carga containerizada pelo Porto de Santos, se justificava por possuir esse estabelecimento uma grande área de influência, altamente industrializada.

Outro sistema de carga tentava firmar-se no contexto portuário brasileiro da época, exigindo além da implantação de novos terminais, o financiamento de embarcações. A nova modalidade - o sistema "roll-on/roll-off" - exigia embarcações com abertura na popa ou na proa, permitindo, através de uma rampa, a circulação de veículos diretamente para os porões dos navios. Um único terminal dessa modalidade operava no Porto de Salvador, determinando a Portobrás a construção de terminais tipo "ro-ro" nos portos de Santos, Rio de Janeiro, Paranaguá, Vitória, Recife e Cabedelo³¹.

³⁰ Anuários de Portos e Navios, 1984/85, p.60.

³¹ Anuário de Portos e Navios, 1980/81, op. cit.

Quanto ao Porto de Itajaí, no início da década de 80, já apresentava uma pequena movimentação de contentores, assinalando-se, na época, a carência de equipamentos que respondiam pela movimentação de carga containerizadas, sendo os existentes totalmente inadequados³². O Porto, após o declínio da exportação da madeira, passava a atender, preferencialmente, o setor de carga geral, comparecendo como mercadorias mais exportadas o açúcar e os produtos congelados³³. Embora em declínio, a madeira ainda se fazia presente no quadro das exportações, apresentando-se em grande parte sob a forma de manufaturados.

Frente à exigência das novas modalidades de transporte, o terminal itajaiense não apresentava condições que atraíssem os usuários, persistindo o antigo problema referente à profundidade do cais e da bacia de evolução. Além da falta de equipamentos modernos, a marca de apenas oito metros impedia o carregamento total dos navios.

Já o quadro das importações, via cabotagem, sobrepujava as exportações sobressaindo-se os derivados de petróleo e a soda cáustica (Tabela n.º 21)

³² Idem, p. 164.

³³ Nos anos 80, a exportação de frango congelado pelo Porto de Itajaí, indicava que a avicultura catarinense deixava de ser uma atividade restrita ao âmbito regional. A maior parcela da produção concentrava-se nas microrregiões Colonial do Rio do Peixe e Colonial do Oeste-Catarinense, encaminhando-se a comercialização em grande escala, para os mercados consumidores do país e do exterior. GAPLAN. Atlas de Santa Catarina, 1986, p. 103.

TABELA N.º 21

PORTO DE ITAJAÍ (1980)			
EXPORTAÇÃO	(Ton.)	IMPORTAÇÃO	(Ton.)
Açúcar	87.029	Derivados de	11,6
Prod. Congelados	39.492	Petróleo	301.589
Madeira	25.845	Soda Cáustica	31.831
Fumo	24.959		

Fonte: Anuário de Portos e Navios, 80/81, p. 164.

A carência crônica de equipamentos dos portos brasileiros e o "deficit" financeiro que atingia portos de grande e médio porte, no início dos anos 80, ensejou novas determinações da Portobrás quanto a posição dos pequenos estabelecimentos portuários.

No caso catarinense, os portos de São Francisco, Itajaí e Laguna eram limitados em sua expansão por disputarem praticamente as mesmas cargas. Constituindo a pesca, de um modo geral, uma atividade significativa no Estado, os terminais pesqueiros catarinenses, na época, passaram a receber incentivos federais. Nesse momento, salienta-se a atividade pesqueira, em Itajaí, conjugando-se ao estímulo do governo, capitais e mão-de-obra oriundos do setor madeireiro já em declínio nos anos 80. (Fig. nº 19).

Fig. 19

Terminal pesqueiro.

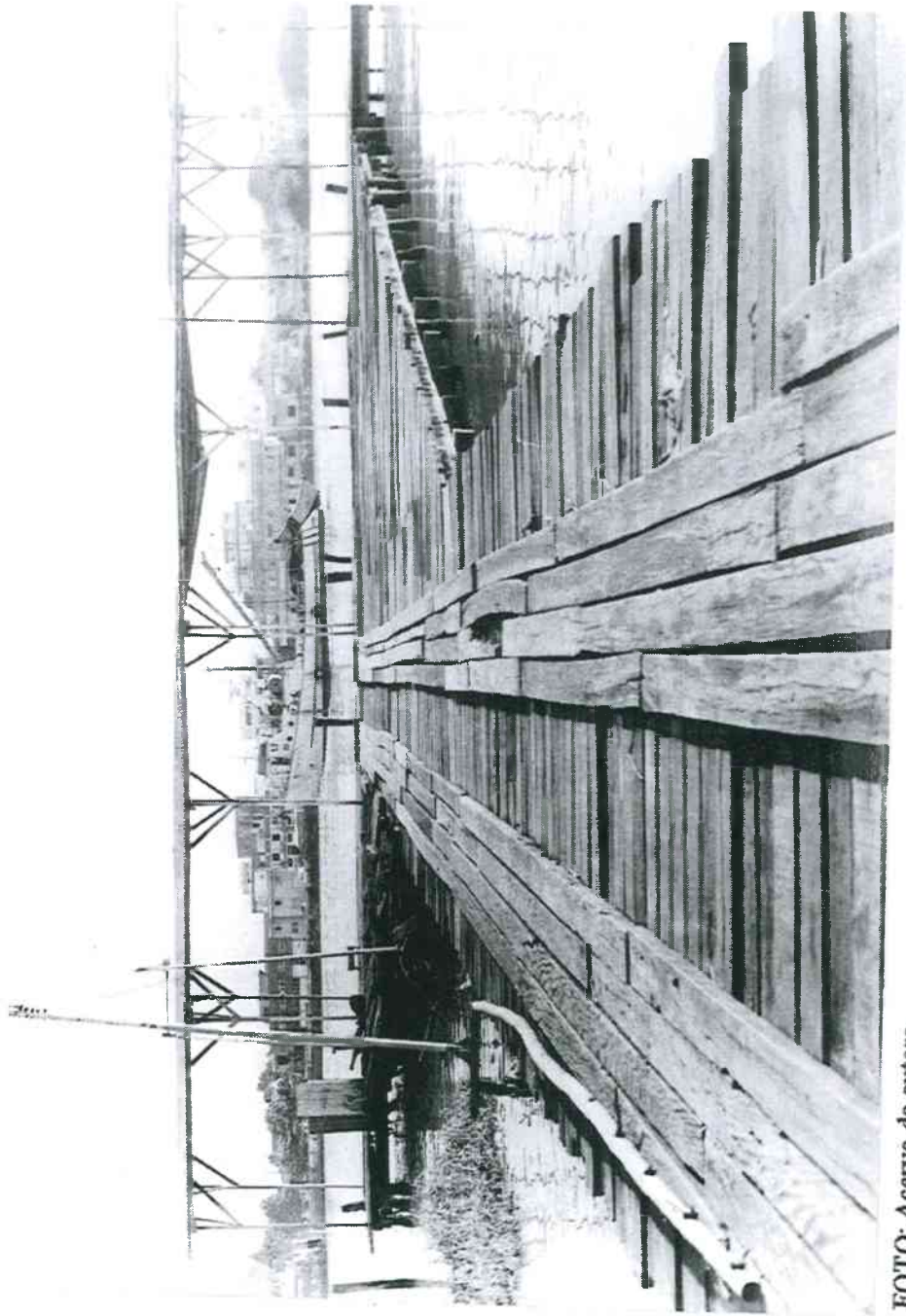


FOTO: Acervo da autora.

De acordo com a Portobrás, a permanência no sistema portuário nacional de um grande número de pequenos portos, significava uma carga onerosa, sendo, na maioria dos casos, **portos obsoletos para a navegação** moderna. Segundo essa tendência, esses portos deveriam ser destinados ao uso regional, **sendo “reciclados” como terminais pesqueiros**³⁴.

Numa posição crítica, usuários e administradores portuários, na época, apontavam o “modelo” nacional de gestão dos portos e o atraso da legislação brasileira como os grandes entraves à modernização desses estabelecimentos, assinalando, principalmente, o processo burocrático que inviabilizava todo o sistema de trabalho.

Observa-se, que o lento caminhar da modernização dos portos nas décadas 70 e 80, não englobava todas as frações do espaço portuário nacional. Firmando-se como porto de carga geral, após o declínio da economia madeireira, comparecendo já, nos anos 80, com uma nova inserção no mercado mundial através da exportação de mercadorias frigorificadas, o Porto de Itajaí - escoador estratégico da produção catarinense - vê-se tolhido em sua expansão como porto regional/exportador pelas diretrizes do governo federal. Era pensamento dominante,

“não apenas nos meios oficiais, de que não deveriam proliferar os terminais de contentores, **devendo-se optar pela construção** de grandes centros **distribuidores que se encarregariam de transferir** por cabotagem as cargas

³⁴ Anuário de Portos e Navios, 1984/85, p. 134.

contentorizadas para seus portos de destino³⁵. (grifo nosso)

A modernização seria endereçada, apenas, a portos cuja movimentação justificasse a aplicação de investimentos. Assinala-se, aqui, a discussão quanto a construção de terminais exclusivos para contentores, modalidade de carga já introduzida nos anos 80 no Porto de Itajaí, como pode ser observada no Anexo I.

O conhecimento da problemática atual do complexo portuário brasileiro, passa, portanto, pela análise das determinações da política econômica e portuária dos anos 70 e 80. O “enxugamento” financeiro da última década (anos 80) reduzindo ainda mais os investimentos em obras portuárias, faz crescer o descontentamento de empresários e usuários dos portos nacionais; o estado crítico dos terminais quanto à gestão e modernização portuária, vem de encontro à reivindicação dos usuários e trabalhadores do porto no sentido de uma participação direta na gestão dos terminais³⁶.

Embora a auto-sustentação do sistema portuário com a participação da iniciativa privada, contasse entre as inúmeras diretrizes da nova “Política Portuária do Brasil”(1975)³⁷, essa meta, no correr dos anos 90, encontra, ainda, sérios obstáculos à sua concretização. No debate entre governo e usuários do porto, na década anterior, esses últimos comparecem como adeptos do sistema “port

³⁵ Anuário de Portos e Navios, 1980/81, p. 112.

³⁶ Como exemplo pioneiro coloca-se a assinatura de um consórcio em Rio Grande (RS), entre os Lloyd Brasileiro e a U.S. Lines (1984), facultando aos armadores operar no Terminal de Contêineres deste porto Gaúcho. Na época, o porto de Rio Grande, figurava como o 2. Terminal brasileiro de maior movimentação de cofres de carga. ANUÁRIO de Portos e Navios, 1984/85, p. 96.

³⁷ Op. cit.

authority”, em uso nos estados Unidos e na Europa³⁸. Essa forma de gestão determina que os administradores do porto devem ser eleitos entre representantes da comunidade, ligados ao setor portuário.

Conforme o parecer da Portobrás, a proposição “estava muito distante da realidade brasileira”, admitindo-se apenas, nos anos 80, a administração dos portos sob a forma de economias mistas (Portobrás/ Companhia Docas) ou, ainda, portos administrados diretamente pelo órgão estatal, citando neste caso, entre outros, o Porto de Itajaí.

Somente no início dos anos 90 tem início a construção de terminais especializados para as modernas formas de movimentação de carga geral. A introdução expressiva de navios “ full-container” nos portos nacionais, atestando a generalização do uso de carga containerizada, passou a pressionar o melhoramento dos estabelecimentos portuários quanto à expansão física dos terminais (estocagem de contêineres), e a aquisição de equipamentos apropriados para a rápida movimentação dos cofres. No entanto, a falta de equipamentos não se limitava apenas ao setor de cargas containerizadas, necessitando os portos nacionais, de um modo geral, de guindastes, empilhadeiras, esteiras rolantes e veículos para a movimentação da carga convencional. Com o objetivo de contornar essa situação, a Portobrás empenhava-se em remanejar equipamentos entre os portos na tentativa de racionalizar o uso desse material.

³⁸ Idem.

A crise tecnológica e operacional dos portos brasileiros, e principalmente a tendência liberal da economia no início dos anos 90, servem ao embasamento e ao aprofundamento das discussões, à nível nacional, das classes empresarial e trabalhadora dos portos.

No caso do Porto de Itajaí, acrescenta-se à atual tendência privatizadora, a reivindicação do Poder Público empenhado na municipalização do porto local. As justificativas apresentadas para a abertura desse processo, pioneiro no âmbito nacional, acham-se embasadas, particularmente, na importância regional deste estabelecimento como exportador da produção catarinense e no seu posicionamento estratégico quanto ao futuro intercâmbio com países do Mercosul. Não obstante a existência de nós de estrangulamento quanto ao condicionamento físico do porto, o terminal de Itajaí, a partir de 1993, passa a ocupar uma posição privilegiada no contexto mercante nacional, classificando-se em primeiro lugar na exportação de frango congelado e em quarto lugar na movimentação de contêineres.

3.3 - A Modernização Portuária - os momentos iniciais do processo de privatização do terminal itajaiense (1990-1994)

A extinção da Portobrás durante o Governo Collor - estatal responsável pela administração dos terminais portuários brasileiros - demonstrou a tendência das novas diretrizes exigidas pela "modernização", orientação política que marcou o início dos anos 90.

O fechamento, na época, de vários órgãos governamentais, entre os quais a Portobrás, sinalizava a instalação do processo de desestatização no país;

esse encaminhamento achava-se expresso na Lei 8.630 de modernização dos portos³⁹ que previa, num futuro próximo, a instalação de concorrência pública para a privatização dos serviços portuários.

O Porto de Itajaí, administrado anteriormente pela Portobrás passava, nesse momento à subordinação da Codesp (companhia Docas do Estado de São Paulo). A transferência da administração do terminal itajaiense à Codesp, desde o início, foi uma decisão contestada pelas classes política e empresarial de Santa Catarina, como também pelos trabalhadores portuários. Além da decisão arbitrária tomada pelo Governo Federal, argumentava-se que o porto gerenciado á distância não iria funcionar a contento, sendo a Codesp administradora do Porto de Santos, "possuindo esse terminal problemas proporcionais ao seu gigantismo"⁴⁰.

