

**UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE – UNESC
UNIDADE ACADÊMICA DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO**

LUIZ CLAUDIO DE FREITAS

**TRANSFORMAÇÃO DO PORTO DE LAGUNA EM TERMINAL
PESQUEIRO E O DESENVOLVIMENTO DAS ATIVIDADES
PESQUEIRAS LOCAIS: PADRÃO DE ACUMULAÇÃO E
(DES)INTEGRAÇÃO PRODUTIVA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Socioeconômico.

Orientador: Professor Doutor Alcides Goularti Filho

**CRICIÚMA
2016**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação

F866t Freitas, Luiz Claudio de.
Transformação do Porto de Laguna em terminal pesqueiro e o desenvolvimento das atividades pesqueiras locais: padrão de acumulação e (des)integração produtiva / Freitas, Luis Cláudio de ; orientador: Alcides Goularti Filho. – Criciúma, SC : Ed. do Autor, 2016.
127 p : il. ; 21 cm.

Dissertação (Mestrado) - Universidade do Extremo Sul Catarinense, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico, Criciúma, SC, 2016.

1. Porto de Laguna – Aspectos históricos. 2. Porto de Laguna – Aspectos econômicos. 3. Terminal Pesqueiro – Laguna (SC). 4. Porto Pesqueiro de Laguna – História. 5. Desenvolvimento econômico – Laguna (SC). I. Título.

CDD. 22ª ed. 387.1098164

LUIZ CLAUDIO DE FREITAS

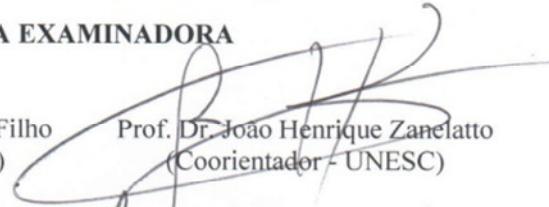
**TRANSFORMAÇÃO DO PORTO DE LAGUNA EM TERMINAL
PESQUEIRO E O DESENVOLVIMENTO DAS ATIVIDADES
PESQUEIRAS LOCAIS: PADRÃO DE ACUMULAÇÃO E (DES)
INTEGRAÇÃO PRODUTIVA**

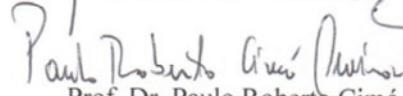
Esta dissertação foi julgada e aprovada para obtenção do Grau de Mestre em Desenvolvimento Socioeconômico no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico da Universidade do Extremo Sul Catarinense.

Criciúma, 28 de julho de 2016.

BANCA EXAMINADORA


Prof. Dr. Alcides Goularti Filho
(Orientador - UNESC)

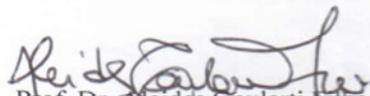

Prof. Dr. João Henrique Zanellatto
(Coorientador - UNESC)


Prof. Dr. Paulo Roberto Cimó
Queiroz
(Membro - UFGD)


Prof. Dr. Ismael Gonçalves Alves
(Membro - UNESC)


Prof. Dr. Dimas de Oliveira Estevam
(Membro Suplente - UNESC)


Luiz Claudio de Freitas
Mestrando


Prof. Dr. Alcides Goularti Filho
Coordenador do PPGDS-UNESC

Tudo o que era sólido se desmancha no ar, tudo o que era sagrado é profanado, e as pessoas são finalmente forçadas a encarar com serenidade sua posição social e suas relações recíprocas.”

Karl Marx

RESUMO

O objetivo do trabalho é descrever e analisar a transformação do porto de Laguna em terminal pesqueiro regional e a sua relação com as atividades pesqueiras locais. O desafio da pesquisa esteve em buscar uma reconstituição da história econômica do porto e da cidade a partir das múltiplas determinações contidas na construção da realidade. O porto de Laguna passou por diversas fases, sendo, primeiramente, o porto das conquistas no Brasil meridional; depois, o porto da colonização do sul de Santa Catarina; porto carvoeiro; e, por último, porto pesqueiro regional. A consolidação do novo padrão de acumulação regional com base na expansão do complexo carbonífero catarinense resultou no abandono do porto de Laguna, que foi substituído pelo de Imbituba, acelerando o processo de desintegração comercial e produtiva da cidade. A constituição do porto pesqueiro de Laguna, a partir de sua oficialização pelo Decreto-Lei nº 525, de 8 de abril de 1969, se tornou a nova esperança para o desenvolvimento da economia local. A abordagem metodológica foi realizada por meio de pesquisas bibliográficas e documentais, orientada pela técnica qualitativa associada ao estudo de caso. A longa trajetória do porto de Laguna e a especialização recente em terminal pesqueiro estiveram ligadas ao baixo padrão de acumulação da economia local e a processos de integração e desintegração produtiva com a região sul catarinense e o restante do País. A construção desse porto pesqueiro é resultado de políticas públicas destinadas ao processo de modernização da pesca nacional e catarinense. Contudo, a crise da acumulação pesqueira, em meados da década 1970, interrompeu as obras no porto. Referidas obras foram inauguradas apenas no início dos anos de 1980, mas isso não foi suficiente para dinamizar a pesca industrial local. Com a extinção da SUDEPE (Superintendência do Desenvolvimento da Pesca), em 1989, e da PORTOBRÁS (Empresa de Portos do Brasil S.A.), em 1990, a administração do porto pesqueiro de Laguna foi transferida, em 1991, para a CODESP (Companhia Docas do Estado de São Paulo), o que representou a falta de investimento e a paralisação de suas atividades. A partir de 2000, com o advento das novas políticas desenvolvimentistas para o setor, as obras de manutenção e de melhoramento no porto foram retomadas e a produção da indústria local ganhou um novo impulso. Dessa forma, considera-se que a implantação da estrutura do porto pesqueiro não foi suficiente para transformar o baixo padrão de desenvolvimento local. A constituição recente da indústria da pesca de

Laguna, nesse caso, pode ser vista a partir da retomada das políticas públicas para o porto e para setor pesqueiro.

Palavras-chave: Porto de Laguna. Pesca. Desenvolvimento local.

ABSTRACT

The objective is to describe and analyze the transformation of Laguna port in regional fishing terminal and the relationship with the local fisheries. The challenge of the research was to seek a reconstruction of the economic history of the harbor and city from the multiple guidelines in the construction of reality. Laguna The port went through several phases, first being the port of conquests in southern Brazil, then as a port of colonization in southern Santa Catarina, coal harbor, and finally, regional fishing port. The consolidation of the new pattern of regional accumulation based on the expansion of the Santa Catarina coal complex resulted in Laguna Harbor abandoned, replaced by Imbituba and accelerating the process of disintegration and commercial production of the city. The establishment of the fishing port of Laguna, from its official by Decree-Law No. 525 of April 8, 1969, became the new hope for the development of the local economy. The methodological approach was accomplished through bibliographical and documentary research, guided by qualitative technique associated with the case study. The long history of Laguna port and the recent expertise in fishing terminal were linked to the low accumulation pattern of the local economy and integration processes and productive disintegration with the Santa Catarina South and the rest of the country. The construction of the fishing port of Laguna was the result of public policies aimed at the modernization of national and Santa Catarina fishing. However, the crisis of accumulation fishing in the mid 1970 interrupted the work in the port and only opened in the early 1980s, however, not enough to boost the local industrial fishing. With extinction of Sudepe in 1989 and Portobrás 1990, the administration of the fishing port of Laguna was transferred in 1991 to the Company of São Paulo State Dock (CODESP), which represented a lack of investment and shutdowns of its activities. From 2000 with the advent of new development policies for the sector, works of maintenance and improvements in the port began to be resumed and the production of local industry gains a new boost. Thus, it is considered that the implementation of the fishing port structure was not enough to turn the low standard of local development and the recent establishment of Laguna fishing industry can be seen from the resumption of public policy for the port and fishing industry.

Keywords: Porto de Laguna. Fishery. Local Development.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	17
2 O PORTO DE LAGUNA NA HISTORIOGRAFIA LOCAL	21
3 TRAJETÓRIA DO PORTO DE LAGUNA NO DESENVOLVIMENTO DO SUL DE SANTA CATARINA	33
3.1 COLONIZAÇÃO E INTEGRAÇÃO ECONÔMICA DO SUL CATARINENSE.....	33
3.2 EXPLORAÇÃO DO CARVÃO E DISPUTA ENTRE OS PORTOS DE LAGUNA E IMBITUBA	42
3.3 ASCENSÃO DO CAPITAL INDUSTRIAL E A DESINTEGRAÇÃO ECONÔMICA DO PORTO E DA CIDADE DE LAGUNA.....	50
4 MODERNIZAÇÃO DA PESCA NACIONAL E CATARINENSE	57
4.1 ORIGENS DAS ATIVIDADES PESQUEIRAS LOCAIS.....	57
4.2 DESENVOLVIMENTO DA PESCA NO BRASIL	62
4.3 DESENVOLVIMENTO DA PESCA NO LITORAL CATARINENSE.....	75
5 CONSTITUIÇÃO DO PORTO PESQUEIRO DE LAGUNA E AS ATIVIDADES PESQUEIRAS LOCAIS	82
5.1 LIMITES DA PRODUÇÃO PESQUEIRA RECENTE.....	82
5.2 CONSTRUÇÃO DO PORTO PESQUEIRO DE LAGUNA E A BAIXA DINÂMICA DA PRODUÇÃO PESQUEIRA LOCAL.....	85
6 CONCLUSÃO	95
REFERÊNCIAS	100
APÊNDICES	112
APÊNDICE A - PRODUÇÃO PESQUEIRA EM SANTA CATARINA ENTRE 1964-2010: VALORES EM KG.	113
APÊNDICE B - EVOLUÇÃO DA PRODUÇÃO NACIONAL DE PESCADO – CONTINENTAL E MARÍTIMA – 1939-2010	115
APÊNDICE C - PRODUÇÃO DESEMBARCADA POR MUNICÍPIO PELA PESCA INDUSTRIAL ENTRE 1988-2012: VALORES EM KG.....	113
APÊNDICE D – PRODUÇÃO PESQUEIRA POR ESPÉCIE NO MUNICÍPIO DE LAGUNA ENTRE 1967-1998: VALORES EM KG.	115
APÊNDICE E - PRODUÇÃO DE PESCADO POR ESPÉCIE NO PORTO DE LAGUNA ENTRE 1971-1989.....	116

APÊNDICE F - PRODUÇÃO DE PESCADO POR LOCAL NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DE LAGUNA ENTRE 1965-2000: VALORES EM KG.....	117
APÊNDICE G- EMPRESAS DE PESCA REGISTRADAS NO MUNICÍPIO DE LAGUNA - 2016.....	120
APÊNDICE H – SISTEMA DE TRANSPORTES EM SANTA CATARINA	122
APÊNDICE I – MAPA DA REGIÃO DE LAGUNA.....	123
APÊNDICE J – TERMINAL PESQUEIRO DE LAGUNA.....	124
APÊNDICE K – TERMINAL PESQUEIRO DE LAGUNA.....	125
APÊNDICE L – TERMINAL PESQUEIRO DE LAGUNA	126

1 INTRODUÇÃO

O trabalho apresentado tem como objetivo geral reconstituir e analisar a transformação do porto de Laguna em terminal pesqueiro, com base na formação socioeconômica do Sul de Santa Catarina e a configuração da pesca nacional e regional. Os objetivos específicos foram descrever e analisar (1) a história econômica do porto e da cidade de Laguna e o processo de desintegração comercial e produtiva desencadeada com a ascensão do capital industrial na região Sul de Santa Catarina; (2) a transformação do porto de Laguna em terminal pesqueiro e a modernização da pesca nacional e catarinense; (3) a construção e articulação do Porto Pesqueiro de Laguna com a organização pesqueira local.

