

Márcio Ricardo Teixeira Moreira

A FORMAÇÃO DE UMA VILA OPERÁRIA EM ITAJAÍ (SC): UMA INDUSTRIALIZAÇÃO
INTERROMPIDA

Dissertação apresentada ao curso de
Mestrado em Geografia do Centro de
Filosofia e Ciências Humanas - CFH -
da Universidade Federal de Santa
Catarina para a obtenção do grau de
Mestre em Geografia.

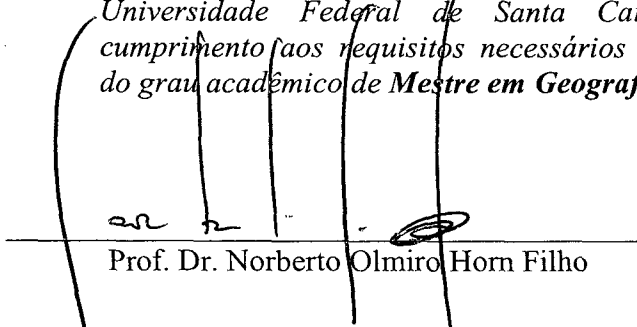
Orientadora: Raquel Maria Fontes do Amaral Pereira

Florianópolis, 2002.

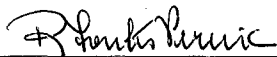
A formação do capital mercantil e industrial em Itajaí (SC): uma industrialização incompleta

Márcio Ricardo Teixeira Moreira

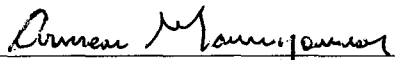
Dissertação submetida ao Curso de Mestrado em Geografia, área de concentração, Desenvolvimento Regional e Urbano, do Departamento de Geociências do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina, em cumprimento aos requisitos necessários à obtenção do grau acadêmico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


Prof. Dr. Norberto Olmiro Horn Filho

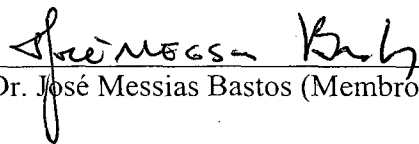
APROVADO PELA COMISSÃO EXAMINADORA EM: 05/07/2002



Dra. Raquel Ma. Fontes do Amaral Pereira (presidente e orientadora-UFSC)



Dr. Armen Mamigonian (Membro - UFSC/USP)



Dr. José Messias Bastos (Membro - UFSC)

A minha mãe, Sônia Moreira, pelo seu exemplo de força e dedicação, além de todo o incentivo e apoio necessário na elaboração dessa dissertação.

A minha avó, Evangelina, uma das primeiras moradoras da Vila Operária, de onde veio a inspiração e muitos depoimentos para esse trabalho.

Deixo aqui registrado meu agradecimento a Prof^a. Dr^a. Raquel Maria Fontes do Amaral Pereira, pela orientação e firmeza na condução do trabalho.

Não posso deixar de registrar minha dívida com a Prof^a. Maria Graciana Espellet de Deus Vieira, minha orientadora na graduação e tutora na bolsa PET.

Aos funcionários do Arquivo público de Itajaí, especialmente Rogério Lenzi, que em Tudo auxiliaram, nas pesquisas ali realizadas.

A Lais Philips pelo auxílio na pesquisa da documentação junto a Agência da Capitania dos Portos em Itajaí.

Aos meus colegas de mestrado Maria de Jesus, Fabiula, Diego, Marisa e Fernando, pelos bons momentos de descontração e discussão do trabalho.

A Marli, da secretaria da Pós Graduação pelas informações e encaminhamentos necessários junto à universidade.

Ao coordenador do curso Prof. Norberto Olmiro Horn Filho

A CAPES, pela concessão de bolsa de pós-graduação pelo período de oito meses.

Resumo

O desenvolvimento urbano e econômico na foz do rio Itajaí Açu encadeia-se em diversas fases ou etapas. À primeira ocupação com aspectos de economia natural em Princípios do século XVIII, sobrepõe-se uma economia de caráter mercantil onde a pequena produção mercantil ocupou uma vasta área do vale, ocupação esta que se inicia em meados do século XVIII e ganha impulso em meados do século XIX com a imigração alemã e italiana.

A localização do sítio urbano da cidade de Itajaí ajuda a canalizar estas forças econômicas propiciando a formação de uma classe econômica de caráter mercantil, cujo maior expoente é representado na figura do comerciante de importação e exportação. O porto se configura na ferramenta básica de desenvolvimento econômico da cidade.

As fortes casas de comércio estabelecidas expandem suas atividades a outros setores da economia. A indústria e manufatura recebem investimentos deste capital mercantil, principalmente a manufatura de beneficiamento de produtos primários. Esta expansão encontra correspondentes em outras cidades portuárias brasileiras na virada do século XIX ao XX e pode ser identificada como uma fase "industrialista" de economias específicas.

A Revolução de 30 é um marco na história nacional. Na esfera local representou uma tentativa de rompimento entre uma classe ascendente de políticos e comerciantes ligados ao mercado nacional, e a antiga classe mercantil dominante ligada ao comércio de exportação e importação. A tentativa de organizar um novo setor econômico na cidade deu-se através da formação do bairro da Vila Operária, que ainda representou a ascensão de uma nova classe média urbana e sua associação ao desenvolvimento de novas forças sociais no país.

Porém, este impulso não foi suficiente para a passagem da cidade para uma economia de caráter industrial. O setor terciário se reorganiza em uma nova fase, capitalizando um nascente setor: o financeiro. O resultado é a constituição do Banco INCO. A ascensão do ciclo de exportação de madeira, especialmente após a Segunda Grande Guerra. Traz um novo impulso ao capital mercantil. A dinâmica dos setores industriais não acompanha este ritmo e esse setor perde sua dinâmica, reduzindo-se a atividades acessórias ao porto comercial e pesqueiro, e empreendimentos isolados, que não chegam a definir um novo caráter econômico na cidade, que permanece fundamentalmente ligada aos setores terciários como os dependentes da movimentação portuária, a empresas atacadistas e varejistas e do setor de Construção Naval.

Geografia Industrial / Itajaí / Formação Sócio Espacial / Litoral Catarinense

Abstract

The urban and economic development on the estuary of the Itajaí Açu River, form a series of diverse phases or stages. To the first occupation with aspects of natural economy in principles of XVIII century, an economy of mercantile character is overlapped where the small mercantile production occupied a vast area of the valley, occupation that is initiated in middle of the XVIII century and gains impulse in middle of the XIX century with German and Italian immigration.

The localization of city of Itajaí urban site helps to canalize these economic forces propitiating the formation of a economic class of mercantile character, whose exponent representatives is greater represented in the figure of the importation and exportation trader. The harbor is configured as the basic tool of economic development of the city.

The strong established stores expand its activities to other sectors of the economy. The industry and manufacture receive investments from this mercantile capital, mainly in the manufacture of primary products improvements. This expansion finds correspondents in other Brazilian port cities in the turn of XIX to the XX century and can be identified as a industrialism phase of specific economies.

The 30 Revolution is a landmark in national history. In the local sphere it represented a disruption attempt between an ascending class of politicians and traders of the national market, and the old dominant mercantile class of the exportation and importation commerce. The attempt to organize a new economic sector in the city was given through the formation of the city district called Vila Operária that still represented the ascension of a new urban middle class and its association to the development of new social forces in the country.

However, this impulse was not enough for the crossing of the city economy for an industrial character. The tertiary sector reorganizes in new phase, capitalizing a rising sector: the financier. The result is the constitution of the Inco Bank. The ascension of the cycle of wooden exportation, especially after the Second Great War brings a renovated impulse to these mercantile capitals. The dynamics of the industrial sectors does not follow this rhythm and this sector loses its dynamics, reducing itself to accessory activities in the commercial and fishing port, and isolated enterprises, that is not sufficient to define a new economic character in the city, that basically remains on to the dependent of tertiary sectors like the dependent of the harbor movement, the wholesale and retail companies and sector of Naval Shipyards.

SUMÁRIO

Resumo	5
Abstract	7
Introdução	10
Capítulo 1 - A Formação Geográfica da Foz do Itajaí-Açu no contexto Litorâneo Catarinense	14
1.1 Notas Iniciais	14
1.2 Considerações sobre a Formação Litorânea da Foz do Itajaí-Açu	19
Capítulo 2 – O Capital Mercantil na Foz do Itajaí-Açu	35
2.1 Gênese e características do Capital Mercantil	35
2.2 A diversificação do capital mercantil - os investimentos em Manufatura e Indústria	48
Capítulo 3 - A Revolução de Trinta e a constituição da Vila Operária	60
3.1 A Revolução de Trinta: período de transformação na sociedade e economia brasileiras	60
3.2 José Eugênio Müller e os ideais revolucionários de 1930	70
3.3 A formação da Vila Operária - A constituição no espaço das idéias revolucionárias anterior a 1930	77
3.4 Vila Operária – Uma industrialização interrompida	82
Capítulo 4 - Capital Mercantil e Indústrias de Itajaí após 1945	85
4.1 Notas Iniciais	85
4.2 Exportação de Madeira	86
4.3 Banco INCO	89
4.4 A construção Naval em Itajaí	92
4.4.1 A Carpintaria Naval	92
4.4.1.1 Artesãos na Construção Naval	93
4.4.1.2 O Auge do Período Manufatureiro	95
4.4.2 A indústria da Construção Naval	99
Considerações Finais	110
Referências	114
Anexos	122

Introdução

As características geográficas da foz do Itajaí, onde se situa a cidade de Itajaí em seus aspectos físicos e humanos tem similaridades com o litoral centro-norte de Santa Catarina, mas também muitas singularidades, decorrentes da história de sua ocupação.

Este trabalho tem por fim desvendar as relações entre estas características e o desenvolvimento econômico da região. O vale do Itajaí possuiu diversos fatores dinâmicos que impulsionaram esta formação econômica. O principal deles foi a pequena produção mercantil.

Área de contato entre a pequena produção mercantil da colonização alemã e italiana no interior do vale e a colonização litorânea luso-açoriana, já velha de um século quando da vinda dos novos imigrantes, pode-se falar em contato, miscigenação e claro trocas entre tão importantes colonizações.

Colonizações unas, quando explicita-se a presença da pequena produção mercantil, e na importância dos capitais comerciais, porém distintas em alguns aspectos: separadas por um século, a colonização do séc. XIX já vem imbuída das grandes transformações no mundo do trabalho e capital desencadeadas pela Primeira Revolução Industrial. O que permitiu a manufatura ligada à pequena produção mercantil deslanchar nessas áreas coloniais estabelecidas no séc. XIX. Nas áreas

urbanas ligadas a estas áreas, como Blumenau e Brusque, uma nascente industrialização teve começo e se desenvolve.

No Litoral o capital mercantil, ligado a excelente localização da praça e porto de Itajaí, cedo se interessa pelas manufaturas. Esboça movimentos em direção a um industrialismo, porém estes movimentos nunca se completam, pois o capital mercantil, torna a seu nicho, quando caso o mercado torne-se adverso e recessivo.

Na cidade de Itajaí existem dois momentos importantes, de tentativas para se tentar modificar a situação econômica da cidade, industrializando-a. A primeira nos anos 20, envolvida no espírito dos tempos que levaram a Revolução de Trinta. O movimento social da época ligado a profundas transformações pelas quais o país necessitava passar, tem na industrialização do país, uma de suas principais características. A constituição da Vila Operária é o primeiro esforço planejado, apoiado por capitais mercantis e industriais, cujo objetivo foi a instalação de indústrias e o conseqüente estabelecimento de uma classe operária e de uma classe média nesta cidade.

O segundo momento é durante o crescimento econômico (Milagre Brasileiro) dos anos 70 em que uma forte indústria de construção naval instala-se, com capitais externos a cidade e com forte apoio governamental, esta indústria conhece um momento de crescimento

vertiginoso e ao fim do período de crescimento uma queda e estagnação tão rápidas quanto sua ascensão.

Não se pode deixar de tributar a Ignácio Rangel o embasamento teórico desta análise. Os períodos de crescimento e retração correspondem além dos grandes movimentos mundiais e nacionais característicos no sistema capitalista (Ciclos Kondratieff e Juglar), a uma falha decorrente da falta de planejamento econômico coerente dos últimos quatro mandatos presidenciais. No desenvolvimento econômico brasileiro, os setores industriais foram os últimos a ocuparem seu espaço na economia. Por falta de investimentos, setores inteiros, especialmente os públicos, tornam-se obsoletos e formam “pontos de estrangulamento” na economia. No mesmo momento enormes quantidades de capitais privados permanecem fora do setor produtivo, por falta de clareza na condução econômica e de regras definidas de investimento, ocasionando uma enorme capacidade ociosa nos setores produtivos da economia nacional.

O setor da Construção naval, nitidamente ligado aos transportes marítimos nacionais e internacionais, a defesa nacional e atividades de extração e produção de petróleo, é estratégico e essencial. Deveria receber incentivos e um vigoroso planejamento por parte do governo, para possibilitar o desenvolvimento de amplos setores produtivos nacionais.

Em Itajaí, os dois momentos – durante os anos 20 e nos anos 70 - resultaram em industrializações rápidas, porém momentâneas, incapazes de se manter. Um novo período de desenvolvimento está se esboçando, atingindo a construção naval. Até o presente momento a estrutura produtiva na cidade tem conseguido acompanhar este movimento. Uma estrutura com grande capacidade de geração de emprego começa a desenvolver-se apoiada por novos capitais injetados no setor pelo governo e por um novo planejamento estratégico.

Capítulo 1

A Formação Geográfica da Foz do Itajaí-Açu no contexto Litorâneo Catarinense

1.1 - Notas Iniciais

A geografia da foz do Itajaí é resultado de complexas combinações entre a geografia física que marca esta paisagem e a história da sociedade que aqui se implantou.

A idéia de combinações defendida por CHOLLEY (1964) permite enriquecer os estudos geográficos porque abre a perspectiva de um enfoque multidisciplinar. Em uma de suas definições enfatiza que: **“As combinações de caráter geográfico respondem, a medidas bem determinadas, com relação ao espaço e ao tempo: é este duplo caráter que garante sua originalidade.”**¹ Portanto o espaço geográfico e o tempo histórico são os pontos de partida de onde se pode chegar a uma melhor compreensão da realidade de um determinado espaço.

A força das características físicas do espaço geográfico impõe à sociedade uma resposta de igual ou maior força organizacional desta, para poder se implantar neste local. Para Cholley as duas bases a partir

¹ CHOLLEY, André. Observações sobre alguns pontos de vista geográficos. Boletim Geográfico. In: Boletim Geográfico Nº 179 / 180. Rio de Janeiro: março – abril / maio – junho de 1964.

das quais se desenvolvem as combinações são a base territorial e a base humana.

"Em sua própria essência a Geografia não é mais histórica que biológica. Ela é uma e outra; cabe-nos saber qual o método que melhor convém para chegar a atingir o processo especial de nossas combinações".²

A cada fase de ocupação da sociedade humana, o espaço natural é modificado de maneira mais profunda. Noção de formação se impõe, como a maneira de se estudar os aspectos sociais e econômicos estabelecidos neste espaço ao longo da história. As sobreposições das diferentes formações resultam nas combinações entre sociedade e natureza que faz o desenvolvimento econômico, social e geográfico da foz do rio Itajaí e sua inserção e relação com outros espaços em diferentes níveis regionais, nacionais e internacionais da sociedade e na economia.

Chega-se, portanto, ao conceito de formação sócio espacial, bem definido por Milton Santos em a Formação social como teoria e método:

'Esta categoria...' (Formação Econômica e Social) "... diz respeito a evolução diferencial das sociedades, no seu quadro próprio e em relação com as forças externas de onde mais freqüentemente lhes provém o impulso. A

² CHOLLEY, 1964.

base mesma da explicação é a produção, isto é, o trabalho do homem para transformar, segundo leis historicamente determinadas, o espaço com o qual o grupo se confronta. Deveríamos até perguntar se é possível falar de Formação Econômica e Social sem incluir a categoria do espaço. Trata-se de fato de uma categoria de Formação Econômica, Social e Espacial mais que uma simples Formação Econômica e social (F.E.S.), tal qual foi interpretada até hoje”.³

A periodização no tempo das forças produtivas que interferem neste espaço, através dos ciclos econômicos interagindo com as forças políticas e sociais podem ser compreendidos como "**dualidades**" através do pensamento de Ignácio Rangel⁴, que permite visualizar as diferentes produções, as rupturas, bem sucedidas ou não, que perpassaram a história e a geografia de nosso país.

Grande parte da originalidade do pensamento de Ignácio Rangel vem desta noção de dualidade. Rangel passa muito além dos simples conceitos econômicos de Liberalismo X Protecionismo, inovando em seu conceito ao dar características geográficas e políticas a natureza do desenvolvimento econômico brasileiro. A teoria da dualidade, explicitamente dialética, ultrapassa em muito tanto em profundidade

³ SANTOS, Milton. Sociedade e espaço: A formação social como teoria e método. In: *Boletim Paulista de Geografia*. N.º 54, Jun. 1977. A. G. B.

⁴ RANGEL., Ignácio. A história da dualidade brasileira. In: *Revista de economia política*, Vol. I, N.º 4, outubro/

quanto em possibilidades de estudo, outros modelos que não enxergam as potencialidades internas da economia brasileira.

As características duais da sociedade brasileira são associadas por Rangel também aos ciclos econômicos Kondratieff⁵. Portanto as características internas sócio-econômicas são analisadas frente as revoluções técnico científicas a partir da primeira Revolução Industrial. As ondas econômicas de crescimento e recessão da economia capitalista dos países centrais refletem-se de maneira única no desenvolvimento econômico brasileiro, onde as oportunidades de crescimento ocorrem tanto nos ciclos de prosperidade, e principalmente nas fases de recessão mundiais, onde a substituição de importações associada ao desenvolvimento das forças produtivas internas passa a alavancar o desenvolvimento do país.

A industrialização de Santa Catarina é objeto de análises antagônicas, parte delas, que privilegia questões culturais e sociais vêm simplesmente na presença do colonizador europeu não ibérico, o fator principal da implantação da indústria no estado. Isto é empobrecer as características da formação local, a um único fator.

Mais profunda, a análise que privilegia a formação econômica como um todo, vendo não apenas na presença européia, mas também nas características de seu estabelecimento, assim como o modo de produção aqui implantado, é a forma mais correta de estudar o

⁵ RANGEL, Ignácio. Dualidade e ciclo longo. In: Geosul - revista do deptº de geociências / CCH; nº 3, Ano II; 1987.

desenvolvimento econômico catarinense. A pequena produção mercantil é peça chave para esta análise.

"Esta pequena produção mercantil, que lembra o povoamento do nordeste dos EUA no século XVII, foi fator fundamental para entender o êxito de industrialização de Novo Hamburgo, Caxias do Sul, etc., no Rio Grande do Sul e de Blumenau, Joinville, etc., em Santa Catarina".⁶

O estabelecimento da indústria na economia catarinense deve-se a evolução desta pequena produção mercantil. MAMIGONIAN ressalta que um forte mercado consumidor local, que permitiu a sedimentação destas atividades, a princípio artesanais e manufactureiras, foi fundamental para seu estabelecimento, assim como a presença de mão de obra já inserida no processo formado pela industrialização em seus países de origem. A forte concorrência interna entre as diversas áreas de produção em cidades vizinhas, fortaleceu e capacitou as empresas a buscarem novos mercados a seus produtos.

A formação precoce, de uma aliança com setores mercantis, na área de importação e exportação, também tem seu papel, principalmente no financiamento de empreendimentos pioneiros e na importação de bens de produção.

⁶ MAMIGONIAN, Armen. Indústria de Santa Catarina. In: *Atlas de Santa Catarina*. Florianópolis, GAPLAN, 1986, p. 5.

A preocupação com a totalidade, que é tão cara a geografia é inerente objetivo deste trabalho,

"Os fatos estão todos aí, objetivos e independentes de nós. Mas cabe a nós fazer com que se tornem fatos históricos, mediante a identificação das relações que os definem, seja pela observação de suas relações de causa e efeito, isto é, sua história, seja pela constatação da ordem segundo a qual eles se organizam para formar um sistema, um novo sistema temporal, ou melhor, um novo momento do modo de produção antigo, um modo de produção novo, ou a transição entre os dois. Sem relações não há 'fatos'."⁷

↳ Portanto é de relações que tratamos, pertinentes a formação deste pequeno espaço onde se constitui a cidade de Itajaí e suas relações com o desenvolvimento histórico e geográfico catarinense e brasileiro.

