

## O porto carvoeiro na formação do complexo carbonífero catarinense: a disputa entre Laguna e Imbituba.

Fabio Farias de Moraes<sup>1</sup>  
Alcides Goularti Filho<sup>2</sup>

**Resumo:** O objetivo do texto que se segue é o de analisar como se deu a opção de escolha do porto de Imbituba para definição do porto carvoeiro em Santa Catarina, em detrimento ao porto de Laguna. Para compreender como se deu essa opção o texto se propõe entender as condições materiais nas quais essa opção foi feita. Estas são bastante adversas ao desenvolvimento pleno da acumulação capitalista no Brasil, sem capacidade endógena de reprodução. A ausência de políticas portuárias globais a costa brasileira e a reduzida capacidade de investimentos vultosos do capital nacional significavam sérias restrições orçamentárias e lentidão das obras, quando eram feitas. Neste meio, os portos de Laguna e Imbituba disputavam entre si a preferência dos recursos públicos e benefícios estatais. No período da disputa, entre o final do século XIX e a primeira metade do século XX, Laguna se manteve como porto público, enquanto Imbituba, inicialmente sob o comando particular, foi encampado entre 1942 e 1946. O texto está dividido em três partes: o surgimento do porto de Imbituba e o início da disputa; as obras no porto de Imbituba: mais uma vez a disputa; e a definição do porto carvoeiro.

**Palavras-chave:** Carvão. Complexo Carbonífero Catarinense. Portos. Laguna. Imbituba.

### 1. A disputa entre os portos sul catarinenses

Até o final do século XX, existiam em Santa Catarina diversos pequenos portos e ancoradouros espalhados em foz de rios, enseadas e baías: Itajaí, São Francisco do Sul, Porto Belo e Florianópolis. Quando do surgimento da necessidade de escoamento de grande quantidade de carvão das minas do sul de Santa Catarina, nenhum deles apresentava as características naturais, tais como profundidade e abrigo aos ventos e modificações das marés, compatíveis com o movimento intenso e ininterrupto exigido pela expansão crescente da produção carbonífera. Mesmo aqueles portos nos quais já se havia feito obras de expansão ou reaparelhamento não dispunham de instalações suficientes e capacidade de transporte para isto, como no caso do porto de Laguna.

Entretanto, no início do século XX, foram cotados para escoamento do carvão da região de Criciúma os portos de Laguna, Imbituba, Massiambú e Araranguá. Sendo assim, foram feitos diversos estudos sobre as características de cada um, para indicação de qual deles mereceria o título de porto carvoeiro, recebendo inversões diretas do governo federal para que atendesse a demanda do transporte de carvão.

Fora Laguna e Imbituba, os outros projetos, como Massiambú e Araranguá, além de portos ainda menores, como nas enseadas de Pinheira e Garopaba, foram descartados sem estudos mais aprofundados. Isto depois da constatação da necessidade de obras grandiosas,

---

<sup>1</sup> **Fabio Farias de Moraes:** Mestre em Geografia pela UFSC, Economista da CIASC- [fabio\\_famo@hotmail.com](mailto:fabio_famo@hotmail.com)

<sup>2</sup> **Alcides Goularti Filho:** Doutor em Economia pela UNICAMP, Professor da UNESC, Pesquisador CNPq – [alcides@unesc.net](mailto:alcides@unesc.net)

como a construção de quebra-mares e aumento da profundidade, ou da grande distância da região produtora de carvão e, portanto, extensão da ferrovia Tereza Cristina em terreno acidentado, com maior custo por quilometro (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1925).

Resta, contudo, entender como se deu a opção do porto carvoeiro na disputa entre Laguna e Imbituba. Notadamente, a disputa surge ou é acirrada em três momentos: diante das limitações físicas da barra da Laguna e surgimento do porto de Imbituba; quando o capital privado leva a frente as obras de aparelhamento do porto de Imbituba, no final da década de 1910 e na década de 1920; e no período de maior intervencionismo estatal, na década de 1940.

### **2.1. O surgimento do porto de Imbituba e o início da disputa**

A vila de Laguna surgiu com o desenrolar do processo de colonização da parte meridional do Brasil, sendo um ponto de partida para as adentradas no continente e ligação com centros mais ao sul, como Porto Alegre. Santo Antônio dos Anjos da Laguna, como se chamava na época, foi fundada por vicentistas entre 1676 e 1684 (DALL' ALBA, 1976). O porto de Laguna, juntamente, surgiu para o transporte de pessoas e mercadorias, dentro desse contexto, em que Laguna era um centro regional. Movimento semelhante é percebido em outros portos catarinenses, como os de Itajaí, São Francisco do Sul e Florianópolis, e outros grandes portos brasileiros.

As limitações do porto de Laguna frente ao desenvolvimento da navegação marítima já eram conhecidas de longa data. Além da primeira planta da Barra da Laguna, feita em 1737, que apontava para uma profundidade de dois metros (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1924), um documento de 1816 sobre a memória política de Santa Catarina traz o seguinte relato sobre o porto:

O terceiro porto é o da Laguna, cuja barra é estreita, e não tem mais de três braças e meia de fundo; um banco de área com alfaques e faz muito perigosa, e somente navegável para pequenas sumacas; desde a barra até a vila há uma légua, e aqui é o ancoradouro, que não tem mais de quatro braças de fundo (BRITO, 1829, pg. 35).

O problema do assoreamento da barra, na qual se formava um banco de areia, que impedia embarcações maiores, com maior calado, e que, portanto, exigiam maior profundidade para navegar, já aparece aqui como uma força contrária à expansão do porto. Mais à frente, já no final do século XIX, esta limitação natural impõe a Laguna a concorrência

com o porto na Enseada de Imbituba, localizada entre o Morro de Imbituba e a Ponta da Ribanceira.