De acordo com o Governo Federal, a subordinação do Porto de Itajaí à Codesp seria transitória, prevendo-se a curto prazo a reformulação do sistema portuário brasileiro com liberação da exploração dos portos pela iniciativa privada, através de concessões.

No entanto, o processo licitatório para a concessão portuária significava, antes de tudo, um processo político/burocrático, advindo desse caráter a morosidade de seu caminhar. No caso do Terminal de Itajaí, o gerenciamento longínquo passava a refletir negativamente na questão das melhorias portuárias. A

³⁹ Em 1991 chegava ao Congresso nacional uma proposta do Executivo para a modernização do sistema portuário brasileiros, tendo como resultado a criação da Lei 8.630 que dispõe sobre o regime jurídico de exploração dos portos organizados. Essa lei foi promulgada em fevereiro de 1993. Diário Catarinense, (03.04.95) Suplemento Especial, p. 2.

⁴⁰ Diário Catarinense, idem, p. 5.

lentidão dos investimentos favorecia, portanto, o crescimento de posições contrárias à permanência da Codesp no gerenciamento do porto local. Embora a classe empresarial de Santa Catarina, fosse, de um modo geral, favorável ao processo nacional de privatização, esse setor externava alguma preocupação quando a possibilidade do terminal itajaiense vir a ser administrado, num futuro próximo, por grupos econômicos não entrosados à economia regional, ou ainda quanto à perspectiva de uma atuação estrangeira na gestão do porto local.

As primeiras articulações à nível estadual em busca de soluções para o problema e no sentido, também, de sensibilizar o Governo Federal frente a problemática catarinense, começaram a surgir em meados de 1991. O projeto de formar a **Companhia Docas de Santa Catarina** propunha um planejamento global para gerenciar os três terminais marítimos catarinenses - Imbituba, Itajaí e São Francisco do Sul. Alinhavado entre diversos segmentos sociais empresários, portuários e Poder Público - o projeto indicava uma gestão tripartite, envolvendo de um modo geral a comunidade. Poderiam, também, ser criados conselhos de autoridades portuária ligados à Docas, com poder deliberativo para agilizar as atividades dos terminais, dando-lhes, da mesma forma, autonomia para um desenvolvimento individualizado⁴¹. O projeto "Companhia Docas de Santa Catarina" teve como objetivo principal definir a administração do terminal itajaiense, ainda em 1993 sob o comando da Companhia Docas do Estado de São Paulo⁴².

⁴¹ Conforme entrevista com o senhor Érico Laurentino Sobrinho, administrador da ADHOC (Administradora Hidroviária, Docas Catarinense) entre 1995/1996.

⁴² O projeto de autoria do deputado Noemi dos Santos Cruz, foi encaminhado em abril de 93 à Assembléia Legislativa de Santa Catarina. Jornal de Santa Catarina, (21.04.93), c. Exportação, p.20.

Na luta pela autonomia dos terminais catarinenses -“caros e lentos”- envolviam-se, também, os administradores dos portos de São Francisco do Sul, Itajaí, Laguna, e Imbituba. Esses administradores passaram a reivindicar à Secretaria Estadual dos Transportes e Obras, a criação de uma comissão que “estudasse e definisse a racionalização da atividade portuária em Santa Catarina (...) para que as cargas catarinenses saíssem do país por portos catarinenses”⁴³.

O Porto de Itajaí, na época (1993), passava a destacar-se no contexto portuário nacional, como o maior exportador de frango congelado do país, ocupando o quarto lugar na movimentação de contêineres⁴⁴.

“Essa movimentação que acontece nos 740 metros de cais para cinco navios é considerada um desempenho surpreendente, pois o porto não possui nenhum terminal especializado, sendo definido como de carga geral”⁴⁵.

Embora o Porto de Itajaí apresentasse desde o início dos anos 90 um superávit no balancete anual, a dependência administrativa da Codesp representava um entrave ao seu desenvolvimento. Os usuários do terminal, favoráveis a proposta da criação da Companhia Docas de Santa Catarina, argumentavam ser preciso “criar formas novas de gerenciamento portuário, voltadas às peculiaridades regionais e às necessidades comuns a cada terminal”⁴⁶.

⁴³ Idem.

⁴⁴ Revista Dimensão (maio/junho), 1995, p. 10 e 12.

⁴⁵ Idem.

⁴⁶ Jornal de Santa Catarina, idem.

Manifestavam-se favoráveis ao projeto o grupo dos grandes frigoríficos (Sadia, Perdigão, Chapecó); a classe exportadora, representada pela Seára/Ceval e o grupo Marasul, formado pelo setor têxtil, com a participação das empresas Cremer, Mafisa, Hering, Teca, Kasten, entre outras. Salientava-se, ainda, o grupo liderado pela empresa Portobello, compreendendo a Souza Cruz, a Wegge, entre outros. Além do grupo produtivo/exportador, o projeto Docas de Santa Catarina abarcava, ainda, o grupo representativo dos agentes marítimos, dos trabalhadores avulsos, dos operadores portuários e, ainda, um representante da categoria dos funcionários do porto. O projeto previa, também, a participação de representantes do Poder Público estadual e municipal. Desse grande grupo sairiam os representantes das diversas categorias e seus suplentes para formar o Conselho de Autoridade Portuária⁴⁷. Formado o Conselho, este elegeria o Administrador Geral do Porto⁴⁸.

Segundo os usuários, os portos catarinenses possuíam operações bem definidas podendo crescer paralelamente, buscando alternativas para concorrer com outros estados. O projeto Docas de Santa Catarina objetivava, principalmente, estabelecer uma administração portuária coletiva, "sem vínculo com instituições alheias à realidade catarinense"⁴⁹.

⁴⁷ Conforme entrevista com o senhor Érico Laurentino Sobrinho.

⁴⁸ Os Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) constavam como meta do projeto de modernização portuária (Lei 8.630) e foram instituídos nos portos nacionais em junho de 1993. No Estado, esses conselhos englobaram representantes do Poder Público, trabalhadores, armadores e usuários privados dos serviços portuários. Diário Catarinense, (05.06.93), c. Economia, p. 19.

⁴⁹ Jornal de Santa Catarina, idem.

Enquanto esse movimento tomava corpo no Estado, o Governo Federal dava prosseguimento à meta de privatização dos portos, sendo lançada, no final de 93, pelo Ministério dos Transportes, a licitação para a concessão da exploração por terceiros, do Porto de Itajaí e Laguna. Figuravam como interessados na disputa da concessão administrativa do Porto de Itajaí, entre outros, e Integral Transportes Marítimos (Laurits Lachamn), a empreiteira Christiane Nielsen, a Construtora Cowan (Minas Gerais), as empresas paranaenses Consórcio Construtora DM e Serviços de Engenharia Rodoférrea Paraná, a CONSEC Engenharia, a empreiteira Odebrecht e ainda a Companhia Docas de Itajaí, formada por um consórcio de empresas catarinenses⁵⁰. A concessão, no entanto, não chegou a concretizar-se devido a falta de publicação de editais nas cidades que sediavam esses portos.

Em março de 1994, numa nova tentativa, o Ministério dos Transportes concede audiências públicas para os setores interessados na questão da concessão portuária. No entanto, um novo impedimento com base na descoberta de irregularidades na aplicação da Lei 8.630, faz com que o Conselho Nacional de Desestatização estenda para o final de 1996 o lançamento de editais para a privatização do primeiro lote de portos nacionais⁵¹.

Ainda em dezembro de 94, o Ministério dos Transportes enviava ao Governo de Santa Catarina uma minuta de convênio para transferir ao Estado a administração do Porto de Itajaí.

⁵⁰ Jornal de Santa Catarina, (12.01.94), p. 7.

⁵¹ Faltava à lei de concessão, a permissão da prestação de serviços públicos federais que ainda não havia sido editada. Neste primeiro lote de privatizações, além dos terminais de Itajaí e de Laguna, figuravam os portos de Cabedelo (Paraíba) e de Porto Velho (Rondônia). Diário Catarinense, (03.04.95), p. 5

Embora a classe política do Estado, mobilizasse a opinião pública no sentido da transferência da administração do porto de Itajaí para o território catarinense, os governos estaduais que se sucederam entre 1990 e 1995, deixavam claro a intenção de não assumir novos encargos com o terminal itajaiense. Justificavam essa posição colocando ser o Governo do Estado responsável pela administração do porto de São Francisco.

As marchas e contra-marchas do processo de privatização dos porto nacionais, permitiram, por sua vez, uma melhor conscientização sobre os diferentes aspectos desse processo.

Num primeiro momento, o impacto da privatização do Porto de Itajaí, expressava a face "regionalista" do problema, habilmente conduzida pela classe política catarinense. No entanto, em nenhum momento, a privatização do espaço portuário local, mostrou-se incompatível com o pensamento empresarial do Estado, representando a concessão portuária uma antiga aspiração do setor privado. Embora apresentando sérios problemas quanto à existência de limitações físicas e operacionais, o terminal itajaiense, além de ser responsável por 60 por cento das exportações catarinenses, superava, em 1993, o Porto de Paranaguá na movimentação de cargas containerizadas⁵². O desempenho do porto local, passou a constituir um atrativo para os grandes grupos empresariais do país, competindo, no processo licitatório, com os interesses da classe empresarial e exportadora do Estado. Constatava-se, portanto, a possibilidade do Porto de Itajaí - principal escoadouro da produção catarinense - passar a ser administrado por grandes

⁵² Jornal A Notícia, (29.04.94), p. 12.

empresas nacionais, ou até com articulações internacionais, podendo desarticular-se, dessa forma, de sua antiga fisionomia regional.

Questionava-se, por exemplo, se da inserção na sociedade local de grandes grupos econômicos, resultaria uma “nova ordem” para a cidade portuária. Até que ponto, as diretrizes da nova gestão portuária seriam compatíveis com as determinações da “ordem particular”, onde se inserem a geração de empregos, o planejamento urbano e a proposta turística.

As especificidades dos espaços regionais, comumente, não costumam ser levadas em conta pela onda modernizadora. A marcha da privatização não se detém sobre essas questões - o que é bom ou não para as frações espaciais envolvidas nesse processo.

De acordo com a visão globalizadora, imposta de fora, o Porto de Itajaí - estrategicamente localizado no coração do Cone Sul - não poderia ficar alheio ao processo atual da internacionalização dos espaços geográficos, que se apresenta, num primeiro momento, com um chamado à modernização.

3.4 – A Municipalização do Porto de Itajaí - um processo pioneiro no espaço portuário brasileiro (1995).

Ao iniciar o ano de 1995, acentuaram-se os debates no meio político/empresarial da cidade portuária, em torno da privatização e da municipalização do Porto de Itajaí.

De modo consensual, colocava-se que o tema da privatização deveria ser mais profundamente discutido, constituindo o terminal itajaiense um elemento fundamental para a economia do município.

Argumentava-se, que a concessão do Porto de Itajaí à iniciativa privada, naquele momento, seria ainda uma ação prematura. “O risco da concessão para um estabelecimento médio como é o caso do Porto de Itajaí é o da instalação de um monopólio privado”⁵³.

Colocava-se, por exemplo, que a nova administração, exercida pela empresa vencedora da concessão, poderia não representar uma garantia quanto ao crescimento e eficiência do terminal itajaiense. A lei das concessões permitiria ao capital privado não apenas uma única transferência. Assim sendo, as empresas empenhadas na exploração de portos, poderiam exercer esse direito também em outros locais portuários. Questionava-se, portanto, que a médio ou longo prazo, o interesse deste capital poderia deslocar-se para outro terminal, relegando a um segundo plano o Porto de Itajaí⁵⁴. Por outro lado, o Conselho Nacional de Desestatização afirmava não haver restrições à participação do capital estrangeiro nas privatizações, não estando definido os limites de compra para cada consórcio⁵⁵.

Quanto à essa questão, o Sindicato dos Operadores Portuários de Itajaí colocava a seguinte observação.

⁵³ Conforme entrevista com o senhor José Collares, ex-presidente da Associação Comercial e Industrial de Itajaí, a comunidade portuária deveria participar da gestão do porto, ao lado da iniciativa privada.

⁵⁴ Diário Catarinense. Idem.

⁵⁵ Jornal de Santa Catarina, (12.09.96), p. 10.

da crise é provocado pelo programa das demissões incentivadas, implantado pelo Governo Federal. Na época, através de uma portaria, a Codesp passava a incentivar a demissão voluntária de trabalhadores do Porto de Itajaí, vinculados à própria empresa. O curto prazo das demissões exigidas e sua alta percentagem (atingindo acima de 50 por cento dos trabalhadores portuários) passava a preocupar seriamente a Administração do Porto e o Sindicato dos Trabalhadores, assinalando-se que as atividades do terminal ficariam seriamente ameaçadas com o desligamento de funcionários de cargos considerados "chave", não possuindo a administração autonomia para buscar uma solução alternativa⁵⁹.

Essas entidades recorrem, então, à Prefeitura Municipal de Itajaí, solicitando sua intercessão junto à Codesp no sentido de revogar a decisão tomada. Não havendo interesse da Companhia Docas do Estado de São Paulo em repensar o problema, a Prefeitura de Itajaí envia à Câmara Municipal um pedido de autorização para contratar funcionários para a continuidade ao trabalho portuário⁶⁰.

Começa também, nesse momento (1995), o envolvimento, de fato, de vários segmentos sociais quanto à criação da Companhia Docas de Itajaí (CODOI), congregando grupos empresariais catarinenses ligados mais particularmente ao porto local⁶¹.

⁵⁹ Conforme declaração do administrador do Porto de Itajaí, engenheiro Marcelo Werner Salles. Diário Catarinense, *ibidem*, p. 8.

⁶⁰ De acordo com a entrevista ao senhor Érico Laurentino Sobrinho, vice-prefeito de Itajaí. Agosto de 1995.

⁶¹ Conforme entrevista com o senhor José L. Collares.