1.2 - Considerações sobre a formação Litorânea da Foz do Itajaí-Açu

↳ A foz do Rio Itajaí-Açu no aspecto físico corresponde a uma área abrangida entre a Ponta das Cabeçadas no município de Itajaí e a Ponta Negra no município de Penha, no litoral catarinense. Este pequeno espaço que abrange pouco mais de 30 quilômetros, tem uma formação

⁷SANTOS, 1986; p. 10.

histórica complexa, que extrapola as delimitações do meio físico que a contém.

Extensos depósitos fluviais, descritos como planícies aluviais caracterizam a extensa planície onde o Rio, já meandrante, atinge o mar. A longa praia de Navegantes com seus cordões de dunas e vegetação de restinga marcam a margem esquerda e as formações rochosas dos morros de Cabeçadas e numa bacia ocupada por mangues dos quais não restam mais que pequenos resíduos reconhecem-se as marcas naturais da paisagem da margem direita.

Esta planície que avança em direção ao interior é delimitada pelas pequenas serras e morros que marcam o relevo local. A mata de transição entre a mata atlântica das encostas e as formações litorâneas, que encontrava nestas planícies costeiras seu habitat, já praticamente inexistente devido a profunda antropização da área.

Porto natural limitado, pois apesar do Itajaí-Açu formar a maior bacia hidrográfica a desembocar no Litoral Catarinense, não dispõe de um largo canal e também anteriormente a construção dos molhes tinha uma barra problemática devido aos extensos bancos de areia e das variações no volume de água transportado pelo rio. Apesar dessas características adversas, esta foz foi moldada pela sociedade para permitir sua utilização nas mais diversas atividades humanas, sua excelente localização é assinalada na atualidade pelo cruzamento de

duas importantes rodovias federais e duas rodovias estaduais, constituindo um dos mais importantes eixos viários no sul do Brasil. Estas transformações neste pequeno espaço moldado pela sociedade na formação litorânea catarinense tem suas peculiaridades, o que será explicitado neste pequeno apontamento. (Ver Anexo 1 – Vale do Itajaí e Litoral Catarinense).

Os vicentistas formaram a primeira onda de povoamento a chegar na foz do Itajaí. Estes vicentistas, entre outros, marcaram com suas sesmarias a posse dessas terras para a coroa portuguesa. Apesar de tardia (princípio do século XVIII), a característica desta ocupação não diferiu de suas congêneres no litoral sul-brasileiro. Ocupação de mão de obra escrava, principalmente de origem dos povos indígenas que habitavam estas terras, e produção de gêneros de subsistência feijão, milho, além do açúcar e da farinha de mandioca, tendo estes dois últimos valor comercial que permitia o surgimento de um pequeno comércio litorâneo. Ocupação esparsa, não propiciou a formação de numerosos núcleos urbanos, que além dos muitas vezes precários meios disponíveis pelos sesmeiros, não permitiram seu desenvolvimento econômico.

Ainda no século XVIII, desenvolvem-se fases de ocupações econômicas distintas características do litoral catarinense: uma primeira fase da expansão portuguesa pelo litoral sul brasileiro (vicentistas e ocupação militar), posteriormente a de colonos açorianos instalados no litoral catarinense. Conjuntamente a esta expansão, em 1778 a presença

da armação de pesca de baleia em Itapocoróia (a menos de 20 Km da foz do Itajaí-Açu) impulsionou o desenvolvimento de um pequeno comércio através de navegação de cabotagem, ligando portanto profundamente esse sítio a uma pequena produção agrícola e ao comércio de pequenos excedentes desta produção. A pesca da baleia pode ser considerada um investimento de capitais mercantis portugueses na exploração econômica e, portanto ocupação territorial no litoral brasileiro e catarinense em particular⁸.

A costa e a pequena navegação que se faziam nela os portugueses e açorianos representavam o melhor caminho para pessoas e mercadorias. A importância dos portos naturais e da navegação de cabotagem entre eles pode ser vislumbrada na descrição de SAINT-HILAIRE:

“Como todo mundo me tivesse garantido que o caminho que vai de Itapocoróia até o ponto que defronta a Ilha de Santa Catarina era muito ruim e apresentava muitas dificuldades para o transporte de carga, resolvi fazer a viagem por mar. O administrador fez questão de me emprestar um dos barcos que serviam para pesca, e por voltadas nove

⁸ SILVA (1992) destaca a importância dos investimentos dos capitais mercantis portugueses e a ascensão de pequenos produtores agrícolas mercantis nestas comunidades pesqueiras, assim como a utilização de mão de obra escrava por eles - oriunda dos povos e nações africanas. ELLYS (1969) descreve pormenorizadamente as atividades pesqueiras, tanto no mar quanto em terra e a localização das armações de pesca de baleia.

da manhã eu parti, com seis remadores e um timoneiro, (...) Os remos só foram usados nas primeiras horas, porque depois o vento mudou para o nordeste, e ainda não eram nove da noite quando adentramos na Baía de Santa Catarina.”⁹

Esta colonização do litoral pode ser apontada como resultado de um duplo processo: a disputa da fronteira entre o império português e o espanhol nos séculos XVII e XVIII¹⁰, e a implantação de armações de pesca de baleia no Brasil meridional¹¹.

O litoral catarinense e a Ilha de Santa Catarina, em particular, ocuparam posição estratégica na disputa da banda oriental do Rio da Prata, motivando a ocupação da porção sul do atual território brasileiro, porém diferentemente das terras tropicais no Brasil, a ocupação deste litoral se fez com o intuito de colonização, ocasionando a vinda para estas terras de ilhéus de possessões portuguesas no Atlântico: Açores e em menor escala, Madeira, respectivamente um arquipélago e uma ilha, onde haviam se instalado ainda no século XV, colonos portugueses e de

⁹ SAINT-HILAIRE, Auguste de. Viagem a província de Santa Catarina. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, p. 164, 1978.

¹⁰ “A situação geográfica entre os dois centros atlânticos dos impérios rivais - Portugal e Espanha - tornou-se fundamental para a povoação de Dias Velho” - atual Florianópolis. PELUSO JR. Victor Antônio. *Estudos de geografia urbana de Santa Catarina*. Florianópolis: Editora da UFSC / Secretaria de Estado de Cultura e do Esporte, 1991, p. 313

¹¹ A colonização do litoral sul brasileiro pode ser visto como um empreendimento comercial - mercantil aliado a interesses estratégicos da Coroa portuguesa. MAMIGONIAN, Armen. As conquistas marítimas portuguesas e a incorporação do litoral de Santa Catarina. In: *O Mundo que o português criou*. Andrade, Manuel Correia de; Fernandes, Eliane Moury; Cavalcanti, Sandra Melo – organizadores. Recife: CNPq; FJN, 1998.

outras ascendências, que cultivavam principalmente o trigo, a vinha e a cana-de-açúcar, esta trazida do oriente via mediterrâneo¹², e que possuíam larga experiência como marinheiros engajados em embarcações de longo curso e de pesca, que paravam nas Ilhas dos Açores, para completar suas tripulações¹³. Estes açorianos e madeirenses que para aqui vieram no século XVIII trouxeram suas tradições agrícolas e marítimas, marcando profundamente a geografia do litoral catarinense pelos dois séculos seguintes. Esta distinção entre a colonização de povoamento de caráter econômico ligado a pequena produção mercantil, é de fundamental importância para a compreensão do espaço litorâneo local, apesar das estruturas mais antigas presentes em sua formação¹⁴.

Estes açorianos foram dispersos em pequenas povoações formadas ao longo do litoral catarinense. Estas povoações foram organizadas aglomeradas ao redor da igreja e praça erigidas em local estratégico, posteriormente se dispersando em propriedades rurais dispostas de maneira regular nas vias de comunicação e acompanhando a faixa litorânea. MAMIGONIAN nos traz um retrato deste estabelecimento e sua transformação: “ Parece entretanto, que o habitat

¹² BRAUDEL, Fernand. *O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico no reinado de Felipe II*. Vol. I. Lisboa: Editora Martins Fontes: 1983.

¹³ A longa tradição marítima dos embarcadiços açorianos é relatada em diversos livros sobre viagens marítimas e na tradição da história oral das comunidades que vivem do mar.

¹⁴ A colocação da pequena produção mercantil no sul do Brasil, onde o latifúndio feudal já tinha se estabelecido anteriormente, não permitirá seu pleno desenvolvimento. VIEIRA, Maria Graciana Espellet de Deus; PEREIRA, Raquel Maria Fontes do Amaral. *Formações sócio-espaciais catarinenses: Notas preliminares*. Texto Mimeo.

rural aglomerado que se propunha, por não ser acompanhado de uma agricultura de tipo comunitário, mostrou-se irracional, de tal modo que não foi senão aplicado no início, sendo as novas casas construídas nas parcelas individuais, adaptando-se portanto o habitat à agricultura em campos fechados compridos e perpendiculares aos caminhos dispostos ao longo do litoral ou dos vales.”¹⁵ Isto ocasionou uma divisão de lotes¹⁶ que proporcionou uma divisão de terras de forma mais igualitária, pois na forma dos lotes todas as propriedades dispõem de uma parte mais plana, uma encosta e acesso as vias de comunicação.

A produção destes espaços está ligada as formas produtivas dominantes:

1 – A produção agrícola mercantil com a mão de obra escrava. Ocupando grandes propriedades e visando a subsistência e a comercialização de sua produção em um restrito mercado interno.

2 – O estabelecimento de capitais mercantis, portugueses e posteriormente do Rio de Janeiro, na pesca da Baleia. Esta produção de caráter mercantil utilizava mão de obra escrava, mas também propiciava a abertura de ofícios remunerados, seja em dinheiro ou em espécie (inclusive com mercadoria humana – os escravos). Desta forma

¹⁵ MAMIGONIAN, Armen. Habitat rural açoriano. In: *Atlas Geográfico de Santa Catarina*. Florianópolis: C.N.G. – Diretório Regional de Santa Catarina – Departamento Estadual de Geografia e Cartografia, 1959.

¹⁶ De acordo com WAIBEL a colonização europeia tem um padrão espacial de distribuição de lotes, perpendiculares às vias de comunicação, cujos lotes tem forma de retângulos de frente estreita e comprimento longo, distribuindo de forma mais equânime a qualidade das terras distribuídas. WAIBEL, Leo. Princípios da colonização europeia do sul do Brasil. In: *Capítulos de geografia tropical e do Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço gráfico do IBGE, 1958, pp. 205 a 261.

implantava-se numa associação entre o capital mercantil e a pequena produção mercantil local.

3 – A pequena produção rural e pesqueira familiar com a comercialização de excedentes produtivos.

Um outro aspecto a se observar, é que o litoral de Santa Catarina não pode ser visto como um espaço isolado, os excedentes produtivos eram comerciados através da praça do Rio de Janeiro com outras províncias do país e até com o exterior.

Portanto estas diversas atividades desenvolvidas no litoral catarinense ocasionavam diferenças sócio-espaciais, pois as atividades predominantemente mercantis, privilegiavam os sítios urbanos nascentes ou mais antigos, aprofundando ainda uma tendência inerente, ressaltada por MAMIGONIAM (1986) pela peculiar geografia da fachada atlântica catarinense com seus diversos vales fluviais que proporcionaram uma relativa independência comercial entre eles. Esta tendência se caracterizou na **não** formação de uma metrópole catarinense polarizada, havendo uma dispersão em diversos núcleos urbanos, de porte semelhante, de hierarquias sociais, políticas e econômicas. Isto também se reflete no contexto mercantil, onde se divide entre miríade de pequenos portos: Laguna, Imbituba, Florianópolis, Tijucas, Porto Belo, Itajaí, Itapocoróia e São Francisco do Sul, a economia do comércio de cabotagem no litoral catarinense.

A diversidade dos sítios onde se estabeleceram os açorianos, não tornou este assentamento muito homogêneo. Áreas com relevo acidentado próximo ao mar proporcionavam abrigos que convinham para o estabelecimento de atividades pesqueiras. Em áreas planas e com água doce suficiente as atividades agrícolas eram favorecidas. Essa diversidade de sítios e as atividades a que se dedicaram (agrícolas e pesqueiras), formaram uma combinação que propiciou a esta pequena produção mercantil, condições para desenvolver-se.

A multiplicidade de espaços naturais ocupados por estes colonos, permite pensar em influências naturais que ocasionaram uma maior dedicação a atividades rurais ou atividades pesqueiras nas comunidades, resultando em distintas ocupações principais. Esta diferenciação pode ser fundamental para se compreender a atualidade do espaço litorâneo catarinense.

Na Foz do Itajaí, autores como KONDER¹⁷ e LINHARES¹⁸ assinalam a presença no local chamado “Saco da Fazenda”, de uma grande comunidade de pescadores. Este local bem abrigado a época pelo antigo morro da Atalaia constitui até os dias atuais um abrigo aos barcos dos pescadores artesanais. Na extremidade oposta a praia de Navegantes, no morro do Gravatá, mais duas comunidades de pescadores marcam ainda sua presença, São Miguel e Gravatá. Estas

¹⁷ Anuário de Itajaí 1940. Arquivo Histórico de Itajaí.

¹⁸ Anuário de Itajaí 1960. Arquivo Histórico de Itajaí.

comunidades são assinaladas desde o século XIX, e a presença de elementos de origem açoriana é marcante em sua constituição.

Na pesca e principalmente na agricultura, a comercialização de excedentes produtivos, propiciava além do meio de subsistência uma possibilidade de acumulação de capital e uma diferenciação social entre os produtores e também entre os comerciantes. Os pequenos comerciantes das freguesias, também atuavam como prestamistas, havendo, portanto a possibilidade de acúmulo de capital em suas mãos. Esta atividade de prestamista, ou seja, vendendo a prazo e mesmo realizando pequenos empréstimos permitia um acúmulo de capital através dos juros cobrados e principalmente no acúmulo de propriedade de terras e meios de produção, como engenhos, obtidos da cobrança de dívidas vencidas.

Somente nas primeiras décadas do século XIX o desenvolvimento da articulação entre povoamento e economia permite o surgimento do embrião da futura cidade. Nesse núcleo original além das funções administrativas e eclesiásticas, encontravam-se atividades econômicas como a construção naval (carpintaria da ribeira), que tinha no fabrico e reparo de pequenas embarcações, usadas no comércio e na pesca, sua principal ocupação e assinala-se ainda a produção de farinha de mandioca, entre outros gêneros agrícolas que favoreciam o surgimento de comerciantes que trabalhavam com o excedente desta produção. Apesar deste desenvolvimento acelerar-se com a instalação das colônias

de elementos alemães e italianos no Vale do Itajaí, não é correto, ignorar as formações anteriores, pois estas grandes influências estabeleceram na região, inclusive sobre os novos imigrantes.

"Mesmo assim, inserida numa base latifundiária, a pequena produção mercantil do sul do Brasil, é a gênese da distinta dinâmica econômica, que será alcançada, frente ao norte brasileiro pastoril, extrativo e agro-exportador. Esta distinção - enfaticamente ressaltada por Mamigonian, que estabelece comparações da formação brasileira com outras formações sociais, localizadas no tempo e no espaço, tendo como referência central a presença ou ausência deste pequeno modo de produção - é fundamental para a apropriação da divisão regional de Santa Catarina, ou seja, de suas formações sócio espaciais".¹⁹

A formação regional do Vale do Itajaí abarca desde a presença no litoral dos elementos Vicentistas – Açorianos, o imigrante alemão no médio vale e os Italianos no alto vale. Esta formação regional inicia-se no século XVIII, desdobra-se para o interior no século XIX e XX. Recebendo ainda fortes influências econômicas e sociais da formação brasileira.

¹⁹ VIEIRA, M. Graciana Espellet de Deus; PEREIRA, Raquel M. Fontes do Amaral. *Formações sócio-espaciais catarinense*. Texto Mimeo; p. 453.

Boa parte do século XIX passa-se sob a égide da primeira dualidade²⁰, a hegemonia dos fazendeiros escravistas, e a classe subalterna dos comerciantes de exportação e importação. Quando no período abolição república esta segunda classe toma a frente do processo econômico e político, não é de se estranhar o crescimento da atividade econômica em Santa Catarina, que por sua posição geográfica e formas de produção estabelecidas, pouco se encaixava na estrutura escravista-exportadora de bens agrícolas.

A riqueza deste pensamento Rangeliano permite ver que uma formação atrasada em uma época pode passar ser identificada como adiantada em outra, não significando assim, que este atraso possa tornar-se permanente, e sim dependa das condições econômicas e sociais para desenvolver-se. Este descompasso econômico nada tem a ver com características étnicas, como muitas vezes tenta-se impingir a formação catarinense, e sim com as diferentes fases da formação sócio-econômica local.

Ressalta-se aqui o papel dos comerciantes na formação urbana de Itajaí: pois foi um deles, Agostinho Alves Ramos que organizou e deslanchou a ocupação do núcleo que se constitui em freguesia em 1833. Sendo o mesmo ainda responsável pela atração de imigrantes das

²⁰ RANGEL, Ignácio. A História da dualidade brasileira. In: Revista de economia política. São Paulo, Vol. 1, N.º 4, p. 4-34, out.-dez. 1981.

primeiras colônias rurais formadas por europeus no século XIX - São Pedro de Alcântara - para a região da foz do Itajaí.

Os imigrantes alemães e italianos que chegaram no último quartel do século XIX à Santa Catarina, já estavam inseridos numa nova formação que se originou nas transformações causadas pela revolução industrial, enquanto que os luso-brasileiros são herdeiros de um passado direto mercantilista e feudal. A maior prova do sucesso do estabelecimento dos açorianos, foi a fixação definitiva, do litoral catarinense ao império português, malogrando inclusive a breve ocupação espanhola de 1777.

Querer comparar duas fases tão distintas de formação espacial, como se as condições naturais, as técnicas e os modos de produção fossem os mesmos, é absolutamente questionável, pois apesar do pouco tempo (um século) que separam as duas ondas de colonização, a transformação dos modos de produção, através da revolução industrial, moldou uma nova realidade social, que desarticulou os modos de produção anteriores completamente. Portanto, a economia, seja ela natural ou mercantil, praticada pelos luso-açorianos, irá encontrar sérias dificuldades para concorrer com o caráter capitalista da economia implantada nas novas colônias. Apenas poucos luso-açorianos, que disponham de capital, poderão se associar aos novos modos de

produção vigentes²¹. Aos demais resta uma economia em lento processo de desarticulação, que em alguns pontos volta ao estágio natural, porém para a maioria a progressiva inserção no novo modo de produção se dá paulatinamente como assalariados, mudando, portanto, completamente as antigas relações e formas de trabalho.

Esta nova onda de imigração europeia, na segunda metade do século XIX. Constituída por imigrantes, principalmente de origem italiana e alemã, foi organizada, diferentemente da açoriana, por empresas mercantis de caráter colonizador, vêm estabelecerem-se nos vales atlânticos do litoral catarinense.

Porém deve-se pensar que mesmo para os novos colonizadores, tiveram como principal produção econômica no meio agrícola nesta área, as culturas de cana-de-açúcar e mandioca, as mesmas da fase anterior. Tomando vulto principalmente a da cana-de-açúcar, já praticada largamente por todo litoral, cujo desenvolvimento culmina em um processo de surgimento de uma grande planta manufatureira na criação da Usina Adelaide (na localidade de Pedra de Amolar, a época localizada no município de Itajaí) em princípio do século XX, onde se associaram capitais principalmente de grandes comerciantes da foz do Itajaí, principalmente da família Konder. Portanto uma associação entre representantes privilegiados do antigo modo de produção - os

²¹ Os grandes comerciantes localizados na foz do Itajaí, dispendo de uma vasta hinterlândia para suas atividades econômicas, possuíram amplas vantagens neste processo.

comerciantes, e do novo que surge, o industrial. De certa forma a integração entre o luso-açoriano, e o imigrante alemão. Porém essa associação não resulta num processo de industrialização, e sim, em um processo industrialista que terá no processamento de produtos naturais, sua principal atividade. Destacando-se o beneficiamento da madeira, a produção de farinha e fécula de mandioca e a produção de açúcar.

Assim abre-se o século XX, o vale do rio Itajaí Açu já inteiramente colonizado por imigrantes europeus. As florestas e seus povos antigos, exterminados ou deslocados, cedendo lugar à agricultura e ao extrativismo. Esta ocupação, com suas bases já muito diferentes da economia do século XVIII, quando do aporte dos Açorianos, será o ponto de partida para novas formas de produção que começam a esboçar-se. A rápida urbanização de Brusque e Blumenau marca o novo ritmo do processo implantado, comparado, a lentidão do processo de estruturação do espaço urbano de Itajaí, que de ocupação esparsa, de natureza rural, até sua constituição enquanto espaço urbano leva longo período de um século para completar-se.

Dos principais produtos são do beneficiamento da produção agrícola e de extração como a madeira pelas serrarias e fábricas de artefatos de madeira, a fabricação de papel, a abertura de fecularias, e ainda o beneficiamento de couros em curtumes. Estas serão as principais atividades manufactureiras na foz do Itajaí em todo primeiro quartel do século XX.