Outros estudos oficiais foram realizados em 1864, 1882, 1890 e 1894, culminando com o início de obras somente em 1903. Estas, feitas com poucas verbas orçamentárias, envolviam o aprofundamento da barra, de 2 para 6 metros, e construção de um molhe para conter as ondas do mar (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1924).

O porto de Imbituba apenas foi planejado com início dos projetos para extração de carvão em Santa Catarina. Quando as restrições físicas de Laguna para o desembarque das peças e máquinas para a construção da estrada de ferro destinada ao transporte de carvão e para o escoamento do mesmo impuseram a busca por uma alternativa portuária, apareceu Imbituba aos olhos do capital privado inglês como solução. Desta forma, o porto de Imbituba está intimamente ligado com a descoberta e primeiros esforços para produção de carvão em Santa Catarina. Já existia na mesma enseada do porto uma armação baleeira, desde 1796, que funcionou até 1829, mas não foi esse o motivo do surgimento do porto, apesar da pesca da baleia continuar a ser feita até meados de 1970.

No relatório da Ferrovia Teresa Cristina de 1881 é possível perceber que o banco de areia da barra aparecia como invencível, sendo que o porto de Laguna, por isso, jamais poderia se prestar a grande navegação. Por outro lado, Imbituba que vinha sendo usado para desembarque das peças da ferrovia, tinha profundidade considerável, mas estava desabrigado da constante agitação das águas, provocada pelos ventos fortes, principalmente nordeste (predominante no local). Carecia, para solução desse problema, de um grande quebra-mar. No relatório, foram as limitações da barra da Laguna que levaram a escolha de Imbituba (FERROVIA D. TERESA CRISTINA, 1882).

O início da construção da estrada de ferro foi em dezembro de 1880. As obras partiram de Imbituba na direção da região das minas. Ficou a cargo do Visconde de Barbacena constituir as empresas, com capital inglês, que explorariam o carvão catarinense e construiriam a estrada de ferro. A permissão para construção do ramal de Imbituba foi dada em 1874 (BRASIL, 1875). Os ingleses abandonaram as instalações no sul de Santa Catarina, dada as dificuldades de transporte e a baixa qualidade do carvão, que continha muito rejeito e, por isso, precisaria passar por um processo de beneficiamento para não perder poder calorífico.

As obras em Laguna seguiram nessa época um ritmo muito lento, constituindo avanços no quebra-mar irrelevantes para as condições de navegabilidade do porto.

## **2.2. As obras no porto de Imbituba: mais uma vez a disputa**

Em 1919, foram iniciadas, mais uma vez obras no porto de Imbituba, mesmo sem a devida concessão do governo federal, mas com uma autorização expedida pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, Mello Franco, e seguiram devagar durante a década de 1920, já que foram realizadas com recursos próprios da firma Lage & Irmãos. Esta empresa estava sob o comando do empresário do Rio de Janeiro, Henrique Lage, e tinha adquirido as terras de Imbituba, bem como as terras em que a Companhia Brasileira Carbonífera Araranguá (CBCA) e Companhia Carbonífera Barro Branco exploravam carvão, dos ingleses ao final da década de 1880 (BOSLE, 1981). Na mesma época da construção do porto, o governo federal assinou um contrato com a CBCA para fornecimento de 600.000 toneladas de carvão durante 10 anos (LAGE, 1937).

Enquanto isso, as obras no porto de Laguna, de forma ainda vagarosa, continuavam e possibilitaram, mesmo que aquém do esperado, uma melhora das condições de navegação do porto. Até 1921, o volume de mercadorias exportadas pelos portos, inclusive carvão, era bastante equilibrado, com vantagem para Laguna com um movimento de embarcações maior, média de 217,5 navios entre 1918 e 1921, contra 90, apenas, de Imbituba. Por outro lado, as embarcações que atracavam em Imbituba eram maiores. Enquanto em Laguna os navios carregavam, entre 1918 e 1921, uma média de 98,36 toneladas, os de Imbituba, no mesmo período, carregavam 168,37 toneladas. Especificamente sobre o transporte de carvão, é possível notar a predominância em relação às outras mercadorias em ambos os portos. Houve uma tendência crescente do transporte de carvão em relação a outras mercadorias no porto de Imbituba, que, já em 1920, representava 65% do movimento de exportação do porto. Laguna permaneceu oscilante no período. Portanto, até 1922, a maior parte do carvão escoado ora era embarcada em Laguna, ora em Imbituba. A partir de 1922, é possível notar um sobressalto do porto de Imbituba, superando significativamente o porto de Laguna no transporte de carvão e também de mercadorias em geral.

**Tabela 1** - Exportação total e transporte de carvão pelos portos de Imbituba e Laguna de 1918 a 1924 – em toneladas

Ano	Imbituba			Laguna		
	Navios	Carvão	Export.	Navios	Carvão	Export.
1918	93	2060	6804	186	730	12501
1919	86	4454	17228	220	5635	27640
1920	93	14584	22367	259	12184	23550
1921	88	8318	14034	205	9771	22480
1922	119	28233	35604	192	4911	16340
1923	134	35393	40377	245	12249	24134
1924	157	50833	65795	182	11169	28628

**Fonte:** Ministério da Viação e Obras Públicas, 1924; Ministério da Viação e Obras Públicas, 1926.

A explicação reside em que, em 1922, foi criada, pela firma Lage & Irmãos, a Companhia Docas de Imbituba, para a administração do porto. Outro reflexo desse processo pode ser notado na história do município de Imbituba, que, apesar de ter sido colonizada em 1720, teve crescimento populacional mais expressivo e da zona urbana apenas a partir de 1919, quando foram iniciadas as obras no porto, a ponto de ter sua emancipação político-administrativa em 1923. Convenientemente, o primeiro prefeito do município de Imbituba foi Álvaro Monteiro de Barros Catão, braço direito de Henrique Lage. Paralelamente às obras do porto, a Cia Lage & Irmãos construiu em Imbituba uma vila operária, usina termoelétrica e uma indústria cerâmica para produção de louças e utensílios para navegação (FORTUNATO, 1989).