O desafio da pesquisa foi aprofundar a reflexão sobre a longa trajetória do porto de Laguna e a especialização recente em terminal de pesca, tendo em vista as determinações envolvidas na história econômica da cidade-porto e no processo de formação regional. O trabalho esteve orientado a analisar as condições históricas, econômicas, sociais e políticas relacionadas às formas de articulação entre o porto e a cidade de Laguna e entender melhor o abandono do principal centro comercial e escoadouro da pequena produção mercantil da região até a década de 1950 e a transformação em terminal pesqueiro na década de 1970, solução acordada com as políticas de desenvolvimento da pesca nacional e catarinense do período. A construção do Porto de Pesca de Laguna também visava contrabalançar a involução econômica da cidade e, dessa forma, estimular a integração com a indústria da pesca e dinamizar a economia local.

A inauguração do Porto Pesqueiro de Laguna em 15 de fevereiro de 1980, administrado pela Portobrás (Empresa de Portos do Brasil S.A.), marcava a recente especialização ocorrida no porto de Laguna que, ao longo de sua história, passou por diferentes fases, sendo, primeiramente, o porto das conquistas no Brasil meridional; depois, o porto da colonização do sul de Santa Catarina; porto carvoeiro que atendia ao complexo carbonífero catarinense e, por último, terminal pesqueiro. Com a fundação da vila em 1682, a região passou a integrar o território da corte portuguesa no processo de alargamento das fronteiras promovidas pelas entradas e bandeiras, ditadas pela política de expansão do território para o extremo sul e para a colonização do Rio Grande do Sul, diante das disputas por território com a Espanha.

A história de Laguna esteve ligada às condições físicas e naturais que serviram para o estabelecimento de um porto com a fixação de

entreposto para a colonização do Sul do País e o surgimento de um centro comercial que ligava as estâncias do Rio Grande do Sul a São Paulo. Com a abertura de novos caminhos e estradas pelo interior, Laguna foi perdendo relevância para o escoamento dos gados e muars do Rio Grande do Sul e a sua dinâmica passou a se integrar mais ao território catarinense. O desenvolvimento da cidade acompanhou as condições do porto em atender às demandas da região. A partir do final do século XIX, Laguna foi o ponto de chegada dos colonos que fundariam as novas localidades no sul catarinense, servindo para o escoamento da pequena produção mercantil e para atender ao transporte da crescente produção de carvão da região. Também passou a contar com o porto de Imbituba para escoar o mineral, devido às dificuldades encontradas na barra de acesso ao porto de Laguna para embarcações de maior porte.

A Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTC) ligava as regiões das minas a esses dois portos, que passaram a concorrer à condição de porto carvoeiro da região até o final da Segunda Guerra Mundial. Laguna saiu perdendo nessa disputa, e as condições do porto não atenderam mais à nova realidade econômica da região. O transporte de cabotagem foi suplantado pelo rodoviário, e as mercadorias exportadas exigiram maior capacidade de movimentação de cargas dos portos em embarcações com alto volume de transporte, concentrado em Santa Catarina nos portos de São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba, os quais se modernizaram para atender à integração da economia catarinense no processo de industrialização do País. Dentro do novo quadro de especializações regionais definidas para os portos nacionais, o porto de Laguna não se integrou à diversificação da base produtiva da economia catarinense, sendo transformado em porto pesqueiro, subordinado ao DNPVN (Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis), em consonância com os planos da Sudepe (Superintendência do Desenvolvimento da Pesca) de fortalecer a indústria da pesca nacional, haja vista a relação histórica da região com essa atividade.

A composição dos capítulos seguintes foi realizada tendo em vista o compromisso com a interdisciplinaridade e a construção de novos conhecimentos. De forma geral, o primeiro capítulo busca na historiografia local elementos que revelam a consciência histórica da cidade e a decadência econômica recente. O segundo trata da trajetória do porto de Laguna na formação socioeconômica do sul catarinense e dos fatores que influenciaram a transformação do porto e da região. O terceiro capítulo destaca a constituição do porto pesqueiro de Laguna a

partir do processo de modernização da pesca nacional e catarinense. O quarto e último capítulo trata da construção do porto pesqueiro e de sua relação com as atividades pesqueiras, tendo como base o padrão de desenvolvimento da economia local e as políticas públicas destinadas ao setor.

A base teórica considerada na construção analítica do estudo proposto se refere ao pensamento marxista e à heterodoxia econômica. Destaca-se a perspectiva inspirada no materialismo histórico-dialético, tendo como ponto de partida as contradições e conflitos entre as forças produtivas sociais e as relações de produção entre as transformações da estrutura econômica e as organizações sociais, políticas e espirituais. Nesse sentido, a abordagem metodológica em evidência caracteriza a pesquisa na área da história econômica, cujo objeto corresponde fundamentalmente aos meios de produção da vida material e envolve a apropriação e a representação das muitas relações e determinações da realidade concreta. Compreende o estudo sobre as formas diferenciadas da produção e a articulação entre categorias econômicas e condições históricas determinadas, ou seja, a expressão de relações sociais que revelam o grau de desenvolvimento das forças produtivas e constituem a dinâmica interna entre acumulação de capital, trabalho, divisão do trabalho, cidade e campo, circulação, mercado, crédito, Estado, enfim, elementos que representam sistemas econômicos, sociais e políticos de uma região ou nação.

Do lado da heterodoxia econômica, os pensadores que inspiram essa corrente são: Marx, Keynes, Kalecki e Schumpeter. Representaram a ruptura com os fundamentos das teorias econômicas clássicas e neoclássicas. A economia foi o principal objeto de análise desses autores, contudo, embora não utilizassem o termo indisciplinar, constituíram uma abordagem histórica e interativa com a sociologia, a filosofia, a antropologia, a política, enfim, eles compreenderam a economia a partir de um sistema social aberto e sujeito a interferências indeterminadas. As principais diferenças em relação às teorias convencionais estão na rejeição ao reducionismo clássico e na incorporação de novas categorias de análises que rompem com os conceitos de equilíbrio e estabilidade. Para as teorias não ortodoxas, destaca-se o entendimento das relações entre processos sociais, produtivos, financeiros e tecnológicos na perspectiva de um sistema dinâmico e complexo. Nesse sentido, o desenvolvimento econômico não segue uma linha linear e contínua; ele tem como base a revolução constante das ciências e das técnicas e é marcado por rupturas, crises e

instabilidades, estando conectado às formas de organização da produção e reprodução social.

A pesquisa foi realizada por meio de pesquisas bibliográficas e documentais, orientada pela técnica qualitativa associada ao estudo de caso. Os estudos e relatórios oficiais estão disponíveis nas bibliotecas e acervos digitalizados nas seguintes instituições: Empresa de Pesquisa Agropecuária e Extensão Rural de Santa Catarina/Centro de Desenvolvimento em Aquicultura e Pesca (EPAGRI/CEDAP), Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Universidade do Vale do Itajaí/Centro de Ciências Tecnológicas da Terra e do Mar (UNIVALI/CTTMar), Centro Nacional do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis/Centro Nacional de Pesquisa e Conservação da Biodiversidade Marinha do Sudeste e Sul (CEPSUL/IBAMA).

2 O PORTO DE LAGUNA NA HISTORIOGRAFIA LOCAL

A inauguração do Porto Pesqueiro de Laguna em 15 de fevereiro de 1980, administrado pela Portobrás, marca a recente especialização ocorrida no porto de Laguna que, ao longo de sua história, passou por diferentes fases. Inicialmente, foi o porto das conquistas no Brasil meridional; depois, o porto da colonização do sul de Santa Catarina; porto carvoeiro que atendia ao complexo carbonífero catarinense e, por último, terminal pesqueiro. Com a fundação da vila em 1682, a região passou a integrar o território da corte portuguesa no processo de alargamento das fronteiras promovidas pelas entradas e bandeiras, ditadas pela política de expansão do território para o extremo sul e para a colonização do Rio Grande do Sul diante das disputas por território com a Espanha.

A história de Laguna está ligada às condições físicas e naturais que serviram para o estabelecimento de um porto com a fixação de entreposto para a colonização do Sul do País e o surgimento de um centro comercial que ligava as estâncias do Rio Grande do Sul a São Paulo. Com a abertura de novos caminhos e estradas pelo interior, Laguna foi perdendo relevância para o escoamento dos gados e muares do Rio Grande do Sul.

Sendo assim, sua dinâmica passou a se integrar mais com o território catarinense. O desenvolvimento da cidade acompanhou as condições do porto em atender às demandas da região. A partir do final do século XIX, Laguna foi o ponto de chegada dos colonos que fundariam as novas localidades no sul catarinense, servindo para o escoamento da pequena produção mercantil e para atender ao transporte da crescente produção de carvão da região. A cidade também passou a contar com o porto de Imbituba para escoar o mineral, devido às dificuldades encontradas na barra de acesso ao porto de Laguna para embarcações de maior porte.

A Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina ligava as regiões das minas a esses dois portos, que passaram a concorrer à condição de porto carvoeiro da região até o final da Segunda Guerra Mundial. Laguna saiu perdendo nessa disputa, e as condições do porto não atendiam mais à nova realidade econômica da região. O transporte de cabotagem foi suplantado pelo rodoviário, e as mercadorias exportadas exigiram maior capacidade de movimentação de cargas dos portos em embarcações com alto volume de transporte, concentrado em Santa Catarina nos portos de São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba, os quais se modernizaram para atender à integração da economia catarinense no processo de

industrialização do País. Dentro do novo quadro de especializações regionais definidas para os portos nacionais, o porto de Laguna não se integrou à diversificação da base produtiva da economia catarinense, sendo transformado em porto pesqueiro, subordinado ao DNPVN, em consonância com os planos da Sudepe de fortalecer a indústria da pesca nacional, tendo em vista a relação histórica da região com essa atividade.

De forma geral, observamos que a história econômica do porto e da cidade se confundem e se desenvolvem de acordo com o nível de integração com a economia nacional e regional. Na historiografia catarinense, podemos destacar escritores tradicionais que dedicaram seus livros à história de Laguna – Oswaldo Rodrigues Cabral, Saul Ulysséa e Ruben Ulysséa – e, especificamente, ao porto. Destaque para o livro *Porto de Laguna: A luta de um povo traído*, de Valmir Guedes Júnior, e, sob o ponto de vista acadêmico, ao capítulo do livro *Portos, Ferrovias e Navegação em Santa Catarina – A lenta trajetória da construção do porto de Laguna*, de Alcides Goularti Filho.

Segundo João Batista Bitencourt (1997), os três primeiros autores formam o “trio fecundo” da produção historiográfica recente sobre Laguna e contribuíram para construir e consolidar a identidade histórica da cidade. Laguna passou a ser considerada “centro cultural” e “terra mãe” como afirmação de mito fundador da região em resposta ao processo de marginalização do desenvolvimento que sofria a cidade em relação ao crescimento das cidades que integravam o complexo carbonífero catarinense, principalmente Tubarão e Criciúma.

Esses autores estavam mais preocupados em reconstituir a valorização de Laguna pela tradição, por isso ressaltaram “fatos” que consideravam relevantes para o engrandecimento da terra natal como marco da fundação para conquistas do Brasil meridional, para a colonização do extremo sul catarinense e também para a reverência a “heróis” e “ilustres” lagunenses. Os títulos desses escritos evidenciam a preocupação com um recorte histórico que remonta aos séculos XVIII e XIX e que se voltava para a construção da imagem de Laguna como a terra de origem e “centro irradiador” do povoamento do Sul do País, tendo em vista a perda da condição de polo comercial e principal escoadouro da região.

Não cabe nesta pesquisa ampliar um debate historiográfico sobre o papel desses autores na construção da identidade de cidade histórica, mas sim perceber nesses trabalhos a relação do porto com a produção da história de Laguna, bem como verificar se estavam limitados a direcionar suas pesquisas para tempos remotos da região e se pouco

escreveram sobre a construção do porto ou sobre as mudanças que ocorriam na cidade e na região com a expansão da indústria do carvão e os destinos do porto.

Das obras de Oswaldo Rodrigues Cabral podemos destacar o livro *História de Santa Catarina*, de 1968, e o texto *Notas históricas sobre a fundação da póvoa de Santo Antônio dos Anjos da Laguna*, dentro da publicação comemorativa de 1976, *Santo Antônio dos Anjos da Laguna: seus valores históricos e humanos*, organizada por esse autor, em homenagem ao tricentenário de “fundação” de Laguna. Esses trabalhos marcam os últimos escritos de Cabral sobre a história de Laguna e, na verdade, recuperam seus principais temas abordados ao longo de sua produção iniciada no final da década de 1930, que eram a “fundação”, o destacado papel dos bandeirantes, a presença dos jesuítas, a demarcação e o povoamento da região; a resistência aos espanhóis, a colonização do Rio Grande do Sul – “conquista do sul” –, a organização político-administrativa, a Guerra dos Farrapos e a República Juliana, enfim, temas que marcaram a ancestralidade de Laguna e realçaram a relevância de Laguna para as conquistas do Brasil meridional.