Apenas com a constituição da Vila Operária em 1924, surge um verdadeiro marco e desafio econômico e político aos sócios hegemônicos locais, ao privilegiar a constituição de indústrias mais elaboradas, às de caráter mercantil, representando, portanto, no espaço local, os conflitos nacionais da época, que desembocaram na Revolução de 30.

Este marco, porém terá vida curta, e a industrialização não se concretiza neste período. A cidade perde a chance de se equiparar em desenvolvimento econômico industrial às suas vizinhas no vale do Itajaí, Brusque, e Blumenau. A economia da cidade volta-se às suas atividades mercantis: o comércio portuário de exportação e importação, o atacadista e o beneficiamento de gêneros agrícolas e gêneros naturais.

CAPÍTULO 2

O Capital Mercantil Na Foz Do Itajaí-Açu

2.1 - Gênese e características do Capital Mercantil

➤ A relação entre a formação urbana de Itajaí e o comércio está diretamente ligada à sua história. O papel do meio geográfico foi fundamental neste processo já que seu sítio urbano situa-se na foz da ampla bacia do rio Itajaí-Açu, o que sem dúvida, favoreceu a instalação de capitais mercantis.

A conformação do sítio geográfico da cidade de Itajaí, situada na foz da maior bacia hidrográfica a desaguar no Oceano Atlântico, permitiu a formação de uma ampla hinterlândia à medida que a colonização ocupava o médio e alto vale do rio. Além disto sua posição entre São Francisco e Florianópolis lhe permitia suprir uma excelente escala para as pequenas embarcações de cabotagem, na época da navegação a vela, que subiam e desciam a costa sul brasileira.

A própria colonização do Vale foi alavancada diretamente por companhias de colonização que propiciaram a instalação de um grande contingente de imigrantes em grandes áreas rurais²². O aparecimento de

²² Estes capitais mercantis eram representados por companhias como a "Sociedade Colonizadora Hanseática" responsável pela colonização de áreas no interior da região de Joinville e no médio e alto vale do Itajaí, envolvendo inclusive a construção de parte da antiga

áreas urbanas, como Blumenau e Brusque, deve-se a este fluxo, e a fixação nestas áreas de comerciantes e pequenos artífices - como ferreiros, tanoeiros, marceneiros e tecelões²³ que juntamente com a dinâmica da pequena produção policultora rural, criaram um forte mercado nestas colônias. A cidade de Itajaí apesar de não conhecer um impulso colonizador organizado, a exemplo de outras no mesmo Vale, teve sua gênese ligada aos interesses de um capital mercantil. Um comerciante: Agostinho Alves Ramos, pode ser apontado como o organizador do espaço que em 1859 é elevado a sede de vila e município.

Neste começo da segunda metade do século XIX, a sociedade brasileira ainda encontrava-se sob a égide da primeira dualidade, onde os comerciantes do mercado interno ou de importação e exportação (import./export.) constituíam os sócios menores do poder político e econômico do Império. Nesta dualidade a classe preponderante internamente - os fazendeiros escravistas - tinha na exportação de gêneros agrícolas sua principal receita que por sua vez correspondia a ser a principal atividade econômica brasileira.

"Quanto à novel classe dos comerciantes, poderia desenvolver-se sob o patrocínio do seu sócio

estrada de ferro Santa Catarina. A estes interesses agregavam-se companhias de navegação como a Humburg-Süd e interesses de ordem geopolítica as Alemanha. RICHTER, Klaus. A sociedade colonizadora Hanseática de 1827 e a colonização do interior de Joinville e Blumenau. Florianópolis: Editora da UFSC. Blumenau: Editora da FURB, 1986.

²³Artífices e manufactureiros que haviam sido atingidos diretamente pelo impacto das revoluções tecnológicas sobre o continente europeu.

hegemônico, até onde seus respectivos interesses não conflitassem. Essa classe, embora oriunda de uma classe hegemônica, era uma força nascente. Esses comerciantes, quase todos estrangeiros, mas cuja presença assinala o que há de novo e característico na sociedade brasileira da época, estavam ainda politicamente despreparados para o exercício do poder."²⁴

A formação do litoral catarinense como já foi explicitado anteriormente, contrastava com a formação das áreas econômicas mais ativas da época. Ligada a pequena produção mercantil, espaço litorâneo catarinense economicamente ligava-se muito mais ao mercado interno brasileiro, que a exportação. A grande exceção a esta forma de produção são as armações de pesca de baleia. Ligada ao investimento mercantil, de capitais portugueses, utilizando mão de obra escrava, tinha no óleo produzido em suas Armações, seu principal produto de exportação.

Pode-se auferir desta forma uma precocidade na formação catarinense na preponderância do capital mercantil, já no século XIX, anterior pois, a crise que culmina com a Abolição-República, marco que levará a segunda dualidade²⁵. Porém o próprio ambiente da segunda dualidade, não muito propício, ao desenvolvimento do mercado interno,

²⁴ RANGEL, Ignácio. A história da dualidade brasileira. In: *Revista de Economia Política*, Vol. 1, n.º 4, out., dez. 1981; p. 18.

²⁵ A segunda Dualidade brasileira tornou hegemônica a classe dos grandes comerciantes de importação e exportação. Que na dualidade anterior eram os sócios menores dos fazendeiros escravistas. RANGEL, Ignácio, 1981, p. 26.

limitou a expansão econômica da pequena produção mercantil local, apesar das atividades econômicas geradas por esta pequena produção mercantil, terem sido suficientes para a emergência de uma classe mercantil forte no estado. A ela deve-se o estabelecimento definitivo da cidade de Itajaí.

Para Agostinho Alves Ramos a colonização do Vale do Itajaí representava um grande passo para seus negócios, onde o crescimento comercial associava-se ao desenvolvimento e impulso das atividades econômicas que se dariam através da ocupação destas terras. Seu papel na constituição da freguesia em 1833 e depois na instalação do município em 1859-1860 é preponderante. Além de principal negociante da região, foi ele quem fez a doação das terras para a abertura das primeiras ruas defronte a capela original (atuais ruas Pedro Ferreira e Lauro Müller), além dos custeios para a construção da Igreja, e das instalações físicas da primeira câmara municipal.

Além de comerciante, Alves Ramos também possuía terras e plantações, e uma olaria. Suas atividades não se restringiam apenas ao comércio local, pois também possuía embarcações:

"As únicas embarcações que haviam eram: um pequeno palhote, de nome, se não me engano, 'Sete de Abril' e que pertencia ao então major e

depois coronel, Agostinho Alves Ramos e que fazia viagens para Desterro...²⁶

É registrada também a presença de carpinteiros e construtores navais a serviço do mesmo comerciante. Portanto sua atividade comercial não seria de pequena monta e ligava-se também a expansão de outros ramos de atividades. Sua casa de secos e molhados tinha estratégica posição exatamente ao lado da constituída Igreja - hoje esquina da rua Pedro Ferreira e praça Vidal Ramos - defronte ao rio Itajaí-Açu.

Na primeira metade do século XIX, Alves Ramos interfere na vinda de descendentes de colonizadores alemães da localidade de São Pedro de Alcântara, para Itajaí²⁷ e outras localidades como Alto Belchior, Gaspar além das margens do Itajaí Mirim. Estabelece um barracão para o alojamento de imigrantes localizado num grande terreno na foz do Itajaí Mirim (atual bairro da Barra do Rio) depois vendido para Fernando Hackradt.²⁸

A pequena produção mercantil e a comercialização de seus excedentes propiciaram uma diversificação de atividades, desde o vendeiro de secos e molhados até o transporte de mercadorias,

⁵. Conforme depoimento de Antônio da Costa Flores em 1907, descrevendo a Itajaí conhecida por ele na década de 40 do século XIX. ANUÁRIO DE ITAJAI 1960. Arquivo Histórico de Itajaí.

²⁷Dentre os imigrantes que aceitaram mudar-se para Itajaí, encontra-se Pedro Müller, pai de Lauro Müller - que se estabelece como serrador de madeira, ainda de forma manual, e mais tarde como comerciante. BLUMENAU EM CADERNOS - 1(6), 1(7), 1(8), abr., mai., jun., 1958.

²⁸ BLUMENAU EM CADERNOS - 3(6): 103-108, JUN. 1960.

passando por atividades acessórias como a construção naval e outras através da implantação de atividades remuneradas (serradores, marinheiros, carpinteiros, canoeiros, tanoeiros) e de uma divisão do trabalho, são características que marcam um precoce capitalismo mercantil, que continuará se desenvolvendo entre os comerciantes da foz do Rio, mesmo depois da morte de Alves Ramos. Pode-se dizer que ele implantou um padrão de negócios mercantis que se pode considerar um modelo à época.

O crescente desenvolvimento das atividades da pequena produção mercantil, que encontram um novo motor na implantação das colônias no Vale – Blumenau (1850) e Brusque (1860) - intensificam as atividades comerciais. Na virada do século XIX para o XX, já estão estabelecidas em Itajaí quatro grandes casas comerciais: Asseburg, Malburg, Liberato e Konder.

No período 1881-1885 as exportações efetuadas pelo Porto de Itajaí correspondem a 22,1% dos valores exportados de SC. Em 1017-1919 este valor chega a 27,7% das exportações. Em 1937 corresponde a 30,7% do valor das exportações catarinenses.²⁹

O depoimento de Marcos Konder no anuário de Itajaí de 1949, descrevendo a Itajaí de 1900, pode nos dar uma boa dimensão das atividades comerciais desenvolvidas na área portuária da cidade:

²⁹ CUNHA, Idaulo. Evolução Econômica e industrial de Santa Catarina. Florianópolis: FCC edições; p. 63 e 154, 1982. Esta exportação é a soma dos produtos exportados tanto para fora do estado em direção ao exterior quanto a outros estados brasileiros.

"o principal negócio girava em torno da madeira - a história se repete - mas madeira serrada, em taboado, em pranchões ou pernas de serra que se alteravam em grades enormes, para secar e para distinguir a lei, do refugo bom e da qualidade, e exportável do refugo ordinário. As pilhas começavam no alto da Pedro Ferreira, 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 Junior, e Guilherme Asseburg."³⁰

Uma diferenciação é notável entre esta classe de comerciantes já bem estabelecidos no princípio do século XX, e os tempos de Alves Ramos, o grande negócio passa a ser a importação e exportação e os que dominam este ramo, tem o predomínio nas atividades econômicas locais.

Neste ambiente da segunda Dualidade. - período que para Rangel inicia-se na crise Abolição-República em 1888-1889, e encerra-se com a Revolução de 30 - assume a preponderância política e econômica no país os grandes comerciantes de Importação e exportação. A antiga classe dos produtores escravistas se cinde em uma nova classe

³⁰ ANUÁRIO DE ITAJAI 1949. Arquivo Histórico de Itajaí.

latifundiária feudal, parte voltada ao mercado interno (criação de gado) parte voltada ao mercado externo (produção de café).

"A classe dos comerciantes (em unidade com a burguesia industrial do centro dinâmico) nascida da Abertura dos Portos-Independência, era agora uma formação madura, politicamente capaz de conduzir os negócios do estado, de modo a dar margem a que seu sócio menor, politicamente imaturo, fizesse prova de todo dinamismo de que era capaz, como a formação social nascente que era".³¹

Portanto, a emersão destas grandes casas mercantis, cujo maior movimento concentrava-se no negócio de exportação e importação, não desponta como uma característica local. Trata-se de um grande movimento político e econômico da sociedade brasileira com reflexos sobre todo o território. Estes grandes comerciantes constituem-se nos sócios maiores da segunda dualidade, enquanto constitui-se no campo uma classe de latifundiários feudais, em Santa Catarina, concentram-se na região do planalto de Lages.³²

Pelo depoimento de Marcos Konder fica claro que a madeira ocupava um papel preponderante na pauta de exportações do porto,

³¹ RANGEL, Ignácio. A história da dualidade brasileira. In: *Revista de Economia Política*, Vol. 1, n.º 4, out., dez. 1981; p. 14.

³² VIEIRA, Maria Graciana E. de D.; PEREIRA, Raquel M. F. do Amaral, p. 459-460.

porém além destas atividades de exportação, estes comerciantes não perdiam de vista a colocação no mercado (principalmente interno) da diversificada pequena produção mercantil, firmemente estabelecida no Vale:

"A madeira era toda comprada e exportada pelas firmas de Itajaí, que por sua vez se encarregavam do despacho de manteiga, banha e carne de porco de Blumenau, e da mandioca, açúcar mascavo e polvilho, de Brusque e Gaspar. Mas o principal negócio era a exportação de madeira, mandada exclusivamente as praças do Rio e Santos..."³³

As firmas comerciais não descuidavam, a semelhança de Alves Ramos meio século antes, dos meios necessários ao transporte das mercadorias:

"E para tal fim cada firma possui seus barcos a vela, desde o lugre <<Almirante>> de Antonio Liberato, do patacho <<Tigre>> de Reis e Bauer, da barca <<Ramona>> e outros de Malburg, do hiate <<Gertrudes>> (célebre pelas suas viagens relâmpago entre Itajaí e Santos) e da escuna

³³ KONDE, Marcos. *O Município de Itajahy: Physico, economico, administrtivo, histórico*. Imprensa Oficial, 1927, p. 1.

<<Felix>> de Asseburg e do lugre <<Vieira >> de Konder.³⁴

Interessante notar pela antiga nomenclatura, que os maiores barcos seriam a escuna (que tem de dois a quatro mastros) e a barca (dois mastros), respectivamente de Asseburg e Malburg, e os menores o patacho (geralmente com apenas um mastro) e os lugres (de um ou dois mastros). Ainda faziam parte da infra-estrutura do comércio, canoas, lanchões, chatas e balsas, que ligavam o porto de Itajaí as cidades de Blumenau e Brusque.³⁵

As casas comerciais Asseburg e Malburg, contando com frotas próprias e vastas redes comerciais representavam o maior capital mercantil da cidade no período.

A casa Asseburg, fundada por Guilherme Asseburg, imigrante alemão que se estabelece inicialmente no Rio de Janeiro por volta de 1844. Poucos anos depois está estabelecido em Itajaí, onde trabalha na Barra do Rio na casa comercial Henschke. Após seu casamento em 1866, com a ajuda de seu sogro, Pedro Palm, abre sua casa comercial. Além de comerciante de amplos negócios, como exportação de madeira e comércio de gêneros coloniais, estabelece forte intercâmbio com a Alemanha, sendo inclusive nomeado vice-cônsul da Alemanha em 1880,

³⁴ KONDER, 1927, p. 2.

³⁵ Conforme MACHADO a Cia. Asseburg contava com 8 embarcações, sendo que 5 destas com deslocamento superior a 100 toneladas. Ela também ressalta que da frota mercante de Santa Catarina de 148 embarcações apenas 19 tinham mais de 100 toneladas de porte. MACHADO, Joana Maria Pedro. *O desenvolvimento da construção naval em Itajaí (SC) – uma resposta do mercado local (1900-1950)*. Dissertação de Mestrado em História. UFSC, 1973.

passando a cônsul em 1889. Após seu falecimento, em 1904, seu filho Felix se encarrega dos negócios. Por 16 anos a empresa continua atuando de forma bastante sólida, porém entre 1920-1921, tem uma forte queda no patrim nio, da qual não mais se recuperar , passando a falência de seus proprietários.

Entre as causas da falência da companhia tem-se como a principal delas a compra do navio ESTRELA, pertencente ao Lloid Brasileiro, que encalhou na praia de Navegantes. Os grandes custos de desencalhe e reforma do navio, teriam ultrapassado a capacidade da companhia, que teve que vendê-lo para a firma Rodolfo Souza e Cia, armadores do Rio de Janeiro.³⁶

A casa Malburg fundada em 1860, por Nicolau Malburg, tem desenvolvimento semelhante ao de suas cong neres, porém com uma liga o mais forte com as linhas comerciais inglesas. É interessante registrar que os descendentes de Nicolau Malburg v o formar através do matrim nio fortes laços familiares com outras casas comerciais da cidade e do estado. Seu filho Carlos, casa-se com Helena Hoepcke, e torna-se sócio da grande companhia comercial da Capital. Outros membros da família exercerão cargos de dire o na casa Hoepcke - Leopoldo Malburg, irmão de Carlos chega atingir o cargo de tesoureiro geral da Companhia Hoepcke. Outros membros da família casam-se em famílias,

³⁶ BRANDÃO, João Pery. Itajaí que eu vi. Cópia datilografada - Arquivo Histórico de Itajaí.

que mantinham importante presença comercial na economia de Itajaí como Konder Reis, Flores e Müller.

Enquanto empresa comercial, a companhia Malburg vem a desaparecer apenas no começo dos anos 70 em Itajaí, após longa decadência devido às mudanças estruturais pelas quais passou a sociedade brasileira, que a empresa não acompanhou, sendo o baque final motivado por uma soma de fatores como má administração e o fim do período madeireiro, funcionando no final apenas como companhia agenciadora de fretes de armadores internacionais.

Voltando às demais casas comerciais da cidade, como Konder, Bauer, Almeida e Voight e Liberato, todas elas desenvolvem-se plenamente neste período que vem desde os anos 60 do século XIX até os anos 30. Sua presença era marcante na economia não apenas local, como de todo o Vale. Controlando grandes redes de compra e venda, com representantes (vendeiros) em todas as novas colônias implantadas, foram o elemento de ligação entre a produção local e o mercado comprador nacional e internacional. Além de atuarem como importadores dos gêneros necessários não produzidos localmente, desde bens de consumo, até mesmo bens de capital, para as primeiras manufaturas e nascentes indústrias.

É importante destacar o papel destes comerciantes na função de prestamistas. Como única fonte de crédito para ampla comunidade instalada, tanto na venda de bens de consumo a prazo, quanto no

próprio capital necessário para a compra e instalação de máquinas ou mesmo equipamentos mais simples.³⁷ Estes comerciantes tinham uma posição privilegiada no mercado, o que permitiu o amplo desenvolvimento de suas atividades, posição esta, aliás, muito favorecida pelas conformações da Geografia Física do Litoral catarinense.³⁸

A formação desta classe de comerciantes é, portanto, tributária direta da pequena produção mercantil estabelecida no litoral e vale do Itajaí através de diversas ondas de imigração. O comércio dos excedentes produtivos é fonte a partir da qual este capital começa seu giro. A ampliação das atividades, englobando o comércio de importação e exportação, é facilitada pela procedência de boa parte de imigrantes oriundos da Alemanha, país onde a Segunda Revolução Industrial tem pleno desenvolvimento, gerando, portanto excedentes populacionais que buscam novos horizontes nas terras americanas. Na região a expansão do capital germânico, buscando novos mercados consumidores e fornecedores, será atingirá com força via grandes companhias comerciais e de navegação, como a Hanseatica e a Hamburg-Süd. Além de mercados esta expansão também se faz por meio de bens de capital (máquinas e ferramentas) e de investimento direto, através de participações acionárias em muitas empresas de colonização, além de manufaturas e mesmo indústrias.

³⁷ MAMIGONIAN, 1986, p. 5.

³⁸ MAMIGONIAN, 1986, p. 6.

É importante observar que estes capitais mercantis, formados na foz do Itajaí, não diferem fundamentalmente na forma de atuação dos precedentes luso - açorianos, buscando inclusive, se firmar através de alianças e associação com o estes. Sua diferença sem dúvida se dá na escala dos negócios, e na presença das transações de importação e exportação, mas não no tipo e gênero de seu capital.

2.2 - A diversificação do capital mercantil - os investimentos em Manufatura e Indústria

A forte presença da pequena produção mercantil multiplica as possibilidades desta formação em razão da contínua instalação de manufaturas que podem gerar uma nova fase dos meios de produção: a indústria.

O capital mercantil, nas primeiras duas décadas do século XX, presente em todas as cidades portuárias brasileiras, tende a diversificar seus investimentos, muitas vezes em manufaturas e indústrias. As características destas manufaturas geralmente estão ligadas aos gêneros de produtos comercializados por este capital. A transformação de gêneros primários e agrícolas é a principal forma de atuação deste capital mercantil, marcando mais fortemente sua presença. Porém eventualmente outras áreas são beneficiadas, como é caso,

especialmente de Santa Catarina, onde se destacam: a construção naval (estaleiro Arataca - Cia Hoepcke)³⁹, o processamento de gêneros agrícolas como a fécula de mandioca, ou produtos extrativos, como a erva-mate e o beneficiamento de madeiras.

Em Itajaí já em pleno século XIX, são características as presenças - como, aliás, em todo litoral catarinense - dos engenhos de cana-de-açúcar e farinha de mandioca, das atafonas para a manufatura da farinha de milho, das serrarias de madeira, olarias e da carpintaria naval praticada na ribeira do rio. A presença destas pequenas manufaturas artesanais dá a dimensão da riqueza das atividades geradas através de forma de produção dominante neste espaço.