Com o desenrolar da década de 1920, a disputa torna-se mais acirrada: estavam em jogo interesses políticos regionais, de um lado, e, de outro, interesses privados de grandes capitalistas. Os jornais e os discursos de parlamentares traziam o debate a tona.

Essa disputa, entretanto, continuava e o relatório da IFPRC de 1922 fazia opção explícita pelo porto de Laguna, em detrimento aos outros portos e enseadas, para escoamento da produção de carvão. Considerando errôneo a modificação das condições naturais de outros lugares para a construção de um porto artificial para o transporte das mercadorias produzidas no extremo sul de Santa Catarina, sobretudo o carvão, o relatório faz a seguinte colocação:

A barra da Laguna é o escoadouro natural de toda esta zona sul do Estado, pois a ela vêm ter todas as águas dessa bacia hidrográfica, trazendo naturalmente, sem o menor esforço possível, todos os produtos desta zona riquíssima e ainda pouco conhecida, pois os canais e rios navegáveis são estradas que caminham (GAFRÉE, 1924).

A argumentação favorável a Laguna pautava-se nas distâncias do centro produtor de carvão em relação aos outros portos serem maiores e de que o transporte até eles seria feito por via férrea exclusivamente, enquanto que para Laguna havia acesso por rios e canais para

navegação fluvial. Além disso, as obras de Laguna, continuação das iniciadas em 1903, demandariam menor volume de recursos.

O mesmo relatório ainda critica um “discurso proferido na sessão de 5 de dezembro de 1922” pelo senador Paulo de Frontin, que acusava a barra da Laguna ser responsável por acidentes e de ter gastado grandes quantias em manutenção e obras que foram feitas erradas e não tinham condições de serem desfeitas. No discurso, o senador ainda fez menção ao porto de Imbituba (com o ramal da estrada de ferro já construído) ou Massiambú (estendendo-se a estrada de ferro) como possibilidades para construção de um porto carvoeiro (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1924).

Como em 1922, o relatório anual da IFPRC de 1923 apontava a causa do banco de areia na entrada da barra de Laguna como de formação marítima (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1925), o que foi contestado no final da mesma década pelo mesmo órgão, que passou a colocar a responsabilidade do assoreamento nas dunas descobertas a margem das águas que desembocavam na Lagoa (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1928).

Sem desconsiderar Imbituba, mas fazendo opção clara a realização dos investimentos públicos em Laguna, o relatório de 1923 da IFPRC afirma que, com a dragagem do canal da barra, o porto de Laguna poderia receber navios com até 12 pés de calado e que o governo federal deveria, para isso, prover o porto de uma pequena draga. Destacava ainda considerada como vantagem para Laguna a existência de um canal para navegação fluvial entre Laguna e Araranguá, sendo este parte de um projeto maior, um canal entre Laguna e Porto Alegre (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1923).

Em agosto de 1924, foi criada, através de uma portaria do Ministro da Viação e Obras Públicas, Francisco Sá, a Comissão de Estudos e Obras dos Portos de Laguna e Imbituba. O resumo dos estudos da Comissão, que trabalhou durante o período de novembro de 1924 a julho de 1925, foi publicado no relatório da IFPRC referente ao ano de 1924. Trata-se do primeiro estudo oficial de maior intensidade sobre o porto de Imbituba e deveria indicar a opção para o porto carvoeiro (BRASIL, 1925).

Segundo o mesmo estudo, em 1924, existiam em Santa Catarina apenas quatro mineradoras e a baixa produção no Estado, ao contrário dos discursos e trabalhos anteriores, não poderia ser explicada pelo problema portuário, já que tanto Laguna, quanto Imbituba, dispunham de capacidade ociosa. Os dois portos suportariam um movimento maior de navios, mesmo no caso de Laguna, cuja profundidade naquele momento permitia a navegação com

até dez pés de calado (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1926). De fato as poucas linhas de navegação deixavam a desejar, mas por outro lado, as limitações portuárias tornar-se-iam gargalos diante de uma expansão repentina da produção, até então, pouco expressiva. Ressalte-se, ainda, a necessidade de obras com recursos públicos (pela sua grandeza) em ambos os portos num momento de restrições orçamentárias.

A Comissão de Estudos e Obras dos Portos de Laguna e Imbituba pôs uma pá de cal sobre a possibilidade de se transportar carvão por outros portos do litoral catarinense além de Imbituba e Laguna, afirmando que as condições geográficas é que delimitaram a restrição. Até mesmo as outras enseadas se mostravam inferiores às condições de Imbituba em relação a distância, ligação ferroviária e de organização, já que Imbituba, a essa altura, embarcava a maior parte da produção de carvão do Estado, cerca de 51 mil toneladas (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1926).

As condições físicas dos portos eram as seguintes:

Laguna é um porto fechado, perfeitamente abrigado em qualquer época e com largueza e condições bastantes para um centro de navegação de certa monta, com a área imediata de mais de 100 hectares de superfície em águas de profundidade aproveitável, podendo comportar um número de navios acima de qualquer previsão otimista para largo futuro; tem contra si uma barra escassa que não permite navegação acima de 10 pés de calado.