“O terminal itajaiense é pequeno e se for lançado em edital (...) pode acontecer, inclusive, a participação do capital estrangeiro. Nessa situação corre-se o risco de ser o porto controlado por um grupo interessado, apenas, num determinado tipo de carga, **em detrimento do interesse de toda uma estrutura econômica**⁵⁶. (grifo nosso)

Por sua vez, o Sindicato dos Trabalhadores de Itajaí, passava a apoiar o controle do porto pelo município. Uma das razões apresentadas seria a maior facilidade para a negociação salarial, questão que se tornara problemática com a administração à distância da Codesp. O gerenciamento longínquo e as dificuldades burocráticas levavam as reivindicações trabalhistas a freqüentes paralizações⁵⁷.

Partindo desses pressupostos mobilizou-se a comunidade itajaiense no decorrer do primeiro semestre de 1995 para que o porto local mantivesse a **autoridade portuária** através da municipalização.

Segundo a administração municipal da época, com a privatização do terminal, o lucro atuaria sobre o espaço portuário como meta principal da empresa ganhadora da licitação, ficando num segundo plano a comunidade que dependia do porto e a própria cidade que o sedia. A municipalização resguardaria a autoridade portuária viabilizando um trabalho mais harmônico entre o interesse privado e a comunidade itajaiense⁵⁸.

Entre as razões da proposta da municipalização, apontava-se, a eminência de uma crise portuária, no primeiro semestre de 1995. O aprofundamento

⁵⁶ Diário Catarinense, (12.06.96), Suplemento Especial, p. 3.

⁵⁷ Conforme entrevista com o senhor Júlio César Fernandes, presidente do Sindicato dos Trabalhadores Portuários.

⁵⁸ Diário Catarinense, idem, p. 6.

A Companhia Docas de Itajaí, interessava ao capital mais representativo do Estado, figurando empresas exportadoras como a Sadia, liderando o grupo dos frigoríficos; o Grupo Marasul, liderado pela Cremer; o Grupo Portobello, a Souza Cruz e a empresa Igaras⁶².

Esperando participar, num futuro próximo, da licitação para a operação do porto local, os empresários que formavam esse consórcio, eram unânimes em reconhecer que havia uma tendência mundial quanto à participação da comunidade portuária na gestão dos portos, obtendo-se, de um modo geral, bons resultados nessa empreitada. No entanto, no caso de se concretizar a municipalização,

“mesmo que o porto continue público, quem deverá explorá-lo é o empresário (...) para tornar o sistema portuário brasileiro mais eficiente e competitivo”⁶³

É importante salientar que o movimento em torno da municipalização do terminal itajaiense, como também a criação da Companhia Docas de Itajaí (CODOI), desde o início, contou com a oposição da Codesp, de grandes grupos econômicos do país e de facções políticas, manifestando o seu desagrado frente às propostas de gestão local⁶⁴. Contrariando a posição de interesses externos, o movimento contava com o parecer favorável da Associação Comercial e Industrial de Itajaí.

⁶² De acordo com entrevista com o senhor Érico Laurentino Sobrinho.

⁶³ Conforme declaração do empresário senhor Henrique Malta, executivo do Grupo PortoBello. Diário Catarinense, (12.06.96), Suplemento Especial, p. 5.

⁶⁴ Érico L. Sobrinho. Idem.

Este Órgão enfatizava ser a municipalização do porto “a melhor alternativa, ganhando-se em agilidade e na aplicação imediata do lucro no próprio terminal”⁶⁵.

Em meados de 95, foi marcada, em Brasília, uma audiência onde seria discutida a proposta da municipalização do Porto de Itajaí. Encontrando-se já em Brasília, no dia anterior à audiência, a comissão itajaiense realiza uma consulta preliminar aos técnicos do Ministério dos Transportes, sobre a existência de razões que impediriam de fato a municipalização do Porto de Itajaí. As opiniões colhidas não revelaram a existência de impedimentos legais para a concretização da proposta. No decorrer da audiência, contrariando as determinações políticas favoráveis à privatização, a proposta da municipalização se afirma. Colaboraram positivamente nesse sentido, o parecer dos técnicos do Ministério dos Transportes e a demonstração da eficiência do terminal itajaiense, mesmo sob a administração desastrosa da Codesp. A defesa das razões para a municipalização, esclarecia, também, que a cessão do porto não seria de ordem patrimonial e sim referente aos serviços portuários, não descartando a participação do capital privado⁶⁶.

O sistema de gestão portuária local, proposto ao Ministério dos Transportes, assemelha-se ao modelo de portos europeus - o “port authority - vigente em Roterdan, Antuérpia, Bremen e Hamburg. Esses estabelecimentos portuários são administrados pelos governos municipais com as operações concedidas à iniciativa privada. Nesse modelo, o governo municipal responsabiliza-

⁶⁵ Jornal de Santa Catarina (24.09.96). c. Economia, p.8.

⁶⁶ Conforme entrevista com o administrador da ADHOC, senhor Érico L. Sobrinho.

se pelas obras de infra-estrutura, como dragagem, sinalização náutica e expansão⁶⁷.

Em junho de 1995 o Porto de Itajaí passava para o controle municipal, em caráter temporário, assinando-se um convênio de municipalização entre o Governo Federal, através do Ministério dos Transportes e a Prefeitura Municipal, até a data de 31 de dezembro daquele ano.

A ADHOC (Administradora Hidroviária Docas Catarinense) - autarquia criada para o gerenciamento do porto⁶⁸ passou a administrar os investimentos, em grande parte, oriundos do próprio porto, em melhorias há muito solicitadas à Codesp.

Em dezembro de 95 foi renovado o convênio entre a Prefeitura de Itajaí e o Governo Federal, assegurando a gestão portuária por mais um ano. Esse convênio passa a ter um melhor embasamento com a Lei 9.277, criada em maio de 96. Embora ainda não regulamentada, de acordo com essa lei, o Governo Federal poderá outorgar aos estados e municípios que já administravam portos, rodovias ou ferrovias, a concessão para a exploração desses serviços por mais vinte e cinco anos, renováveis pelo mesmo período.

⁶⁷ Guia News Multimodal (Julh. 1995), p.9.

⁶⁸ A Administradora Hidroviária Docas Catarinense (ADHOC) manteve basicamente a estrutura organizacional do porto, quando ainda sob o gerenciamento da PORTOBRÁS. Procurando cumprir as normas estabelecidas pela Lei de Modernização dos Portos (Lei 8630) cria o Conselho de Autoridade Portuária (CAP), forum em que participam trabalhadores, administradores, usuários e armadores e, onde são defendidas e discutidas as políticas e programas para o desenvolvimento do Porto de Itajaí. ADHOC/P.M.I. Estudo básico de viabilidade para ampliação, zoneamento e desenvolvimento do Porto de Itajaí. VI, p.11, 1996.

Colocava-se, nesse momento, que:

“a transferência da administração do Porto de Itajaí para o município, encontrando-se de acordo com a Lei 9.277/96, não se confrontava, também, com a lei anterior da modernização dos portos (Lei 8.630). A municipalização, neste caso, poderia ser mantida, **resguardando-se os critérios de modernização e a continuidade dos investimentos e ampliações**, previstas pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP) (...) bastando que as leis fossem coordenadas entre si”⁶⁹

Caso mantenha o Governo Federal a determinação de lançar num futuro próximo, os editais de concorrência para a concessão do terminal itajaiense à iniciativa privada, a gestão municipalizada do porto local, embora de caráter transitório, pode demonstrar, no decorrer do primeiro ano, ser esta uma experiência válida e inovadora no contexto portuário brasileiro. Os bons resultados obtidos entre junho de 95 à maio de 96 acham-se visíveis na fisionomia atual do Porto de Itajaí.

3.5 – A Fisionomia Atual do Porto de Itajaí.

Assinalava-se, até meados dos anos 90, a existência de pontos de estrangulamento no terminal itajaiense, centrados, principalmente, na localização urbana/central do porto (fig. nº 20), sem perspectivas de uma grande expansão no local; na necessidade de atualização tecnológica e na realização periódica de dragagem no canal de acesso ao porto, questões que incidiam, diretamente, no desempenho operacional do terminal itajaiense.

⁶⁹ Conforme declaração do senhor Marcelo Werner Salles, administrador do Porto de Itajaí ao Diário Catarinense (12.06.96), p. 5.

Fig. 20

Porto de Itajaí (1994).

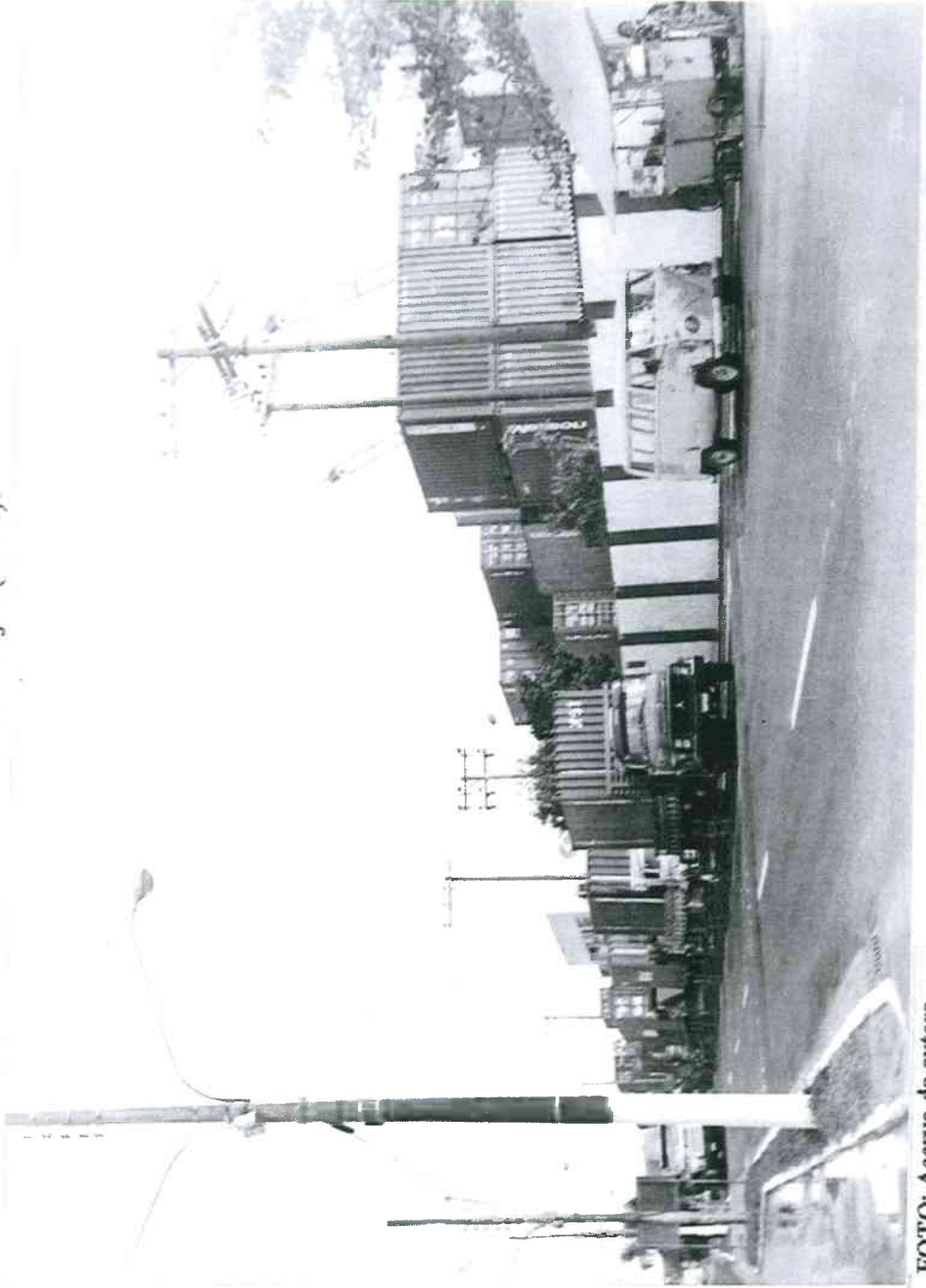


FOTO: Accrivo da autora.

No decorrer do período - 1990 a 1995 - a comunidade portuária local empenhou-se na reivindicação de mudanças insistindo, principalmente, na reforma administrativa do Porto de Itajaí. A permanência dessas limitações, de acordo com os usuários, levariam o terminal itajaiense à um sucateamento irreversível, estando o problema ligado, de um modo geral, à falta crônica de investimentos e à manutenção de uma gestão administrativa inoperante.

A permanência dos problemas portuários preocupava, da mesma forma, os trabalhadores do Porto de Itajaí e a administração municipal, gerando o terminal cargueiro um grande número de empregos indiretos (no município), somando-se a estes, uma centena de empregos diretos e mais 780 empregos avulsos⁷⁰.

Objetivando reverter essa situação, a ADHOC (Administradora Hidroviária Docas Catarinense), empenhava-se no cumprimento de metas que, a curto prazo, poderiam proporcionar o aumento da capacidade e da qualidade dos serviços portuários.

Como quarto maior exportador de carga containerizada do país, o terminal itajaiense vinha há algum tempo enfrentando sérias limitações quanto ao armazenamento de contêineres. Buscando soluções para esse problema, foi doado pela Prefeitura Municipal de Itajaí um imóvel nas proximidades do porto, com vinte e cinco mil metros quadrados para sua utilização como área retro-portuária, permitindo o estacionamento fixo de 1.800 contêineres de 20 pés. Esse volume, somado às 1.300 vagas existentes no pátio do porto, irá possibilitar a movimentação

⁷⁰ Diário Catarinense, (03.04.95), Suplemento Especial, p.12.

mensal de 12.300 contêineres de 20 pés⁷¹. Estima-se, também que a demolição de um antigo frigorífico situado no pátio interno do cais, venha proporcionar um espaço maior para o armazenamento de carga containerizada como também facilitar a operação de manobras no próprio porto.