Nem toda a manufatura se desenvolverá do modo a alcançar o estágio de indústria, seja por características próprias de sua atividade, seja, por carência no desenvolvimento da economia local ou mesmo nacional. Antigos ofícios que veremos relacionados como manufatureiros simplesmente desaparecem ou perdem relevância econômica com a evolução técnica ao longo do século XX, como por exemplo, tanoeiros, seleiros, ferreiros, e toda uma miríade de artesãos, cujos ofícios e saberes, perdem sua utilidade frente às novas formas de produção e transporte. Outros ainda permanecem, encontrando nichos de mercado e modernizando, em parte, sua produção, a exemplo da carpintaria naval.

³⁹ MAMIGONIAN, 1986.

Podemos dizer desta última que se trata de resistência ao avanço técnico dos meios de produção.⁴⁰

Em 1908 o Álbum do Estado de Santa Catarina⁴¹, identifica em Itajaí as seguintes pequenas atividades manufatureiras: 4 marcenarias, 1 tanoaria, 1 funilaria, 1 caldeiraria, 2 selarias e 2 tipografias. O mesmo relatório descreve a fábrica de caixas fundada por Goettelib Reiff, na foz do Itajaí - Mirim, no local conhecido como Barra do Rio. Estão empregados na fábrica cerca de 60 trabalhadores, e seus produtos, são caixas de embalagens para charutos, perfumarias, sabonetes, entre outros. Sua produção é direcionada em grande parte ao estado da Bahia, grande produtor brasileiro de fumo e charutos a época. A empresa utiliza um motor de 150 Cavalos Vapor, que o relatório não especifica, nem o tipo de máquina ou sua procedência. Marcos Konder ao descrever esta fábrica em 1927⁴², diz que seu maquinário é moderno e movido a eletricidade, tratando-se provavelmente já de uma modernização do parque da pequena fábrica.

Goettlib Reiff e seu filho foram ainda responsáveis pelo projeto e parte da execução da fábrica de papel de Itajaí, concretizada em 1912, em associação com Carl Richbieter, os irmãos Fiedes e José Deeke⁴³.

⁴⁰ Dos países industrializados, talvez o Brasil seja o último a fabricar grandes barcos de madeira com técnicas tradicionais (cavernas serradas e costado de topo calafetado) para uso profissional, na indústria de pesca e transporte.

⁴¹ Álbum do estado de Santa Catarina, 1908 - Fonte: Arquivo público estadual - Florianópolis.

⁴² KONDER, Marcos. O município de Itajaí - Phisico, economico, administrativo, histórico. Monografia, Imprensa oficial, 1927. Fonte: Arquivo Público de Itajaí.

⁴³ MOREIRA, Sônia M. T. Porto de Itajaí: Da gênese aos dias atuais. Dissertação de mestrado - PGCN -CFH/UFSC: 1995.

Reiff também investiu na criação de um estaleiro de construção naval em madeira no mesmo local.

Na criação da Fábrica de Papel de Itajaí, percebe-se bem a associação entre os diversos capitais, mercantis e industriais. Deeke é industrial da região de Blumenau e se associa ao comerciante/industrial Reiff para a realização deste projeto.

A 1 – Registro de empresas instaladas em Itajaí no período 1899 - 1909							
Ano	Agricultura, extração e pecuária	Manufaturas e indústrias	Comércio local	Comércio atacado	Comércio import/export	serviços	Totais
1899	3	8	9	6	2	13	41
1900		3	4			3	10
1901			1	1		1	3
1904	1	2	5	3	1	7	19
1905		3	3			3	9
Totais	4	16	22	10	3	27	82
%	4,88	19,51	26,83	12,20	3,66	32,93	100,00

Fontes: Jornais "O Pharol", "Novidades". Arquivo Público de Itajaí.

A tabela A-1 foi montada através de pesquisa em jornais de referências em textos de anúncios publicados entre os anos de 1899 - 1909. Infelizmente, longos períodos não são representados por ausência na coleção de muitos exemplares dos jornais locais⁴⁴. Apesar de não cobrir regularmente todos os anos do período analisado, é uma importante fonte de informação, frente a inexistência ou extravio de outras fontes mais fidedignas, como a receita estadual, ou o registro comercial - industrial.

⁴⁴ Fontes: Jornais "O Pharol", "Novidades". Arquivo Público de Itajaí.

Observa-se no período analisado uma forte preponderância do comércio geral, que se constitui em armazéns de "secos e molhados", casas de tecidos, comércio atacadista, além das casas dos grandes comerciantes de importação/exportação. Uma miríade de prestadores de serviço já está presente na cidade, como médicos, costureiras, barbeiros, advogados, professores, hoteleiros, cozinheiros e dentistas. A presença das manufaturas já é forte, cerca de 16 são relatadas, quase todas de pequeno porte: tanoeiros, ferrarias, marcenarias, moinhos e atafonas, mas já estavam presentes a fábrica de Caixinhas e a construção naval na ribeira.

A 2 – Registro de empresas instaladas em Itajaí no período 1910 - 1919							
Ano	agricultura, extração e pecuária	manufaturas e indústrias	comércio local	comércio atacado	Comércio import/export	serviços	Totais
1910		1					1
1911			2		1	1	4
1912		4	6		4	11	25
1913			3			5	8
1915			1	1		1	3
1916		1	9	2		1	13
Totais	0	6	21	3	5	19	54
%	0	11,11	38,89	5,56	9,26	35,19	100

Fontes: Jornais "O Pharol", "Novidades". Arquivo Público de Itajaí.

No gráfico A-2, correspondente aos anos 20, nota-se uma diminuição geral no anúncio das atividades econômicas. A presença do comércio continua preponderante. É nesta década que se instala em Itajaí a Usina Adelaide, uma associação entre Konder & Cia, importante firma de import./export, e Alois Fleischmann, alemão de nascimento. A Usina Adelaide, instalada na localidade de Pedra de Amolar, possuía vasta área para o cultivo de cana-de-açúcar e as instalações necessárias

para seu refino e produção. Instalações estas já em escala industrial. O escoamento da produção podia ser feito diretamente pelo Rio Itajaí-Açu, pois a usina localizava-se na margem esquerda, **"utilizando a empresa um serviço próprio de navegação fluvial."**⁴⁵

Ano	agricultura, extração e pecuária	manufaturas e industrias	Comércio local	comércio atacado	comércio import/export	Serviços	Totais
1921			1		1		2
1924		1	1				
1926		1					
1929			4			1	5
Totais	0	2	6	0	1	1	10
%	0	20	60	0	10	10	100

Fontes: Jornais "O Pharol", "Novidades". Arquivo Público de Itajaí.

Nos anos 20 registra-se uma forte queda no número de empresas anunciadas ou comentadas na imprensa, seja devido à insuficiência de material, ou a repetição das mesmas empresas já registradas em décadas anteriores. A ausência nos registros de jornais da abertura de novas empresas pode denotar uma retração econômica na comunidade.

Um fato relevante aparece registrado nos jornais: a criação da Vila Operária - onde já registra a oposição do grupo político da família Konder, adversária política do fundador da sociedade responsável pela criação da Vila, a Cooperativa que construiu a Vila operária, nos jornais locais da década de 20.

Além de jornais, as décadas de 1910 e 1920 contam com dois relatórios para se auferir o desenvolvimento econômico local . Além de

⁴⁵ MOREIRA, Sônia: 1995.

relatos feitos, exatamente pelo representante político maior da família Konder - administrador municipal em boa parte deste período. Em Aspectos de Santa Catarina⁴⁶, Marcos Konder, relata a seguinte presença em Itajaí:

Indústrias Principais:

Papel - Hering e Cia - força empregada; 150 HP em energia elétrica, 20 HP em vapor, contando com 63 operários. / **Fabrica de caixinhas** - Bauer Jr. - energia elétrica 48 HP, contando com 30 empregados. / **Usina Adelaide** - Sociedade anônima (majoritários Konder) - energia elétrica 118 HP, com 30 operários. / **Engenho de Arroz** - Malburg e Cia - 45 H.P. em energia elétrica contando com 6 operários / **Engenho de beneficiar arroz** - Konder e Co - energia elétrica 30 H.P. , contando com 6 operários / **Engenho central de arroz** - Emmanoel Liberato e Irmão - energia a vapor 50 H.P., com 6 operários / **Marcenaria** - Emmendoerfer e Zipf - energia elétrica 15 H.P., com 9 operários / **Fundição de Ferro e metal** - Hugo Oestreich - motor a álcool 2-1/2 H.P. , com 2 operários / **Serrarias de madeira a vapor**: Pedro Adão Müller e Alfredo José Rebelo, energia a vapor 20 H.P. com 4 operários.

O total de empregados em manufaturas e indústria de Itajaí é de 156 pessoas e a energia utilizada soma 553 ½ H.P.

⁴⁶ KONDER, Marcos. Aspectos de Santa Catarina. Arquivo público de Itajaí.

Além destas manufaturas e indústrias, existe uma miríade de pequenas empresas, muitas vezes familiares:

51 engenhos de serrar madeira movidos a água, 1 máquina de picar lenha, 19 olarias, 2 caieiras, 3 marcenarias, 43 moinhos de fubá, 1 fábrica de vinagre, 4 funilarias, 15 ferrarias, 2 fábricas de cerveja, 1 fábrica de bombons, 1 tinturaria, 2 selarias, 1 caldeiraria, 2 fábricas de cigarro, 2 tamancarias, 2 fábricas de carroças, 2 tanoarias, 1 fábrica de moer café, 2 estaleiros navais, 3 tipografias, 1 curtume, 5 fábricas de produtos suínos. Total de 179 estabelecimentos.⁴⁷

Estes números dão conta da diversidade de manufaturas e pequenas indústrias familiares presentes no município de Itajaí nesta época. É importante observar o elevado número de serrarias, (cinquenta e uma), o que denota a grande importância do comércio de madeira para a região. Toda esta pequena produção estava muito ligada aos capitais mercantis e a importância das atividades agrícolas de pequena produção mercantil no Vale, assim como o processamento de produtos naturais e agrícolas. Outro dado importante diz respeito aos numerosos ofícios pré-industriais praticados por artesãos: sapateiros, tanoeiros, ferreiros e fabricantes de carroças.

⁴⁷ KONDER, Marcos. Aspectos de Santa Catarina - o Valle do Itajahy. Florianópolis - 1919. Arquivo Histórico de Itajaí.

Em 1927, o mesmo Marcos Konder relata em seu livro, a presença em Itajaí de: "três pequenas fábricas de tecidos, uma fábrica de vidros, uma de confecção de cigarros, uma fundição, e uma fábrica de papel"⁴⁸.

A relevância das manufaturas e indústrias ligas ao processamento de produtos agrícolas, e transformação de produtos extrativos é enorme. A importância destas unidades para a economia de Itajaí nesta época é imprescindível. A relação entre estas atividades e a classe comercial é clara. Liberato, Bauer, Konder, Malburg e Asseburg, todos possuíam investimentos no processamento de produtos destinados ao comércio regional e nacional. Estes grandes comerciantes montavam cadeias produtivas verticalizadas, onde dominavam desde a produção da matéria prima (cana-de-açúcar - na Usina Adelaide, por ex.), até o transporte em suas próprias embarcações, construídas muitas vezes em estaleiros próprios.

Esta produção manufatureira vai acompanhar os altos e baixos das atividades comerciais. Conforme as empresas comerciais fecham contratos e ampliam sua atuação. A demanda das indústrias, a elas ligadas, é reforçada - isto ocorre, por exemplo, nos períodos de conflito no centro do sistema capitalista nas duas guerras mundiais. Já em momentos de baixa atividade comercial, as atividades manufatureiras e industriais por não serem as principais aplicações do capital mercantil,

⁴⁸ KONDER, 1927. A fábrica de papel é a mesma localizada no bairro Barra do Rio, relatada em no seu livro de 1919.

são atingidas mais diretamente pela escassez de recursos para novos investimentos.

Outra característica relevante é a associação precoce entre o capital industrial de Brusque e Blumenau com as empresas de exportação e importação de Itajaí. Especialmente a empresa Konder & Co. Esta associação pode ser vista como estratégica na medida em que os industriais necessitavam de máquinas, equipamentos e insumos que em grande parte eram importados. Além disto uma aplicação deste capital, principalmente da Companhia Hering é notável, tanto na compra da Fábrica de Papel na Barra do Rio que pertencia a G. Reiff e filho, quanto no investimento na Usina Adelaide em associação a Konder.⁴⁹

⁴⁹ MOREIRA, 1995.

Tipo	Numero de estabelecimentos na década de 1900 - 1910	
	Blumenau*	Itajaí*
Engenhos	472	99
Açúcar	304	1
Mandioca	99	-
Milho	n/d	43
Arroz	n/d	3
Serrar	69	52
Fábricas	96	68
Olarias	55	19
Charutos	2	-
Cerveja	8	2
Vinagre	3	1
Vinho	4	
Gráficas	n/d	3
Tecidos	5	-
Fósforos	1	-
Sabão	3	1
Fundição	1	1
Papel	-	1
Outros	15	40
Total	568	167

*Fonte: CUNHA, José Idaulo. Evolução Econômico-Industrial de Santa Catarina. Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura, p. 84, 1982.

** Fonte: KONDER, Marcos. Aspectos de Santa Catarina - o Valle do Itajahy. Florianópolis - 1919.

A análise desta tabela comparativa entre as indústrias e manufaturas de Blumenau e Itajaí torna clara a distinção entre as duas áreas. Blumenau tem 1,4 vezes mais indústrias (fábricas na tabela) do que Itajaí, porém, sua vasta área rural tem quase 5 vezes mais manufaturas que Itajaí⁵⁰. O grande diferencial encontra-se no campo nas atividades agregadas ao setor rural, onde a pequena produção mercantil

⁵⁰ É necessário considerar que a época a área rural de Blumenau incluía os atuais municípios de Timbó, Indaial e Pomerode. Tendo uma área superior a de Itajaí.

nas colônias desempenha um papel predominante. A transformação de produtos primários é o motor principal da economia desta época, e apoiando-se neste mercado produtor nascente, estas manufaturas tem um crescimento expressivo. Porém as indústrias urbanas também lucraram, pois utilizaram as áreas rurais como consumidoras, praticamente cativa de seus produtos⁵¹.

O capital mercantil apoiava-se fortemente nestas manufaturas rurais, muitas vezes fazendo investimentos diretos nelas, já o capital industrial nascente, as usava não como área de produção – apesar de certamente utilizar-se de sua mão de obra – e sim como área de consumo de sua produção.

Em Itajaí grande parte das manufaturas e indústrias são oriundas do capital mercantil, beneficiando produtos primários. A esta fase de indústrias e manufaturas, oriunda do capital comercial, sucederá em Itajaí uma segunda fase de indústrias que surgem do crescimento do mercado da pequena produção mercantil, tentando repetir a industrialização de Blumenau. Apoiada por um dissidente da classe comerciante dominante, José Eugênio Müller, terá sua breve e curta concretização se dá na formação da Vila Operária. Assunto para o próximo capítulo.

⁵¹ MAMIGONIAM, 2000.

CAPÍTULO 3

A Revolução de Trinta e a constituição da Vila Operária

3.1 - A Revolução de Trinta: período de transformação na sociedade e economia brasileiras

O ideário do movimento que culminou com a Revolução de Trinta, era de conteúdo sócio, político e econômico. Do lado político, a denúncia do sistema eleitoral vigente, as práticas do tipo voto cabresto e a facilidade com que se realizavam extensivas de fraudes eleitorais, eram as acusações que os aliancistas⁵² dirigiam à classe política dominante, dos estados de São Paulo e Minas Gerais. Essas oligarquias regionais possuíam como base de sustentação econômica, grandes plantações de gêneros de exportação (principalmente café, mas também cacau e borracha) e aliados aos grandes comerciantes de importação e exportação formavam a base política da República Velha, a segunda dualidade brasileira. No campo oposto, formando a base da Aliança Liberal, uma classe de latifundiários feudais, cujas atividades econômicas eram expressivas no mercado interno uniu-se a uma nascente burguesia

⁵² A Aliança Liberal, segundo M. Raquel Fontes do Amaral Pereira, pode ser definida como um grupo político representativo das oligarquias regionais, principalmente a do Rio Grande do Sul, "que se contrapõe aos interesses dos cafeicultores, atraindo massas urbanas e os remanescentes do movimento tenentista". PEREIRA, Raquel Maria Fontes do Amaral. *A geografia e as bases da formação nacional brasileira: uma interpretação fundamentada nas idéias de Ignácio Rangel*. Tese de Doutorado / FFLCH-USP; São Paulo, 1997.

industrial. Desse confronto de interesses e idéias emergia uma profunda transformação na base produtiva do país que culmina na Revolução de Trinta, momento que Ignácio Rangel, classificou como a Terceira Dualidade brasileira⁵³.

Uma divisão social marcava o país, e pode ser identificada geograficamente como uma divisão das elites regionais, na conformação política do país. Economicamente ligados ao mercado interno, os líderes da Revolução de 30, buscavam políticas de desenvolvimento e fortalecimento do mercado nacional. Visando debelar a crise econômica estabelecida mundialmente no fim dos anos 20.⁵⁴

O aspecto ideológico desta revolução liderada por Getúlio Vargas, abrangia um amplo espectro. Abraçando fundamentalmente o nacionalismo, o que denota novamente a importância do mercado nacional, essas classes em ascensão, contrapõe-se ao forte período liberal que caracterizou a República Velha deposta, onde a exportação de gêneros primários eram o motor principal da economia brasileira. No novo contexto, alguns aspectos de caráter mais reacionário, no campo político, caracterizavam-se pela ótica anticomunista, fortemente presente nos discursos e ações dos líderes revolucionários, o que denota o caráter duplo desta revolução.

⁵³ Conforme Ignácio Rangel, a Terceira Dualidade, cujas classes dominantes eram formadas pelos sócios maiores, fazendeiros - comerciantes, cujas características internas de produção econômica em suas fazendas, os caracterizam como feudais. E os sócios menores, a burguesia industrial, ainda não apta a assumir o controle dos negócios do estado.

⁵⁴ Marcando o começo da fase descendente do 2º Kondratieff, cujo fato mais marcante foi a quebra da Bolsa de Valores de Nova Iorque em 1929.

Por um lado, impunha-se uma política de caráter econômico modernizador e industrialista, envolvendo economia e sociedade, visando a ampliação e o fortalecimento do mercado interno através de uma política de substituição de importações. A implantação de políticas de proteção ao trabalho e de combate à exclusão social com o fim de modernizar as relações entre trabalho e capital também significaram avanços na direção da modernidade econômica do país

Em contrapartida, as classes que assumiam o poder com a revolução de 30, expressavam ao mesmo tempo, um caráter reacionário, utilizando a modernização do setor trabalhista, feito de maneira antidemocrática e com forte tutela estatal, para neutralizar os elementos mais radicais da classe política - anarquistas, socialistas e comunistas - base intelectual das primeiras organizações dos trabalhadores, incluindo o pequeno operariado industrial do país.

Pior, politicamente, as ideologias em ascensão nos meios burgueses da Europa, contemplavam o nazi-fascismo – com toda sua carga de ódios raciais e sociais - como uma opção para o combate aos ideários socialistas, e encontrou na conjuntura brasileira, de exclusão democrática, um campo aberto a cooptações, contando o movimento de 30, com elementos simpatizantes ao nacional-fascismo europeu. A questão do fascismo presente no conteúdo e atos do longo período Vargas é assunto de aberto debate, e apesar, do governo revolucionário de Getúlio, romper com o Integralismo e perseguir duramente os

seguidores de Plínio Salgado, que representavam mais claramente as idéias fascistas em território brasileiro, muitos de seus atos de perseguição política remetem as experiências fascistas européias.

Assinala-se ainda que no contexto ideológico do Integralismo, a contradição de se implantar num país de forte presença migratória e de longo período de escravidão de africanos contando-se seus numerosos descendentes, do ideário de raça e preconceitos dos regimes totalitários europeus, que configuraram claramente todos os caracteres do fascismo. Alguns dos aderentes a esta versão brasileira de fascismo o fizeram mais por conta de ideais nacionalistas, ignorando, conscientemente os aspectos racistas e radicais do integralismo.

Neste período, a produção acadêmica e artística brasileira cresce, contando inclusive com a presença de intelectuais refugiados dos regimes fascistas europeus, que passam por um verdadeiro êxodo, donde a classe intelectual mais atuante, perseguida por razões étnico-religiosas, políticas ou em função das críticas aos novos regimes foge para o continente Americano, o Brasil foi um dos países que recebeu parte destes refugiados.⁵⁵

O movimento modernista, que eclode, na semana de 22, pode ser analisado como o antecedente artístico das rupturas intelectuais de autores como Gilberto Freyre (1933), Sérgio Buarque de Holanda (1936),

⁵⁵ Mais um aspecto contraditório do 1º governo Vargas.