Imbituba é uma enseada aberta com abrigo muito restrito e incerto em área diminuta, tendo, porém, como vantagem, um acesso imediato com grandes profundidades d'água no ancoradouro, para os maiores calados existentes (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1926).

Como conclusão do trabalho, a Comissão que estudou os portos sul catarinenses, tentando conciliar as partes, indicou que o Estado deveria arcar com as obras de proteção e a dragagem dos dois portos. Para a iniciativa privada, considerada, ali, mais eficiente, caberia a administração dos portos e dos custos pertinentes a isso, além de obras menores, como o restante das instalações de cais. O Estado deveria também ser o principal consumidor do carvão, sendo, portanto, medidas para melhoria do transporte e de incentivo a produção (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1926).

Nada foi feito em Imbituba e pouco se fez em Laguna para resolver o problema portuário. Em 1928, depois de vinte e cinco anos de obras em Laguna, foi modificado o projeto das obras do porto, que foram paralisadas no mesmo ano e somente retomadas em 1934. A profundidade da barra chegava, então, a quatro metros (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1938).

### **2.3. A definição do porto carvoeiro**

Na década de 1930, foi iniciada uma fase de alto intervencionismo estatal, onde mais uma vez, a indústria carbonífera de Santa Catarina passou por um período de *boom* da produção. O aumento substancial foi decorrente dos incentivos estatais para produção de carvão, principalmente com as leis de consumo do carvão nacional, de 1931 e 1937, que obrigavam ao consumo mínimo de 10% e 20%, respectivamente, do combustível na mistura com o importado. O reflexo foi também estendido aos Estados do Rio Grande do Sul e Paraná. O gargalo portuário ficou evidente ao final da década. A essa altura, as obras de Laguna ainda não estavam concluídas por causa das alterações do projeto e a situação da barra piorava. O relatório de 1934 do DNPN, ao explicar a queda da movimentação de mercadorias pelo porto de Laguna faz a seguinte observação:

Havendo, como se sabe, anos em que, em virtude do mau tempo, especialmente quando sopra o vento de E, o porto de Laguna chega a não permitir a entrada de navios durante vários meses, compreendendo-se a existência de tão fortes decréscimos (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1936, p. 92).

Mais uma vez, em 1938, o projeto de obras do porto de Laguna foi modificado. Dessa vez com resultados melhores, inclusive com aprofundamento para 7 metros no canal, em 1944, e avanços mais significativos nas obras (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1946). Tanto Laguna quanto Imbituba tinham significância, a essa altura, reduzidíssima, sendo os dois menores portos do Estado de Santa Catarina e não tendo comparação com os maiores do país. Juntos, com 136 mil toneladas e 352 embarcações aportadas, no ano de 1939, perdiam para o movimento do porto de Itajaí — que vinha logo a frente de Imbituba e depois de São Francisco do Sul e Florianópolis — com de cerca de 171 mil toneladas movimentadas por 536 navios (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1940).

Antes disso, em 1937, o então Deputado Federal Henrique Lage proferiu um discurso na Câmara dos Deputados sobre a questão portuária sul catarinense. O discurso serviu de resposta na contra-argumentação a um outro deputado, Raupp Júnior, que defendia o porto de Laguna e atacava o de Imbituba. Lage, depois de considerar que a extração de carvão no Estado seria atraente ao capital privado somente no caso da existência de intervenção estatal favorável a sua produção, referiu-se a sua opção dentre os portos cotados para escoar o mineral. Considerava que apenas Massiambú, Imbituba e Laguna mereceram estudos mais detalhados e que, destes, somente Imbituba apresentava condições condizentes com o fluxo de navegação de grande calado. Em suas palavras, Lage afirma que “Resta, pois, apreciar a situação de Imbituba. Não era um porto abrigado, de fácil utilização, mas o único que



permitiria, de futuro, a entrada de navios de 6 a 8 mil toneladas de carga” (LAGE, 1937, p 47853).

Com efeito, os portos entram na década de 1940 sem capacidade para o embarque de carvão nos níveis exigidos pela segunda Guerra Mundial. A década de 1940 reservou para os portos do sul de Santa Catarina a definição da disputa. De certo que isso aconteceu diante da centralização aguda das políticas de planejamento para produção carbonífera no Brasil, decorrente do plano de expansão siderúrgica. Em 1942 e 1944, portanto, são assinados dois decretos-leis que vêm de encontro a entrega de toda a produção de carvão nacional ao governo federal.

Neste meio, em setembro de 1942, a Companhia Docas de Imbituba foi incorporada ao patrimônio nacional e logo em seguida foi assinado o contrato de concessão de exploração do porto de Imbituba entre a Companhia Docas de Imbituba e o governo federal, em novembro de 1942, autorizado pelo Decreto nº 7.842, de 1941. É chegado, entretanto, o ponto nevrálgico da definição do porto carvoeiro, onde tem-se o porto de Laguna e Imbituba sob o controle direto do governo federal; ambos levando a frente obras de melhoria das condições de navegabilidade; dependentes, portanto, de inversões públicas. Notadamente, as obras de abrigo, a construção de um grande quebra-mar, na enseada de Imbituba, solucionaram por definitivo o maior problema daquele porto; enquanto que, por outro lado, o assoreamento na barra de Laguna persistia e as obras, que iniciaram em 1903, não tiveram o mesmo êxito em dar as condições necessárias para que o porto fosse capaz de escoar toda, ou a maior parte, do carvão catarinense.