Ainda em 1995, a implantação da Estação Aduaneira do Interior (EADI), localizada à margem do Rodovia Antônio Heill, não obstante a distância do cais comercial (12,5 Km.), veio contribuir para minimizar o problema do armazenamento de carga containerizada. Contando com 31.500 m² de área coberta e 180.000 m² de área para armazenagem em pátio descoberto, a EADI, sob a administração do Grupo Portobello, proporcionou melhorias no desempenho portuário, principalmente no tocante ao embarque de mercadorias já desembaraçadas e quanto à capacidade de armazenagem externa, assinalando-se que, atualmente, o porto chegou ao seu limite de armazenagem estática⁷².

Podem ser apontados ainda como fatores positivos dessa implantação, além do melhoramento da infra-estrutura retro-portuária, o desafogamento das áreas de armazenamento junto ao porto, maior ordenamento do tráfego pesado no centro urbano (anexo n. II), a geração de novos empregos, o aprimoramento da qualidade de mão-de-obra. Em seu conjunto, esses melhoramentos trabalham no sentido de elevar a competitividade do terminal itajaiense.

⁷¹ Diário Catarinense, (21.08.95), c. Economia, p. 14.

⁷² Diário Catarinense, (12.06.96), Suplemento Especial, p. 12.

O crescimento da movimentação de produtos containerizados no Porto de Itajaí vem confirmar a tendência do terminal no tratamento desse tipo de carga. Entre janeiro e junho de 96 foram movimentadas 527.529 toneladas de mercadorias acondicionadas em contêineres, contra 429.032 toneladas em 1995.

Em 1995, a movimentação geral de cargas no Porto de Itajaí acusou um crescimento de aproximadamente 2,61 por cento em relação ao ano de 94 e a movimentação de contêineres cresceu, 5,20 por cento no mesmo período⁷³. A Tabela n. 22 indica os índices da movimentação geral de cargas no Porto de Itajaí.

TABELA N ° 22

PORTO DE ITAJAÍ - MOVIMENTO DE CARGAS (1995) *

Tipo de Carga	Movimento em ton.	Participação (%)
Carga containerizada	653	57
Carga Frigorífica	270	24
Cargas Gerais	121	10
Graneis sólidos diversos	93	9
Total	137	100

FONTE: Relatório Movimento da Mercadorias-Setor Operações - ADHOC

(*) Os dados de dezembro de 1995 foram projetados do mês anterior.

A expansão do uso de carga containerizada forjou a formação de uma nova fisionomia do espaço local, assinalando-se o aparecimento, no perímetro urbano, de inúmeros terminais retro-portuários para contêineres vazios⁷⁴. Por outro

⁷³ Jornal de Santa Catarina, (24.09.96), c. Economia, p.10

⁷⁴ Assinam-se as empresas: Itacont, Itecon, Ivaran Containeres Ltda, Terminal Emcol, Rogério Philippi Cia, Monteiro Locações & Serviços Ltda. PORTO DE ITAJAÍ - Estatística Portuária, 1996 (jan. e jun), p. 3 e 4.

lado, a expressiva movimentação de carga congelada pelo Porto de Itajaí, proporcionou a implantação de armazéns frigoríficos privativos como é o caso da BRASFRIGO, BRASKARNE e ARFRIO.

Na atualidade, a cidade portuária possui vinte e cinco áreas privadas que servem, principalmente, de armazenamento, depósito de contêineres e câmaras frigoríficas totalizando uma capacidade estática de 357.465 toneladas. Atuando na triagem de cargas, destinadas ou oriundas do Porto de Itajaí, essas áreas com características distintas entre si, acham-se distribuídas ao longo dos principais acessos da cidade, utilizando aproximadamente, vinte e oito roteiros diferentes para chegar ao porto (Anexo III).

As áreas destinadas à armazenagem de contêineres vazios e carga geral ocupam, em grande parte, antigos depósitos de madeira ou mesmo armazéns desativados, quase todos nas proximidades ou com acesso à Av. Reinaldo Schmithausen. Já em áreas mais novas, como a Av. Governador Adolfo Konder, instalaram-se, preferencialmente, câmaras frigoríficas e depósitos especializados de contêineres (fig. 21) (Tabela n. 23).

TABELA N. 23

QUADRO GERAL DAS RETRO - ÁREAS E ESTAÇÕES ADUANEIRAS PRIVADAS		
Finalidade das Retro-áreas	Área ou Volume Disponível	Mov. Ton./Mês.
Armazéns/carga geral	34.300 m ²	8.200 Ton.
Pátio/Contêineres	177.600 m ²	6.500 Teus
Câmaras Frigoríficas	117.000 m ³	44.000 Ton.
Armazéns para tabacos	62.500 m ²	4.225 Ton.
Armazém p/ Graneis (trigo e sal)	4.500 m ²	6.500 Ton.
EADI - carga geral	31.500 m ²	70.000 Ton.*
EADI - pátio (contêineres/ veículos)	180.000 m ²	7.000 Teus **

Fonte: ADHOC (Administradora Hidroviária Docas Catarinense)
 (*) Pesquisa de levantamento de dados (01.12.95 a 18.12.95).
 (**) Dados estimados fornecidos pela EADI-ITAJAÍ.

Depósito de contêineres na Avenida Dr. Adolfo Konder.

Fig. 21



FOTO: Acervo da autora.

Embora ocupando a liderança nacional na movimentação de cargas congeladas, o Porto de Itajaí ainda não possui uma estrutura apropriada para esta finalidade. Assinala-se, portanto, sua grande capacidade operacional frente aos poucos recursos técnicos disponíveis. A implantação de câmara frigoríficas no contexto urbano, de caráter privado, veio dar o necessário suporte à expressiva movimentação dessas mercadorias.

Além dos produtos congelados outros tipos de carga comparecem na movimentação no terminal itajaiense. Destacam-se, no momento atual (1995) os produtos derivados da madeira (papéis, painéis, móveis, etc.) assim como máquinas e motores. O primeiro setor (derivados da madeira) obteve a quarta colocação no desempenho das exportações do Estado enquanto o setor de máquinas e motores ocupou, em 1995, o primeiro lugar em receitas cambiais nas exportações catarinenses⁷⁵.

O bom desempenho na relação tonelada/receita cambial, embasado na movimentação majoritária de produtos manufaturados/acabados, colocam o Porto de Itajaí numa posição exportadora vantajosa, gerando aproximadamente 64% da entrada de divisas em Santa Catarina, colocando-se como o 3º maior porto exportador do Brasil⁷⁶. Essa posição no contexto portuário nacional expressa, também, os resultados da adoção de uma política tarifária extremamente competitiva.

⁷⁵ Estudo básico de Viabilidade para Ampliação, Zoneamento e Desenvolvimento do Porto de Itajaí. ADHOC - P.M.I., v.I, p. 31.

⁷⁶ Idem.

No decorrer dos anos 90, o Porto de Itajaí coloca em evidência seu perfil como “terminal cargueiro”, pelo volume e diversidade de cargas que movimenta, principalmente de mercadorias industrializadas. Essa tendência explica, em parte, o crescimento da carga acondicionada em contêineres, modalidade que tem merecido um grande destaque nas operações do terminal itajaiense, passando em dez anos de 8.614 TEU' s/ano para 71.353 TEU's/ano (Anexo n. IV).

Com a expansão do uso de contêineres no porto, determinando a incorporação de áreas externas para armazenagem; com a implantação de EADI e o emprego de equipamentos modernos, estima-se, a curto prazo, um incremento quanto à movimentação de cargas containerizadas pelo Porto de Itajaí.

A participação da produção de Santa Catarina no movimento exportador do terminal itajaiense é expressiva⁷⁷ sendo os fluxos maiores oriundos do Vale do Itajaí, região norte e nordeste e da região serrana. No entanto a hinterlândia portuária atinge, ainda, o sul, a região oeste do estado, a região da Grande Florianópolis, como é demonstrado na Tabela nº. 24.

TABELA Nº. 24

PORTO DE ITAJAÍ: PARTICIPAÇÃO DAS EXPORTAÇÕES POR REGIÕES (SC).	
VALE DO ITAJAÍ	22,11%
REGIÃO NORTE/NORDESTE	14,33%
REGIÃO SERRANA	15,15%
REGIÃO OESTE	7,7 %
REGIÃO SUL	3,2 %
GRANDE FLORIANÓPOLIS	1,5 %
Fonte: ADHOC (Administradora Hidroviária Docas Catarinense)	

⁷⁷ As exportações de Santa Catarina, no ano de 1995, representaram, aproximadamente, US\$ FOB 2,65 bilhões. O Porto de Itajaí foi responsável por movimentar 64 por cento desta receita cambial. *Ibidem*, p. 32.

Agiram também favoravelmente sobre o movimento exportador em 1995, as baixas taxas de operações oferecidas pelo terminal itajaiense atraindo cargas de estados vizinhos. Além de principal escoadouro das exportações catarinense a área de influência do porto atinge ainda as regiões de Mato Grosso do Sul e São Paulo.

O destino das mercadorias exportadas pelo Porto de Itajaí acha-se indicado na Tabela n. 25.

TABELA N. 25

PORTO DE ITAJAÍ, ORIGEM DAS MERCADORIAS EXPORTADAS (1995)	
BLOCOS ECONÔMICOS/PAÍSES	%
ARÁBIA SAUDITA	17,50
EUROPA	36,27
ESTADOS UNIDOS	12,60
ÁSIA	8,60
ÁFRICA	7,70
OUTROS	17,33

FONTE: ADHOC (Administradora Hidroviária Docas Catarinense).

Quanto a procedência das cargas de importação, assinalada na tabela n. 26, observa-se a boa participação da Argentina quanto ao volume das mercadorias. Essa colocação aponta também a posição estratégica do Porto de Itajaí dentro do Mercosul⁷⁸.

⁷⁸ Entre 1992 e 1994, cerca de quarenta e oito estabelecimentos do Vale do Itajaí e do Norte do Estado passaram a exportar para o Mercosul, assinalando-se, entre outras, as empresas Hering Têxtil, Ceval Alimentos, Consul, Teka, Cremer, Artex e Weg. Apesar da presença de portos nas proximidades das áreas industriais (Itajaí, São Francisco do Sul), grande parte das produção catarinense chega aos países do Mercosul por via terrestre. Diário Catarinense (12.06.96). Suplemento Especial, p.5.

TABELA N. 26

PORTO DE ITAJAÍ: ORIGEM DAS MERCADORIAS IMPORTADAS (1995)	
BLOCOS ECONÔMICOS/PAÍSES	%
ARGENTINA	26.80
ESTADOS UNIDOS	18.40
ALEMANHA	10.00
TIGRES ASIÁTICOS	6,60
ITÁLIA	3.70
OUTROS	34.50

FONTE: ADHOC (Administradora Hidroviária Docas Catarinense)

Apesar da tendência globalizadora presente nos países que formam o Mercosul, a evolução do transporte marítimo, nesses territórios, ainda apresenta uma lenta evolução, dando-se preferência ao transporte rodoviário. Esse quadro poderá reverter-se, num futuro próximo, com a implantação de linhas regulares de navegação interligando os países do Cone Sul. O aumento do intercâmbio irá depender, em grande parte, do andamento das negociações políticas e dos organismos econômicos que administram a organização funcional desses espaços.

Entre os vários aspectos indicadores da nova feição portuária inclui-se a diversificada tipologia das embarcações que demandam o terminal itajaiense. Essa tendência, observada à partir dos anos 80, aponta o aparecimento, ao lado de modelos tradicionais, de navios cuja forma e funcionalidade obedeciam aos novos padrões tecnológicos.

Embora de um modo genérico sejam classificados como cargueiros, essas formas modernas de transporte marítimo - navios "full container", "roll-on roll-off", "reefer" e graneleiros - passam a impor-se com muita rapidez. No Porto de Itajaí é dado preferência aos navios que movimentam cargas containerizadas e cargas

congeladas, ambas representando 75% do total da movimentação do terminal. No terminal itajaiense, dos cinco berços de atracação⁷⁹, dois são destinados ao atendimento prioritário de navios tipo “full-containers” ou “roll-on roll-off” com pontes rolantes, destinando-se um berço para o atendimento preferencial da modalidade “reefer”. Os berços 01 e 02 movimentam cargas containerizadas de importação e para exportação. O berço 03, para graneis, movimenta cargas de importação como trigo, sal e açúcar demerara, exportando açúcar em sacaria. Essas cargas não são armazenadas na área do porto, chegando ou saindo do terminal através de caminhões. Já as mercadorias para exportação como os artefatos de madeira, azulejos, motores, bobinas de papel, entre outras, ficam depositadas nos armazéns 1, 2 e 3.

O movimento de mercadorias congeladas é realizado, preferencialmente, no berço 04, destinado, por essa razão, à embarcações tipo “reefer”. O berço 05 atende navios tipo “reefer e carga geral. No entanto, dificilmente as cinco vagas são ocupadas devido ao comprimento das embarcações que superam a metragem estabelecida para cada berço⁸⁰.

O terminal itajaiense, comparado em suas dimensões aos grandes portos brasileiros (Santos, Vitória), caracteriza-se como “pequeno”, apresentando uma área total de 86.600 m², distribuída entre cais (740 metros), armazéns, pátios e edificações administrativas como pode ser observado na Fig. N. 22.

⁷⁹ O cais de atracação acha-se dividido em cinco unidades de aproximadamente 175 metros de comprimento. Op.cit.,p.33.

⁸⁰ Idem, p. 34.

Fig. 22

Porto de Itajaí. (1995)



FONTE: ADHOC - Administradora Hidroviária Docas Catarinense.

Desde o início da década de 90, o excesso de assoreamento na barra do rio Itajaí-açu comprometia a navegabilidade no canal de acesso e na bacia de evolução do porto⁸¹. Por essa razão, os navios que demandavam o terminal não poderiam transitar com sua capacidade total de carga, desestimulando armadores e agentes marítimos. A passagem pelo terminal itajaiense tornava-se onerosa, devendo as embarcações completarem o carregamento em outros portos.

Esse ponto de estrangulamento que afetava diretamente a movimentação portuária começa a ser desatado no segundo semestre de 95 com a licitação para o serviço de dragagem, iniciando-se a obra no início de 1996. O objetivo é aprofundar o canal para 30 pés (9,14 metros) sendo essa melhoria, orçada em torno de R\$. 2;5 milhões, financiada pelo capital; gerado no próprio porto⁸².