Luís da Câmara Cascudo (1944) e Caio Prado Jr. (1945)⁵⁶, autores fundamentais que principiaram a moderna compreensão do país na produção intelectual brasileira. Estes autores buscavam o entendimento do desenvolvimento do nacional e sua formação.

Contraditoriamente, o mesmo regime que expulsou do país, rumo a morte nos campos de concentração na Alemanha nazista, Olga Benário, companheira do líder comunista Luís Carlos Prestes, propiciou, a vinda do arquiteto Le Corbusier, arquiteto que desenvolve idéias modernistas, que em 1937 vem ao país e executa o projeto do edifício do Ministério da Educação, obra que marcará indelevelmente a arquitetura moderna brasileira. Apesar das perseguições e prisões, não houve bloqueio total ao desenvolvimento do pensamento intelectual e artístico brasileiro, que conhece, na geração seguinte (pós 1945), um novo impulso, através das obras de Antônio Cândido, Ignácio Rangel e Celso Furtado. Pode-se ver nesta política cultural, a preocupação em capacitar intelectual e tecnicamente a sociedade brasileira para uma nova fase de desenvolvimento social que reflete nas reformas educacionais e na criação de Universidades, Fundações e Institutos de Pesquisa que crescem a partir deste período.

As críticas a face repressiva da ditadura Vargas⁵⁷ são corretas e necessárias, porém, é inegável que o movimento que culminou na

⁵⁶ Nas datas assinaladas Gilberto Freire publica *Casa Grande e Senzala*, Sérgio Buarque de Holanda: *Raízes do Brasil*, Caio Prado Jr. edita *História Econômica do Brasil* e Luís da Câmara Cascudo, que começa suas publicações em 1921 com Alma Patrícia, publica *Antologia do Folclore Brasileiro* em 1944.

⁵⁷ Período compreendido entre 1937 e 1945.

Revolução de Trinta, representou nos campos sociais, entre os quais incluem-se a ciência e a arte, e principalmente no setor econômico, um avanço importante, desencadeando forças antes represadas na sociedade brasileira, que em fases ulteriores desencadearam um novo país, urbano e industrial. A Revolução de Trinta, formando a terceira dualidade brasileira é o marco inicial do Brasil moderno, mesmo com suas desigualdades e contradições.

A indústria é a principal forma de produção econômica que surge, na terceira dualidade da sociedade brasileira, com condições de se desenvolver plenamente. A industrialização do país pode deslançar principalmente em função da mudança política das novas classes dirigentes. Orientada para o mercado interno, as novas políticas econômicas, proporcionam um potencial de crescimento para a produção industrial, antes impossível. Outro fator preponderante para o desenvolvimento industrial é a mudança no polo externo da dualidade brasileira:

"Esse capitalismo industrial nascente teria que abrir caminho em luta porfiada contra seu homônimo - o capitalismo industrial do centro." ... "Com efeito, cada passo da novel indústria levava-a a chocar-se com a indústria metropolitana, que devia ceder uma fatia de mercado brasileiro. "... " o aparecimento do

capitalismo industrial no lado interno do polo implicava em sua exclusão do lado externo e, para recompor a dualidade, seria mister sua substituição por uma outra formação (superior). Assim o lugar antes ocupado pelo capitalismo industrial cêntrico foi ocupado paulatinamente pelo capitalismo financeiro".⁵⁸

Os capitais financeiros dos EUA, país que a época estavam prestes a assumir como novo centro da economia mundial, o que veio confirmar-se ao fim da Segunda Guerra Mundial, vieram ocupar o lugar do capital industrial inglês.

Na economia mundial, a principal mudança que influenciou na formação da terceira dualidade, a fase recessiva da economia mundial (3º Kondratieff), que colocou em extrema dificuldade a economia brasileira preponderante na República Velha dependente do grande volume de exportações de café. O xeque econômico resultante da contração econômica mundial foi mortal a classe política dominante, que dividida⁵⁹, foi derrotada pela Revolução de Trinta.

Porém o que era dificuldade para a antiga base econômica, tornou-se mola propulsora para o novo arranjo econômico. Um intensa substituição de importações, com base em uma industrialização

⁵⁸ RANGEL, Ignácio. 1981, p. 26

⁵⁹ PEREIRA, Raquel M. F. A., 1997.

crescente, pode desenvolver-se plenamente, fato ainda mais reforçado pela carência do comércio mundial vivido na Segunda Grande Guerra, e pela hábil política de estado implantada por Getúlio, que proporcionou a nacionalização e o implemento de diversos serviços estatais, e nova capacidade produtiva, através da implementação da Cia. Siderúrgica Nacional, que proporciona a mais básica matéria-prima para todo e qualquer desenvolvimento industrial, o aço.

Em Santa Catarina, o desenvolvimento da indústria tem um começo precoce. Assim como no Rio Grande do Sul, a dinâmica da Pequena Produção Mercantil permite o nascimento e desenvolvimento de uma ampla gama de artesanatos e manufaturas, que evoluem em muitos casos para formar um aparato industrial, já nos fins do século XIX⁶⁰.

Outra fonte de desenvolvimento industrial é a diversificação do grande capital mercantil, que em muitas áreas, expande-se em uma série de atividades, principalmente no processamento de produtos agrícolas e alimentares. Porém este capital mercantil não chega a desenvolver-se plenamente e definitivamente no setor industrial; preso a ótica mercantil, seu desenvolvimento será travado pelas fases de baixa produção econômica, quando o capital mercantil se retrai. Em Santa Catarina a empresa Hoepcke de Florianópolis é o grande exemplo de companhia mercantil que se expande em atividades industriais. Em Itajaí a Usina

⁶⁰ MAMIGONIAN, Armen, 1986.

Adelaide e a Fábrica de Papel, constituem dois grandes exemplos desse tipo de atividade, que tem seu ápice no período compreendido entre o fim do século XIX e a Primeira Guerra Mundial⁶¹.

A industrialização gerada da pequena produção mercantil, ao contrario, se beneficiará não apenas das fases recessivas mundiais (ciclos de Kondratieff em suas fases b), onde pode se expandir, pela via da substituição de importações, como também nas fases ascendentes. Isto é o que ocorre de maneira total na terceira dualidade.

"O dinamismo do processo de industrialização, engendrando demandas de importação sempre novas, fez com que o impulso se mantivesse, não obstante a considerável expansão da capacidade para importar dos últimos tempos. Isso não poderia ter acontecido num processo artesanal de substituição de importações, mas, entende-se, num processo industrial."⁶²

Para Santa Catarina as oportunidades que se abrem com esta nova fase são aproveitadas pela indústria já estabelecida anteriormente, e também por novas empresas que se estabelecem, pois a pequena

⁶¹ MAMIGONIAN, Armen; 1986.

⁶² RANGEL, Ignácio; 1981, p. 30.

produção mercantil, é um ambiente propício em condições para o nascimento de novos aparatos manufatureiros e industriais.

A abertura do mercado interno nacional, antes dividido em "ilhas"⁶³ econômicas de grande autonomia, foi possível através de sua integração, que se fez principalmente através de estradas de rodagem⁶⁴. Essa abertura proporciona um acesso ao grande mercado nacional à indústria, e esta oportunidade não foi perdida pela indústria instalada em Santa Catarina.

A inserção do espaço de Itajaí nestes acontecimentos político - econômicos, possui múltiplas frentes. Ligada profundamente ao capital mercantil, ela não perde imediatamente sua dinâmica, pois este capital, além das relações internacionais, possuía grande relevância no comércio de navegação de cabotagem. Com a decadência da navegação de pequeno curso, torna-se mais claro o enfraquecimento das empresas de caráter mercantil.

Porém, a pequena produção mercantil, também se faz presente na foz do rio Itajaí-Açu, e em seu desenvolvimento empenha-se um personagem que imprime nesse espaço seus ideais revolucionários. Líder na Revolução de 30 no Vale do Itajaí, José Eugênio Müller, pode ter sua obra reavaliada, frente as grandes mudanças que esta revolução trouxe à sociedade brasileira e em particular suas tentativas de implementá-las na sua cidade natal: Itajaí.

⁶³ PRADO JR, Caio. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: 39ª ed. Editora Brasiliense; 1992

⁶⁴ MAMIGONIAN. Armen, 1986.

3.2 - José Eugênio Müller e os ideais revolucionários de 1930.

José Eugênio Müller não foi um industrial, tão pouco pertencia a classe dos grandes comerciantes de importação e exportação. Sobrinho de Lauro Severiano Müller, primeiro governador de Santa Catarina após a proclamação da República, a base de sustentação econômica de sua família era o comércio local, e na foz do rio Itajaí.

A ascensão política da família Müller se faz por caminhos diferentes das demais classes políticas tradicionais de Itajaí. Lauro Müller, filho da comerciante alemão Pedro Müller⁶⁵, ingressa no exército do então Império do Brasil. Partidário do Positivismo tem grande destaque na academia do Exército, e ainda jovem, como Tenente, assume o cargo de professor na Escola de Guerra.⁶⁶

Sua influência política e a confiança depositada nele pelos líderes militares que levaram a efeito a Proclamação da República fazem dele o primeiro Governador (interventor) de Santa Catarina. Após os episódios que marcaram a consolidação da República⁶⁷ torna-se figura notória em governos da República Velha. Ocupou cargos no executivo, como

⁶⁵ Pedro Müller, chega a Itajaí vindo da Colônia de São Pedro de Alcântara ainda na primeira metade do Século XIX.

⁶⁶ Arquivo Público de Itajaí. Dossiê sobre Lauro Severiano Müller.

⁶⁷ No Sul a Revolução Federalista.

Ministro da Viação e Obras Públicas, Chanceler e no legislativo: Deputado e Senador por Santa Catarina.

Por certo Lauro Müller era figura de referência na formação educacional e política de seu sobrinho José Müller. É interessante observar que a influência política desta família não se deve apenas à preponderância econômica, mas principalmente, aos ideais e causas que levaram a proclamação da República.⁶⁸

A trajetória política de Lauro e José Müller tem um ponto em comum: ambos tiveram participação ativa em grandes mudanças ocorridas na sociedade brasileira. Lauro Müller na mudança da primeira para a segunda dualidade (Abolição-República). E José Müller na mudança da segunda para a terceira dualidade 40 anos depois (Revolução de 30).

José Eugênio Müller adquire sua formação prática nos negócios na casa comercial de Guilherme Asseburg. Os ramos de atividade que sua família tem envolvimento são principalmente atividades agrícolas e de comércio local. Ele passa a atuar em mais um ramo, o do mercado fundiário, principalmente na área urbana.

Sua grande realização econômica em Itajaí é a constituição da Cooperativa Sociedade Construtora Catarinense, a responsável pela construção da Vila Operária. O modo como constituiu a empresa, em

⁶⁸ No período Imperial, a Guerra do Paraguai teve forte relevância na formação do exército brasileiro, que a partir de então, assume a função de instituição aglutinadora da união nacional, principalmente no período de grande crise do Império, no período Abolição/República.

forma de cooperativa, traz a tona, a diferença entre José Müller e outros empresários a época.

Chefe da Aliança Liberal no Vale do Itajaí teve ativa participação no movimento de outubro de 1930, que pôs fim a República Velha. Seus ideais de cunho liberais e progressistas, envolviam um pensamento de desenvolvimento econômico voltado a um tipo de pequena produção mercantil no campo e a industrialização na cidade. Suas idéias foram postas em prática através da Cooperativa.

Em 1924, é fundada a Sociedade Cooperativa de Responsabilidade Limitada Construtora Catarinense. Seus diretores: José Eugênio Müller (presidente), Manoel Gaya Neto (vice-presidente), Immanuel Currlin (primeiro tesoureiro), Genésio Lins⁶⁹ (segundo tesoureiro), Joaquim Falco Uriarte (primeiro secretário), Cláudio Schnaider (segundo secretário) e Nicolau Burkhart (Fiscal). O Conselho Fiscal foi constituído por Francisco de Almeida, Jayme Vieira, Juventino Linhares, Geraldo Pereira Gonçalves e Umbelino Damásio de Brito.⁷⁰

Um total de 78 pessoas, empresas e organizações participaram da fundação da Sociedade⁷¹. Destaca-se a presença do Sindicato dos Estivadores, representantes da maior classe trabalhadora organizada de Itajaí. Immanuel Currlin, Emmendöerfer & Zipf, pequenos industriais.

⁶⁹ Interessante observar a presença de Genésio Miranda Lins, depois um dos fundadores do banco INCO, na diretoria da Sociedade.

⁷⁰ Arquivo Histórico de Itajaí. Estatutos da Sociedade Cooperativa de Responsabilidade Limitada Construtora Catarinense. Itajaí: Tipografia da Casa Currlin, 1924.

⁷¹ Segundo "O Pharol" de 12/10/1924.

Paulo Rodi e Paulo Bughardt comerciantes locais; Bauer e Cia. e Malburg e Cia., grandes comerciantes de import/export. Também artesãos construtores, que serão responsáveis por quase todas as construções da companhia: o principal deles: Primo Uller. A primeira chamada de capital da empresa se realizou com um empréstimo entre os sócios que contabilizou 100 contos de réis.

Nesta relação de sócios da Cooperativa, podem-se notar várias classes sociais do período, trabalhadores, comerciantes, pequenos comerciantes, uma pequena burguesia formada por profissionais liberais e funcionários públicos, os grandes comerciantes de importação e exportação, artesãos e industriais. Os grandes ausentes sem dúvida são os representantes da família Konder, expoente político da região a época. Desde o começo da Sociedade Cooperativa, Marcos Konder e José E. Müller estavam em campos opostos, ali começando uma disputa política cujos desdobramentos somente culminariam na revolução de 1930.

A presença dos capitais mercantis permite compreender a sociedade como uma expansão deste capital, na diversificação de seus negócios, como estudado no Capítulo 1. Porém a presença dos industriais, aos quais se somariam mais tarde Azevedo Petterman, A. Manski e F. Buddemeyer, além de uma pequena burguesia urbana, permite vislumbrar uma associação que preconizou o estamento da terceira dualidade. As posições políticas de José E. Müller vão colocá-lo

na Aliança Liberal. A presença industrial na Vila Operária vem comprovar que a base que se lançava, era, não apenas, uma expansão do tradicional capital mercantil, e sim uma dissidência deste. A oposição imediata estabelecida por Marcos Konder a Sociedade Cooperativa, torna mais clara esta idéia.

José E. Müller se diferenciava dos grandes comerciantes pela sua formação e histórico de sua família. E apesar de compartilhar muitas idéias e práticas com as classes dominantes da época, tinha uma visão diferenciada do futuro do país. Em um artigo da época, elabora uma crítica à falta de pesquisa no desenvolvimento da agricultura no Brasil, comparando-a com Cuba:

"Essa gente (Cubanos) é um pouco mais prática do que nós e si não sabe arrebatat as multidões com a eloquência que nos é peculiar, soube arrebatat a sua pátria a insinuações de estrangeiros ávidos de garantir os seus capitaes, tornando-a uma nação livre economicamente para que possa ser livre politicamente."⁷²

Müller se postava como um defensor do desenvolvimento nacional, e tinha como base de seu pensamento o desenvolvimento agrícola associado a industrialização do país. Marcos Konder o via como uma

⁷² Jornal "O Comércio" de 5/10/1924.

liderança capaz de eclipsá-lo na política catarinense. O que em parte realmente aconteceu.

Líder da Revolução de 30 no Vale do Itajaí concretizou muitas de suas aspirações políticas. Alijou dos Konder o poder dominante na cidade. Porém nem sempre manteve as melhores relações com Nereu Ramos, inclusive opondo-se a ele em algumas questões importantes, fato que não possibilitou sua ascensão na cena política catarinense⁷³. Amigo pessoal de Getúlio foi convidado por este para se estabelecer no Rio de Janeiro. Sua saída da cidade, associada as diferenças com os grandes comerciantes que faziam parte da Sociedade, é o prenúncio da dissolução da mesma, que antes que se encerrem os anos trinta, se extingue.

A extinção da Sociedade, leva a uma pulverização dos sócios. Alguns, como Alberto Werner e Fiúza Lima, tornam-se especuladores no mercado imobiliário, realizando grandes loteamentos, que proporcionaram a expansão urbana de Itajaí nos anos 40 e 50. Muitos industriais como Buddemeyer⁷⁴ deixam a cidade, procurando melhores condições no interior do estado. O capital mercantil se reorganiza, através da exportação de madeira, e principalmente da criação do Banco INCO, assuntos que serão tratados no terceiro capítulo.

⁷³ Sendo inclusive indicado para concorrer ao cargo de governador, tendo porém seu nome vetado pelo político lageano.

⁷⁴ As causas da saída de Buddemeyer da cidade não foram esclarecidas, a empresa estabeleceu-se em São Bento do Sul e Lá permanece até os dias atuais.

Além da Vila Operária a da Sociedade Construtora, José E. Müller realizou o empreendimento do primeiro hotel em Cabeçadas, praia no município, e a construção de dezenas de casas na cidade, assinalando-se principalmente, as localizadas à rua Lauro Müller.

José Eugênio Müller, no Rio de Janeiro foi prefeito de Nova Friburgo, onde volta a realizar alguns empreendimentos semelhantes aos de Itajaí, inclusive a construção de uma vila operária e um grande hotel no centro da cidade. Foi também diretor do BANERJ - Banco do Estado do Rio de Janeiro, e neste estado faleceu em 1963.

3.3 - A formação da Vila Operária - A constituição no espaço das idéias revolucionárias anterior a 1930.

O surgimento de um povoamento, uma vila ou uma cidade são fatos que cristalizam, no espaço, as forças sociais de uma época. A medida que estas evoluem, o espaço recria-se, molda-se as novas características da sociedade. Na história da humanidade espaços urbanos foram os principais locais onde se concentram as forças sociais e, a medida que as forças produtivas começam a liberar-se através da indústria, da economia agrária e de características feudais (no decorrer dos séculos XVIII e XIX)⁷⁵, as cidades, passam a adquirir características novas e dramáticas mudanças ocorrem nas relações humanas, reproduzindo no espaço as formas e funções do capitalismo.

A Vila Operária nasce como um empreendimento urbano, planejado e construído apesar dos fins imobiliários, com outros objetivos, ligados ao desenvolvimento econômico e social da cidade de maneira planejada, ao contrário de empreendimentos como a Usina Adelaide e a Fábrica de Papel, expansões na época, do capital mercantil, sem outros fins além do retorno e ampliação dos próprios investimentos.

As empresas “industrialistas” da foz do rio Itajaí oriundas de capitais comerciais, surgem para processar gêneros alimentícios e de

⁷⁵ MUNFORD, Lewis. *A cidade na História*. 4ª ed. São Paulo: Livraria Martins Fontes Editorial, 1998.

primeira necessidade. Este surgimento é típico em todas as cidades portuárias do país no princípio do século XX.⁷⁶ Neste aspecto a Vila Operária vem quebrar o modelo "industrialista" que se reproduz em Itajaí.

O crescimento urbano da cidade é explicado pela expansão populacional promovida pelas ondas de imigração europeia e pelo estabelecimento desses imigrantes nas cidades do Vale do Itajaí. O que acarretou uma demanda por produtos e alimentos, acarretando aos comerciantes a expansão e até ramificação de seus negócios.

Em Itajaí, nos anos 20 do século passado, uma interessante experiência urbana ocorreu, que refletiu em todos seus aspectos, os conflitos, os pensamentos e ideais de uma época: a Vila Operária, que marcou definitivamente o espaço urbano da cidade.

Primeiramente coloca-se no âmbito nacional, o conflito político-econômico entre os fazendeiros de gado do sul e do nordeste ligados ao mercado interno, aliados a uma burguesia industrial nascente, contrapunham-se aos comerciantes de exportação agrícola (leia-se principalmente café), aliados aos produtores agrícolas (principalmente os paulistas e mineiros), ligados ao mercado externo. Em segundo lugar, menos conhecido, porém importante neste caso, coloca-se a especificidade da formação social litorânea catarinense, em especial das praças portuárias.

⁷⁶ MAMIGONIAN, Armen; 1986.

Como estes conflitos desenvolveram-se em na cidade de Itajaí? Ao lado da Aliança Liberal (e portanto de Getúlio Vargas, líder da revolução de 30), encontrava-se José Eugênio Müller, e no campo oposto a família Konder (expoente da República Velha –1889/1930). As forças políticas nesta época disputavam seu espaço, quando a Vila Operária é construída pela Cia Construtora Catarinense, fundada por José Eugênio Müller e outros sócios. Em seus estatutos, essa Cia proclama destinar-se a ajudar as famílias trabalhadoras de Itajaí na construção de suas moradias, e incentivar a instalação de indústrias na cidade. Portanto a Cia foi uma importante arma político-eleitoral na disputa entre os políticos locais, reflexo da situação brasileira da época.