Em janeiro de 1946, com a argumentação em torno da eliminação dos déficits de uma administração autárquica do porto de Laguna, pelo Decreto-lei 8.848, o governo federal passou o porto ao controle do DNPRC. Sem as constantes e vultosas obras de manutenção e dragagem do canal da barra, o porto de Laguna mergulha em um processo de retração do movimento de embarcações e decréscimo do transporte de carvão e também de outras mercadorias, a partir de 1947. Também em 1946, a Cia Docas de Imbituba e as minas de carvão foram devolvidas a viúva de Henrique Lage (falecido em 1941), Gabriela Bezanoni.

Ao contrário do Estado do rio Grande do Sul, Santa Catarina não tinha mercado consumidor para o carvão produzido na região de Criciúma, já que a população ainda era bastante rarefeita e não existia no Estado centros industriais consideráveis. Reside nisto o motivo pelo qual, até 1946, o carvão catarinense era levado ao Sudeste brasileiro. Notado que, como dito no capítulo II, após 1946, o carvão passa a ser fracionado e tem consumo tanto

interno quanto externo a região produtora, persistindo a questão portuária. Havia, contudo, a necessidade do uso de grandes navios para o transporte de grandes quantidades de carvão e o próprio desenvolvimento da navegação marítima apontavam para navios cada vez maiores, com calados mais profundos.

Um estudo do Conselho de Desenvolvimento do Extremo Sul (CODESUL), em 1973, faz a seguinte observação sobre a definição de Imbituba como porto carvoeiro:

A valorização do carvão catarinense implicou, entre outras respostas, na construção do porto de Imbituba, pois a função de escoadouro do minério não poderia ficar cingida ao instável porto de Laguna, subordinado a forte obstrução pelos depósitos sedimentares.

Na medida em que as cotas de carvão catarinense começaram a participar do processo de desenvolvimento da siderurgia, de modo crescente, evidenciava-se o acertado deslocamento do porto carvoeiro para Imbituba, cujas condições fisiográficas permitiam novas possibilidades (CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO DO EXTREMO SUL, 1973, p. 51).

Desta forma, a definição do porto de Imbituba se deu como desdobramento da expansão da produção de carvão no sul de Santa Catarina, a medida que este passou a estar subordinado a produção siderúrgica nacional e, antes disso, a estratégia de desenvolvimento industrial adotada na década de 1930. Dado o avanço da navegação marítima e aumento dos navios, com calados maiores, Imbituba mostrou condições físicas superiores ao porto de Laguna, que deixou de exportar carvão no ano de 1966, sendo pífio o transporte de carvão por esse porto naquela década.

**TABELA 2** - Evolução das exportações de carvão e outras mercadorias pelos portos de Laguna e Imbituba – 1918 a 1960

A n o	I m b i t u b a					L a g u n a					B+E/ Carvão Total <sup>1</sup>
	Navios (A)	Carvão (B)	Export (C)	B / C	C / A	Navios (D)	Carvão (E)	Export (F)	E / F	F / D	
1925	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	173	n.d.	25306	n.d.	146,28	n.d.
1926	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
1927	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	182	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
1928	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	134	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
1929	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	nd	n.d.	n.d.	n.d.
1930	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	185	n.d.	1 9 1 2 0	n.d.	103,35	n.d.
1931	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	159	n.d.	1 8 3 4 9	n.d.	115,40	n.d.
1932	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	167	n.d.	2 2 5 7 2	n.d.	135,16	n.d.
1933	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	143	n.d.	1 2 6 0 9	n.d.	88,17	n.d.
1934	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	168	n.d.	1 7 7 4 3	n.d.	105,61	n.d.
1935	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	167	n.d.	1 3 2 5 5	n.d.	79,37	n.d.
1936	196	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	150	745	2 1 4 5 8	3 %	143,05	n.d.
1937	192	n.d.	91684	n.d.	477,52	160	802	1 7 5 3 3	5 %	109,58	n.d.
1938	224	n.d.	112834	n.d.	503,72	144	2498	1 5 5 7 8	1 6 %	108,18	n.d.
1939	202	n.d.	111404	n.d.	551,50	150	8716	2 4 7 9 0	3 5 %	165,27	n.d.
1940	193	n.d.	119704	n.d.	620,23	172	24695	3 9 4 1 6	6 3 %	229,16	n.d.
1941	227	n.d.	111548	n.d.	491,40	343	n.d.	1 5 1 5 5 6	n . d .	441,85	n.d.
1942	227	153561	192411	80%	847,63	351	n.d.	1 7 2 6 5 6	n . d .	491,90	35%
1943	200	296060	308328	96%	1.541,64	326	139783	1 6 1 5 4 9	8 7 %	495,55	64%
1944	230	352508	370184	95%	1.609,50	333	n.d.	1 8 5 3 5 6	n.d.	556,62	55%
1945	208	343795	363564	95%	1.747,90	308	n.d.	1 5 8 6 2 6	n.d.	515,02	42%
1946	168	302443	334711	90%	1.992,33	313	n.d.	1 7 2 5 0 0	n.d.	551,12	33%
1947	163	374830	399448	94%	2.450,60	322	n.d.	1 9 2 1 5 1	n.d.	596,74	39%
1948	166	405686	429805	94%	2.589,19	334	n.d.	1 6 9 5 6 1	n.d.	507,67	39%
1949	144	368836	385900	96%	2.679,86	321	n.d.	1 5 5 2 4 6	n.d.	483,63	33%
1950	157	359902	397821	90%	2.533,89	327	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	36%
1951	213	511076	564041	91%	2.648,08	236	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	52%
1952	214	626464	650778	96%	3.041,02	296	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	64%
1953	186	496890	513869	97%	2.762,74	293	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	53%
1954	208	607046	631386	96%	3.035,51	148	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	61%
1955	226	646996	668293	97%	2.957,05	180	n.d.	89704	n.d.	498,36	56%
1956	193	581645	607939	96%	3.149,94	128	n.d.	49737	n.d.	388,57	48%
1957	167	664538	673389	99%	4.032,27	73	n.d.	27481	n.d.	376,45	56%
1958	139	582121	596380	98%	4.290,50	88	n.d.	43453	n.d.	493,78	44%
1959	163	741585	761049	97%	4.669,01	95	n.d.	38414	n.d.	404,36	54%
1960	146	643948	671739	96%	4.600,95	98	n.d.	35571	n.d.	362,97	47%