Dotar o terminal itajaiense de maior rapidez nos prazos de entrega das mercadorias, requer a modernização de setores responsáveis pela operacionalização das atividades portuárias. Os equipamentos adquiridos no decorrer do primeiro ano da municipalização do porto, em conjunto com as demais melhorias, favorecem a elevação dos índices de movimentação.

Além da aquisição do maquinário para a movimentação de carga containerizadas (empilhadeiras com maior capacidade de tonelagem), uma parcela dos investimentos foi endereçada à informatização dos serviços como pode ser observada na Tabela nº 27. Neste quadro acham-se discriminados os

⁸¹ O canal de acesso ao Porto de Itajaí tem uma extensão de 3.200 metros. A bacia de evolução conta com a extensão de 748 metros, e uma largura de 250 metros. PORTO DE ITAJAÍ Estatística Portuária, Op. Cit., p.1.

⁸² De acordo com entrevista ao senhor Érico Laurentino Sobrinho.

investimentos realizados para a modernização do porto entre junho de 95 e maio de 96. Outros investimentos, ainda em andamento no Porto de Itajaí, encontram-se na Tabela nº 28.

TABELA N º 27

PORTO DE ITAJAÍ - INVESTIMENTOS DA ADHOC (junho 95/maio 96) (em R\$)			
TIPO	1995	1996	TOTAL
INVESTIMENTOS JÁ REALIZADOS			
Equip. p/ mov. Carga:	785.500,00	261.600,00	1.049.100,00
Equip. proces. De dados:	29.946,12	46.994,50	76.940,62
Imóveis e equip. div.:	13.401,83	27.634,06	41.035,89
SUB-TOTAL	830.847,95	336.228,56	1.167.076,51
FONTE: Diário Catarinense, (12.06.96); Suplemento Especial, p. 9.			

TABELA N º 28

PORTO DE ITAJAÍ – INVESTIMENTOS LICITADOS EM ANDAMENTO	
Dragagem e aprofundamento do calado	2.502.000,00
Aquisição retro-área (25 mil m ²)	1.551.074,60
Aquisição de 20 empilhadeiras (2,5 ton.)	567.000,00
Recuperação de telhado armazém n.1	31.000,00
Demoição do antigo frigorífico	116.150,00
Projeto de remodelação sistema elétrico	35.800,00
Implantação de 60 tomadas (contêineres)	65.650,00
SUB-TOTAL	4.869.174,60
TOTAL	6.036.251,11
Fonte: Diário Catarinense, (12.06.96) Suplemento Especial, p.9	

Os índices acima demonstrados indicam que a ADHOC aplicou no Porto de Itajaí, entre junho de 95 e maio de 96, um total de R\$. 1.167.076,51. Além disso possui investimentos privados no valor de R\$. 4.869.175,60. Esse capital, gerado no Porto de Itajaí, no decorrer do primeiro ano de municipalização pode arcar com

os custos do terminal, havendo, ainda, um saldo positivo para patrocinar o reequipamento do porto, e financiar projetos de modernização.

Não obstante os índices favoráveis apresentados pelo terminal itajaiense nesse período, resultados iniciais de um processo de modernização em andamento, coloca-se que a médio prazo voltariam a pesar as limitações oriundas da carência de espaço físico.

Conforme as diretrizes de modernização do porto, foram ampliadas a capacidade de movimentação de cargas com a melhoria de equipamentos, o aprofundamento do calado, a incorporação de retro áreas para o armazenamento de contêineres, a ampliação da jornada de trabalho, entre outras.

Nas condições atuais, o porto poderá ter como limite a movimentação de 1.550.000 ton./ano. Estima-se que a incorporação de melhorias poderá proporcionar um incremento de produtividade, atingindo, neste caso, 2.000.000 ton./ano. No entanto, mantendo-se o atual dimensionamento do cais de atracação, esse limite operacional (hoje estudado como expansão) deverá, nos próximos anos gerar um desaquecimento na movimentação portuária.

A expansão física do Porto de Itajaí, limitada pela urbanização, oferece poucas possibilidades de uma ampliação à montante do rio, pela presença de inúmeras indústrias e estabelecimentos comerciais em sua margem. A opção mais indicada seria a expansão do porto em direção ao mar. O trecho possível de ser anexado numa extensão aproximada de 700 metros, representaria a incorporação de mais quatro berços de atracação.

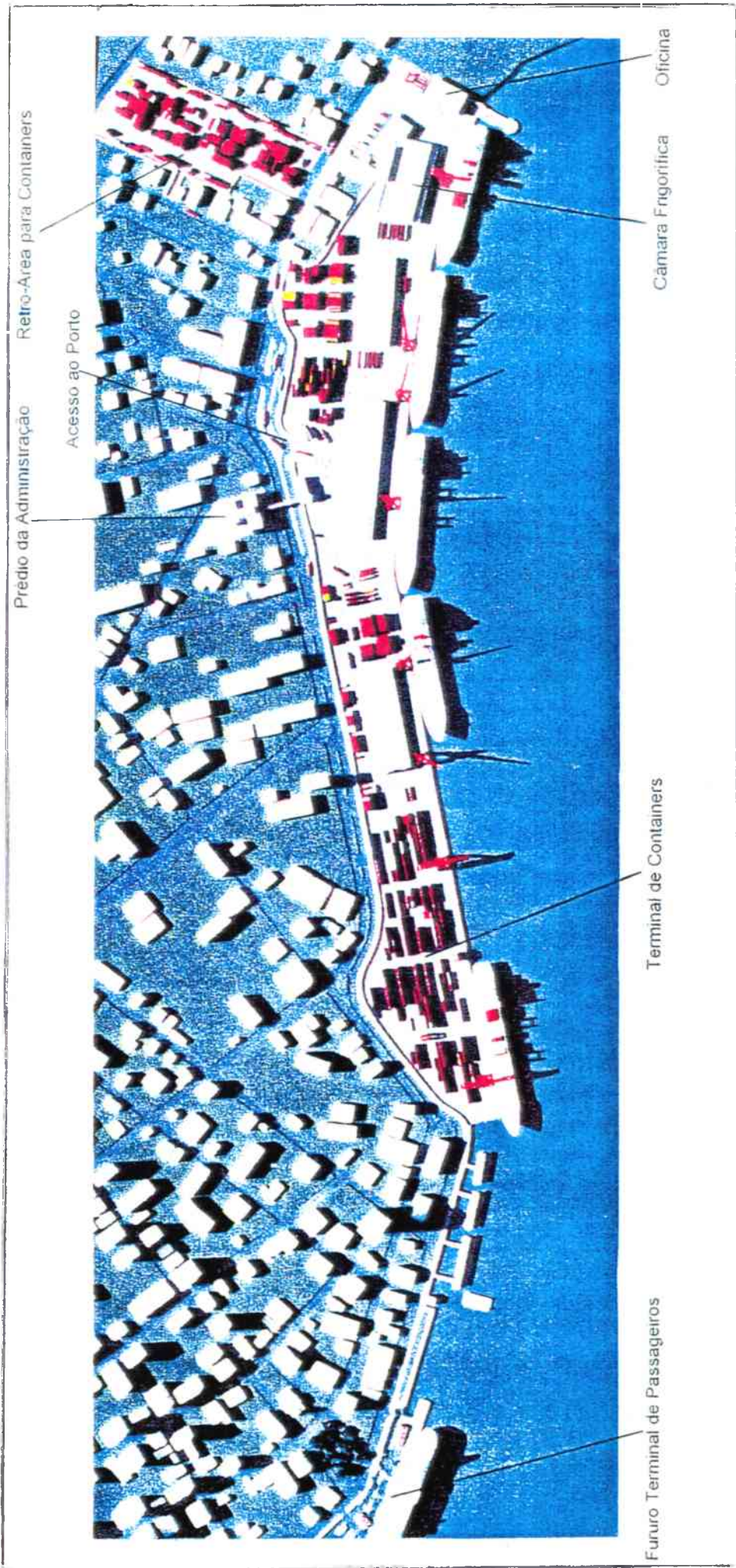
Conforme o projeto que estuda alternativas para a expansão física do terminal itajaiense, demonstra-se através da Fig. N. 23 uma primeira etapa de obras denominada "Alternativa 1". Essa fase inicial, que faria o prolongamento do cais atual em direção à desembocadura do rio, possibilitaria uma expansão portuária de 420 metros apresentando as condições mais favoráveis à uma futura expansão⁸³. Contam-se como vantagens da nova área a ser anexada, a contiguidade ao terminal podendo valer-se, também, da infra-estrutura urbana ali existente, como vias de acesso, redes de energia, água e telefonia. A interferência urbana no local seria atenuada por constituir uma área de ocupação antiga com custos razoáveis de desapropriação⁸⁴.

⁸³ Na segunda etapa de "Alternativa 1", mais onerosa que o anterior, seriam incorporados mais 280 metros com a instalação de mais quatro berços. Estudo Básico de Viabilidade para Ampliação, Zoneamento e Desenvolvimento do Porto de Itajaí. Op. cit. P.52.

⁸⁴ Idem, p. 53

Fig. 23

Projeto de Expansão do Porto de Itajaí.



/ FONTE: ADHOC - Administradora Hidroviária Docas Catarinense.

Colocam-se ainda outras opções quanto à expansão do Porto de Itajaí como a construção de um terminal tipo “Sea Port” ou “Off Shore (na faixa litorânea de Itajaí). O primeiro ocuparia parte da área denominada “Saco da Fazenda”, permitindo a incorporação de três novos berços num cais de aproximadamente 600 metros, exigindo a construção da área retro portuária uma grande extensão de aterro hidráulico⁸⁵.

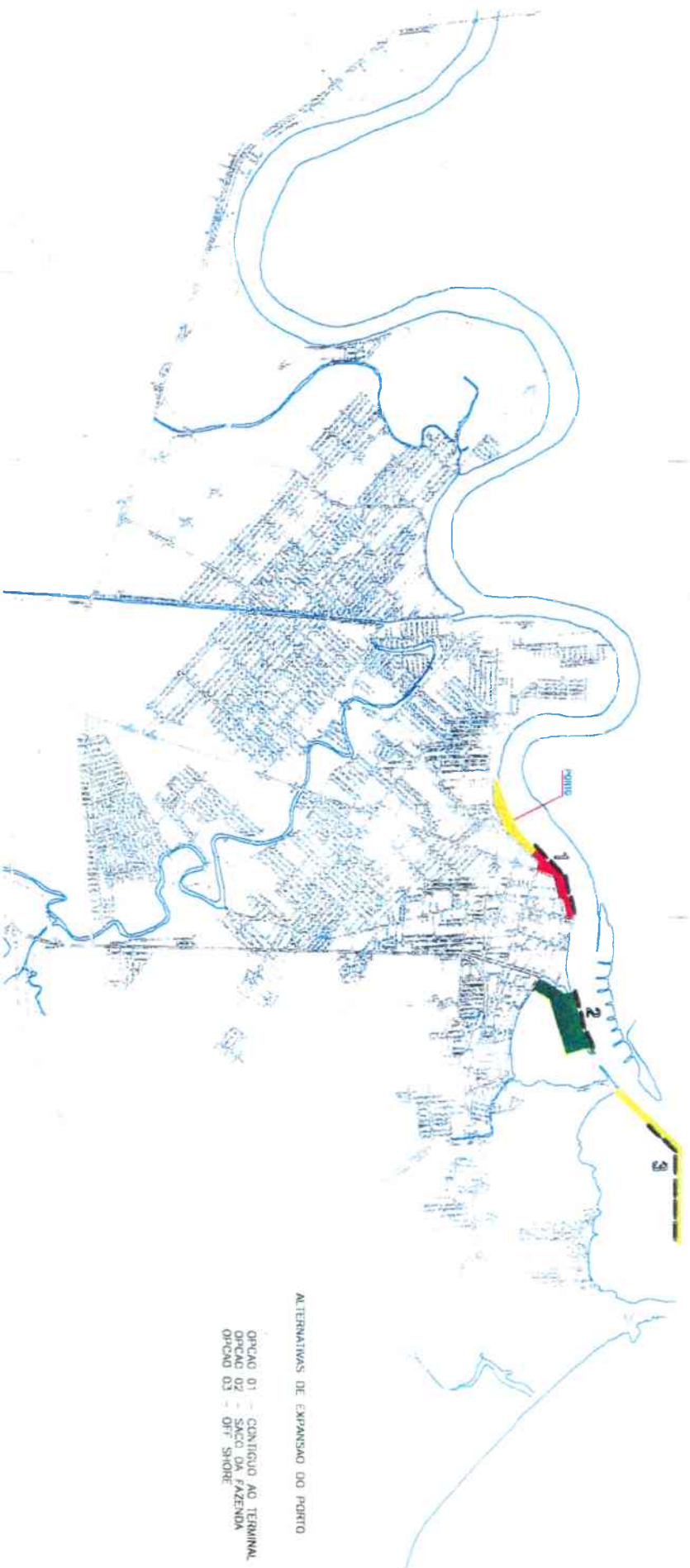
Quanto à construção de um terminal tipo “Off Shore”, na baía de Cabeçudas, preferencialmente construído para a movimentação de cargas a granel, apresenta sérios impedimentos de implantação por constituir o local uma área de crescente urbanização, com reduzido espaço em terra para a construção de retro-áreas e acessos rodoviários ou ferroviários.

A Fig. nº 24 apresenta o estudo das diversas alternativas para a expansão física do terminal itajaiense.

⁸⁵ Ibidem, p. 52.

Fig. 24

Estudo de alternativas para a expansão do Porto de Itajaí.



As inovações nos transportes marítimos, nas últimas décadas, comparecem como respostas à grande aceleração do comércio mundial. Esse movimento passa a exigir dos terminais marítimos novas estruturas priorizando a rapidez e a eficiência.

A extinção, no final de 94, do contrato com a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) que respondia pela administração do Porto de Itajaí desse 1989, iria suscitar, frente as exigências da “onda” modernizadora manifestação que resultariam na municipalização provisória deste terminal.