Cabral reserva seus escritos sobre Laguna até meados do século XIX e destaca os “sacrifícios” de Laguna em colonizar o extremo sul e servir às tropas durante as disputas pela Colônia de Sacramento. Apesar de afirmar sobre Laguna a “indiscutível hegemonia e liderança na economia, na política e na vida social de Santa Catarina durante todo o século XIX”(CABRAL, 1976, p. 54), não direciona outros escritos sobre o desenvolvimento de Laguna após a definição das fronteiras com a Espanha e a consolidação do território catarinense, deixando claro que o grande legado de Laguna seria o seu passado mais distante e que sua riqueza viria da descendência açoriana, que voltaria a repovoar a região em meados do século XVIII:

Dos primeiros dias, entretanto, restou-lhe a glória de ter sido, num certo momento, sentinela avançada no extremo sul, amparando e assistindo com a bravura dos seus homens a expansão lusitana nestes confins, ajudando com o sacrifício da sua vida e com a audácia da sua gente, a jogar para trás o meridiano, fazendo-o recuar, a fim de conquistar o Rio Grande para o Brasil. Foi seu prêmio o que se inscreveu no seu braço: ‘Ad Meridiem Brasiliam duxi’ – ‘Ao sul conduzi o Brasil’ – que Taunay lhe deu por divisa, no listel do seu escudo. (CABRAL, 1976, p. 55).

Da obra de Ruben Ulysséa podemos destacar o texto *Panorama Histórico de Laguna*, de 1948, e o texto *Aspecto Antropogeográfico de Laguna*, de 1947, nos quais também procura restituir a antiguidade de Laguna e destaca a existência de populações primitivas sedentárias, proporcionada por suas lagoas e rios; a chegada do homem branco; o povoamento do extremo sul; o êxodo para o Rio Grande do Sul; a colonização açoriana, enfim, temas sobre os quais também Cabral tinha se debruçado. Contudo, Ulysséa avança no tempo sobre a história de Laguna e se diferencia de Cabral por trazer também uma análise sobre fatores de desenvolvimento, pontuando fases de declínio e ressurgimento. Ulysséa demonstra uma visão mais processual da história e nele se observa uma preocupação em relacionar aspectos geográficos, humanos, político-administrativos, econômicos, enfim, procura na aproximação desses fatores a produção de um sentido para a condição histórica da cidade.

Desse modo, aponta que a partir de 1728, passado o período de fundação da vila e o florescente comércio estabelecido com as estâncias do Rio Grande, Laguna entra numa fase de declínio com a criação da jurisdição da ilha de Santa Catarina e o estabelecimento da sede do governo militar, criado em 1738. Lamenta a perda da posição de “predominância” da vila sobre “as fundações do meridiano” e indica os problemas na barra de acesso ao porto. Outros fatores seriam a abertura da estrada dos Conventos, em 1728, desviando de Laguna as tropas de gado em direção ao centro do País; o “êxodo para as campanhas sulinas” e o confisco de homens e alimentos para os conflitos no Rio da Prata.

Após esse período de declínio, Ulysséa identifica um período de ressurgimento da vila, marcado pela chegada de novos colonos açorianos a partir de 1749, porém acrescenta outros elementos que contribuirão para o desenvolvimento da cidade. Destaca que, apesar da continuação do movimento migratório ao longo do século XVIII para o Rio Grande e os desfalques que a vila sofria com os conflitos pela Colônia do Sacramento, o comércio da região também era beneficiado por se estabelecer como “guarda avançada” das fronteiras do Sul e constituir-se, por certo período, em passagem obrigatória para o extremo sul, além de continuar sendo passagem alternativa para o Rio Grande com o único porto entre a ilha de Santa Catarina e a barra do Rio Grande, que também sofreram com a invasão espanhola.

Outro fator seria a abertura de um caminho direto para Lages, em 1772. Por fim, reconhece o papel decisivo do porto na prosperidade de Laguna, embora persistissem os problemas na entrada da barra. Destaca

a crescente atividade portuária proporcionada pela posição geográfica favorável da vila e o surgimento e enriquecimento de armadores integrados ao comércio local. Ulysséa assinala que após a abertura do caminho dos Conventos e um período de declínio, a vila volta-se mais para os produtores locais:

Continua a exportação de carne salgada, mas, do gado criado nos campos de Araçatuba, do Araranguá e da própria vila. Entregar-se-ão aos seus habitantes, com mais interesse, à produção local, que é a da “farinha de mandioca, do peixe seco, da cordoaria de cipó-imbé e, nas margens ocidentais da lagoa, iniciarão as primeiras culturas de cereais, leguminosas e cana-de-açúcar. (ULYSSÉA, 1947, p. 30-34).

Sobre o século XIX, assim como os outros autores, Ulysséa dá maior ênfase à história da “*efêmera república catarinense*”, e, após esse período, prossegue destacando o crescente comércio local e os melhoramentos urbanos da cidade, criada em 1847 e transformada em comarca do sul catarinense dez anos depois. Em acordo com Saul Ulysséa, também ressalta os anos de 1880 como o período de maior prosperidade da cidade. Relembra a posição de centro comercial e de principal escoadouro da produção da região sul. Contudo, apesar de reconhecer o crescente povoamento da região, não se detém sobre o processo de imigração do sul catarinense, que, a partir de 1877, formaria os primeiros núcleos colônias de Azambuja (1877), Urussanga (1878), Cresciuma (1880), entre outras (DAL’ALBA, 1976).

Outro ponto não discutido seriam os conflitos com o porto de Imbituba sobre o melhor ponto para o escoamento do carvão da região, haja vista a inauguração, em 1884, da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, que ligava o interior aos dois portos. Concorda com os benefícios que a ferrovia traria para a região, porém não se ateu a questões sobre o advento do vapor, à construção do porto e à nova dinâmica econômica da região, impulsionada pela exploração do carvão. Sobre o século XX, apenas menciona o início das obras do porto, em 1903, a abertura do canal Laguna-Araranguá e outros melhoramentos urbanos. Termina ressaltando que a desobstrução definitiva da barra seria a principal obra a ser realizada no século para o desenvolvimento de Laguna, que acreditava estar perto de ser resolvida quando escreveu

esses textos, apesar do longo tempo de espera e dos impasses sobre o destino do porto.

O livro *Porto de Laguna – a luta de um povo traído*, de Valmir Guedes Júnior, de 1994, foi o primeiro que tratou especificamente da história do porto. Em acordo com os demais autores, Guedes Júnior inicia destacando a condição histórica da cidade de Laguna e seu papel no desenvolvimento da região sul catarinense. No entanto, diferencia-se por perder o otimismo e o romantismo dos outros autores sobre os destinos do porto e da cidade, haja vista a desintegração com a nova dinâmica da economia catarinense e as indefinições sobre o porto pesqueiro. Na verdade, o livro é uma colagem de partes de estudos e projetos sobre o porto dentro de uma ordem cronológica de construção e transformação do porto em terminal pesqueiro. Nele, o autor procura ressaltar partes em defesa da relevância do porto para atender às demandas da economia sul catarinense e apontar como principal empecilho ao desenvolvimento as “*traições*” políticas que a cidade sofrera ao longo dos anos.

O problema secular na entrada da barra do porto de Laguna não permitia o abrigo de grandes embarcações devido ao constante assoreamento e à pouca profundidade do canal. Com a chegada dos navios a vapor e o início da exploração do carvão na região, a condição do porto ficou ainda mais complicada e passou a fazer parte de diversos projetos e estudos oficiais que serviram para a construção de guias correntes a fim de aumentar a profundidade da barra.

Nesse sentido, Guedes Júnior monta seu livro citando documentos, jornais e entrevistas sobre a construção e a defesa do porto ao longo da história e também destaca as disputas com Imbituba e as divergências e impasses sobre o futuro do porto.

Na primeira parte, o autor descreve a evolução batimétrica da barra do sistema de Laguna, desde sua embocadura livre e o início da construção, em 1903, até a configuração completa do molhe sul, em 1958, quando a profundidade do canal era de dois metros no início das obras e alcançava uma variação que não passava de quatro a seis metros no período final, o que demonstrava pouco resultado das obras empreendidas.

Após esse período, o autor destaca o “*Relatório Diagnóstico Analítico sobre os Estudos para melhoria do Acesso e Aprofundamento da Barra da Laguna*”, publicado em 1970 pelo extinto DNPVN (Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis), realizado com base nos relatórios do engenheiro Lucas Bicalho e do engenheiro e ex-governador de Santa Catarina, Colombo Machado Salles, os quais

tratavam de projetos destinados a corrigir os guias correntes com soluções para resolver em definitivo o secular problema na entrada da barra. Contudo, esses projetos não foram executados.

Sobre a disputa com o porto de Imbituba, relata o empreendimento realizado por Henrique Lage e seu papel de “aloz” da cidade de Laguna por construir com seus próprios recursos seu porto particular à revelia dos pareceres de engenheiros que se dedicaram ao problema do porto, de acordo com os interesses da elite local, fundando, em 1922, a Companhia Docas de Imbituba S.A. e emancipando Imbituba de Laguna em 1923. Em 1930, foi suprimida a autonomia de Imbituba devido ao alinhamento dos Lage com o partido republicano e à sua posição contrária às novas forças políticas que emergiam no estado catarinense, alinhadas com Vargas. Durante a Segunda Guerra Mundial, o porto de Laguna foi transformado em porto carvoeiro da região, dentro dos planos do governo de fortalecer o capital e o carvão nacional, contudo, após o conflito, foi abandonado e o porto de Imbituba acaba consolidando-se como escoadouro do carvão catarinense. Em 1958, Imbituba se emancipa novamente de Laguna.

Outro ponto recortado pelo autor foi o projeto malogrado da Siderúrgica de Santa Catarina (SIDESC), que aponta Laguna como possível sede do empreendimento. Desse modo, descreve os conflitos de políticos locais após ser transferido, no projeto, por outros estudos elaborados pela Cepcan (Comissão Executiva do Plano do Carvão Nacional), o local da Siderúrgica para a cidade de Tubarão. Entretanto, a empresa nunca saiu do papel e não passou da idealização de algumas figuras “*ilustres*” da região.

Guedes Júnior continua seus escritos relatando a transformação do porto de Laguna em porto pesqueiro, em 1969, pelo Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN), o que observa como a nova esperança ao “povo lagunense”, tendo em vista as expectativas frustradas de modernização do porto e o abandono de suas instalações. O autor não se preocupa em fazer análises mais aprofundadas e conexões com a realidade regional e nacional sobre os temas abordados. Nesse ponto, traz também apenas algumas partes do relatório *Porto Pesqueiro de Laguna*, publicado em 1971 pelo DNPVN, vinculado ao Ministério dos Transportes, o qual foi dividido em dois volumes e trata dos estudos de viabilidade econômica, do plano diretor, do anteprojeto de fábrica de gelo, do entreposto frigorífico e de algumas conclusões, ou seja, da estrutura necessária para a operação industrial do porto pesqueiro, tendo em vista que a pesca se constituiu em uma atividade

tradicional na região e que os embarques e desembarques de pescados no porto ocorriam normalmente.

Contudo, o Porto Pesqueiro de Laguna foi inaugurado apenas em 15 de fevereiro de 1980, sem ainda resolver o problema na barra. Assim sendo, a obra ficou limitada à construção da fábrica de gelo e a um entreposto frigorífico, o que garantia uma infraestrutura mínima para operação do porto pesqueiro. Não ocorreram, nos anos seguintes, mudanças significativas na dinâmica da indústria pesqueira local. Desse modo, o porto passa a funcionar com constantes irregularidades no seu acesso, dificultando o abrigo de barcos pesqueiros com alta capacidade de armazenamento e ocasionando interrupções no processo produtivo da nascente indústria da pesca.