Enquanto empreendimento imobiliário, seu caráter pode ser distinguido como mercantil, porém das indústrias que ali se estabelecem, diferem deste tipo de capital. Coloca-se como exemplo, a Fábrica e Fundação de Teares Mecânicos pertencente a F. Buddemeyer, estabelecida a Rua Andrade Müller (atual José E. Müller), a Fábrica de Tecidos Itajahy de Azevedo Petermann, constrói seu prédio entre as ruas Alberto Werner e Andrade Müller. Junto a esta fábrica, no piso superior, funcionava uma fábrica de cigarros. Juntas empregavam, já em 1926, 120 operários. Esta fábrica de cigarros pode ser vista como um empreendimento de caráter mercantil, e não há dados para avaliar se ela pertencia ao mesmo empresário da fábrica de tecidos ou o espaço era

sublocado. Próxima à Vila, na rua Silva instalou-se a Fundação Hoffman e a fábrica de móveis de Emmendoerfer e Zipf.

No projeto, a Vila, dividia-se em duas áreas: uma ao norte destinada às indústrias, e outra ao sul, destinada a moradias, o eixo divisor encontrava-se na rua Silva (atual trecho da rua Heitor Liberato). No entanto uma nova divisão do espaço pode ser encontrada na parte residencial. Na rua principal (atual José Eugênio Müller), construíram-se amplas casas de material com quintais ajardinados e nas ruas paralelas, casas mais simples de madeira e quintais mais rústicos. Na rua principal morava uma classe social nascente em Itajaí, uma pequena burguesia urbana: alfaiates, jornalistas, advogados, oficiais da marinha, artesãos, professores, pequenos comerciantes, administradores de indústrias. Hoje se identifica esta classe como classe média em toda sua extensão. Nas ruas paralelas, operários, jornaleiros (pessoas pagas por hora de serviço), estivadores e marinheiros. Ambos os tipos de moradia configuravam-se em certa parte, imóveis para aluguel, conferindo um caráter especulativo ao empreendimento. Portanto vemos refletido nesse plano, os reflexos do desenvolvimento econômico e social do país e seu contraste: a desigualdade social. (Ver Anexo 2 – Fotos e Croqui da Vila Operária)

Porém a presença no mesmo espaço da vila de classes tão distintas deixa crer que as desigualdades na época fossem menores que as de hoje, e que os ideais de José E. Müller concebia uma aproximação

e uma maior igualdade entre as classes sociais em um espaço menos segregado que o atual.

Nos anos 30 estabelecem-se na cidade as seguintes atividades econômicas:

Registro de empresas instaladas em Itajaí							
Ano	Agricultura, extração e pecuária	Manufaturas e indústrias	Comércio local	Comércio atacado	Comércio import/export	Serviços	Totais
1930		3	16		1	4	24
1931	1	2	7	3	2	2	17
1933						2	2
1934			1			1	2
1935		1				1	2
1936		1	4		1	4	10
Totais	1	7	28	3	4	14	57
%	1,75	12,28	49,12	5,26	7,02	24,56	100

Fontes: Jornais "O Pharol", "Novidades". Arquivo Público de Itajaí.

A Vila Operária era destaque destas operações, pois seu modelo de implantação, planejado e dinâmico, atraiu alguns empreendedores e muitos profissionais para Itajaí. Oto Renaux adquire a Fábrica de Tecidos nesta época. Mas infelizmente o modelo não se difunde, e essa experiência urbana, aparece no contexto urbano do vale do Itajaí, como um empreendimento isolado. A vila é um centro onde além do operariado, uma pequena burguesia, marca no espaço, seu aparecimento em Itajaí.

É importante não confundir essa nova pequena burguesia, com a antiga classe de burguesia comercial (Malburg, Konder, Asseburg, entre

outros), cujas casas comerciais e residências, ainda podem ser vistas - até quando?⁷⁷ - à rua Lauro Müller e República Argentina.

3.4 – Vila Operária – Uma industrialização interrompida

Atualmente, a Vila é um bairro de classe média, bastante heterogênea, e sem as indústrias, que lhe deram origem e significado. Porém guarda de seu nascimento as ruas largas, as quadras bem proporcionadas e ainda escapa de uma característica comum, hoje, na cidade atual: a verticalização. Em seu nascimento, a Vila Operária trazia um marco significativo - o planejamento (palavra hoje esquecida). Significou, ainda, um embasamento político que refletia as divisões socio-econômicas da cidade e do país. Produto de uma época onde a burguesia industrial nascente, começava a participar do poder, aliada a antigos proprietários de terras de características feudais. No Brasil, o desenvolvimento econômico e social sempre representou uma dualidade: uma aliança entre novas forças produtivas e uma antiga classe dominante que decaiu, o que possibilitou ao país desenvolver-se, mesmo nas mais variadas épocas (e superar crises econômicas nacionais e internacionais).

⁷⁷ O passado histórico e arquitetônico de Itajaí tem sido alvo de constante destruição de seu patrimônio por ação de empresários e proprietários além da omissão e cumplicidade do poder público.

A decadência da produção industrial de Itajaí está ligada a três fatores básicos: a desarticulação das forças que permitiram o surgimento da Vila Operária, a predominância do capital mercantil, que se reorganiza após a Revolução de 30, e aliado ao capital industrial de Blumenau e Brusque, se transforma em capital financeiro com o surgimento do Banco INCO; associado ao comércio de madeira, que passa a atuar como grande atividade local no segundo pós-guerra. Portanto o fortalecimento das atividades mercantis e de serviços veio drenar os capitais da cidade para fora do potencial industrial que se organizava nas primeiras décadas do século XX. A especulação imobiliária representou o terceiro fator, pois muitos dos sócios de José E. Müller tornaram-se loteadores e incorporadores, consumindo assim o impulso inicial de organização do espaço e das forças produtivas propiciadas pela Vila Operária.

Portanto o espaço da Vila Operária foge dos princípios para os quais havia sido criada. As indústrias não permanecem na área e o bairro é incorporado a área urbana da cidade como uma simples incorporação urbana. A indústria em Itajaí se dispersa em outras áreas, especialmente próxima ao eixo viário aberto nos anos 50, a BR-101 e ao longo do Rio Itajaí Açu, onde a construção naval terá grande destaque.

J. E. Müller retira-se da cidade para o Rio de Janeiro em 1942. Seu empreendimento, enquanto espaço de transformações e a grande potencialidade a ser concretizada pela via industrial, não se realiza. Porém o a constituição espacial desta obra permite visualizar as grande

diferenças entre ela e a organização de Itajaí nos anos posteriores, cujas características serão analisadas no próximo capítulo.

CAPÍTULO 4

Capital Mercantil e Industrias de Itajaí após 1945

4.1 Notas iniciais

A economia da cidade de Itajaí tomou formas predominantemente terciárias, a partir da perda de dinâmica do setor industrial. A constituição e desenvolvimento do banco INCO e o comércio madeireiro, foram os setores mais dinâmicos da economia da foz do Itajaí no período após a Segunda Guerra. O último grande investimento industrial na cidade, com a presença de capitais locais foi a Companhia Catarinense de Cimento Portland - CCCP. Uma associação entre o capital financeiro do Banco INCO e o capital industrial da família Renaux de Brusque.

As tentativas de industrialização posteriores a Vila Operária, em setores como da pesca e da construção naval, enfrentarão grandes obstáculos na parte financeira e operacional caracterizados por uma carência permanente na formação de mão de obra, na ausência de planejamento no uso dos incentivos governamentais, resultando em um setor de características "ciclotímicas", de fases de grande crescimento e largos períodos de estagnação, o que não o impediu de se tornar o único pólo industrial que se desenvolve até os dias atuais.

Houve inversões entre o pólo madeireiro e os estaleiros de construção naval. Os estaleiros tradicionais consumiam e consomem ainda nos dias atuais, grandes quantidades de madeira necessária a construção dos barcos. As madeireiras atuavam como grandes fornecedores a estes estaleiros. Alguns empresários desse setor chegaram a atuar como sócios minoritários de alguns estaleiros, porém, sempre com pequenas inversões de capital, ou como sócios “garantidores”⁷⁸ de empréstimos e financiamentos.

4.2 Exportação de madeira

O corte da madeira representa desde os princípios dos registros históricos, uma importante atividade econômica no Vale do Itajaí. A exploração de vastas reservas florestais da mata atlântica, que se estendia por todo o Vale, começa ainda no século XVIII, com a utilização das madeiras locais nas atividades da carpintaria da ribeira⁷⁹. Manufatura de origem portuguesa e açoriana, com alguma influência indígena, até hoje pode ser vista nas formas dos barcos, ferramentas e expressões do idioma utilizadas pelos carpinteiros.

No século XIX, com a implantação e desenvolvimento das colônias alemãs e italianas no Vale, e a inserção destas áreas, numa economia

⁷⁸ Garantia em ativos físicos para os empréstimos, ou como consórcios para permitir uma maior tomada de capital junto a bancos oficiais, como no caso da formação da EBRASA.

⁷⁹ Este nome Carpintaria da Ribeira, está associado, a prática ancestral de construção naval e caráter artesanal ou manufatureiro, nas margens da foz do Rio Itajaí-Açu.

de pequena produção mercantil plena, um novo estágio foi alcançado na exploração. De atividade esparsa, passou a ser organizada por companhias comerciais que das madeiras ditas "de lei", extraíram seus principais produtos: tábuas e pranchões, revendidos para a construção civil, de móveis, ou naval, tanto no Brasil, como no exterior.

Esta organização resultou numa série de grandes firmas comerciais, muitas vezes especializadas apenas neste ramo. Porém mesmo para as companhias de importação/exportação entre os fins do século XIX e começo do XX, que não se dedicavam exclusivamente a ela, a madeira era grande fonte de renda e muitas vezes configurava-se como principal atividade da empresa.⁸⁰

No século XX nos períodos de após guerra⁸¹(1ª e 2ª Guerras Mundiais), mas principalmente após a Segunda Guerra, o grande consumo de matérias primas para a reconstrução dos países envolvidos, levou a um crescimento enorme da demanda por madeiras para construção civil e naval nos países centrais do sistema capitalista. O porto de Itajaí, figura como um dos principais caminhos catarinenses dessa exportação. Aqui se estabeleceram firmas de locais e companhias com matrizes em outros municípios ou estados brasileiros.

⁸⁰ MOREIRA, Sônia. *Porto de Itajaí – da gênese aos dias atuais*. Florianópolis: Tese de Mestrado em Geografia. CFH/UFSC, 1995.

⁸¹ CAMARA, Lourival. *Reflexos da Guerra na Economia Catarinense*. Florianópolis: 1945.

A atividade madeireira abrange grandes áreas do território catarinense, além do Vale do Itajaí. A principal reserva florestal de SC, é a mata de Araucárias, que se estende pelo planalto, desde a fronteira do Paraná até a fronteira com o Rio Grande do Sul. A exploração desta mata é objeto de longo período histórico, que começa de maneira organizada, no princípio do século XX, tornando-se inclusive palco de uma série de disputas sociais e econômicas que tiveram seu ápice na Guerra do Contestado. A exploração madeireira da área dos pinhais encontrou resistência nas populações tradicionais que praticavam sua subsistência naquela área.

Escoavam pelo porto de Itajaí madeiras extraídas principalmente da região do planalto e do Vale do Itajaí. Empresas estabelecidas na cidade mantinham entrepostos e serrarias em várias cidades do interior de onde a madeira extraída de fazendas próprias ou por contratos de terceiros era trabalhada e reenviada para a cidade para a exportação.

Nos anos 70, o esgotamento da matéria prima, as matas de pinhais, levou ao colapso da atividade madeireira, que não estabeleceu nenhum tipo de indústria na cidade. Os capitais acumulados voltaram a seus pontos de origem, em busca de novos empreendimentos, em novas áreas madeireiras, principalmente no Mato Grosso, Norte do Espírito Santo / Sul da Bahia e Pará. Outros capitais voltaram-se ao reflorestamento de grandes monoculturas de *Pinus Eliotis* e *Eucaliptos* e ainda a fabricação de papel e celulose, porém o capital das empresas

locais não foi convertido localmente em atividades industriais ou convertido em novas atividades extrativas localmente, consumindo-se em grande parte em atividades especulativas, principalmente de cunho imobiliário.

4.3 Banco INCO

A fundação do Banco da Indústria e Comércio de Santa Catarina (INCO), no ano de 1935, marca a passagem do nível primário dos capitais financeiros catarinenses para sua maturidade.

Os acionistas fundadores do banco: Antônio Ramos; Otto Renaux; A. Fucks; Bonifácio Schmidt e Irineu Bornhausen, idealizado por Irineu Bornhausen e Otto Renaux, todos com grandes investimentos comerciais e/ou industriais em Santa Catarina, percebiam a necessidade e a rentabilidades da operação de uma casa bancária em todo o território catarinense.

A dificuldade nos intercâmbios comerciais, especialmente o desconto de cheques e notas promissórias, abriu um grande campo ao Banco, mas estes grandes acionistas, vislumbravam a grande oportunidade de investimento em capital em seus negócios através da inversão do capital captado pela rede bancária.

O crescimento do banco, encampando pequenas redes locais, formadas por caixas cooperativas e bancos rurais, ocorreu de maneira rápida nos anos 40 e 50, e quando com a subida ao poder do grupo da UDN, pelo governador Irineu Borhausen, o banco apresentou um salto no fluxo de caixa, pois as operações financeiras do estado passaram a ser quase exclusivamente realizadas pelo INCO.⁸²

Na direção do Banco em 1960, constavam, proprietários e sócios de grandes indústrias e casas comerciais de Santa Catarina: Antônio Ramos, armador; Otto Renaux: industrial; Hercílio Deeck; industrial⁸³. O poder econômico e financeiro do estado, inclusive do governo concentrava-se nesta instituição que tinha por presidente, Genésio Miranda Lins. O crescimento da casa passa a se dirigir ao mercado nacional, principalmente, o estado de São Paulo.

Apesar de vinculado desde sua fundação, a importantes industriais, para a cidade de Itajaí, a única empresa industrial em que o Banco investiu capital para instalação na cidade, foi a Companhia Catarinense de Cimento Portland, cujo capital inicial, originado na venda de ações da nascente Companhia, pelo Banco INCO, foi de 6000 contos de Réis.⁸⁴

⁸² CARREIRÃO Yan. Eleições e sistema partidário de Santa Catarina. Florianópolis, Dissertação de mestrado - CPCS/UFSC, 1988

⁸³ SHIMMITT, Sérgio. O Setor bancário de Santa Catarina. Tese de Doutorado: UFSC/ CSE; 1991.

⁸⁴ Arquivo Público de Itajaí. Correspondência ativa do Banco INCO; Julho de 1943.

Apesar da tremenda capacidade financeira do banco para sua época, pode-se afirmar que não representou para Itajaí, um forte elemento de apoio a instalação e indústrias. Apoiava sim e fortemente as atividades mercantis como a exportação de madeira e a navegação de cabotagem como da empresa de Antônio Ramos. As inversões de capital na indústria da construção naval não eram tão freqüentes, mas aconteceram em pequena escala, especialmente para equipar estaleiros que construía embarcações para as companhias de navegação.

Com a anexação do Banco INCO, pelo BRADESCO em 1973 e o encerramento da fase mais forte da presença do capital mercantil em Itajaí, o comércio e exportação de madeira, a cidade passa a apoiar-se economicamente em seu porto, tributário de vasta hinterlândia. Associada à atividade portuária especialmente à pesca em grande escala que começa a instalar-se no fim dos anos 60 a construção naval começa a ter destaque na economia da cidade. Apesar de existir em escala artesanal e manufatureira desde o nascimento da cidade a construção naval torna-se uma indústria completa apenas neste momento. Recebe grandes investimentos de capitais vindos de agências de fomento e conhece uma fase de crescimento que se estendeu até 1986. A EBRASA (Empresa Brasileira de Construção Naval S. A.) e a CORENA (Metalurgia e Construções Navais S.A.), estabeleceram-se na cidade. Após o forte crescimento do período inicial, uma longa estagnação durante os anos 90 leva as empresas a um processo falimentar. Após a virada do século

começa uma recuperação com advento de novos capitais invertidos no setor e uma nova política delineada pelo governo federal para o setor.

4.4 A construção Naval em Itajaí

4.4.1 A Carpintaria Naval

Carpintaria da ribeira, esse é o nome dado a tradicional atividade de construção de barcos de madeira, as margens do Itajaí Açu. Sua ancestralidade Luso-Açoriana remete a técnicas de construção naval antiqüíssimas, muitas delas de origem mediterrânea. Em seu linguajar técnico, usa termos que dificilmente se encontram em outras profissões. O conhecimento, passado de geração a geração, não pode ser apreendido em escola e lentamente fenece com os últimos mestres desta que pode ser considerada uma arte: a carpintaria naval.

A carpintaria naval esteve ligada em Itajaí, ao comércio interior praticado pelos vales do Itajaí Açu e Itajaí Mirim, a pequena navegação de cabotagem praticada no litoral catarinense e a navegação de cabotagem com outros estados, São Paulo e Rio de Janeiro em particular. A pesca também representou, e representa ainda, um

mercado desta indústria, inclusive de resistência⁸⁵, durante períodos de baixa produção e demanda.

4.4.1.1 Artesãos na construção naval

Um tipo de construtor dedicava-se a construção naval de pequeno porte. Esta construção, com barcos de no máximo uma tonelada era basicamente destinada a dois tipos de mercado: o da navegação fluvial e da pequena cabotagem no litoral catarinense. Esse construtor pode ser considerado um artesão. Usualmente trabalhando sozinho, ou com poucos auxiliares, muitas vezes de uma mesma família, este construtor utiliza conhecimentos acumulados ao longo de anos de prática de construção e navegação, para conceber e montar pequenas embarcações.

Usualmente proprietário de suas ferramentas, e trabalhando as margens do rio, sob contrato direto dos proprietários e o período de maior mercado, para essa construção, encontrou-se na colonização do Vale⁸⁶, quando poucas estradas haviam sido abertas, sendo o meio de

⁸⁵ Esta resistência tem um duplo sentido. Resistência em se manter as oficinas e um mínimo corpo de empregado funcionando mas também como sendo a pesca uma atividade secundária, assalariada ou de subsistência para muitos carpinteiros e pequenos construtores navais.

⁸⁶ MACHADO, Joana Maria Pedro. *O desenvolvimento da construção naval em Itajaí (SC)*. Dissertação de Mestrado em História. UFSC, 1973, p. 22.

transporte mais rápido e seguro geralmente o Rio Itajaí e sus afluentes. No mar, à época das embarcações à vela, período que abrange todo séc. XIX e que se encerra no século XX no segundo pós-guerra, é de importância fundamental, para estes pequenos artesãos.

Anos	Índice do Numero de Embarcações	Índice do Movimento Total de Mercadorias	
		Peso	Valor
1943	92	84	-
1944	100	100	100
1945	94	104	132
1946	117	108	132
1947	76	69	106
1948	41	24	41
1949	24	8	11
1950	23	5	10

Fonte: MACHADO, Joana Maria Pedro. *O desenvolvimento da construção naval em Itajaí (SC)*. Dissertação de Mestrão em História. UFSC, 1973, p. 25.

A decadência da navegação fluvial é claramente demonstrada nesta tabela, onde o número de embarcações decai rapidamente a partir de 1947, decaindo conjuntamente o peso e valor das mercadorias transportadas. No final do período a baixa tonelagem transportada indica os diminutos meios utilizados na navegação fluvial.

O transporte rodoviário foi o principal responsável pela extinção da navegação fluvial. Os baixos custos e rapidez dos fretes terrestres tornaram inviável a difícil navegação no Itajaí Açu,⁸⁷ rio de difícil

⁸⁷ MACHADO, p. 24.

passagem, especialmente no período de secas, quando afloram pedras e bancos de areia, e ainda assolado periodicamente por grandes cheias e enxurradas.

Este construtor artesanal formou a base da mão de obra dos estaleiros manufatureiros, empreendimentos de maior porte, que tinham por mercado a pesca e a cabotagem de maior porte. Esta construção artesanal até os dias atuais trabalhando em pequenos reparos e construções para pescadores artesanais e muitas vezes sendo eles próprios pescadores sazonais.

4.4.1.2 O auge do período manufatureiro

O próximo estágio em escala de produção é o de pequenas empresas onde a sociedade de vários artesãos ou sua subcontratação por empreitada ou contratação por jornada de trabalho e constitui um exemplo de manufatura na construção naval.