A existência de graves problemas no Porto de Itajaí, gerados pela falta crônica de investimentos e pela administração à distância, ocasionaram a formação de movimentos entre usuários, políticos e trabalhadores na defesa de manter o terminal itajaiense, a sua autoridade portuária.

Desde o início dos anos 90, a discussão nacional sobre a privatização dos portos, ganhava força como importante meta do governo. Embora apoiando a onda privatizadora e empenhado no processo licitatório de portos nacionais, o empresariado catarinense, como também a classe política do Estado mantinham certas restrições sobre a privatização do terminal itajaiense, frente o manifesto interesse que o mesmo despertava à nível nacional e intenacional. Considerava-se, neste caso, se a nova gestão portuária, dirigida por interesses alheios à realidade catarinense, poderia não se articular ao processo econômico do Estado. Constituindo o terminal itajaiense um porto de carga geral, servindo, portanto, à diversidade produtiva do território catarinense, a nova gestão, embora

modernizadora, poderia não se enquadrar às gestões, embora modernizadora, poderia não se enquadrar às especificidades da relação porto/produção regional.

Como resultado dessas reflexões surge, em 1995, a proposta da municipalização do Porto de Itajaí. Justificava-se essa proposta por constituir, o terminal itajaíense, um elemento tradicionalmente integrado ao espaço local e à produção regional.

Com investimentos gerados no próprio terminal, juntamente com o capital privado, no decorrer do primeiro ano de municipalização, tem início a realização de obras de dragagem, aquisição de equipamentos adequados à nova modalidade de carga, a ampliação do setor de armazenamento e a capacitação de mão-de-obra, exigência da introdução de novas técnicas operacionais.

A implantação de um modelo de gestão pública/privada no Porto de Itajaí resguardou, a curto prazo, os interesses do setor produtivo/exportador catarinense; a expansão na movimentação de cargas unitizadas, resultado dos investimentos e de uma administração "feita em casa", garantiram, por sua vez, a alta representatividade do terminal itajaíense na balança comercial do Estado de Santa Catarina.

A modernização do espaço portuário de Itajaí, a manutenção/ampliação do desempenho e da competitividade do terminal, frente aos demais portos do Estado e do território nacional passa, portanto, pela superação de seus pontos de estrangulamento. Os projetos criados para a expansão portuária acham-se em fase de discussão, tendo-se em vista o volume dos investimentos e a indeterminação da gestão administrativa do porto a médio e longo prazo.

Na história do sistema portuária brasileiro, foi a primeira vez que a União transferiu para um município a administração de seu próprio porto. Não obstante, o bom desempenho de um porto municipalizado não constitui uma garantia para a permanência desse modelo, constando a privatização de portos nacionais uma das metas do atual governo. Isso acha-se expresso no compromisso assumido pela administração local, no sentido de efetivar as licitações necessárias para que, num futuro próximo, sejam transferidas ao capital privado as operações portuárias no terminal itajaiense.

No entanto, após um ano de municipalização, os resultados positivos obtidos com o cumprimento de metas importantes para a modernização do terminal, podem trabalhar no sentido de manter-se a municipalização do Porto de Itajaí por vinte e cinco anos, com base na Lei 9.377/96.

A questão da privatização dos portos, como já foi demonstrado anteriormente, centra-se, fundamentalmente, em determinações de cunho político, articuladas ao interesse de grandes grupos econômicos. Implantada nos espaços “em desenvolvimento”, a meta privatizadora, apresentada como um esforço para a modernização, expressa, também, as razões (e pressões) de mercado, capitais e territórios cada vez mais mundializados.

O Porto de Itajaí que passou por períodos diferenciados desde sua gênese como escoador de mercadorias coloniais, madeira e pescados, na atualidade necessita inserir-se em novo contexto. À partir dos anos 80, a movimentação crescente de carga geral apontava a tendência de uma

especialização em cargas unitizadas. Essa característica, numa visão abrangente, passa a implicar mudanças qualitativas no espaço portuário local.

Ressalta-se, neste terceiro capítulo, uma vez mais, o fio condutor que permeou o desenvolvimento do presente trabalho - conhecer em diferentes momentos do tempo, a ação da sociedade na formação de seus territórios.

No momento atual, no caso do Porto de Itajaí, acham-se lançadas perspectivas que poderão ou não concretizar-se a médio e longo prazo. A condução desse processo coloca em evidência o exercício das articulações sócio/políticas, as determinações do capital e a pressão de um novo tempo tecnológico na reelaboração das frações geográficas. Em contrapartida, o declínio da lucratividade, pode ocasionar a desestruturação dos lugares pela mudança dos interesses hegemônicos. As pressões da inovação técnico/científica e a expansão da economia neo-liberal comandam de modo acelerado esses processos nos dias atuais, inserindo os pequenos locais à ordem externa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo do Porto de Itajaí - de sua gênese aos dias atuais - ressaltou períodos que assinalaram não apenas a inserção do porto ao litoral catarinense; marcaram, também, sua articulação ao contexto portuário nacional, e ainda sua projeção no mercado internacional.

Essas fases não foram vinculadas à uma visão puramente funcional - o fluxo de mercadorias. Buscou-se apreender o Porto de Itajaí numa visão geográfica embasada no contexto sócio-espacial, pertinente à ação das sociedades, ao seu modo de produzir e às mudanças que as mesmas imprimem (em determinados períodos do tempo) em seu pedaço de espaço.

A constatação de períodos diferenciados do porto indicam momentos de ruptura na "produção" do espaço portuário local, provocada, comumente, pela introdução de novos contextos de ordem tecnológica, econômica e política, de procedência interna ou externa ao território. Exclui-se, portanto, do presente estudo, a idéia de um desenvolvimento progressivo no acontecer do espaço geográfico.

À partir dessa reflexão fundamental podem ser colocadas algumas considerações finais.

O enfoque dado à formação social do litoral catarinense permitiu uma abordagem não unicamente ligada à questão do espaço físico. A gênese do porto acha-se imbricada à emersão de uma pequena produção mercantil que se fortalece através do comércio de cabotagem realizado pela costa catarinense. A pequena

agricultura instalada no litoral, se estabelece, preferencialmente, ao redor de núcleos baleeiros, estrutura escravista que atrai colonos açorianos livres, formando-se, nesses locais, os primeiros “viveiros” de mão-de-obra assalariada.

O “porto” do rio Itajaí desponta, portanto, nessa conjuntura colonial, sendo solicitado como ancoradouro no incipiente movimento comercial costeiro, que estabelece através do escambo uma prática pré-capitalista.

A contradição entre modos de produção, nas terras do Itajaí, se avulta na primeira metade do século XIX, quando aqui se instala um segundo momento colonizador. O “porto”, em sua fase natural, como também os rios, passam a constituir pontos estratégicos para os novos núcleos coloniais do Vale do Itajaí. O excedente da pequena produção endereçada aos “vendeiros” começa a achar o caminho natural para o mercado chegando ao “porto” do rio Itajaí. Essa nova formação de cunho capitalista que se instala na hinterlândia portuária próxima, convive com o antigo modo de produção escravista, vigente em todo litoral catarinense, perdurando essa estrutura até o início do último quartel do século XIX.

O que se quer ressaltar, neste momento, é que a emersão de um mercado livre não implicou na mudança estrutural da sociedade brasileira. Não acontece o embate do “novo” no contexto social e tecnológico. Esse fato, por sua vez, irá implicar na permanência da fisionomia “natural” do porto. Embora servindo como escoadouro da produção colonial do Vale do Itajaí, no sítio portuário local, perpetuava-se a antiga análise de Aubé, quanto ao desenvolvimento futuro desse ancoradouro. Não obstante a localização privilegiada do “porto”, o seu

funcionamento estaria condicionado à realização freqüente de obras na barra do rio Itajaí.

É preciso salientar que os portos brasileiros, no século passado, ligavam-se, fundamentalmente, aos interesses da política agro-exportadora. As melhorias técnicas, financiadas pelo capital estrangeiro, direcionavam-se, portanto, aos grandes portos, diretamente articulados ao comércio externo.

Algumas razões podem ser apontadas como propulsoras das mudanças que iriam irromper em meados do século XX, determinando a organização do Porto de Itajaí, e em decorrência o estabelecimento de um novo "momento portuário". Coloca-se, aqui a projeção, na cidade portuária, de uma classe de comerciantes de importação e exportação e suas articulações com o poder político à nível estadual e federal; o declínio da navegação à vela e a introdução de vapores com maior calado, exigindo melhorias no cais de acostamento e o aprofundamento da barra; cabe aqui assinalar o interesse de companhias alemãs de navegação, empenhadas, nas primeiras décadas do século, em estreitar o intercâmbio com as áreas coloniais do Vale do Itajaí.

No entanto, seria propriamente a partir da abertura de estradas interligando o Litoral ao interior do território catarinense, expandindo a hinterlândia portuária, que acontece a ruptura na feição "natural" do Porto de Itajaí, moldada à navegação dos rios Itajaí-açú e Mirim.

A necessidade de uma organização portuária prende-se, também, às solicitações no mercado interno de mercadorias regionais, frente à novas fases de substituição de importações, nas primeiras décadas do século. Além da

movimentação de produtos alimentares e têxteis oriundos da indústria nascente na área colonial, expande-se, também, a comercialização da madeira planaltina pelo Porto de Itajaí.

A expansão da rede rodoviária e o incremento na comercialização da madeira, pela significativa mudança que imprimem na economia catarinense, fundamentaram o contexto em que se dá a ruptura do antigo modelo portuário que servira, por longo tempo, à uma economia natural desenvolvida nos vales coloniais. Essa ruptura implica, principalmente, entre as décadas de 30 a 50 a elaboração de um porto organizado.

Nesta segunda fase, a predominância da movimentação da madeira irá fornecer ao Porto de Itajaí uma fisionomia específica - o porto como entreposto madeireiro. Essa particularidade funcional que se manifesta, especialmente, entre os 50 e 60, representou um período de grande inserção do Porto de Itajaí no mercado nacional, projetando-o, também, no comércio mundial.

A fase madeireira, embora de significado marcante para o porto e a cidade de Itajaí, foi de curta duração, comparada ao longo período anterior que salientou as condições naturais do porto. Isso se explica, em parte, por não oferecer a economia da madeira, pelo seu caráter exploratório e a grande dependência do mercado mundial, perspectivas de crescimento a longo prazo.

Um terceiro momento acha-se delineado, na atualidade, implicando um redimensionamento espacial/operacional do Porto de Itajaí. O esgotamento do "modelo" anterior - o porto da madeira - num primeiro momento, parece explicar o advento de um nova fase.

No entanto, o atual processo de mudança precisa ser entendido em seu âmbito maior - o espaço mundial. Muito mais complexo e dinâmico que os anteriores, esse processo favorece a desvinculação do Porto de Itajaí de sua antiga feição " regionalista". A mudança, em sua base, acha-se explicada pela mundialização de novo contexto tecnológico no setor portuário. A adoção da nova modalidade no transporte de cargas e na operacionalidade dos portos é acelerada em todos os países, pela pressão do mercado mundial e sua fase neoliberal. No caso brasileiro, essa tendência é adotada pelo Governo, "mascarada" como modernização.

A mundialização dos mercados, as pressões do capital financeiro, a constatação do sucateamento dos portos nacionais frente à introdução de novo contexto tecnológico, são razões que determinam, no momento atual, a privatização dos portos.

O Porto de Itajaí, vivencia essa fase, constando com o Porto de Laguna, no primeiro lote de uma futura licitação. A municipalização do terminal itajaiense, encarada como um processo transitório, colocou em andamento mudanças de ordem física e operacional que comprovam a introdução do porto nesse novo contexto.

Assinala-se, no entanto, que essa mudança, não irá afetar apenas a questão da organização e movimentação portuárias. Com ela muda também a configuração espacial do porto, realidade muito mais ampla onde se inserem o setor social, produtivo e comercial.

A previsão de uma participação maior do Porto de Itajaí num espaço orientado para a “globalização”, torna pertinente a preocupação com a face mais particular desse processo, representada pelas relações porto/cidade e porto/hinterlândia (aspecto regional).

A **qualidade** desse novo espaço elaborado - considerando-se ainda a importância do aspecto particular desse processo - irá depender, em grande parte, da visão prospectiva e não apenas imediatista dos vários segmentos sociais que dirigem essa mudança.

BIBLIOGRAFIA GERAL

01. LIVROS, REVISTAS E PUBLICAÇÕES.

AMIN, Samir. O desenvolvimento desigual. Rio de Janeiro: Editora Forense Universitária, 1976.

ANAIS DA 6ª SEMANA DE HISTÓRIA, Franca (SP): Universidade Estadual Paulista, 1983.

ANAIS DO PRIMEIRO CONGRESSO DE HISTÓRIA CATARINENSE, Florianópolis, 1950.

ANTONIL, André João. Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas. Paris, Institut des Hautes Études de L'Amérique Latine. Texte de l'édition de 1711. Traduction Française et commentaire critique par Andrée Mansuy, 1965.

ANUÁRIO DE ITAJAÍ, 1924.

ANUÁRIO DE ITAJAÍ, 1949.

ANUÁRIO DE ITAJAÍ, 1960.

ANUÁRIO DE PORTOS E NAVIOS, 1980/81

ANUÁRIO DE PORTOS E NAVIOS, 1984/85

ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO BRASIL, 1937.

ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO BRASIL, 1947.

ARAÚJO FILHO, José R. de. O porto de Vitória. São Paulo: USP/Instituto de Geografia. IGEOG, 1974.

_____. Santos, o porto do café. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1969.

AUBÉ, Léonce. La province de Sainte-Catherine et la colonization au Brésil. Rio de Janeiro, Imprimerie Française de Frédéric Arfvedson, 1861.

BACKHEUSER, Everaldo. A faixa litorânea do Brasil meridional. Ontem e hoje. Tip. Bernard Frères, 1918.

BARAN, Paul A. A economia política do desenvolvimento. São Paulo: Nova Cultural, 1986. (Os economistas).

BLUMENAU EM CADERNOS. Tomo II.