O autor, na parte final do livro, destaca o movimento político local em apoio ao desenvolvimento da cidade e partes de relatórios e programas estaduais que previam a viabilização econômica do porto pesqueiro; critica a proposta privatista defendida pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), a qual se tornou administradora do porto após a extinção da Sudepe, em 1989, e da Portobrás, em 1990. Na conclusão, Guedes Júnior expressa seu sentimento de “*traição*” e “*injustiça*”. Segundo ele, o “*povo de Laguna*” sofria discriminação das “*esferas federais*” em relação ao desenvolvimento da cidade. Nesse sentido, via a solução para o desejado desenvolvimento industrial fora de suas próprias forças, dependente de eventos externos, e demonstrava seu ceticismo sobre a realidade da cidade:

O povo de Laguna nada tem de vergonhoso, mas também tem nada de poético. É um povo abandonado e desgraçado, sobrevivendo quase que só pelos seus próprios recursos pessoais, no meio da indiferença dos Governos. (GUEDES JÚNIOR, 1994, p. 113).

Os autores e os textos até aqui descritos fazem parte da historiografia regional do sul do estado de Santa Catarina e apresentam uma ligação muito pessoal em relação a Laguna, que foi influenciada pela naturalidade e o pertencimento à elite local. Assim se expressaram sobre o desenvolvimento da cidade e do porto de um ponto de vista que, em geral, estava mais comprometido em (re)constituir uma expressão política e econômica que destacasse o papel histórico de Laguna para a região. Apesar do otimismo observado nos dois primeiros autores em relação aos destinos da cidade, não foram apresentadas maiores

evidências, a não ser o seu passado “*heroico*”. Embora o autor seguisse na mesma linha, reforçando esse passado, ele abandona o tom de nostalgia e explicita o sentimento de frustração de segmentos sociais locais diante do baixo crescimento econômico comparado com o de outros municípios da região, além das persistentes indefinições sobre o futuro do porto.

Do ponto de vista acadêmico, destaco o artigo de Goularti Filho – *A lenta trajetória da construção do porto de Laguna*, o qual servirá de base para a presente pesquisa e principal referência na discussão sobre a história econômica do porto. Assim como na tese do autor, *Formação econômica de Santa Catarina*, observamos um recorte histórico de pesquisa envolvido pela *longue durée*, de Braudel, abrangendo mais de um século de análise na perspectiva de relação do sistema nacional de economia com as dinâmicas regionais e locais, influenciado pela economia crítica e a geografia socioespacial.

Nesse sentido, o objeto de pesquisa interage com a formação econômica nacional e regional, a partir da emergência do capitalismo brasileiro registrada no final do século XIX com a consolidação da economia agrária, mercantil e exportadora, comandado pelo capital cafeeiro paulista dentro do processo de expansão dos complexos regionais especializados regionalmente e sustentados pela construção de ferrovias e portos que integravam essas regiões praticamente isoladas entre si.

Com base na periodização estabelecida pelo autor em relação à formação econômica de Santa Catarina, afirma-se que, no período de 1880 a 1945, predominou no Estado um padrão de crescimento voltado à pequena propriedade mercantil e a atividades tradicionais. No sul do Estado, a nova dinâmica nacional foi representada pelo processo de imigração europeia e pelo ensaio das primeiras atividades carboníferas. Com a consolidação dos novos núcleos coloniais e a inauguração da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, em 1884, ligando o local das minas aos portos de Laguna e Imbituba, definia-se o padrão de acumulação da região, que perduraria até 1945, com a expansão da pequena produção agrícola e extrativista. A integração regional, nesse período, foi proporcionada pela ferrovia, um canal de navegação utilizado entre Laguna e Jaguaruna e navegação marítima. A EFDTC chega, em 1927, a Araranguá e passa a atender aos principais municípios do sul catarinense, contribuindo para integrar comercialmente a região além do escoamento do carvão.

O canal de navegação fluvial Laguna-Jaguaruna fazia parte de um projeto maior – chegar a Porto Alegre ainda no século XIX –, contudo,

não passou de desejo de alguns engenheiros e políticos. Desse modo, foram executadas apenas partes do projeto original e finalizado pelo estado catarinense apenas um pequeno trecho, na década de 1920, o qual serviu até a década de 1950 para escoar as mercadorias produzidas mais próximo ao litoral, com destaque para a farinha de mandioca. A navegação marítima na região foi representada pela Empresa Nacional de Navegação Hoepcke, a qual ligava a região a outras partes do País e operava em Laguna e Araranguá.

Com o início da exploração do carvão na região sul de Santa Catarina, os portos de Laguna e Imbituba passaram a disputar a condição de porto carvoeiro e principal escoadouro da região. A necessidade de adaptar um porto para o transporte do carvão e dadas as dificuldades encontradas na barra de Laguna para o abrigo de embarcações de maior calado, o capital inglês responsável pela construção da EFDTC optou por construir um trapiche de metal em Imbituba, por apresentar melhores condições para receber embarcações com material pesado para a construção da ferrovia e, posteriormente, para o escoamento do carvão (GOULARTI FILHO; MORAES, 2013).

Laguna se constituiu em entreposto para as conquistas do Brasil meridional e, no final do século XIX, tornou-se o porto da colonização sul catarinense e principal centro comercial da região, concentrando na cidade e no porto o fluxo de mercadorias e pessoas que circulavam nos novos núcleos coloniais e municípios vizinhos.

O constante assoreamento na entrada da barra do porto de Laguna e a baixa profundidade no seu canal de acesso já eram conhecidos de longa data, mas a maior integração da região com o centro do País, promovida pela expansão da produção mercantil, o advento do vapor e o vislumbramento da produção carbonífera, deu origem a uma série de estudos e projetos oficiais que se dedicaram a resolver o problema secular no porto de Laguna, atendendo, principalmente, aos interesses da elite de armadores e comerciantes locais, os quais temiam o deslocamento do movimento do porto para fora da cidade.

Contudo, com o empreendimento dos ingleses, posteriormente encampado pelos Lages, o porto de Imbituba passou a concorrer com o porto de Laguna ao posto de porto carvoeiro da região, o que durou até o término da Segunda Guerra Mundial, com a preferência por Imbituba.

Na periodização estabelecida por Goularti Filho para a história econômica do porto de Laguna, identificam-se cinco períodos em relação à evolução estrutural, à movimentação de carga e à administração. De 1905 a 1939, predominou um período de disputas com Imbituba, além de incertezas em relação ao projeto original e às

falhas apresentadas ao longo da construção do porto, que teve início em 1904 e seguiu em ritmo lento até a Segunda Guerra Mundial. De 1939 a 1945, na emergência da guerra e com a política de Vargas em valorizar o carvão e a indústria nacional, foi definido o porto carvoeiro da região em detrimento de Imbituba. De 1945 a 1969, inicia-se o lento regresso do porto, e Imbituba consolida-se como o porto carvoeiro da região, por apresentar as melhores condições para adaptar-se ao crescente aumento na capacidade de transportes das embarcações e responder mais satisfatoriamente às obras empreendidas no porto para melhoria do seu acesso.

Observa-se, nesse período, a desintegração do porto de Laguna com a nova dinâmica da economia catarinense, conduzida pela diversificação e a ampliação da produção, em que a consolidação do complexo carbonífero sul catarinense, o surgimento de novas indústrias e o advento do transporte rodoviário em detrimento do transporte de cabotagem resultaram em certo isolamento econômico da cidade de Laguna e em um abandono e deterioramento da estrutura instalada, verificando-se, inclusive, a diminuição do calado do canal de acesso do porto, o que, por sua vez, não impedia a sua utilização regular pelos barcos pesqueiros artesanais. De 1969 a 1980, destaca-se o projeto do porto pesqueiro do DNPVN em busca de uma especialização para o porto e da recuperação da economia local. Contudo, a transformação do porto em terminal pesqueiro prosseguiu em ritmo lento, sendo inaugurado em 1980 ainda sem ter sido resolvido o problema na barra. No período pós-1980, o autor considera o porto pesqueiro desintegrado, e a tentativa de dinamizar uma indústria pesqueira aparece como mais uma esperança frustrada para a elite local.

O porto de Laguna sempre se ajustou às estratégias nacionais, não houve um movimento endógeno que permitisse uma ampliação mais consistente nos seus serviços portuários. Primeiramente como porto das conquistas no Brasil meridional, porto carvoeiro e, por último, dentro dos objetivos da antiga Sudepe, como porto pesqueiro. Os determinantes da falta desse movimento endógeno residem no fraco desempenho industrial em Laguna. (GOULARTI FILHO, 2013, p. 121).

A constituição por Decreto da Companhia Porto de Pesca de Laguna em 1969, sociedade de economia mista vinculada ao

Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN), estava de acordo com os planos da Sudepe, que buscava aumentar a produção de pescados no País, estimulando projetos, financiamentos e melhorias na infraestrutura.

Contudo, o porto de Laguna foi inaugurado apenas em 15 de fevereiro de 1980, sem resolver o seu principal problema na barra. As obras ficaram limitadas à construção da fábrica de gelo e de um entreposto frigorífico, o que o consolidou como porto pesqueiro da região, mas sem apresentar mudanças significativas sobre a dinâmica da indústria pesqueira nas décadas seguintes, continuando o porto na mesma situação por mais de uma década.

Com a extinção da Sudepe, em 1989, e da Portobrás, em 1990, houve uma regressão nas políticas para o desenvolvimento da pesca e na política de transportes no Brasil, o que representou, na verdade, uma deterioração das infraestruturas instaladas e uma confusão administrativa. A administração do porto de Laguna foi transferida para a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) e somente a partir de 2000 é que as obras de melhoramentos no porto foram retomadas, incluindo o problema na entrada da barra.

Na bibliografia apresentada, podemos observar, de forma geral, como se desenvolveram o porto e a cidade de Laguna na perspectiva de sua historiografia e de sua história econômica. Apesar da diferença na abordagem acadêmica colocada em Goularti Filho, a qual a presente pesquisa terá como ponto de partida, também se nota um recorte histórico de longos períodos, sendo que as condições do porto pesqueiro e o processo produtivo da pesca na região foram pouco aprofundados. Desse modo, considerando as múltiplas determinações no processo concreto da produção da realidade, tendo em vista as especificidades históricas, espaciais e políticas do objeto de estudo proposto, destaca-se o objetivo desta pesquisa em descrever e analisar a história econômica do Terminal Pesqueiro de Laguna a partir da dinâmica da economia sul catarinense e da relação com a indústria pesqueira da região.

3 TRAJETÓRIA DO PORTO DE LAGUNA NO DESENVOLVIMENTO DO SUL DE SANTA CATARINA

3.1 COLONIZAÇÃO E INTEGRAÇÃO ECONÔMICA DO SUL CATARINENSE

Segundo Goularti Filho (2002), o fraco desempenho do capital industrial na região de Tubarão e Laguna pode ser explicado pela baixa capacidade de acumulação dos pequenos proprietários locais e a grande dependência do capital estatal, cuja presença de empreendimentos de grande porte não foi suficiente para a ampliação das pequenas empresas da região:

As raízes do atraso industrial de Tubarão residem na sua formação socioespacial: uma fraca divisão social do trabalho e uma acumulação mercantil lenta e pulverizada. Esta formação é uma extensão da formação de Laguna. (GOULARTI FILHO, 2002, p. 390).

A constituição do município de Tubarão, em 1870, foi resultado da expansão da colonização luso-brasileira na região, oficializada no final do século XVII, a partir de Laguna, e se estendeu ao longo de todo o litoral sul brasileiro. As fundações das vilas de Tubarão, em 1836, Araranguá, em 1848, e Jaguaruna, em 1867, no sul catarinense, fizeram parte da disseminação das pequenas atividades mercantis e comerciais centralizadas no porto de Laguna, as quais surgiram com a ampliação do comércio interior do País e a criação de entrepostos localizados em torno das rotas entre as estâncias do Rio Grande do Sul e o centro da Colônia. Dessa forma, entender as diferenciações ocorridas no processo de diversificação produtiva na região nos leva a recorrer à sua formação socioespacial e, desse modo, a abrir caminho para compreensão da trajetória do terminal pesqueiro de Laguna a partir da dinâmica econômica local.