Os mercados destas manufaturas eram mais exigentes e possuíam capitais de maior porte que permitiam um investimento substancial na construção de embarcações. A pesca em escala manufatureira ou industrial e a navegação de cabotagem constituem seus principais clientes.

As grandes companhias comerciais de Itajaí e de Santa Catarina, (como visto no capítulo 2), possuíam frotas próprias para usos em suas linhas. Muitas vezes as maiores dessas empresas, constituíam estaleiros próprios para o fabrico e reparo de suas embarcações. Em Itajaí, na virada do Século XIX para o XX destacavam-se a Cia Asseburg e a Cia Malburg, como possuidoras de estaleiros próprios. Ao longo da primeira metade do Séc XX Companhias como a Renaux, Ramos Navegação e Konder possuíam barcos de madeira a vela e a motor, em grande parte estas frotas eram construídas em Itajaí.

Percentagens das embarcações construídas em Itajaí movidas a vela e a motor

Períodos	A Vela	A motor	Maior embarcação do período (Kg)
1900-1920	80%	20%	96.000
1921-1925	78%	22%	70.000
1926-1930	63%	37%	102.000
1931-1935	63%	37%	12.000
1936-1940	81%	19%	45.000
1941-1945	30%	70%	608.000
1946-1950	25%	75%	291.000

Fonte: MACHADO, Joana Maria Pedro. *O desenvolvimento da construção naval em Itajaí (SC)*. Dissertação de Mestrão em História. UFSC, 1973, p. 41.

Essa tabela demonstra a resistência das antigas técnicas de navegação a vela, frente as novas tecnologias do motor a explosão e

mesmo a já antiga, a época, fonte de energia dos motores a vapor. Isto demonstra a baixa capacidade técnica destes estaleiros no período pré-1940, e que muitos capitais mercantis da navegação de cabotagem não conseguiam fazer investimentos necessários na conversão e modernização de suas frotas.

Dentre os maiores estaleiros destacam-se: o de Hidelbrando da Silva Jr, o de Antonio Ramos e o da Cia de Navegação Itajaí pertencente a Antônio Francisco Capela.⁸⁸ Estes estaleiros construíram diversos navios de até 300 toneladas, para as diversas companhias de navegação existentes em Itajaí, como a Cia Renaux, Itajaí e Ramos. Integralmente de madeira, estes navios apesar da tecnologia antiga eram extremamente práticos e de baixo custo de operação para estas companhias, e prestavam-se perfeitamente ao tipo de serviço que praticavam. Estes estaleiros ligados diretamente as companhias de cabotagem, tem sua decadência associada diretamente a queda desta navegação no pós-guerra. Após 1950, nenhum destes estaleiros produz mais navios, restando apenas, a construção de barcos para a pesca e embarcações de lazer. Os maiores barcos construídos por estes estaleiros os cargueiros TRIUNFO e NAVITA alcançavam mais de 300 toneladas de carga.(Ver Anexo 3 – Fotos Navio Triunfo).

⁸⁸ MACHADO, p. 68.

No período da década anterior a Segunda Guerra Mundial a média geral da tonelagem de construção alcançou 3970 kg por embarcação. Durante o período do conflito esta média eleva-se a 30972 Kg por embarcação, e após o conflito a média cai para 6033 Kg por embarcação.⁸⁹

O período do conflito mundial representou, portanto um grande esforço dos estaleiros manufatureiros de Itajaí no sentido de atender a forte demanda da navegação de cabotagem no período, que teve de suprir via mercado interno a carência de mercadorias anteriormente importados dos países envolvidos na Guerra.

Com a decadência do período da navegação de cabotagem, após 1945, estas manufaturas entram em estagnação, vivendo exclusivamente da construção de embarcações de pesca, mercado disputado e sujeito a grandes variações de demanda, e de esparsos barcos de passeio ou serviço, como chatas, rebocadores e escunas de passeio.

A pesca industrial começa a se expandir a partir do fim dos anos 60. Fomentada com pesados subsídios governamentais e com investimentos estrangeiros e de grandes capitais nacionais, uma frota pesqueira rapidamente se estabelece. Os construtores tradicionais, percebendo o crescimento do mercado rapidamente criam tipos de embarcações necessários à pesca do arrasto, espinhel, cerco e linha. O

⁸⁹ MACHADO, p. 42.

baixo custo da madeira em SC, incentivada pelas grandes empresas do setor madeireiro, e a baixa remuneração da mão de obra, permitem a sobrevivência deste tipo de construção, que chegou a competir fortemente com o setor industrial.

4.4.2 A indústria de construção naval

Duas grandes empresas industriais destacaram-se em Itajaí no setor de construção naval. A EBRASA e a CORENA. Estas empresas abertas com forte insumos de capitais subsidiados pelo governo conhecerão forte impulso na década de 70, acompanhando o movimento geral da indústria de construção naval brasileira, que em 1979, alcançou o posto de 7º maior construtor do mundo⁹⁰. Entretanto este crescimento expressivo teve fôlego curto, problemas gerados pelo modelo de implantação dos financiamentos, a falta de políticas públicas consistentes e má administração financeira, levaram a uma situação falimentar de toda a indústria de construção naval brasileira ao fim da década de 80.

As empresas estabelecidas em Itajaí não escaparam a derrocada do mercado naval brasileiro. Porém no fim dos anos 90 uma reorganização acontece no setor, e novamente incentivadas por políticas

⁹⁰ VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Uma estratégia Marítima para o Brasil. In: *Revista Marítima Brasileira*. V. 116, N. 1 / 3 (jan. – mar.); 1996, p. 72.

governamentais e de estatais como a PETROBRAS ocorre um ressurgimento da atividade. Itajaí também recebe este impacto positivo.

A abertura de uma empresa de construção naval, voltada para a construção de pequenas e médias embarcações em aço no fim dos anos 60, traz uma nova concepção, a industrial, a indústria de construção naval em Itajaí.

Um pequeno grupo de técnicos e empresários do Rio Grande do Sul trabalhavam em parceria com a SUDEPE - a antiga Superintendência para o Desenvolvimento da Pesca - buscando desenvolver a pesca em escala industrial no sul do Brasil.

Este grupo formado por Fernando Luiz Leal, Carlos Alberto da Silva da Fontoura e Carlos Frederico da Cunha Teixeira vislumbraram a possibilidade da instalação no sul do Brasil de um estaleiro voltado para o mercado dos barcos de trabalho – pesca, reboque, apoio e pesquisa – de pequeno e médio porte.

Em 1968 este grupo vem a Itajaí conhecer a Empresa Sul Atlântico de pesca, que fomentada por incentivos públicos, começava a desenvolver a pesca industrial na região. Esta visita comprovou a viabilidade do estabelecimento do Estaleiro. Após uma breve tentativa em na cidade de Navegantes, foi decidida a instalação da empresa no bairro de Salseiros, em Itajaí, próximo a BR – 101. A entrada de um novo sócio local foi acertada: Noemi Santos Cruz.

A viabilidade do empreendimento dependeu do financiamento público do projeto. Via BRDE (Banco de Desenvolvimento do Extremo Sul), através do FUNDESC - Fundo do Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina - foi financiado o capital de um milhão de dólares (US\$1.000.000,00) necessário a construção do empreendimento e capital para a empresa. Após alguns contratempos burocráticos no financiamento do projeto⁹¹, e a em 01 de Setembro de 1970 a EBRASA começa a funcionar.

Os projetos eram adquiridos a baixo custo de uma empresa inglesa especializada em barcos de trabalho. A construção em aço permite muitas vantagens especialmente se organizada de forma industrial. A seqüência da construção de uma embarcação é passível de se transformar num esquema fordista de linha de montagem, a diferença é que as peças são montadas em linhas separadas em grandes blocos que convergem com guinchos e pontes móveis para a carreira onde está sendo montado o barco. Esta deriva da linha de montagem clássica é necessária devido ao peso e porte do produto final e das milhares de operações necessárias para a complexa montagem do barco.

A demanda nacional calculada para a época, era da necessidade de 2000 embarcações para prever a pesca anual de 2.000.000 de

⁹¹ Para financiar o valor solicitado foi necessária a inclusão de uma série de sócios minotários, responsáveis por parte do projeto: Artur Michels Filho e seu pai Arthur Michels, Pedro Silva, Frederico Olindio de Souza e seu irmão, todos ligados a capitais mercantis, principalmente do comércio de madeira e com ligações políticas na cúpula do Governo a época (Ivo Silveira).

toneladas de pescado⁹². A EBRASA previa construir em torno de 10% desta frota (cerca 200 embarcações). A mão de obra necessária para a implantação do projeto industrial não existia em Itajaí, apesar da construção naval ser desenvolvida na cidade, esta se dava com outra matéria prima, a madeira, e seus artesãos podiam participar apenas em escala reduzida no novo tipo de construção.⁹³ Os soldadores, torneiros, chapeadores, jateadores e operadores de calandras e caldeireiros, foram trazidos de Porto Alegre, e eram antigos funcionários do Estaleiro Só, que a época estava demitindo grande número de operários.

O primeiro barco, JANGADA I foi entregue em 1971, e pertencia a União Brasileira de Conservas e Pesca S.A. do Rio de Janeiro⁹⁴. O barco deslocava 42 toneladas e tinha 18 metros de comprimento. Na primeira metade da década de setenta o estaleiro se manteve bastante movimentado, uma série de barcos de Pesca de 70 toneladas e 23.5 metros de comprimento foram entregues no período (MY PESCA III, ARAPONGA). A Marinha de Guerra do Brasil constrói uma série de 4 barcos de apoio naval no estaleiro. Porém começam as primeiras dificuldades. O cancelamento de uma encomenda de 20 barcos da SÓPESCA, dos quais 6 foram entregues e 14 ficaram no estaleiro, e o

⁹² Fonte Agência da Capitania dos Portos de Santa Catarina. Decreto Lei 221/67 de 28/12/1967.

⁹³ Em um barco de aço apenas as acomodações internas da tripulação são realizadas em madeira. Portanto apenas para esta carpintaria a mão de obra local estava qualificada.

⁹⁴ Entrevista com o Sr, Fernando Luiz Leal.

cancelamento de um contrato de exportação para os Estados Unidos⁹⁵ trazem sérias conseqüências financeiras para a empresa.

Apesar destas dificuldades nos anos 70, da abertura do estaleiro até 1986, ele operou com capacidade plena, com mais de 300 funcionários. Mas vista as primeiras dificuldades a companhia optou por diversificar a produção. Além dos navios para a Marinha de Guerra, começa uma série de construções de ferry-boats⁹⁶, suply-boats, rebocadores e tratores marítimos. Pequenos navios de serviço geral e embarcações de pesquisa e turismo, além de barcos particulares de lazer.

Em 1986 na desvalorização cambial seguida do Plano Cruzado a EBRASA enfrenta sua primeira grande crise, e a partir deste momento não mais recuperaria o ímpeto dos anos 70. A desvalorização cambial deixa um rombo de mais de US\$3.000.000,00 nos contratos feitos a preço fixo⁹⁷. O grande problema está na importação de praticamente todos os equipamentos a bordo, de eletrônicos, passando pelos motores e mesmo os equipamentos de pesca (powers blocks, guinchos hidráulicos, etc.).

⁹⁵ Segundo o Sr. Leal cancelado devido a interferência da agência do Banco do Brasil de Nova Iorque que não aceitou realizar parte (20%) do empréstimo para realização do negócio já financiado (80%) pela CACEX.

⁹⁶ Barcas para transporte de veículos e passageiros, entre as quais as da travessia Santos-Guarujá e no Paraná em Guaratuba.

⁹⁷ Entrevista com o Sr. Fernando Luiz Leal.

Em meio a crise a empresa ainda tem fôlego para lançar o barco atuneiro VÔ DAVI, com 38 metros de comprimento e capacidade de carga de 182 toneladas, o maior barco construído pela empresa, mas o período da segunda metade da década de 80 foi catastrófico para a construção naval brasileira como um todo. A falta de políticas oficiais, e de uma diretriz clara ao setor, levou ao sucateamento da frota mercante nacional e a descapitalização de armadores. Sem encomendas e premida por uma concorrência internacional cada vez mais forte, resultada da desregulamentação do setor, tanto a construção quanto os frotistas vêem-se sem perspectivas de continuar atuando, quando da abertura total do setor no governo Fernando Collor de Mello.

Em 1991 o estaleiro entra em concordata e não produz mais embarcações novas. Sua estrutura se degrada e os funcionários são dispensados. Apenas serviços de reparo e reformas são efetuados, inclusive em barcos de madeira. No fim dos anos 90 com dívidas superiores a 7 milhões de reais o estaleiro vai a repetidos leilões. A situação se arrasta de 1999 a 2002⁹⁸, quando o estaleiro chileno Detroit, compra a massa falida, que passa a chamar-se EDISA – Estaleiro Detroit Itajaí S.A.

As perspectivas de contratos da Petrobrás e subsidiárias e prestadoras de serviço em aumentar a frota que trabalha na extração de

⁹⁸ O jornal A notícia, na seção AN economia, destaca desde novembro de 1999 as tentativas de realização de leilões.

petróleo gera grandes perspectivas ao setor offshore⁹⁹, e é exatamente neste mercado que o EDISA quer atuar com força. Porém seu mercado é limitado por suas instalações físicas, especialmente pelo tamanho da sua carreira para construção das embarcações que tem menos de 100m de comprimento.

O segundo estaleiro de peso a instalar-se na cidade foi o CORENA –Metalurgia e Construções Navais S.A. - originário de Santos, São Paulo. Estabelecida em 1970, a empresa migrou de São Paulo para Itajaí financiada também pelo BRDE, e buscava estabelecer-se enquanto construtora de navios de apoio e especializados, barcos de pesca e pesquisa.

A grande área onde se instalou pertencia ao antigo aeroporto de Itajaí, no atual 1º Distrito Industrial, com cais instalado para receber e efetuar reparos em pequenas embarcações, doca elevatória de 250 toneladas (comprimento de 35 metros), e carreira para embarcações de 90 metros. Pátios com trilhos permitindo a construção em blocos das embarcações maiores ou a presença simultânea de até 20 embarcações de até 30 metros; e grande oficina de solda e corte de chapas de aço; permitiram ao estaleiro excelente capacidade de produção.

⁹⁹ O Jornal do Comércio do Rio de Janeiro em sua edição de 17/02/2003 indica que os investimentos devem ser da ordem de 5 bilhões de Dólares em 3 anos. A maior parte desses recursos destinada a construção de plataformas e navios cisternas, mas também cobrindo a necessidade de dezenas de rebocadores, navios de apoio e suprimentos, bombeiro, etc.

Sua enorme capacidade nunca se ocupou por completo, pois logo após o bom começo nos anos 70, a crise que se abateu no setor também atingiu duramente o estaleiro, que de 300 empregados caiu para o número menor que 80 a época do seu leilão judicial em 1994¹⁰⁰. Arrematada pelo Grupo Metalnave, com o pagamento de dívidas, que somavam a época mais de 40 milhões de dólares¹⁰¹, o estaleiro começou a reerguer-se, especialmente após 2001, com a reabertura ao financiamento a construção naval pelo BNDES. As ampliações das instalações e da carreira permitiram uma nova linha de construções ao estaleiro.

O grupo Metalnave é especializado no transporte marítimo de gases químicos. Baseado no Rio de Janeiro é o único grupo nacional a operar este tipo de serviço nas águas nacionais.

A estrutura do estaleiro é utilizada pelo grupo Metalnave dentro de uma estratégia de verticalização da produção dentro da empresa. A construção dos navios para transporte de gases industriais, financiada pelo BNDES privilegia a atuação estratégica da empresa a única de capital nacional a realizar este tipo de transporte especial e ter estrutura produtiva necessária para a manutenção e ampliação da frota, que atua no transporte dos produtos das empresas Braskem e Dow Química.

¹⁰⁰ Revista Isto é Dinheiro, 10/09/2003.

¹⁰¹ Jornal A Notícia. AN Economia 22/01/2002.

Hoje o estaleiro está finalizando a construção o 4º navio construído para a frota da Metalnave , o Metal Tanque VI, lançado a água na presença do presidente da República Luis Inácio “Lula” da Silva, em cujo governo se esboçam novas metas para a construção naval no país. (ver Anexo 4 – Fotos Lançamento do Metaltanque VI)

Com a ampliação da frota de navios gaseiros, a Metalnave pode capacitar-se para entrar no mercado internacional. Pois seus navios mais antigos não possuíam as requisições de segurança e construção modernas, necessárias a longa cabotagem. Outro mercado possível de atendimento é o do gás natural, com grandes reservas na plataforma continental, falta ao país estrutura de armazenagem e transporte desta importante fonte de energia que é queimada diariamente nas plataformas marítimas da PETROBRAS sem qualquer aproveitamento estratégico para o país.

Os planos para o Estaleiro Itajaí (EISA) são com a finalização do último navio da frota, passar a construção para encomendas de outros armadores. Já estando encomendados dois porta contêineres para a Mercosul Line, subsidiária da P&O Neddloyd holandesa¹⁰². A construção de Mega lates destinados ao rico mercado europeu e americano também se encontra nos planos da empresa. No período compreendido após a transformação da CORENA em EISA a carteira de negócios do Estaleiro superou os 250 milhões de dólares.

¹⁰² Valor Econômico 23/09/2003.

Uma das maiores fraquezas da construção naval no país é o baixo índice de nacionalização da construção. Excetuado o casco e acomodações da tripulação, mais de 90% dos equipamentos dos navios e barcos pequenos é importado¹⁰³. Motores, eletrônicos, lemes, bombas e equipamentos hidráulicos e mesmo linhas de eixo, não são produzidos no país por falta de escala para a produção ou tecnologia apropriada.

Isto leva a uma extrema vulnerabilidade externa, especialmente em casos de choques cambiais ou repiques inflacionários, ocasionando uma perda financeira aos estaleiros que se reflete em sua produção. O que ocorreu no fim dos anos 80 e exacerbado no Governo Collor foi exatamente uma desestabilização financeira associada a uma desregulamentação e privatização desastrosa do setor marítimo (Fretes, cabotagem, navegação e fundos para a construção e manutenção das frotas). Foi desmontado todo um sistema, que apesar de não funcionar perfeita ou corretamente tinha uma função especialmente estratégica ao país, e em seu lugar ou estabeleceram-se empresas estrangeiras, ou apenas restou um imenso vazio.

Os governos posteriores ainda não foram capazes de gerar políticas congruentes para a reativação do complexo marítimo brasileiro e seus anexos, especialmente a indústria de construção naval. É esta a

¹⁰³ COUTINHO, Luciano G.(ORG); FERRAZ, João Carlos, et All. Estudo da competitividade de cadeias integradas no Brasil: Industria Naval. Campinas: UNICAMP / Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio Exterior /Ministério da ciência e Tecnologia / FINEP; 2002, p. 29.

tarefa de criação e implementação destas políticas que se espera ver-se realizada no atual governo (2003-2006).

Que não se repitam os erros da das décadas passadas onde mesmo com todos os incentivos fiscais e monetários, não houve conscientização dos empresários para que percebessem que o sucesso de sua iniciativa dependia não apenas do setor público e sim de constantes inversões de capital que resultassem em avanço tecnológico, aumento de produtividade e melhor gestão das empresas, gerando conseqüentemente aumento de empregos, renda e competitividade internacionais.

Considerações Finais

A diferenciação entre a cidade de Itajaí e suas vizinhas, Brusque e Blumenau, que inseridas no mesmo processo de pequena produção mercantil e da criação de manufaturas apenas nas duas últimas reproduziu-se o processo de industrialização enquanto na primeira, "amarrada" aos capitais mercantis, este processo emperra e da grande produção manufatureira sobram apenas poucas indústrias no presente.

A única tentativa forte de implantação de um modelo alternativo se fez com a Vila Operária, em 1924. A novidade apresentada pela Vila, era a presença de um planejamento privado, de onde as atividades seriam centradas e que tipo de habitações ali se instalariam. Além de capitais mercantis, concorreram para sua formação de capitais industriais e manufatureiros, gerados pela acumulação e concorrência na pequena produção mercantil, instalada no Vale, e também, portanto em Itajaí.

As diferenças entre os sócios da Sociedade Cooperativa Catarinense, parece ter se agravado pela cisão da sociedade, causada pela Revolução de Trinta, que instala a terceira Dualidade. Itajaí, conservadoramente, amplia seu capital mercantil, e relega as indústrias um papel secundário. Neste ponto o papel desempenhado pelo Banco INCO, foi muito importante, pois sua sede em Itajaí concentrava um grande número de decisões sobre investimentos do capital acumulado

pelo Banco. E apenas um grande investimento industrial foi realizado por ele, na cidade: A Companhia Catarinense de Cimento Portland (CCCP).