- BLUMENAU EM CADERNOS. Tomo VIII.
- BLUMENAU EM CADERNOS. Tomo XI.
- BLUMENAU EM CADERNOS. Tomo XVI, 1975.
- BLUMENAU EM CADERNOS. Tomo XVII, 1976
- BOITEUX, Henrique. Os municípios de Tijuca Grande e Porto Belo. Florianópolis: Livraria Central, 1928.
- BOITEUX, Lucas. A pesca em Santa Catarina. Florianópolis: Federação das Colônias Cooperativas de Pescadores, 1934.
- _____. Notas para a história catarinense. Florianópolis: Tip. Livraria Moderna, 1912.
- BOLETIM PAULISTA DE GEOGRAFIA, N. 54, jun. 1977, A.G.B.
- BOSI, Alfredo. Dialética da Colonização. São Paulo: Editora Companhia das Letras, 1992.
- BOSSLE, Ondina P. História da industrialização catarinense (das origens à integração no desenvolvimento brasileiro) 2ª ed., Florianópolis: CNI/FIESC, 1988.
- BRITO, Paulo J. M. Memória política sobre a capitania de Santa Catarina. Lisboa: Academia Real das Ciências, 1918.
- CAETANO, Marcelo. Do Conselho Ultramarino ao Conselho do Império. Lisboa, 1943.
- CANO, Wilson. Paises da concentração industrial em São Paulo. 2ª ed., São Paulo: Editora T. A. Queiróz, 1981.
- CARLOS, Ana F. A. A cidade. São Paulo: Contexto, 1992. (Coleção Repensando a Geografia).
- CASTRO, Ana Célia. As empresas estrangeiras no Brasil (1860-1913). Rio de Janeiro: Zahar, 1979.
- CENSO GERAL DO BRASIL, 1920.
- CENSO INDUSTRIAL, 1950.
- CLAVAL, Paul. A nova geografia. Coimbra: Livraria Almedina, 1978.
- COLOMBI, Luis V. Industrialização de Blumenau: o desenvolvimento da Gebruder Hering - 1880/1915. Florianópolis: UFSC, 1979. Dissertação de Mestrado.
- CUNHA, Idaulo J. Evolução econômico industrial de Santa Catarina. Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura, 1982.

- CZESNAT, Lígia de Oliveira. As estruturas das atividades comerciais da Empresa Carl Hoepke e Cia. no contexto catarinense. Florianópolis: UFSC, 1980. Dissertação de Mestrado em História.
- D'ÁVILA, Edison. Pequena história de Itajaí. Itajaí (SC): Edição: Prefeitura Municipal de Itajaí/Fundação Genésio M. Lins, 1982.
- DOBB, Maurice. A evolução do capitalismo. 9ª ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.
- ELLIS, Myriam. A baleia no Brasil colonial. São Paulo: Melhoramentos, 1969.
- ESTATÍSTICA PORTUÁRIA. Ministério do Trabalho/Portobrás, 1975.
- ESTUDO Básico de Viabilidade para Ampliação, Zoneamento e Desenvolvimento do Porto de Itajaí. ADHOC-P.M.I., v. I, 1996.
- FICKER, Carlos. História de Joinville: subsídios para a crônica da colônia Dona Francisca. 2ª ed. Joinville, 1965.
- FLORES, Maria Bernardete R. História demográfica de Itajaí - uma população em transição (1866-1930). Florianópolis, UFSC. Dissertação de Mestrado.
- FUNDAMENTOS para o ensino da geografia. Seleção de Textos. São Paulo: SEC, 1988.
- FURTADO, Celso. Formação econômica do Brasil. 17ª ed., São Paulo: Editora Nacional, 1980.
- GEORGE, Pierre. Geografia urbana. São Paulo: Difel, 1983.
- _____. Os grandes mercados do mundo. 3ª ed., São Paulo: Difel, 1969.
- _____. Précis de géographie économique. Paris, Presses Universitaires de France, 1956.
- GAPLAN. Atlas de Santa Catarina, 1986, p. 103.
- GEOSUL. Departamento de Geociências da UFSC, n. 3, ano II, Primeiro Semestre, 1987.
- GEOSUL. Departamento de Geociências da UFSC, n. 6, ano III, Segundo Semestre, 1988.
- GRAMSCI, Antônio. Concepção dialética da história. 6ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1986.
- GUIA News Multimodal, jun. 1995.
- HERING, Maria Luiza R. Colonização e indústria no Vale do Itajaí: o modelo catarinense de desenvolvimento. Blumenau(SC), Editora da FURB, 1987.

- HEUSI, Nemésio. A fundação de Itajaí: sua história e seu romance. Blumenau: Fundação "Casa Dr. Blumenau", 1983.
- HOBBSAW, Eric. As origens da revolução industrial. São Paulo: Global Editora, 1979.
- HÜBENER, Laura M. O movimento comercial do porto de Nossa Senhora do Desterro no século XIX. Florianópolis, UFSC, 1979. Dissertação de Mestrado em História.
- IANNI, Octávio (org.). Marx, Sociologia. 6ª ed., São Paulo: Ática: 1988.
- ILHA DE SANTA CATARINA: relato de viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX. 3ª ed. Florianópolis: UFSC/Editora Lunardelli, 1990.
- INSPETORIA FEDERAL DE PORTOS E CANAIS. Relatório de 1925. Rio de Janeiro, 1926.
- ITAJAÍ - CEM ANOS DE MUNICÍPIO. Editor: Laércio Cunha e Silva, 1960.
- ITAJAÍ. Prefeitura Municipal de Itajaí, 1975.
- KLEIN, Roberto M. Contribuição ao conhecimento da flora e da vegetação do Vale do Itajaí - Santa Catarina. Tese de Doutorado. IBUSP, 1978.
- _____. MAPA FITOGEOGRÁFICO DE SANTA CATARINA. Flora Ilustrada Catarinense. Itajaí(SC): Herbário "Barbosa Rodrigues"/Sudesul/Fatma, 1978.
- KONDER, Marcos. Lauro Muller. A pequena Pátria. Edição comemorativa. Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura, 1982.
- _____. COMEMORANDO o 25º aniversário da Usina Adelaide. Itajaí, 1944.
- LEFEBVRE, Henri. A re-produção das relações de produção. (Cadernos "O homem e a sociedade") Porto: Publicações Escorpião, 1973).
- _____. La production de 1 espace. Paris, Editions Anthropus, 1974.
- LOUREIRO JR. Luís. Dados sobre a exportação catarinense. Rio de Janeiro: Papeleria Americana, 1922.
- MACHADO, Joana M. P. O desenvolvimento da construção naval em Itajaí (SC) - uma resposta ao mercado local: 1990-1950. Florianópolis, UFSC, 1979. Dissertação de Mestrado.
- MAMIGONIAN, Armen. A industrialização brasileira. Florianópolis: sem data (em preparação).
- _____. Estudos geográfico das indústrias de Blumenau. Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Conselho Nacional de Geografia, 1966. (Separata da Revista Brasileira de Geografia).

- MANDEL, Ernest. Introdução ao marxismo. Porto Alegre: Movimento, 1982.
- MANTEGA, Guido. A economia política brasileira. 4ª ed., Petrópolis, Ed. Vozes, 1987.
- MARX, Karl. Contribuição á crítica da economia política. São Paulo: Flama, 1946.
- _____. Contribuição á crítica da economia política. 2ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1983.
- _____. O capital. 3ª ed., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, L II, v. 3, 1980.
- _____. O capital. 6ª ed., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, L I, v. 2, 1980.
- _____. O capital. 4ª ed., São Paulo: Difel, L. III, v. 5, 1985.
- MEGALE, Januário (F. (org.)). Max, Sorre: geografia. São Paulo: Ática, 1984.
- MORAES, Antônio Carlos R. de. Ideologias geográficas. 2ª ed., São Paulo: Hucitec, 1991.
- NOTÍCIAS DE "VICENTE SÓ". Edição da Sociedade Amigos de Brusque. Ano IX, n. 36. Brusque-SC
- PELUSO JR, Victor A. A classificação funcional das cidades e sua evolução. Tese de Livre Docência. UFSC, 1974.
- _____. Estudos de Geografia Urbana de Santa Catarina. Florianópolis: Editora da UFSC/Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1991.
- PIAZZA, Walter F. A epopéia açóricó-madeirense: 174801756. Florianópolis: Editora da UFSC/Ed. Lunardelli, 1992.
- PORTO DE ITAJAÍ. Estatística Portuária, (jan/jun.) 1996.
- PRADO JR, Caio. História econômica do Brasil. 34ª ed., São Paulo: Brasiliense, 1986.
- RANGEL, Ignácio. A história da dualidade brasileira. Revista de Economia Política. São Paulo: Brasiliense, n. 4, v. 1, 1981.
- _____. 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. Salvador: Publicação da Universidade da Bahia, 1957.
- _____. Recursos ociosos e política econômica. São Paulo: Hucitec, 1980.

- REVISTA Brasileira de Geografia. Ano XXVI, n. 1. Conselho Nacional de Geografia.
- REVISTA de Economia Política, v. 5, n. 3, jul/set., 1985.
- REVISTA de Economia Política, v. 12, n. 2, abr/jun, 1992.
- REVISTA Dimensão, (maio/jun.), 1995.
- RITCHTER, Klaus. A sociedade colonizadora hanseática de 1897 e a colonização do interior de Joinville e Blumenau. Florianópolis: Edição da UFSC. Blumenau, Ed. da FURB, 1986.
- SAINT-HILAIRE, August de. Viagem a Curitiba e província de Santa Catarina. Belo Horizonte: Itatiaia/SP., Ed. da Universidade de SP, 1978. Trad. Regina R. Junqueira.
- SANTOS, Milton. Espaço e método. 3ª ed. São paulo: Nobel, 1992.
- _____. Espaço e sociedade: ensaios. São Paulo: Hucitec, 1988.
- _____. Metamorfoses do espaço habitado. Petrópolis: Vozes, 1988.
- _____. (Org.) Novos rumos para geografia brasileira. São Paulo: Hucitec, 1988.
- _____. Pensando o espaço do homem. São Paulo: Hucitec, 1986.
- _____. Por uma geografia nova. 3ª ed., São Paulo: Hucitec, 1986.
- _____. Técnica, espaço, tempo – globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo: Hucitec, 1994.
- SANTOS, Silvio C. dos. Nova história de Santa Catarina. 2ª ed. Edição do Autor, 1977.
- SERENI, Emílio & LUPORINI, Cesare. El concepto de "formación económico-social". 2ª ed., México, Siglo XXI Editores, 1976. (Cuadernos de pasado y presente).
- SEYFERT, Giralda. A colonização alemã no Vale do Itajaí. Porto Alegre: Movimento, 1974.
- SILVA, Célia Maria e. Ganchos (SC): ascensão e decadência da pequena produção mercantil pesqueira. Florianópolis: Editora da UFSC./Fundação Catarinense de Cultura, 1992.
- SILVA, Zedar Perfeito da. O Vale do Itajaí. Documentário da vida rural. n. 6. Rio de Janeiro, Ministério da Agricultura (Serviço de Informação Agrícola), 1954.
- SINGER, Paul. Desenvolvimento econômico e evolução urbana. 2ª ed. São Paulo: Editora Nacional, 1977.
- SORRE, Max. Les fondements de la géographie humaine. Paris, Armand Colin, 1952.

SOUZA, Maria A. de. & SANTOS, Milton. (orgs). A construção do espaço. São Paulo: Nobel, 1986.

SUPLEMENTO. Ciência Hoje, v. 18, n. 102, agosto 1994.

TROTSKI, Leon. História da revolução russa. Rio de Janeiro: Saga, v. I, 1967.

VAN LEDE, Charles. La colonization au Brésil: memoire historique, discriptif, statistique et commercial sur la province de Sainte-Catherine. Bruxelles: A la Librairie Polytechnique d'Aug. Decq., 1843.

VIANNA, Hélio. História do Brasil. Período colonial e monarquia. 10ª ed., São Paulo: Edições Melhoramentos, v. I e II, 1972.

02. JORNAIS

A NOTÍCIA, (29), abr. 1994.

DIÁRIO CATARINENSE, (05), jun. 1993.

DIÁRIO CATARINENSE, (03), abr. 1995.

DIÁRIO CATARINENSE, (21), ago. 1995.

DIÁRIO CATARINENSE, (19), dez. 1995.

DIÁRIO CATARINENSE, (12), jun. 1996.

DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DE SANTA CATARINA, ano II, n. 304, 1935.

JORNAL DE SANTA CATARINA (22), out. 1986.

JORNAL DE SANTA CATARINA (21), abr. 1993.

JORNAL DE SANTA CATARINA (12), jan, 1994.

JORNAL DE SANTA CATARINA (12), set. 1996.

JORNAL DE SANTA CATARINA (24), set. 1996.

JORNAL DO POVO, Itajaí, (02) out. 1971.

JORNAL DO POVO, n. 1.799, (06) abr. 1974.

JORNAL DO POVO, n. 2.029, (09) dez.1978.

JORNAL O ESTADO DE SÃO PAULO, (22), nov. 1995.

NOVIDADES, ano I (16.10.1904), n. 20.

O PHAROL, ano I (16.09.1904), n. VIII.

O PHAROL, ano II (14.07.1905), n. 52.