**Fonte:** MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1924; MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1926; MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1940; MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1943; MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1944; COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA. Navios e carga movimentada no porto de Imbituba de 1944 a 2001 (setembro). Imbituba, 2001.

<sup>1</sup> Sem levar em conta o movimento de carvão pelo porto de Laguna, a partir de 1944.

É possível observar pela tabela acima o período auge do porto de Laguna na exportação de carvão através do movimento de exportação total, na metade da década de 1940, notado que mais da metade das exportações do porto, no período eram de carvão. Fase na qual o porto deu acesso para embarcações maiores, objetivando que as obras iniciadas em 1938 representaram melhorias significativas da navegabilidade do porto. Ao final da mesma década, no entanto, houve uma reversão de tendência e começa o movimento de decréscimo da profundidade da barra e da capacidade de transporte do porto. Isto é fruto da opção de aparelhamento do porto de Imbituba, o qual teve uma expansão em todo o período analisado depois das obras de 1919 e criação da Cia. Docas de Imbituba. Constata-se também a

característica de transporte quase exclusivo de carvão pelo porto de Imbituba, no período da segunda guerra mundial, pós 1942, quando o porto foi encampado e recebeu investimentos públicos de reaparelhamento e obras de proteção. De 1942 a 1960, Imbituba, ao contrário de Laguna, tem aumento crescente da capacidade dos navios — se notado que havia uma maior saída de navios carregados do que entrada deles e que, portanto o numero de navios reflete praticamente o numero de embarcações que escoavam carvão. No período de conflito mundial, transportou-se pelos portos de Laguna e Imbituba mais de 70% da produção de Santa Catarina do mineral e, no período subsequente, de 1946 a 1949, esses números caem para 53%.

### **3. Conclusão**

A característica básica identificada na evolução dos portos brasileiros é da lentidão dos investimentos e, por isso, da oferta vindo a reboque da demanda. Com exceção do período entre 1930 e a década de 1970, a responsabilidade da maior parte dos investimentos em construção e reaparelhamento dos portos ficou por conta do capital privado. Isto significa, dada a falta de um projeto nacional de desenvolvimento, um gargalo para a acumulação de capital em uma economia integrada. Entretanto, formou-se no Brasil, apesar da insuficiência de investimentos, um sistema portuário integrado e geograficamente bem distribuído.

Dentro deste contexto, é possível entender o movimento lento de estruturação dos portos sul catarinenses. O porto de Laguna nasce ainda durante a colonização do país, por volta de 1676, juntamente com a vila. Como principais condições físicas apresentava baixa incidência de ventos, pouca profundidade, difícil saída para o mar aberto e um bom abrigo aos navios atracados (já que se localizava dentro da lagoa). Já o porto de Imbituba surgiu duzentos anos mais tarde, na década de 1880, por causa da construção da estrada de ferro que ligava a região das minas ao litoral. Suas principais condições físicas eram bastante diferentes do porto de Laguna, já que havia muita incidência de ventos, sua profundidade era consideravelmente maior, tinha boa saída para o mar aberto, mas não apresentava abrigo seguro aos navios atracados em todas as épocas do ano.

A disputa começa com o surgimento do porto de Imbituba, que até então, era apenas um trapiche de metal, construído pelos ingleses para receber as pesadas máquinas e peças para construção da ferrovia Tereza Cristina. Laguna, com pouca profundidade, dificilmente receberia navios de maior calado usados no transporte destes equipamentos. Notadamente, os dois portos precisavam de investimentos em melhorias e grandes obras: Laguna com a

carência de dragagem para aumentar a profundidade e construção de um quebra-mar para saída e entrada segura dos navios; Imbituba com a construção de um quebra-mar, ainda maior, e de dragagem, esta menor do que em Laguna.

Fica evidente, portanto, a preferência dos ingleses empenhados na construção da estrada de ferro por investimentos em Imbituba. Mas o governo brasileiro, na década de 1890, opta por Laguna e exige que os ingleses abandonem o porto de Imbituba. De fato, nenhum dos dois portos apresentava condições de escoamento do carvão (Guedes Junior, 1994). Isto não foi grande empecilho até a Primeira Guerra Mundial, já que foi escolhido a importação em detrimento da exploração do carvão nacional. Ainda no começo do século XX, existiram estudos, sem maior repercussão, sobre a possibilidade de estender a ferrovia até a enseada de Massiambú, na região de Florianópolis, e construir naquela um porto carvoeiro.

Durante o conflito mundial, a dificuldade de importação do carvão estrangeiro, vindo principalmente da Europa, mudou este quadro e acirrou a disputa entre os portos de Laguna e Imbituba. Os investimentos privados na extração de carvão catarinense fizeram a produção dar um salto e as limitações portuárias causavam um estrangulamento do setor. Enquanto a produção aumentava, o problema se tornava ainda maior. Foi quando Henrique Lage fez consideráveis investimentos no porto de Imbituba, sem a devida concessão do governo brasileiro, e criou, em 1922, a Companhia Docas de Imbituba (Bossle, 1981). Sem investimentos estatais, as obras seguem um ritmo lento entre 1925 e 1937. No final da década de 1920, com a construção de um ramal da ferrovia até Araranguá, cogitou-se a construção de um porto na barra do Rio Araranguá, pois a cidade ficava mais próxima das minas. Idéia que foi rapidamente abandonada (Habold, 1994).