O ciclo da madeira, também concorreu para a carência de capitais industriais, sua extrema dependência das florestas, não renováveis na velocidade de retirada do material, levou a um rápido colapso, quando do esgotamento dos Pinhais nativos. Pouco ou nenhum investimento em setores industriais foram feitos pelos comerciantes de madeira, especialmente em Itajaí.

A foz do Itajaí compreende Habitats diferentes em cada etapa de formação deste espaço. Do habitat rural do principio da ocupação portuguesa, caracterizado pela forma de produção de subsistência, de pequena produção mercantil ou ainda a escravista com fins mercantis na pesca da baleia, ao habitat urbano da concentração de 200.000 habitantes (somando-se a cidade de navegantes), as mudanças foram tão acentuadas que parece difícil estabelecer uma conexão, percorriam o rio e sua costa, lanchões, canoas, sumacas e brigues, que transportavam, duas, cinco no máximo quinze toneladas, para os navios atuais capazes de transportar em poucas viagens toda a exportação de maçã ou frango produzida em largas áreas de nosso estado e país.

O Porto tem Função Primordial neste processo. Porém se a ocupação modificou-se, também o fez a sociedade e sua economia, se aquele habitat mais próximo do natural parecia ameaçado a todo instante

por tempestades no mar, enchentes no rio, e o espectro de confrontos coloniais, hoje é o próprio desenvolvimento das relações de produção desenvolvidas pela sociedade que parecem ameaçar o habitat urbano aqui estabelecido. A expansão do porto sobre a área urbana do centro da cidade, é uma aberração econômica e geográfica, que somente se explica, não pelo excesso de capital ou trabalho que geram estas ameaças e sim exatamente sua escassez, que geral, estas soluções incapazes de gerar desenvolvimento contínuo e sólido.

A geografia local, e a importância do sítio e localização portuária oportunizaram uma nova tentativa de industrialização com capitais privados e recursos públicos: a indústria de construção naval. Após um primeiro momento de crescimento, a crise e estagnação do setor em nível nacional, não permitiram seu desenvolvimento.

No fim dos anos 90 uma nova reorganização acontece nesse setor. Capitais nacionais e estrangeiros, novos incentivos fiscais e políticas públicas, reimpulsionam esta indústria.

A Vila Operária foi talvez a maior oportunidade deste espaço e sociedade romperem com os ciclos de altos e baixos econômicos gerados pela exploração única de atividades comerciais. A oportunidade foi perdida, esperamos que a lição, também não o tenha sido para que o novo crescimento da construção naval, não se torne apenas mais um surto passageiro. Espera-se que este momento promissor não seja

desperdiçado e que as ferramentas de planejamento governamental, especialmente pela regulamentação do transporte marítimo e uma atuação responsável dos bancos de fomento venham restabelecer esta importante indústria nacional.

Referências

1 - Livros, Revistas e Publicações Científicas

Álbum do Estado de Santa Catarina, 1908

Anuário de Itajaí, 1924.

Anuário de Itajaí, 1949.

Anuário de Itajaí, 1960.

ATLAS Geográfico de Santa Catarina. Florianópolis: C.N.G. – Diretório Regional de Santa Catarina – Departamento Estadual de Geografia e Cartografia, 1959.

BASTOS, José Messias. **O comércio de múltiplas filiais no Sul do Brasil**. 2002. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Curso de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo, São Paulo.

BENÉVOLO, Leonardo. **A cidade na história**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1999.

BIELCHOWSKY, Ricardo. Pensamento econômico brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo. 4ªed. Rio de Janeiro, Contraponto, 2000.

BRANDÃO, João Pery. **Itajaí que eu vi**. Arquivo Histórico de Itajaí, 1993.

BRAUDEL, Fernand. En el Brasil Bahianés: el presente explica el pasado. **In: Escritos sobre história**. México: Fondo de Cultura Económica, 1991, pp. 201 a 214.

BRAUDEL, Fernand. La historia de las civilizaciones. El pasado explica el presente. **In: Escritos sobre historia**. México: Fondo de Cultura

Económica, 1991, pp. 215 a 264.

_____, Fernand. **O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico no reinado de Felipe II**. Vol. I. Lisboa: Editora Martins Fontes: 1983.

CÂMARA, Lourival. **Reflexos da Guerra na Economia Catarinense**. Florianópolis: 1945.

CANDIDO, Antônio. **Os Parceiros do Rio Bonito**. 2ª ed. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1971.

CARREIRÃO, Ian. **Eleições e sistema partidário em SC: 1945 - 1979**. Florianópolis, Editora da UFSC, 1990.

CHÂTELET, François. Hegel e a geografia. In: **GEOSUL – revista do deptº. de geociências – CCH / UFSC**. Nº 7, ano IV, 1989.

CHOLLEY, André. Observações sobre alguns pontos de vista geográficos. In: **Boletim Geográfico Nº 179 / 180**. Rio de Janeiro: março – abril / maio – junho de 1964.

CLAVAL, Paul. O papel das redes de informação na geopolítica da inclusão/exclusão. In: **A geografia política do desenvolvimento sustentável**. Bertha Becker e Mariana Miranda. – Rio de Janeiro, Editora UFRJ, p. 150 – 165, 1997.

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

D'ÁVILA, Edison. **Bairro da Vila Operária**. Arquivo Histórico de Itajaí, 1990.

_____, Edison. **Pequena História de Itajaí**. Itajaí: Prefeitura Municipal de Itajaí/Fundação Genésio Miranda Lins: 1982.

ELLYS, Míriam. **A pesca da Baleia no Brasil Colonial**. São Paulo: Melhoramentos, 1969.

FRAGOSO, João Luís. **Homens de Grossa Aventura – Acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro 1790 - 1830**. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1998.

HARO, Martim A. Palma de (Org.). **Ilha de Santa Catarina – Relatos de viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX**. 3ª ed. Florianópolis: Editora da UFSC; Editora Lunardelli, 1990.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Visão do paraíso**. 6ª ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1996

HOLANDA, Sérgio Buarque de; et all. **História geral da civilização brasileira**. 8ª ed. Tomo I - A época colonial. Rio de Janeiro: Editora Bertrand do Brasil, 1989.

HÜBENER, Laura Machado. **O comércio na cidade do desterro no século XIX**. Florianópolis: Editora da UFSC, 1981.

ITAJAÍ. Arquivo Público de Itajaí. **Estatutos da Cooperativa de Responsabilidade Limitada Construtora Catarinense**.

KONDER, Marcos. **Aspectos de Santa Catarina**. Arquivo público de Itajaí.

_____, Marcos. **O Município de Itajahy: Physico, econômico, administrativo, histórico**. Imprensa Oficial, 1927.

LINHARES, Juventino. **O que a memória guardou**. Itajaí: Editora da Univali, 1997.

LEFEBVRE, Henri. **De lo rural a lo urbano**. 4ª ed. Barcelona: Ediciones Península, 1978.

LEFEBVRE, Henri. **O direito a cidade**. São Paulo: Editora Moraes, 1991.

MACHADO, Joana Maria Pedro. **O desenvolvimento da construção naval em Itajaí (SC) – uma resposta do mercado local (1900-1950)**. Dissertação de Mestrado em História. UFSC, 1973.

MAMIGONIAN, Armen. **As conquistas marítimas portuguesas e a**

incorporação do litoral de Santa Catarina. In: **O Mundo que o português criou**. Andrade, Manuel Correia de; Fernandes, Eliane Moury; Cavalcanti, Sandra Melo – organizadores. Recife: CNPq; FJN, 1998.

_____, Armen. Industria de Santa Catarina. In: **Atlas de Santa Catarina**. Florianópolis: GAPLAN; 1986.

_____, Armen. Introdução ao pensamento de Ignácio Rangel. In: **GEOSUL – revista do deptº. de geociências – CCH / UFSC**. Nº 3, 1º semestre de 1987.

_____, Armen. Meio-Ambiente e desenvolvimento Rural e Urbano. In: **Anais do segundo encontro nacional de estudos sobre o Meio Ambiente**. Florianópolis: 1989, pp. 28 a 34.

_____, Armen. Tecnologia e desenvolvimento desigual no centro do sistema capitalista. In: **Revista Ciências Humanas**, UFSC, Florianópolis, 1982.

_____, Armen. Teorias sobre a industrialização brasileira. In: **Cadernos Geográficos**. Depto. De Geociências - CCH/UFSC nº 2. Maio Florianópolis, 2000.

_____, Armen. Vida regional em Santa Catarina. In: **Orientação**. São Paulo, 1986.

MARTINS, L. R.; et all. Influências das variações Holocênicas do nível relativo do mar na costa leste, sudeste e sul do Brasil. In: **El manejo de ambientes y recursos costeros en América Latina y el Caribe**. Vol. 2; Washington DC: O.E.A. – Organização dos Estados Americanos, out. 1993.

MARX, Karl. La mercancia. Tomo I, Vol. 1, Libro Primero, Sección Primera, Capítulo I. In: **El capital**. 7ª ed. Mexico D. F: Siglo Veintiuno Editores: 1978.

MAZZUCHELLI, Frederico. A estrutura monopolista. In: **A contradição em processo: o capitalismo e suas crises**. São Paulo: Brasiliense,

1982.

MONTEIRO, Carlos Augusto de Figueiredo. A Interação Homem-Natureza no futuro da cidade. In: **GEOSUL – revista do deptº. de geociências – CCH / UFSC**. Nº 14, ano VII, 1992.

_____, Carlos Augusto de Figueiredo. Diversificações regionais dos problemas ambientais. In: **A questão ambiental no Brasil 1960 – 1980**. São Paulo: USP – Instituto de Geociências, 1981, pp. 55 a 68.

MOREIRA, Sônia Miriam Teixeira. **Porto de Itajaí – da gênese ao processo de municipalização**. 1995.: Dissertação (Mestrado em Geografia) - Curso de Pós-Graduação em Geociências, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

MÜLLER, José Eugênio. **Sugestões e Pareceres**. Itajaí: Arquivo Público de Itajaí: 1931.

MUNFORD, Lewis. **A cidade na História**. 4ª ed. São Paulo: Livraria Martins Fontes Editorial, 1998.

PELUSO JR, Victor Antônio. **Aspectos geográficos de Santa Catarina**. Florianópolis: Editora da UFSC; FCC Edições, 1991.

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

PEREIRA, Raquel M. Fontes do Amaral. A Revolução de 30: Um marco do passado, uma referência para o presente. In: **Revista Alcance - Ciência Política e Ciências Sociais**. Itajaí - Ano VIII - nº 4 - Ago 2001 - p. 102-119.

PEREIRA, Raquel M. Fontes do Amaral. Gênese da formação social brasileira. In: **O Mundo que o português criou**. Andrade, Manuel Correia de; Fernandes, Eliane Moury; Cavalcanti, Sandra Melo – organizadores. Recife: CNPq; FJN, 1998.

_____, Raquel Maria Fontes do Amaral. **A geografia e as bases da formação nacional brasileira: uma interpretação fundamentada nas idéias de Ignácio Rangel.** Tese de Doutorado / FFLCH-USP; São Paulo, 1997.

PIAZZA, Walter F. **A epopéia açórico-madeirense / 1748 – 1756.** Florianópolis: Ed. da UFSC; Editora Lunardelli, 1992.

RANGEL, Ignácio. Dualidade e ciclo longo. In: **GEOSUL – revista do deptº. de geociências – CCH / UFSC.** N° 3, 1º semestre de 1987.

_____, Ignácio. A História da dualidade brasileira. In: **Revista de economia política.** São Paulo, Vol. 1, N.º 4, p. 4-34, out.-dez. 1981.

_____, Ignácio. **Introdução ao desenvolvimento econômico brasileiro.** 2ª ed. Rio de Janeiro: Bional, 1990.

_____, Ignácio. 500 anos de desenvolvimento da América e do Brasil. In: **GEOSUL – revista do deptº. de geociências – CCH / UFSC.** N.º 15, ano VII, 1993.

RICHTER, Klaus. **A sociedade colonizadora Hanseática de 1827 e a colonização do interior de Joinville e Blumenau.** Florianópolis: Editora da UFSC. Blumenau: Editora da FURB, 1986.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem a Curitiba e província de Santa Catarina.** Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1978.

SANTOS, Milton. **A questão do meio ambiente: desafios para a construção de uma perspectiva transdisciplinar.** São Paulo: *Texto Mimeo*, 1994.

_____, Milton. **Espaço e sociedade.** 2ª ed.; Petrópolis: Editora Vozes, 1982.

_____, Milton. **Por uma geografia nova.** São Paulo: Editora Hucitec, 1986.

_____, Milton. *Sociedade e espaço: A formação social como teoria e método*. In: **Boletim Paulista de Geografia**. N.º 54, Jun. 1977. A. G. B.

SHCMIDT, Sérgio. **O Setor bancário de Santa Catarina**. Tese de Doutorado: UFSC/ CSE; 1991.

SCOTT, Allen J. **Industrialização e urbanização: uma agenda geográfica**. In: A.A.G. Vol. 76, Nº 1, 1986.

SERENI, Emilio. **La categoria de formacion “econômico - social”**. In: **El concepto de formacion econômico-social**. Cesare Luporini; Emilio Sereni. 2ª ed. Mexico D. F: Siglo Veintiuno Editores; 1973.

SILVA, Célia Maria e. **Ganchos / SC – Ascensão e decadência da pequena produção mercantil pesqueira**. Florianópolis: Editora da UFSC; FCC Edições, 1992.

SILVA, Lindinalva Deóla da. **Itajaí imagens e memória**. Fundação Genésio Miranda Lins, 1995.

SPOSITO, Maria Encarnação B. **Capitalismo e urbanização**. São Paulo: Editora Contexto, 1988.

THOMPSON, E. P. **Costumes em comum – Estudos sobre a cultura popular tradicional**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Uma estratégia marítima para o Brasil. In: **Revista Marítima Brasileira**. V. 116, N. 1/3 (jan. / mar.), 1996.

VIEIRA, Maria Graciana Espellet de Deus; PEREIRA, Raquel Maria Fontes do Amaral. **Formações sócio-espaciais catarinenses: Notas preliminares**. Texto Mimeo.

WAIBEL, Leo. Princípios da colonização européia do sul do Brasil. In: **Capítulos de geografia tropical e do Brasil**. Rio de Janeiro: Serviço gráfico do IBGE, 1958, pp. 205 a 261.

2. Jornais e Revistas

A NOTICIA. 10 de novembro de 1999.

A NOTICIA. Caderno AN Economia, 22 de janeiro de 2002.

ISTO É DINHEIRO. 10 de setembro de 2003

O COMMERCIO (RJ). 17 de fevereiro de 2003.

VALOR ECONÔMICO, 23 de setembro de 2003.

ANEXOS

ANEXO 1

Figura 1 – O vale do Itajaí e Litoral Catarinense



Fonte: Comitê da Bacia do Rio Itajaí Açu

Anexo 2 - Fotos Vila Operária

Foto 1 - Vila Operária - 1928 -Inauguração Grupo Escolar



Trecho da rua principal da Vila Operária «Pereira e Oliveira» de propriedade da
CONSTRUCTORA CATHARINENSE — Itajahy
Inauguração da Escola «Lauro Müller» pelo Presidente Adolpho Konder — 12-10-28.

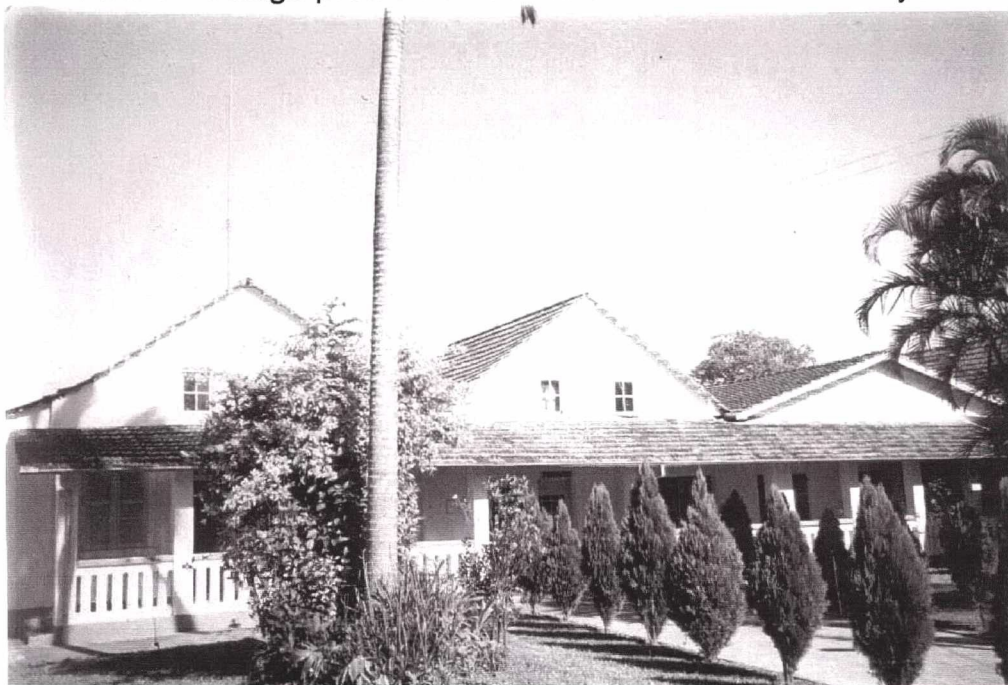
Acervo: Arquivo Público de Itajai

Foto 2 - Rua com casas de madeira nas imediações da Vila Operária



Acervo do Autor

Foto 3 – Antigo prédio da Fábrica de Teares Buddemeyer



Acervo do Autor

Foto 4 – Antigo prédio da Fábrica de Tecidos A. Petermman



Acervo do Autor

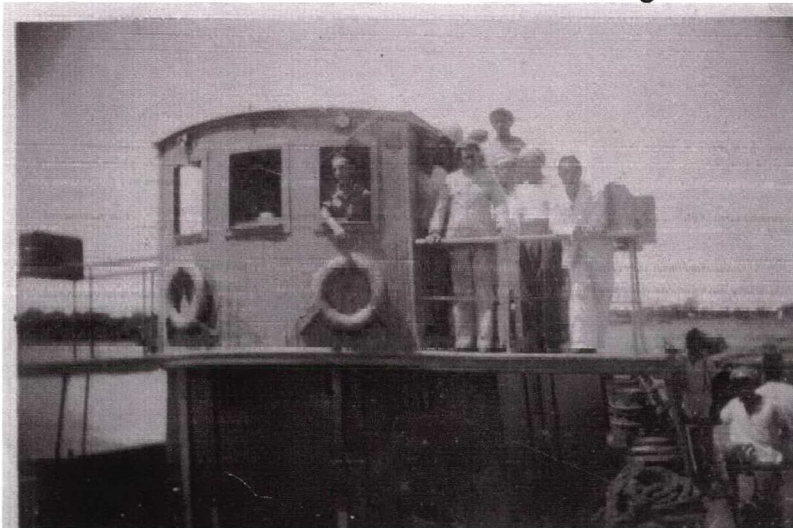
ANEXO 3

Fotos do navio de cabotagem TRIUNFO
Tripulação no Convés, após pescaria com carga de madeira Fev. 1958



Acervo do Autor

TRIUNFO ainda com sua casaria original



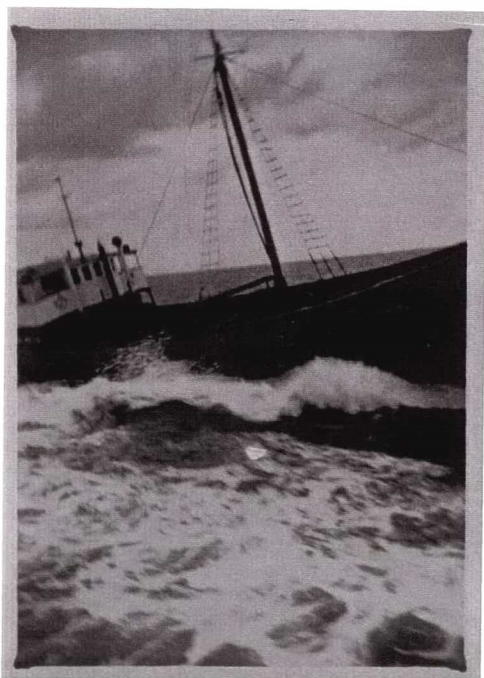
Acervo do Autor

TRIUNFO com casaria aumentada



Acervo do Autor

TRIUNFO navegando em Mar aberto



Acervo do Autor

Anexo 4
Foto Lançamento navio Gaseiro METALTANQUE VI



Da esquerda para a direita. O presidente da Metal nave, o Presidente da Republica Luis Inácio Lula da Silva e a Primeira Dama Marisa. Fonte: Radiobrás