Além do papel estratégico-militar da Vila de Laguna na defesa das fronteiras do sul meridional, sobretudo do território de Sacramento e sul-rio-grandense, haja vista sua posição espacial e as condições de proteção do porto, a vila também se constituiu em passagem obrigatória das tropas de gado que vinham dos campos de Vacaria e Viamão e que se destinavam às feiras de Curitiba e Sorocaba até 1730, data da abertura da primeira ligação terrestre entre Rio Grande e São Paulo, conhecida

como Caminho dos Conventos, que ligava Araranguá até Curitiba. O núcleo de povoamento de Araranguá se constituiu em função do tráfego de tropas que recorria a paradas regulares na região e se desenvolveu com base no estabelecimento de abrigos para cargas, tropeiros e viajantes e na pequena produção pecuária e agrícola para subsistência e trocas.

Em 1748, a região de Laguna recebe uma leva de imigrantes açorianos destinados a repovoar e a ocupar o sul da colônia, os quais se espalharam ao longo do litoral catarinense e gaúcho. Com a abertura de uma terceira via de comunicação no final do século XVIII, ligando Vacaria aos campos de Lages, e o deslocamento progressivo dos caminhos das tropas para o interior, verifica-se o estabelecimento de um comércio voltado para pequena produção da região, o qual foi centralizado em torno do porto de Laguna, que manteve sua posição estratégico-militar até a definição das fronteiras do Brasil meridional e se desenvolveu como principal escoadouro de mercadorias da região sul catarinense.

A produção local exportada destinava-se, principalmente, para o Rio de Janeiro, destacando-se a farinha de mandioca, o açúcar, a aguardente, o melado, o peixe seco e derivados de baleias (óleo) e também carne salgada, couros e queijos trazidos do planalto, que passou a contar com uma estrada regular para Lages, em 1773, quando foi concluída, aproveitando a navegação do Rio Tubarão até onde fosse possível. O povoamento da localidade de Tubarão se deu em torno da intensificação do fluxo de mercadorias e pessoas entre o planalto e o litoral e se expandiu como entreposto comercial entre o interior e o porto de Laguna. Transformada em cidade em 1847, Laguna contava com uma “aristocracia local formada pelos armadores” (ULYSSEÁ, 2004, p. 34), que centralizavam o comércio de importação e exportação e subordinavam os pequenos produtores da região. Também começavam a se destacar as vilas de Tubarão e Araranguá com a formação de pequenos núcleos urbanos em torno de comerciantes e proprietários de barcos que faziam as intermediações com a produção local, sendo os primeiros territórios desmembrados do município de Laguna, em 1870 e 1880, respectivamente. Além desses municípios, as vilas de Jaguaruna (1890) e Imaruí (1891) também foram elevadas à categoria de cidades antes de findar o século XIX. Elas gravitavam em torno dos centros comerciais, assim como outras pequenas localidades ao longo do litoral. Após o período das conquistas do Brasil meridional, o porto e a Vila de Laguna passaram a ter uma relevância local, mas permaneceram como ponto de confluência de diferentes culturas, com a presença do

agricultor, do marinho, do pescador e do tropeiro. Segundo Zanelatto (2007), a combinação entre Laguna e o porto permitiu a formação de uma população da região marcada como heterogeneidade étnica e cultural, composta, na sua maioria, por descendentes de índios, escravos, açorianos e luso-brasileiros, a qual foi acrescentada com a chegada dos novos imigrantes europeus e com a continuação de uma mistura cultural secular (ZANELATTO, 2007).

O desenvolvimento do capitalismo no Brasil esteve atrelado à expansão do cultivo de café na região centro-sul, na primeira metade do século XIX, e pôde se expandir, ainda, sobre o substrato material do regime colonial. Foi um período caracterizado pela reorganização espacial da economia e um desenvolvimento lento do setor urbano-comercial, mas que foi responsável por gestar transformações profundas na estrutura produtiva do País. O novo setor imprimiu a disseminação de mecanismos competitivos e diferenciadores, engendrando contradições irreversíveis com a velha estrutura agrária (FERNANDES, 1987).

Essa ambiguidade refletia a expansão do capital no seu embate com as economias naturais, em que solapava suas bases e substituía por novas relações e processos de produção (LUXEMBURG, 1984). Em meados do século XIX, no auge do capitalismo concorrencial, as pressões para a reorganização das economias pré-capitalistas começam a se tornar urgente. A velha estrutura agrária brasileira não poderia continuar a fazer frente aos novos dinamismos econômicos, pois não se tratava mais de uma produção presa à metrópole, fornecendo produtos agrícolas coloniais e metais preciosos, mas sim a produção de alimentos e matérias-primas para o consumo de massa para os centros industriais da Europa (MELLO, 1994). Era fundamental um desenvolvimento quantitativo e qualitativo da produção, a fim de atender à reprodução ampliada do capital nesses centros.

Nesse contexto, iniciam para o País mudanças nítidas na sua vida social e econômica, com o aparecimento de novas relações sociais básicas no interior da organização da atividade agrário-exportadora. O tráfico negreiro é abolido e surgem no oeste paulista as primeiras fazendas de café com nova organização produtiva, baseada no trabalho assalariado. Constitui-se em um novo setor agrário alinhado com o capital comercial e financeiro. O rompimento desse novo setor com a organização estamental foi condicionado por fatores econômicos, culturais, geográficos e a aspectos que levaram setores sociais a se adaptarem aos mecanismos de mercado.

Apesar do caráter conservador no processo de modernização, observa-se, a partir de meados do século XIX, a reorganização do

espaço socioeconômico com incorporação de bases técnicas do capitalismo competitivo, modelando a econômica colonial em uma unidade especializada na produção agrária, comandada pela formação do complexo cafeeiro (MELLO, 1994).

Entre as mudanças registradas no período, destacam-se o início da aplicação do trabalho livre, a mecanização de partes do processo produtivo; o nascimento das atividades financeiras com a expansão de bancos e agências financeiras; a aceleração na expansão urbano-comercial, com a formação de um incipiente mercado interno; a expansão da rede telegráfica; as empresas ligadas à geração de energia; o surgimento de pequenas indústrias; o processo imigratório, servindo tanto para sustentar o mercado de trabalho como para ocupação de terras para o desenvolvimento de atividades complementares (PRADO JÚNIOR, 1999).

Outra mudança de grande peso para a economia nacional foi o desenvolvimento dos meios de transporte, com o surgimento das primeiras sociedades e companhias ferroviárias e de navegação a vapor, diminuindo o isolamento relativo em que viviam as unidades produtoras no País. Essas transformações impulsionaram o processo de acumulação, completando o processo de transição para especialização de uma economia agrária exportadora.

A partir das décadas de 1870 e 1880 do século XIX, esgota-se o padrão concorrencial do capitalismo, cedendo espaço para conglomerados industriais e bancários. Irrompe-se a fase monopolista na organização produtiva, na qual tem destaque o surgimento de novos países industriais, a ampliação das bases geográficas, a revolução tecnológica, a concentração de capital (HOBSBAWN, 1996), enfim, o modo de produção especificamente capitalista se torna hegemônico e apressa-se para estender suas relações sociais básicas.

No Brasil, a inserção das finanças internacionais foi realizada de forma sistemática, penetrando efetivamente em quase todos os setores da economia nacional. O entrelaçamento das oligarquias rurais com o capital financeiro inaugura um período de franca expansão na vida material do País e a consolidação do conjunto de complexos regionais especializados.

Ocorre nas economias centrais um rápido crescimento econômico, cuja periferia foi fundamental tanto para absorver os capitais excedentes como para abastecer o alargamento dos mercados de matérias-primas e gêneros alimentares. Nesse novo impulso da economia internacional, o Brasil foi favorecido, mesmo que momentaneamente em alguns casos, pela ascensão de novos produtos

exportáveis. Destacam-se na região norte do País o ciclo da borracha; e no Nordeste, apesar da longa e lenta decadência da economia açucareira, a mecanização de alguns engenhos ensaiava um novo impulso econômico para a região. No Maranhão, ainda resistia a lavoura de algodão e, no sul da Bahia, o cacau estava se expandindo. No Brasil meridional, destacavam-se a pecuária de corte no sul do Rio Grande do Sul e a erva-mate no norte de Santa Catarina e sul do Paraná (CANO, 2000). Mas nada se compara ao complexo cafeeiro, o qual incorpora o processo de beneficiamento e desenvolve uma capacidade de acumulação notadamente maior, concentrando a maior parte dos investimentos.

Juntamente com o aumento do fluxo dos produtos exportáveis, expande um conjunto de atividades infraestruturais ligadas ao complexo exportador, como também atividades ligadas à formação de um incipiente mercado interno. Destacam-se a instalação de grandes portos, a expansão da rede ferroviária e marítima, a inauguração das primeiras usinas de produção de energia elétrica, o crescimento urbano, o desencadeamento de novos serviços e melhoramentos, como iluminação pública, transporte coletivo, telefone, água, correio, esgoto, assim também como grandes obras que remodelaram as principais cidades do País (PRADO JÚNIOR, 1999). Enfim, a acumulação do complexo exportador, comandada pela lavoura cafeeira, engendra inversões tanto para o fortalecimento desse sistema como também abre espaço para o desenvolvimento de outros setores.

A economia nacional apresentou forte acumulação exercida pelo complexo cafeeiro e a formação de uma demanda interna, possibilitando o surgimento da pequena indústria e a expansão da agricultura voltada para abastecimento interno. Ou seja, a economia cafeeira assentada em relações de produção capitalista desencadeia o desenvolvimento das forças produtivas, internalizando onde fosse possível a produção (MELLO, 1994).

Foi possível, por meio da acumulação do setor exportador, desenvolver no País a diversificação da agricultura mercantil e a produção de bens de consumo assalariados, que por sua vez representavam os germes de negação da estrutura produtiva tradicional. Porém a diversificação produtiva ficava restrita, devido à sua debilidade orgânica, com uma crescente vulnerabilidade ao mercado externo. As dificuldades eram manifestadas pela ausência de amplo mercado consumidor, pela falta de infraestrutura, pelas deficiências técnicas, carência de capitais, enfim, os níveis sociopolíticos e econômicos não

permitiam um desenvolvimento mais intenso do capital industrial (PRADO JÚNIOR, 1976).

Em Santa Catarina, durante a primeira metade do século XIX, os portos de Laguna, Florianópolis e São Francisco tinham pouca expressão econômica nacional, pois sua inserção era mais voltada para o local. No final do século XIX, quando o mercado interno se torna mais expressivo, alavancado pela acumulação do complexo cafeeiro, é que os portos catarinenses passaram a ter relevância nacional, com a expansão dos segmentos extrativo, alimentar e têxtil. O padrão de crescimento da economia catarinense, até meados do século XX, esteve atrelado à pequena produção e ao capital mercantil, ampliando a participação e a integração de setores complementares na economia nacional. Laguna e Imbituba exportavam carvão; Florianópolis, farinha; Itajaí, alimento e madeira; e São Francisco, erva-mate e madeira. Destacavam-se na pauta de exportações brasileiras o café, a borracha, o algodão, o cacau e o açúcar (GOULARTI FILHO, 2013).

A maior integração da economia sul catarinense à nova dinâmica nacional e regional pode ser percebida pela intensificação do fluxo de novos imigrantes europeus e o início da exploração do carvão no final do século XIX. A onda de imigração europeia registrada nesse período chega ao Brasil com a principal função de fornecer mão de obra para o complexo cafeeiro em expansão e também povoar e ocupar o Brasil meridional, tornando-se uma política econômica deliberada do governo Imperial após o fim do tráfico negreiro e abolição da escravatura.

Em Santa Catarina, os novos colonos foram estabelecidos no Vale do Itajaí, litoral e planalto norte e sul do Estado e eram, na sua maioria, de origem alemã e italiana, e em menor proporção poloneses, austríacos, portugueses, eslavos e espanhóis. Observa-se que a imigração no Vale do Itajaí foi iniciada na primeira metade do século XIX e que na verdade os estados alemães e italianos ainda não tinham sido unificados nesse período. No sul de Santa Catarina, foram instalados os núcleos coloniais: Azambuja (1877), Urussanga (1878), Criciúma (1880), Cocal (1885), Nova Veneza (1890), Nova Belluna (1891) e Nova Treviso (1891), sendo, na sua maioria, constituídos por migrantes do norte da Itália (DAL'ALBA, 1976).