Nos anos 1940, os dois portos, Laguna e Imbituba, agora ambos sob o comando do Estado, seguem o esforço de guerra, mas Laguna foi decretado, por Vargas, como porto carvoeiro. Durante a Segunda Guerra Mundial: houve uma abrupta expansão na produção de carvão nas minas de Santa Catarina, onde esta cresce 377%, entre 1938 e 1945; os dois portos permanecem sob o controle do governo federal e têm necessidade de obras e reaparelhamento; e os problemas de Imbituba foram solucionados, enquanto Laguna continua com o assoreamento da barra (Goularti Filho, 2002).

Assim, depois de o porto de Imbituba voltar a iniciativa privada, em 1946, Laguna vai sendo abandonado gradualmente até que, na década de 1960, sem transportar mais carvão, torna-se um porto pesqueiro. Durante a mesma década, devido ao projeto de construção de uma siderurgia no sul de Santa Catarina, volta a tona a idéia de construção de um porto em

Araranguá, mais uma vez abandonada, já que a barra do Rio Araranguá não apresentava condições melhores do que Imbituba. Na década posterior, foi construído em Imbituba a Indústria Carboquímica Catarinense - ICC, o que reforçou as condições que o porto tinha para atracação de grandes navios (Martins, 1978).

Com isso, os investimentos em reaparelhamento são canalizados para Imbituba, que manteve o *status* de porto carvoeiro até a década de 1990, quando se dá o desmonte parcial do complexo carbonífero catarinense (Neu, 1999). A partir daí, as atividades carboníferas se restringem a produção de carvão para consumo local, dispensando o serviço do porto, que passa a funcionar com uma enorme capacidade ociosa e começa a se reestruturar para transporte de outras cargas (Moraes, 2003).

#### 4. Referências bibliográficas

BOSLE, Ondina Pereira. 1981. **Henrique Lage e o desenvolvimento sul catarinense**. Florianópolis: Editora da UFSC.

BRASIL. 2005. Decreto nº 5.774, de 21 de outubro de 1874. **Coleção de Leis do Império do Brasil de 1874**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1875. tomo XXXVII, parte II, 1875, p. 1.093. disponível em: <http://www.camara.gov.br>. Acesso em 30 de maio.

BRASIL. 1925. **Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Exmo. Sr. Arthur da Silva Bernardes pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Dr. Francisco Sá do ano de 1923**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.

BRASIL. 1928. **Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Exmo. Sr. Arthur da Silva Bernardes pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Dr. Francisco Sá do ano de 1925**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.

BRITO, Joze Miguel de. 1829. **Memória política sobre a Capitania de Santa Catarina**. Lisboa: Academia Real das Ciências.

CANO, Wilson. 1998. **Soberania e política econômica da América Latina**. São Paulo: Editora da Unesp.

CARDOSO DE MELLO, João Manoel. 1988. **O capitalismo tardio: contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira**. São Paulo: Brasiliense.

CATÃO, Francisco João Bocayuva. **Carta aos imbitubenses**. Imbituba, 28 de janeiro de 1997.

COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA. 2001. **Navios e carga movimentada no Porto de Imbituba de 1944 a 2001 (setembro)**. Imbituba.

CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO DO EXTREMO SUL. 1973. **Evolução do movimento portuário em Santa Catarina**. Florianópolis.

DALL' ALBA, João Leonir. 1976. **Laguna antes de 1880**: documentário. Florianópolis: Lunardelli; Editora da UDESC.

FORTUNATO, Nara Conceição Gioscila. 1989. **Importância da construção do porto no desenvolvimento de Imbituba e no escoamento do carvão catarinense (1919 – 1923)**. Joinville: FURJ. (Monografia de especialização).

FURTADO, Celso. 2001. **Formação econômica do Brasil**. 30ª edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional.

GAFRÉE, Candido Lucas. 1924. Estudo e projeto do porto de Laguna. IN: MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Relatório da Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais dos serviços relativos ao ano de 1922**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.

GOULARTI FILHO, Alcides (org.). 2005. **Memória e cultura do carvão em Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura.

GOULARTI FILHO, Alcides; MORAES, Fabio Farias de. 2005. **Formação, expansão e desmonte parcial do complexo carbonífero catarinense**. Segundas Jornadas de História Regional Comparada e Primeiras Jornadas de Economia Regional Comparada: Porto Alegre.

GOULARTI FILHO, Alcides. 2006. **Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera**. XII Encontro de Economia Política. Vitória: SEP.

GUEDES JUNIOR, Valmir. 1994. **Porto de Laguna: a luta de um povo traído**. Florianópolis: Editora do Autor.

HABOLD, Paulo. 1994. **A história de Araranguá: reminiscências desde os primórdios até os anos de 1930**. Porto Alegre: Palmarica/EST.

LAGE, Henrique. 1937 **Diário do poder legislativo**. Rio de Janeiro: Câmara dos Deputados, ano IV, n. 750, 24 de outubro.