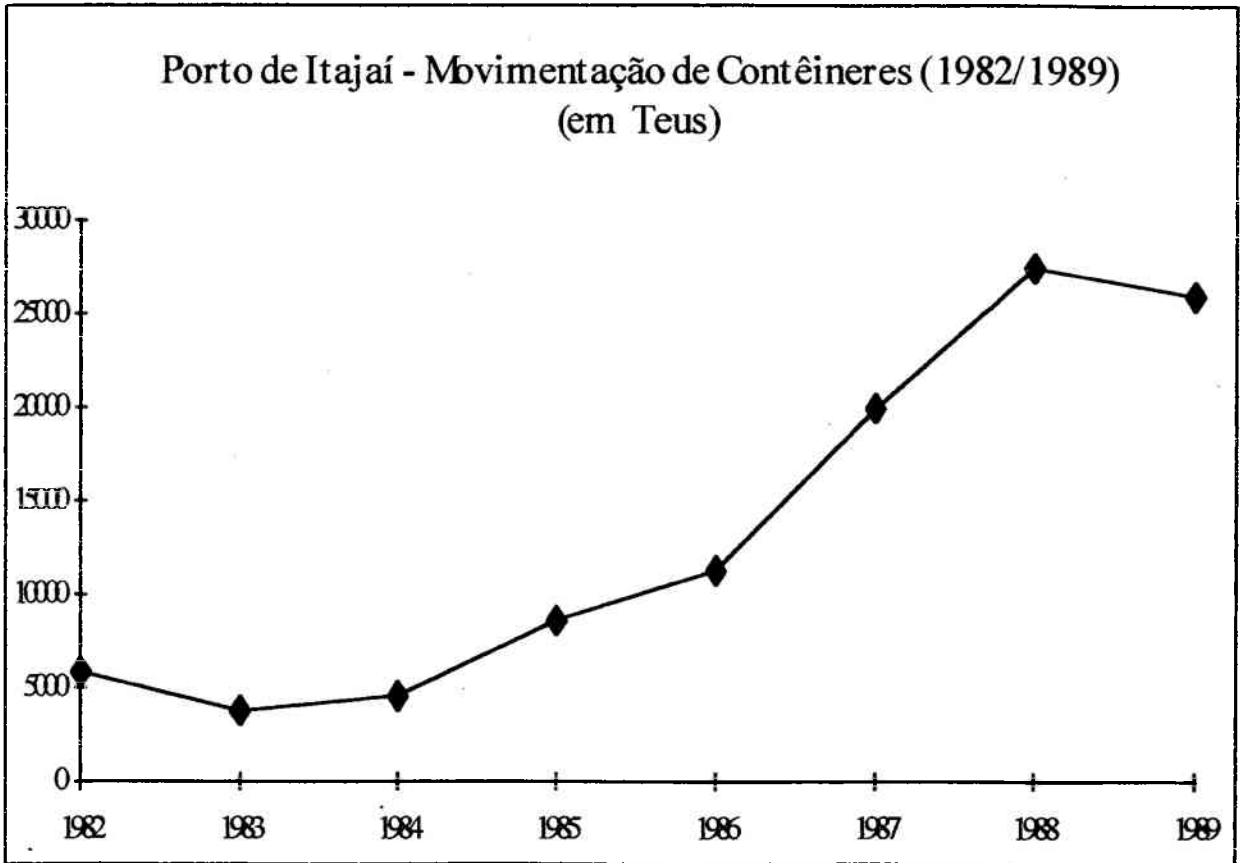
O PHAROL, ano IV (29.07.1907), n. 158.

O PHAROL, ano V (20.03.1908), n. 193.

O PHAROL, ano V (03.04.1908), n. 195.

ANEXOS

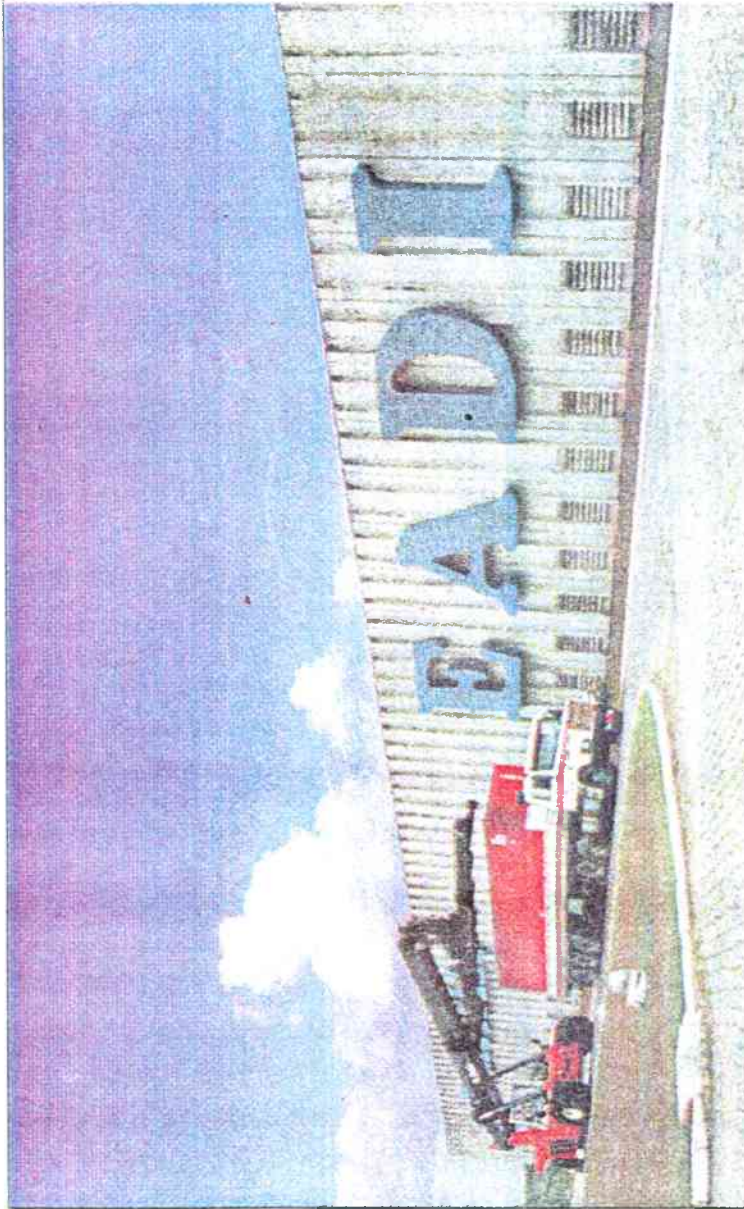
ANEXO I



FONTE: PORTO DE ITAJAÍ. Estatística Portuária (1996). ADHOC - Administradora Hidroviária Docas Catarinense.

ANEXO II

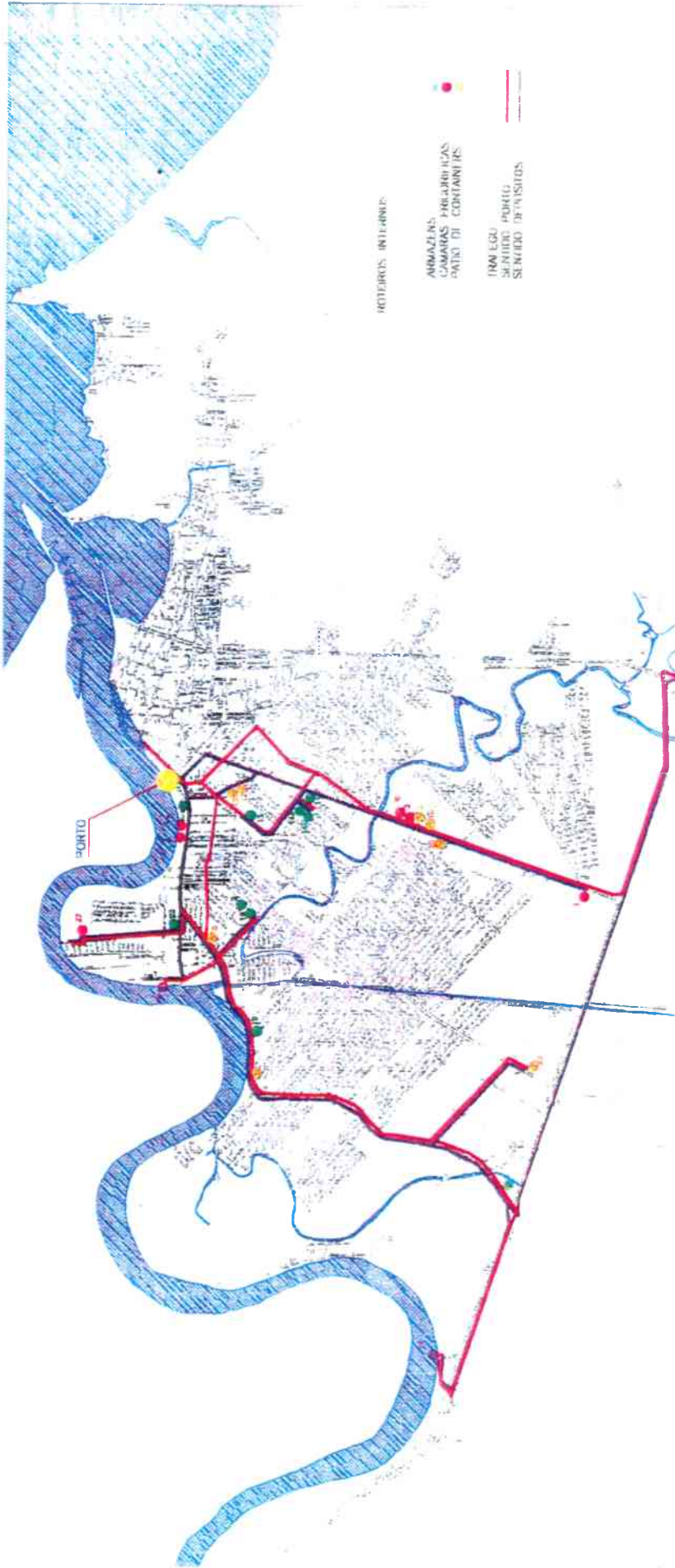
EADI - Estação Aduaneira do Interior



FONTE: ADHOC - Administradora Hidroviária Docas Catarinense.

ANEXO III

Mapa Geral de Localização dos Depósitos, Pátios de Contêineres, Retroáreas, Câmamas Frigoríficas e dos Roteiros Utilizados

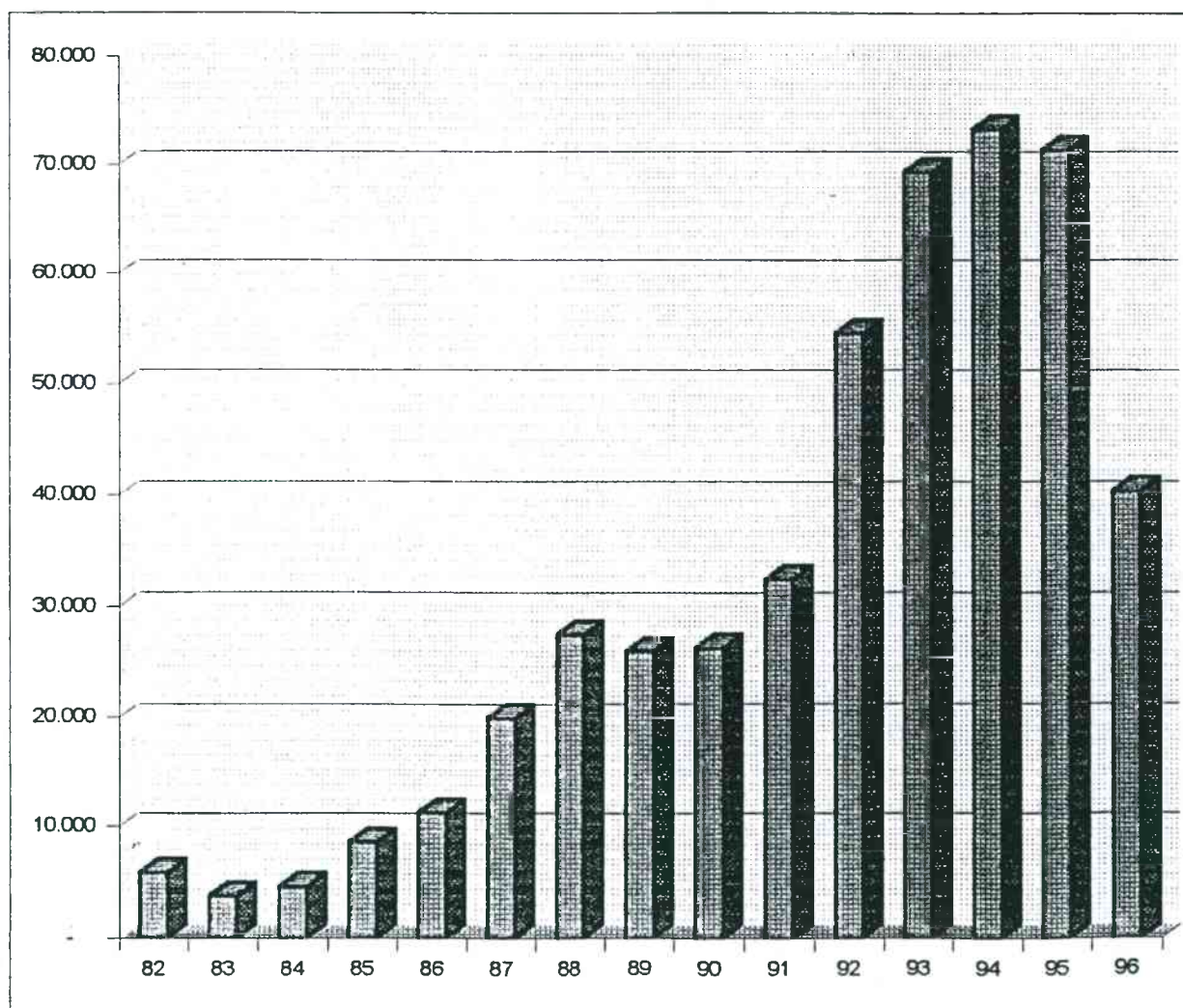


FONTE: ADHOC - Administradora Hidroviária Docas Catarinense.

ANEXO IV

HISTORICO DE CONTEINER

NO CAIS ANO	T.E.U	%
1982	5.858	-
1983	3.768	(36)
1984	4.583	22
1985	8.614	88
1986	11.284	31
1987	19.957	77
1988	27.465	38
1989	25.957	(5)
1990	26.263	1
1991	32.488	24
1992	54.561	68
1993	69.343	27
1994	73.248	6
1995	71.353	(3)
1996 (Jan a Jun)	40.364	



FONTE: PORTO DE ITAJAÍ - Estatística Portuária. ADHOC - Administradora Hidroviária Docas Catarinense.