Os imigrantes chegaram pelo porto de Laguna e se estabeleceram nas terras demarcadas para colonização, localizadas no interior de Tubarão, próximo aos rios. Sobre esse período a historiografia da cidade de Laguna retrata a perda de relevância no contexto nacional e destaca sua predominância regional como porto da colonização sul catarinense e como centro das atividades comerciais da região. Verifica-se, em todo

estado catarinense, a ampliação e a diversificação das pequenas atividades mercantis e manufatureiras, em que a produção dos alimentos estava ligada às atividades agrícolas desenvolvidas por pequenos proprietários, com destaque para a produção de farinha e de polvilho de mandioca, atividades pesqueiras, fabricação de aguardente e melado a partir do cultivo da cana de açúcar e outros. Com a chegada dos imigrantes, foram acrescentados os derivados de suínos, leite, vinho, fumo e milho (GOULARTI FILHO, 2002).

Com a inauguração da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, em 1884, ligando o local das minas aos portos de Laguna e Imbituba e a consolidação dos novos núcleos coloniais, definia-se a especialização da região com base na expansão da pequena produção agrícola e extrativista, que perduraria até meados do século, quando a indústria do carvão passaria a conduzir a indução da renda na região.

Segundo Zanelatto (2007), durante a Primeira República, predominou na região a “*força dos luso-brasileiros*” formada por uma elite de comerciantes, armadores, proprietários rurais, profissionais liberais e altos funcionários públicos, que se concentravam em Laguna, Tubarão e Araranguá e exerceram seu domínio socioeconômico-político-cultural de forma incontestada sobre as demais localidades. O autor aponta peculiaridades da imigração europeia no sul catarinense em contraposição às colônias do Vale do Itajaí e norte do Estado, que despontavam como as regiões mais desenvolvidas em Santa Catarina, a exemplo de Blumenau e Joinville, que se tornaram os principais centros urbanos do Estado e contavam com uma estrutura produtiva mais diversificada, enquanto as colônias do Sul, ainda na década de 1930, não tinham alcançado o êxito esperado.

Verifica-se que além das diferenças étnicas e culturais no processo de colonização das regiões, os imigrantes alemães do Vale do Itajaí e norte do Estado contaram com uma melhor organização dos núcleos coloniais, sendo que enquanto o sul catarinense foi colonizado exclusivamente por agricultores, entre os alemães estavam engenheiros, professores, jornalistas e padres. Destaca-se também uma maior atenção do governo alemão em relação aos emigrados, uma maior influência política exercida pelas colônias alemãs, a constituição de núcleos étnicos homogêneos, que permitiram uma maior unidade e representação, mais escolas e menos analfabetos em relação ao sul e evidencia as diferentes estruturas de poder entres as regiões.

No Vale do Itajaí, na região Nordeste e no Norte do Estado, ainda durante a Primeira República, os imigrantes alemães e italianos e seus descendentes conseguiram ter um domínio econômico e político em

âmbito local e regional, sendo que os principais governadores do Estado, nesse período, Lauro Müller, Hercílio Luz e Adolfo Konder, tinham ligações com essas regiões. No Sul, a colonização seguiu outros caminhos, sendo que a região permaneceu, ainda na década de 1940, extremamente ruralizada. Esses colonos conviviam com o isolamento dos núcleos coloniais. Entre os principais problemas, destacam-se a precariedade nas vias de comunicação, a falta de suporte do Estado, a dificuldade de acesso a centros consumidores e a produtos manufaturados, as dificuldades na intermediação e no escoamento da produção, além de conflitos com as autoridades dirigentes das colônias. Destaca-se que apenas Urussanga (1900), Orleans (1913) e Criciúma (1925) tinham se emancipado durante a Primeira República dentre os vários núcleos estabelecidos na região. Contudo, ainda permaneciam subordinados à elite comercial luso-brasileira de Laguna, Tubarão e Araranguá, que continuaram sendo os municípios-polo da região até a década de 1940. Verifica-se somente no pós-1930 a ascensão econômica e política das forças constituídas pelos imigrantes, que representavam a formação de uma elite de comerciantes ligados aos núcleos coloniais e que passaram a contrapor o domínio luso-brasileiro da região. Assim como no Vale do Rio Itajaí e no Norte do Estado, a ampliação do sistema colônia/venda contribuiu para o surgimento de casas comerciais e pequenas oficinas de abrangência regional e nacional. Entretanto, a região Sul não chegou a ter um destaque econômico relevante no Estado até meados do século, quando a indústria do carvão passou a despontar.

As condições naturais do Porto de Laguna permitiram desde o século XVII a colonização e o povoamento da região, assim como o estabelecimento de um dos principais entrepostos comerciais do estado catarinense durante o século XIX. A confluência entre a lagoa de Santo Antônio, a foz do rio Tubarão e o mar aberto deram as condições físicas para a fixação do porto e o desenvolvimento de novas vilas ao longo do litoral e a abertura de vias de comunicação com o interior. Os portos e trapiches ao longo da costa brasileira, no final do século XIX, ainda faziam parte da estrutura material do período colonial, na qual se constituíram exclusivamente para atender às estâncias econômicas regionais subordinadas ao capital mercantil português. A via marítima desempenhava o papel de manter uma ínfima unidade territorial. Grande parte da população concentrava-se no litoral e o mar era a via mais fácil de comunicação das distantes regiões isoladas estruturalmente, o que refletia o ritmo lento e frouxo da vida colonial na qual as conexões com a vida interna possuíam pouca relevância (FERNANDES, 1987).

No interior, os velhos caminhos, moldados pelos bandeirantes e tropeiros. No litoral, uma série de portos em condições variáveis de abrigo, cujas entradas e saídas das embarcações ficavam ao sabor do proprietário da embarcação e a seus ancoradouros e barras de acesso, os quais dependiam dos caprichos da natureza, sendo que poucos portos marítimos sofreram alterações e também as embarcações da época não os exigiam muito. (GOULART FILHO, 2006).

A ampliação do complexo cafeeiro e a consolidação das economias regionais agromercantis se desenvolveram conjuntamente com o processo de modernização das vias e meios de transportes nacionais, iniciado a partir de meados do século XIX com introdução da navegação marítima e fluvial a vapor e as ferrovias (CANO, 2000; FERREIRA NETO, 1974). Nas regiões em que um fluxo de mercadorias permitisse um alto nível de acumulação, os transportes eram modernizados e as barreiras naturais transpostas.

Durante a Primeira República, verifica-se a adaptação da estrutura portuária à nova dinâmica econômica nacional e internacional e que lentamente os portos foram melhorados, como o do Pará, do Recife, de Salvador, do Rio de Janeiro, de Santos, de Paranaguá e do Rio Grande. Além disso, as companhias de navegação ampliaram a sua frota, como a Lloyd Nacional e a Companhia Nacional de Navegação Costeira; e a malha ferroviária chegava a quase todos os estados, ligando as atividades produtivas locais aos grandes centros produtores e aos portos. Na navegação fluvial surgiram algumas iniciativas para construir canais que possibilitassem a comunicação entre regiões que apresentavam uma maior circulação de mercadorias.

O porto de Laguna não escoava nenhuma mercadoria de destaque na pauta de exportações nacionais até a exploração do carvão e convivia com problemas de assoreamento na entrada da barra e outros melhoramentos, como foram destacados pela historiografia, por meio de relatos de viajantes, que condiziam com a situação da maioria dos portos do País até o final do século XIX. Contudo, mesmo de forma irregular, o porto serviu para atender à pequena produção da região. Desse modo, utilizavam-se embarcações de baixo calado que se adaptavam à profundidade da barra e canalizavam tanto a navegação marítima da região quanto a navegação fluvial dos rios e lagoas ao longo do litoral e interior do sul catarinense. Com as expectativas favoráveis em torno da extração do carvão encontrado no sul catarinense, as condições naturais do porto de Laguna passaram a ser um empecilho para a construção da ferrovia como para um escoamento regular da produção com a entrada de navios a vapor e de maior calado.

Segundo Goularti Filho (2006), a característica básica identificada na evolução dos portos brasileiros é a lentidão dos investimentos, em que a oferta seguiu a reboque da demanda, solucionando problemas temporariamente e reaparecendo com novos entraves que não acompanhavam a expansão e a diversificação da produção. Nesse sentido, a estruturação de um porto carvoeiro no sul catarinense seguiu em larga medida essa tônica, tendo a partir dos primeiros estudos para exploração do carvão na região as evidências em relação à insuficiência do porto de Laguna em suportar o escoamento de uma larga produção e quando surge a opção pelo porto de Imbituba. As limitações físicas encontradas no porto secular de Laguna para a entrada de grandes embarcações levaram os ingleses a construir *The Donna Thereza Christina Railway Limited* a partir de Imbituba, em 1880, que era a enseada mais próxima e apesar de ser um ancoradouro natural praticamente inalterado, era a opção viável para receber as máquinas e as peças pesadas para a construção da ferrovia. Imbituba era uma vila povoada pelos primeiros açorianos que chegaram à região de Laguna em 1715, e que passou a ter destaque a partir da criação de uma armação baleeira em 1796. Apesar de extinta 1829, continuou sendo praticada de forma artesanal.

3.2 EXPLORAÇÃO DO CARVÃO E DISPUTA ENTRE OS PORTOS DE LAGUNA E IMBITUBA

No trajeto final da EFDTC, foi definido estender os ramais até os dois portos, assim, a partir das graves dificuldades encontradas para a condução do material da ferrovia e a exportação do carvão, iniciou-se uma disputa de interesses sobre Laguna e Imbituba para construção do porto carvoeiro da região. Segundo Goularti Filho e Moraes (2013), os dois portos precisavam de investimentos em melhorias e grandes obras, contudo, apresentavam condições naturais e históricas distintas. Laguna oferecia um bom abrigo aos barcos atracados, haja vista a localização do porto dentro da lagoa, baixa incidência dos ventos, pouca profundidade e difícil saída para o mar aberto. Essas condições atenderam às necessidades de comunicação da região durante mais de 200 anos e permitiram o desenvolvimento de um centro comercial local. A opção pelo porto de Imbituba, diferentemente de Laguna, surge junto com os estudos para a construção da ferrovia e se destaca por apresentar uma profundidade consideravelmente maior que a entrada da barra de Laguna, que tinha boa saída para o mar aberto, porém não apresentava abrigo seguro aos navios atracados em todas as épocas do ano devido à

forte incidência de ventos. Desse modo, as obras destinadas ao porto de Laguna teriam que enfrentar os problemas de dragagem da entrada da barra para aumentar a profundidade do canal e para efetivar a construção de um quebra-mar para segurança dos navios. Para Imbituba, a maior dificuldade eram os ventos; por isso precisaria de um longo quebra-mar, mas a necessidade de dragagem seria menor.

A concessão da EFDTC pertencia ao Visconde de Barbacena que, aliado ao capital inglês, criou as condições necessárias para o início da exploração do carvão na região. Durante a construção da ferrovia, também foi constituída em Londres a companhia *The Tubarão Brazilian Coal Mining Company Limited* (1883), para a administração das minas. As principais obras para o funcionamento da ferrovia foram: a ponte da Cabeçuda, com 1.410 m, a ponte sobre o rio Tubarão, de 24 m, e o trapiche de ferro em Imbituba. Com base no relatório do engenheiro fiscal da EFDTC, João Carlos Greenhalgh, os ingleses e o Visconde de Barbacena defendiam as melhores condições de Imbituba para o funcionamento de um porto organizado, contudo, para a província catarinense e para elite local, tendo como base estudos oficiais encomendados, com destaque para o estudo realizado pelo capitão-tenente Francisco Calheiros da Graça em 1882, por meio da Repartição Hidrográfica do Ministério da Marinha, o porto de Laguna poderia ser praticável por navios de grande tonelagem, desde que fossem realizadas as devidas obras.

No decreto de concessão, os dois portos foram contemplados para atender à ferrovia do carvão, sendo que no traçado original não estava prevista a ligação com Imbituba, mas dadas as dificuldades encontradas no porto de Laguna, tornou-se necessário procurar outro porto. A solução temporária foi a construção do trapiche de metal em Imbituba para receber os navios de maior calado (GOULARTI FILHO; MORAES, 2013).