MARTINS, Manuel. 1978. **Imbituba: história e desenvolvimento**. Imbituba: Editora do Autor, 1978.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. 1924. **Relatório da Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais dos serviços relativos ao ano de 1922**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. 1925. **Relatório da Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais dos serviços relativos ao ano de 1923**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. 1926. **Relatório da Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais dos serviços relativos ao ano de 1924**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. 1928. **Relatório da Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais dos serviços relativos ao ano de 1927**. 1ª parte. Rio de Janeiro: Jornal do Comercio.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. 1939. **Relatório do Departamento Nacional de Portos e Navegação dos serviços executados em 1938**. Rio de Janeiro: Of. Gráfica DNPN.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. 1940. **Relatório do Departamento Nacional de Portos e Navegação dos serviços executados em 1939**. Rio de Janeiro: Of. Gráfica DNPN.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. 1943. **Relatório do Departamento Nacional de Portos e Navegação dos serviços executados em 1941**. Rio de Janeiro: Of. Gráfica DNPN.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. 1942. **Relatório do Departamento Nacional de Portos e Navegação dos serviços executados em 1944**. Rio de Janeiro: Of. Gráfica DNPN.

MORAES, Fábio Farias de. 2003. O carvão catarinense e o planejamento estatal. In: GOULARTI FILHO, Alcides (org.). **Ensaio sobre a economia sul-catarinense**. Criciúma: Editora da UNESC.

NEU, Márcia Fernandes Rosa. 1999. **Porto de Imbituba/SC: de armação baleeira a porto carbonífero – da gênese à crise**. Florianópolis: CFH/UFSC. (Dissertação de mestrado).

PIAZZA, Walter. 1994. **A colonização de Santa Catarina**. 3 ed. Florianópolis: Lunardelli.

SIDERURGICA DE SANTA CATARINA. 1969. **Porto de Imbituba: estudo inicial de viabilidade**. Vol. 1. Imbituba.

SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DE EXTRAÇÃO DO CARVÃO. 1950. **A batalha do carvão: subsídios para a história da indústria carbonífera no Brasil**. Rio de Janeiro.

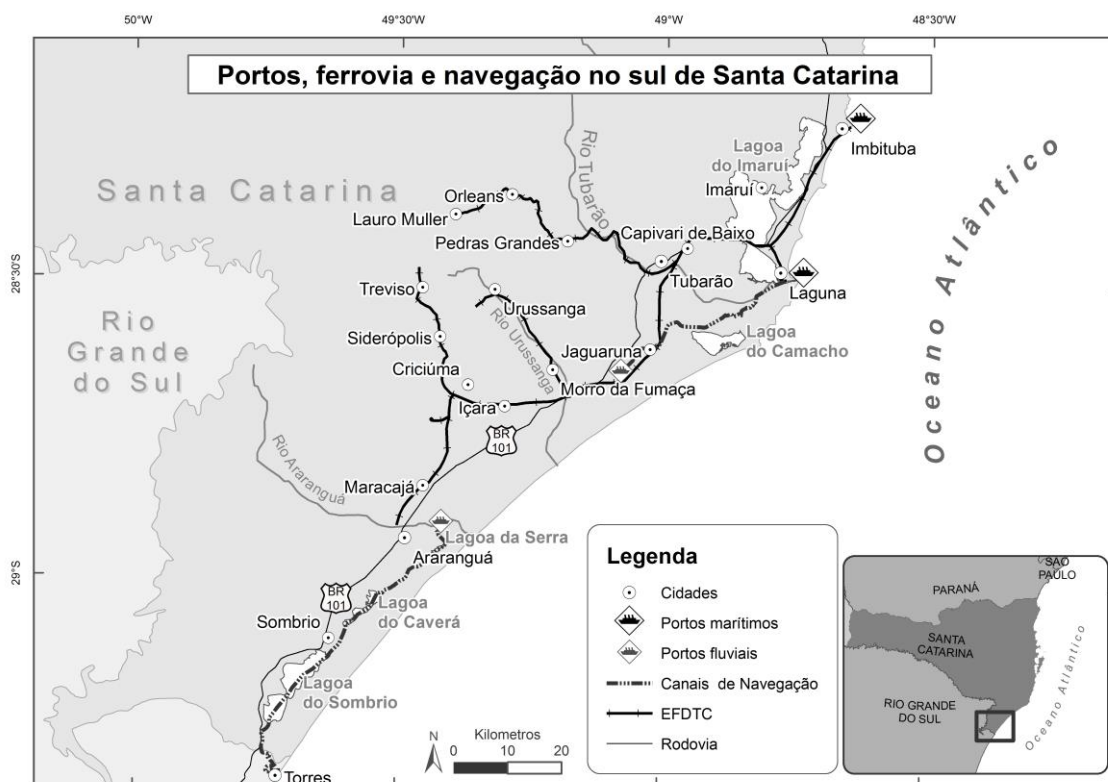


SUZIGAN, Wilson. 2000. **Indústria brasileira**: origem e desenvolvimento. São Paulo: HUCITEC, ed. da UNICAMP.

## Entrevistas

João Batista Dias – supervisor de operações do OGMO. Imbituba, 20 julho 2004.  
Maria Zilda de Souza Gil - diretoria administrativa do OGMO. Imbituba, 20 julho 2004.  
Lourival Pires – diretor executivo do OGMO. Imbituba, 20 julho 2004.  
Dorlin Nunes Junior – gerente do porto de Imbituba. Imbituba, 20 julho 2004.  
Eduardo Ferreira – memorialista. Imbituba, 20 julho 2004.  
Manoel Martins – memorialista. Imbituba, 20 julho 2004.  
Walter Tavares – administrador do porto de Laguna. Laguna, 21 julho 2004.  
Antônio Carlos Marega – memorialista de Laguna. Laguna, 21 julho 2004

## Anexos



RECIBIDO EL 12 DE JULIO DE 2013

APROBADO EL 18 DE AGOSTO DE 2013