A EFDTC foi inaugurada em 1884 e seu traçado original partia das primeiras minas da região, localizadas na atual cidade de Lauro Müller; seguia pela cabeceira do rio Tubarão, passando pela antiga Vila da Nossa Senhora da Piedade (atual cidade de Tubarão) e chegava até os ramais de Laguna e Imbituba, que ficavam separados por apenas 28 km. Contudo, as expectativas de lucro sobre a exploração de carvão na região se diluíram no ar quando os ingleses perceberam a baixíssima qualidade do mineral exportado, que apresentava um alto nível de rejeito sem algum processo de beneficiamento. Assim, abandonaram totalmente as minas em 1887, junto com o porto de Imbituba. Barbacena, diante da insolvência do empreendimento, vende-os no mesmo ano para a firma

carioca Lage & Irmãos. A EFDTTC foi encampada pelo Governo em 1903, devido às graves dificuldades técnicas e financeiras geradas pela falta de transporte do carvão e a insuficiência da pequena produção local para garantir a viabilidade da ferrovia.

Com o abandono do porto de Imbituba pelos ingleses e a ausência de companhias organizadas na exploração do carvão, que continuava apenas de forma artesanal, por meio de iniciativas locais, até a Primeira Guerra Mundial. O porto de Laguna era beneficiado com a preferência clara do Estado para obras de melhoramento em contraposição ao porto de Imbituba, que deveria ser suprimido para diminuir o percurso da ferrovia e cortar despesas. Nesse período, o porto de Laguna reforça sua condição de porto da colonização e principal escoadouro da pequena produção agrícola da região, concentrando as demandas que chegavam pela ferrovia, rios, lagoas e canais. Dessa forma, com base nos estudos de Calheiros da Graça e atendendo às preocupações da elite local de Laguna diante do processo de modernização dos meios de transporte e insuficiência do porto de receber uma produção crescente, foi concedido, em 1890, pelo governo, a iniciativa privada, por meio da constituição da Companhia Industrial e de Construções Hidráulicas, com garantia de juros de 6,0% a.a, uso e gozo das obras de melhoramento da barra e do porto de Laguna. No entanto, após 14 anos sem definição da companhia, o governo federal, em 1904, encampou a construção e, por meio da Comissão do Porto de Laguna, deu início às obras em 1905, que também contavam com recursos disponibilizados pelo estado catarinense.

As obras consistiam basicamente na construção de um molhe quebra-mar no total de 1.300 m no lado norte da barra; um guia corrente paralelo ao lado interno do canal de 450 m; e o revestimento da margem esquerda com espigão de 400 m, destinado a estreitar a seção de vazão da corrente, deslocando o banco de areia e aumentando a profundidade do canal. Os estudos iniciais apontavam que o assoreamento da barra era provocado pela descarga dos rios e lagoas e que a solução necessária era aumentar a velocidade das águas (GOULARTI FILHO, 2013).

A construção do porto de Laguna seguiu lentamente até 1914, quando foram interrompidos os trabalhos durante a Primeira Guerra e reiniciados após 1918. Nos anos de 1920, as obras são praticamente paralisadas devido aos fracos resultados dos serviços realizados e as incertezas sobre os projetos de construção do porto. A profundidade da entrada da barra passou de 2,35, em 1905, para 4,68, em 1916, o que possibilitou a melhoria das condições de navegação do porto, atendendo à ampliação da pequena produção mercantil e extrativista da região.

Paralelamente às obras do porto também foi construído, entre 1908 e 1920, um canal de navegação ligando Laguna a Jaguaruna, realizado com recursos do governo estadual e com a finalidade de facilitar o acesso ao porto de Laguna das mercadorias trazidas pelos rios e lagoas da região e diminuir a distância das localidades mais a sul de Laguna, como Urussanga, Criciúma, Nova Veneza e Araranguá. O canal de navegação fluvial Laguna-Jaguaruna fazia parte de um projeto maior – integrar Santa Catarina ao Rio Grande do Sul por meio da canalização de rios e lagoas existentes entre o litoral sul catarinense e o litoral norte riograndense, batizado no final do Império como canal Príncipe D. Afonso e depois transferido, em 1890, para a mesma empresa que tinha recebido a concessão para a construção do porto de Laguna, passando a denominar-se canal da Laguna a Porto Alegre (BRASIL, 1890). Contudo, assim como o porto, não passou do desejo e especulação de alguns engenheiros e políticos, sendo executadas apenas partes do projeto original pelo estado catarinense e concluído apenas um pequeno trecho até o município de Jaguaruna, na década de 1920. O canal servia às demandas locais da região de Araranguá, Sombrio, Laguna e Jaguaruna e transportava principalmente farinha de mandioca. Essa era a especialização regional do litoral sul catarinense, colonizado por açorianos, que também praticavam a pesca, o cultivo da cana-de-açúcar e do milho, a pequena criação de suínos, gados e aves, além das novas mercadorias introduzidas pelos novos imigrantes, como os derivados de suíno, fumo e vinho.

Nas zonas coloniais se destacavam pequenas atividades artesanais e manufactureiras, assim como a extração de carvão, que continuava sendo praticada de forma isolada e rudimentar. Com a chegada da ferrovia em Criciúma, em 1919, e em Araranguá, em 1927, o transporte do carvão foi resolvido assim como a integração comercial com o Vale do Araranguá. Entretanto, as vias fluviais e lacustres da região continuavam sendo usadas como forma alternativa pelos pequenos agricultores para fugir dos custos dos fretes da ferrovia até o início dos anos de 1950. A partir dessa data, a exemplo do Brasil, o transporte rodoviário passou a ser mais utilizado. Nos anos de 1940, entre Laguna e Jaguaruna, combinaram-se três tipos de transporte: fluvial, ferroviário e rodoviário. No transporte de pessoas e cargas em geral, a rodovia suplantou a navegação e a ferrovia. Esta última especializou-se no transporte de carvão (DE FREITAS; GOULARTI FILHO, 2014).

A retomada da exploração do carvão nacional por meio de companhias organizadas se tornou possível com o bloqueio parcial do comércio internacional, provocado pela Primeira Guerra Mundial e a

dependência de importação de quase todo carvão utilizado nas locomotivas e navios. Dessa forma, as reservas do carvão mineral catarinense tornaram-se estratégicas para segurança energética do País e a exploração, o transporte e o beneficiamento do carvão passaram a ser estimulados com benefícios garantidos pelo Estado. Contudo, a montagem do setor carbonífero catarinense, minas-ferrovia-porto, tinha sido abandonada pelos ingleses e estava se deteriorando, precisando de novos investimentos.

A EFDTC enfrentava constantes déficits no final do século XIX e início do século XX e o governo estadual determinou a desativação do trecho até Imbituba e a transferência da oficina para Tubarão, que era o centro administrativo da maior parte dos novos núcleos coloniais. Com o intuito de melhor aproveitar a ferrovia, foi incentivado o prolongamento até Araranguá, passando pelos núcleos coloniais e também passou a ser cogitada a possibilidade de construção de outro porto próximo à região das minas, desde que apresentasse melhores condições que Laguna, sendo cotado nesse período estender a ferrovia para a enseada de Massiambú, no sul da ilha de Santa Catarina. Sem reverter as dificuldades técnicas e financeiras da ferrovia, a solução encontrada foi o resgate, pelo governo federal, em 1903, o qual deu continuidade aos planos de prolongamento da ferrovia por meio de estudos e concessões a novos interessados. A ferrovia foi arrendada em 1906, mas sem resultados. Em 1910, passou a ser administrada pela Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (EFSPRG), a qual pertencia ao grupo *Brazil Railway Company* (BRC). Pretendia-se integrar todo o litoral catarinense até Porto Alegre. Com a falência da BRC, em 1917, a concessão da EFDTC volta para o governo federal, sendo repassada em 1918 para a recém-fundada Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá (1917), vinculada às organizações Lage & Irmãos, pertencente a Henrique Lage, que também possuía as concessões do porto de Imbituba e dos terrenos carboníferos (DE FREITAS, 2014).

As novas expectativas em relação à extração do carvão são verificadas com a fundação de mais quatro companhias carboníferas, de 1917 a 1922, além da CBCA (Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá); CCU (Companhia Carbonífera Urussanga S.A.); Companhia Carbonífera Próspera S.A., Companhia Ítalo-Brasileira Ltda. e a Companhia Nacional Mineração Barro Branco. Com a exploração de novas e grandes jazidas descobertas na zona colonial de Criciúma e de Urussanga e o prolongamento da EFDTC encampado pelas mineradoras, a produção carvoeira dá um salto e os portos de

Laguna e Imbituba passam a escoar a produção paralelamente; porém, continuavam sendo entraves para o setor.

Na década de 1920, ressurge mais uma vez a disputa de interesses na definição do porto carvoeiro da região. Além de Laguna e Imbituba, foram cotadas pelo governo federal outras enseadas no litoral sul catarinense para construção do porto carvoeiro, incluindo a barra de Araranguá, que ficava próximo a região das minas. Contudo, o projeto de novos portos para a região foi descartado devido às limitações físicas e logísticas que exigiriam investimentos mais vultosos. Dessa forma, com a fundação da Companhia Docas de Imbituba, em 1922, pelas organizações Lage & Irmãos, e as incertezas na definição do projeto do porto de Laguna, verifica-se uma série de estudos e relatórios de projetos voltados para a resolução do porto carvoeiro catarinense.

As obras no porto de Laguna, nas décadas de 1920 e de 1930, foram praticamente paralisadas devido aos problemas encontrados na curvatura do molhe norte e à falta de recursos necessários para a conclusão da obra. Nos estudos oficiais, eram reconhecidas as falhas das obras iniciais, que embora tenham aumentado a profundidade do canal de acesso, não foram suficientes para permitir a entrada de navios com alta capacidade de carga. Esses estudos reafirmaram a preferência por Laguna, porém Imbituba também passava ser considerada uma alternativa viável com os empreendimentos de Henrique Lage na região. A disputa de interesses se acirra com a resistência da elite lagunense à reativação do porto de Imbituba a partir de 1917, que se tornaria o principal concorrente para o posto de porto carvoeiro da região.

O alinhamento entre poder local de Laguna e esferas do poder federal era demonstrado na resistência à concessão para construção e aparelhamento do porto de Imbituba, encampada pela Firma Lage & Irmãos. Segundo Bossle (1981), a fundação da CDI e as obras realizadas não tinham autorização federal para o devido funcionamento. Em 1919, Henrique Lage obteve a concessão do Ministério de Viação e Obras e deu início às obras previstas (quebra-mar, armazéns, oficinas e compras de materiais flutuantes), embora continuasse a preferência dos engenheiros ligados ao IFPRC pelas obras de melhoramento do porto de Laguna, os quais se posicionaram a favor da comunidade de Laguna e também criticaram a legalidade das obras de Imbituba. As divergências políticas se tornaram claras com a emancipação de Imbituba, em 1923, do território de Laguna, o que representava a ruptura com a elite luso-brasileira local e a configuração de uma nova força política da região ligada aos interesses da nascente indústria do carvão.

Na definição encaminhada pelo governo federal sobre o porto carvoeiro da região, novamente Imbituba e Laguna foram contemplados, sendo que o custo das obras de proteção e dragagem seria de responsabilidade do Estado e para os concessionários os direitos de exploração e administração dos portos, assim como as obras e serviços necessários à manutenção e à adaptação das instalações. Contudo, tanto as obras no porto de Laguna, encampadas pelo governo, como as obras no CDI, encampadas pela Firma Lage & Irmãos, seguiram a passos lentos até às vésperas da Segunda Guerra Mundial. No porto de Laguna, apesar do empenho dos estudos realizados para a correção do molhe e outros melhoramentos necessários para aumentar a profundidade da barra, pouco foi realizado nesse período. Segundo Goularti Filho (2013), em boa medida, as obras na barra seguiram o erro inicial do projeto de Calheiros da Graça, de 1882. Em Imbituba, apesar das obras empreendidas, ainda faltavam obras e equipamentos que demandavam uma grande quantia de capital, o que era requisitado pelo também deputado Henrique Lage ao governo, haja vista a insuficiência financeira de sua organização para arcar com obras de maior envergadura.

Apesar das limitações técnicas e financeiras encontradas nos dois portos e das indefinições geradas pelos conflitos de interesses regionais e os novos capitalistas industriais, Imbituba e Laguna dividiam o escoamento de carvão e de mercadorias em geral da região. Com a entrada em operação do porto de Imbituba a partir de 1917 e as obras iniciadas pela Firma Lage & Irmãos em 1919 e organização da administração com a criação da CDI em 1922, a região sul catarinense passou a contar com dois portos regulares para o transporte da produção. Laguna contava com o Lloyd Brasileiro para o carregamento de carvão para o Rio de Janeiro e para o transporte da pequena produção e de pessoas contava com os armadores locais e também com os vapores da Empresa Nacional de Navegação Hoepcke, que era a principal companhia catarinense de navegação, a qual integrava todo o litoral estadual. Segundo Bossle (1981, p. 39), Laguna “servia mais ao comércio como entreposto marítimo, atendendo cargueiros comuns, que, por sua própria natureza, dispensavam acessos mais imediatos”. Imbituba contava com navios da Companhia Nacional de Navegação Costeira, que era também de propriedade de Henrique Lage e estava entre as principais empresas de navegação marítima do País. Para o transporte do carvão da região, a Navegação Costeira teve que adaptar sua frota para embarcações de menor porte, compatíveis com a capacidade de acesso da barra de Laguna, haja vista o início da operação

da CBCA em 1917 e a falta das instalações necessárias no porto de Imbituba. A empresa contava apenas com um navio de 720 toneladas condizente com o calado exigido pelo porto de Laguna. Em 1919, foi incorporada à Companhia de Navegação São João da Barra e Campos, que possuía quatro vapores e um rebocador compatíveis com a tonelagem e calado exigidos pela barra de Laguna. Após a criação da CDI, a Navegação Costeira, que fazia paradas esporádicas pelo porto de Imbituba, tornou-se assídua na exportação de carvão e outras mercadorias (BOSSLE, 1981).

Contudo, os principais problemas nos dois portos continuaram sem solução até o final da década de 1930 e passaram a ter prioridade nas estratégias nacionais a partir das exigências colocadas pela política de valorização do carvão nacional implantada por Getúlio Vargas na mesma década e o advento da Segunda Guerra Mundial. As expectativas favoráveis em torno da exploração do carvão na região impulsionaram o aumento da produção com a abertura de novas minas no decorrer da década. Novos portos passaram a representar gargalos para a expansão da produção exigida dentro das estratégias nacionais. A partir de 1939, verifica-se um *boom* da produção de carvão nacional, resultado do “esforço de guerra”, sendo em 1942 encampada toda produção pelo governo federal e fundada a CSN.

Para escoar o carvão nas escalas exigidas pela Guerra, o governo federal transformou o porto de Laguna em um porto carvoeiro e acelerou as obras na entrada da barra, assim como nas instalações necessárias para o funcionamento do porto. O porto de Imbituba foi incorporado pelo governo federal em 1942, assim como as demais companhias ligadas às Organizações Lage, que enfrentavam problemas de insolvência financeira, a qual se aprofundou com a morte de Henrique Lage em 1941. Durante o período de guerra, o Estado levou à frente as obras nos dois portos, dentro dos objetivos do processo de industrialização e segurança nacional que demandavam a utilização máxima dos dois portos.

O problema de falta de abrigo no porto de Imbituba foi resolvido com a ampliação do quebra-mar, contudo o problema de assoreamento da barra da Laguna continuava, mesmo com os investimentos realizados durante o conflito mundial. Em 1943, o porto de Laguna foi transformado em autarquia com a criação da Administração do Porto de Laguna (APL), com o objetivo de exploração industrial e comercial e os melhoramentos necessários; porém, após 1945, o governo deixa de garantir a compra total da produção e os dois portos perdem o caráter estratégico nacional. A autarquia do porto de Laguna (APL) foi extinta

no início de 1946 diante da persistência das dificuldades de acesso na barra e dos constantes déficits acumulados com o fraco desempenho do porto comparado com Imbituba, que se especializava no transporte de carvão e atendia ao crescimento acelerado da produção.

Observa-se, a partir de 1942, com a conclusão do cais acostável de 100 m do porto de Imbituba, um aumento contínuo no transporte de carvão com a liberação do acesso para navios de grande porte. O que não ocorreu no porto de Laguna, que não acompanhou a expansão da produção do carvão na região durante a guerra e após esse período entrou em processo de regressão até quase total paralisação na década de 1960. A administração do porto de Laguna foi transferida para o estado catarinense por meio do 17º Distrito de Fiscalização de Santa Catarina, encerrando praticamente as obras de manutenção e dragagem do canal da barra. A profundidade da barra chegou a alcançar 7 m em 1944, com a aplicação dos novos projetos para a correção do molhe e o ritmo intenso das obras durante a guerra, o que representou um aumento considerável para os padrões do porto na movimentação de mercadorias e acesso a embarcações maiores, saltando de 15.554 toneladas exportadas no ano de 1938 para 151.556 toneladas já em 1941. Contudo, no decorrer da década, não se verifica um aumento significativo nas exportações de Laguna, mantendo estabilizado o escoamento do porto em torno dos números alcançados no começo da guerra.

Com o fim da APL e a retirada dos incentivos governamentais após o conflito, o porto se demonstrava inviável comercialmente, com uma capacidade de movimentação de mercadorias inferior ao de Imbituba e também no custo sobre a manutenção da estrutura portuária. Ele sofria com os constantes assoreamentos e as falhas do projeto original. Sem os investimentos necessários, o canal de entrada no porto foi perdendo profundidade e o fluxo das embarcações declinou acentuadamente. A produção total do carvão na região foi canalizada para Imbituba, que se tornou o porto carvoeiro da região, enquanto Laguna dava seus últimos suspiros com o transporte de cabotagem de pessoas e da pequena produção agrícola.

3.3 ASCENSÃO DO CAPITAL INDUSTRIAL E A DESINTEGRAÇÃO ECONÔMICA DO PORTO E DA CIDADE DE LAGUNA

Com o advento das rodovias e a diminuição progressiva do transporte de cabotagem no País a partir de 1950, o porto de Laguna sofria um último golpe com a extinção das empresas de navegação

marítima na região em substituição dos navios por caminhões, ônibus e automóveis. As ferrovias também perderam espaço para as rodovias, que continuaram atendendo à expansão dos complexos exportadores, porém o processo de integração da economia nacional seguiu em larga medida por meio do transporte rodoviário. Na região sul catarinense, não foi diferente, a EFDTC e a CDI se constituíam em bases do transporte no complexo carbonífero em formação, enquanto as rodovias eram construídas para responder às novas demandas da região, decorrentes da ampliação e integração ao mercado interno a partir de meados do século XX.

Observamos, a partir da década de 1950, o abandono progressivo do porto de Laguna e a desarticulação econômica da cidade com a nova dinâmica da acumulação regional comandada pela indústria do carvão. O porto de Imbituba se especializava no transporte do carvão e era contemplado com os investimentos e subsídios direcionados para dar suporte à expansão do sistema siderúrgico nacional. O porto de Laguna não apresentava as condições para a movimentação de carga exigida pela formação da grande indústria nacional e estava fora dos corredores de exportação e dos planos de modernização dos portos catarinenses. Além de Imbituba, os portos de São Francisco do Sul e de Itajaí eram aparelhados para atender à ampliação e diversificação da base produtiva da economia catarinense, com base no crescimento de setores tradicionais (madeira, alimentos e têxtil) e o surgimento das novas indústrias (cerâmica, agroindústria, papel, papelão, pasta mecânica, metalmeccânica) a partir da acumulação do capital mercantil e da pequena propriedade local.

Segundo Goularti Filho (2006), o período de 1945 a 1962 marca a transição no padrão da acumulação da economia catarinense com o alargamento da divisão social do trabalho e a metamorfose do capital mercantil em industrial, em que a acumulação agrária, extrativista e comercial transubstancia nos novos setores industriais e agroindustriais que passariam a comandar a indução da renda em Santa Catarina. A partir de 1962, verifica-se a integração e consolidação da indústria catarinense, que se vinculava ao processo de industrialização nacional e ao planejamento estadual, com forte intervenção do Estado no sistema de crédito e em investimentos pesados em infraestrutura básica.

Na região sul de Santa Catarina, o setor carbonífero comandou a ampliação e diversificação da produção com o “*transbordamento da acumulação*” para os novos setores industriais cerâmico, calçadista e vestuarista, que tiveram origem na pequena propriedade local e se beneficiaram direta e indiretamente com a expansão da indústria do

carvão concentrada em Criciúma e a formação do mercado interno nacional. Após 1945, podemos observar o deslocamento do centro econômico e político da região sul catarinense, e que os centros comerciais de Laguna, Tubarão e Araranguá passaram a estar subordinados ao capital industrial da região carbonífera. A primeira fase de crescimento da exploração do carvão na região foi provocada pela Primeira Guerra Mundial, após a experiência frustrada dos ingleses no final do século XIX, e continuou na década de 1930. Com o Estado Novo e a implantação das políticas de Vargas em prol a industrialização nacional, verifica-se o estabelecimento de cotas obrigatórias de consumo do carvão produzido internamente e novas expectativas para o setor com aumento da produção e o surgimento de novas minas. Contudo, o *boom* de crescimento da produção de carvão na região se dá com os bloqueios comerciais durante a Segunda Guerra Mundial e a encampação de toda a produção nacional garantida pelo governo. Após o conflito, o padrão de crescimento da economia sul catarinense não estava mais subordinado ao capital mercantil e ao capital industrial; tornava-se a fonte de novos investimentos.

A partir da década de 1930, deu-se início ao processo migratório da mão de obra das cidades-polo em direção à região das minas e, concomitantemente, o domínio econômico e político das elites comerciais luso-brasileiras passou a ser dividido com a nova elite de imigrantes e seus descendentes ligados às zonas coloniais, que ascendiam das atividades comerciais e manufatureiras e também atuavam na exploração do carvão em conjunto com os investimentos fora da região.

Com os empreendimentos do Grupo Lage acompanhados de outros investidores cariocas e estrangeiros e a organização dos novos mineradores locais, observa-se a formação das “*forças*” ligadas aos interesses do carvão. Segundo Zanelatto (2007), os espaços de poder político regional foram dominados pelas “*forças*” dos luso-brasileiros até 1930, quando as “*forças dos imigrantes*” e as “*forças do carvão*” fortaleceram sua participação nas esferas municipais com as mudanças na composição política regional e nacional desencadeadas com o Estado Novo. Contudo, as atividades carboníferas foram despontando na região e colocando em segundo plano outras atividades econômicas, sendo que o município de Criciúma concentrava a maioria das minas e absorvia boa parte dos lucros e investimentos gerados pelo setor, dinamizando a economia local a partir da acumulação comercial e produtiva.

Verifica-se que o nascente capital mercantil das zonas coloniais estava subordinado aos velhos centros urbanos da região (Laguna,

Tubarão e Araranguá), e que outros municípios menores e as zonas coloniais da região dependiam dos serviços e das atividades comerciais dessas praças. Laguna se destacava como mais antigo polo econômico e político da região e o porto continuou concentrando o fluxo de pessoas e mercadorias da região até meados do século XX. Tubarão era principal centro administrativo das novas zonas coloniais e se beneficiou com a intermediação da crescente pequena produção agrícola, sendo também sede das oficinas da EFDTC desde 1906. Araranguá começava a perder sua posição de polo regional com a emancipação de Criciúma, em 1925, porém continuava concentrando o comércio das zonas coloniais do extremo sul.

Mesmo a ascensão política dos imigrantes ligados ao pequeno capital mercantil não foi suficiente para contrapor o poder da velha “*aristocracia*” da região. Conforme analisado por Zanelatto (2007), as zonas coloniais continuavam altamente ruralizadas na década de 1940, sendo que somente Urussanga, Orleans e Criciúma foram emancipados nesse período e ainda gravitavam em torno de Tubarão e Laguna. Observa-se que a região convivia com constantes problemas nas vias de comunicação entre as localidades e os centros urbanos, onde o traçado da ferrovia do carvão não era suficiente para atender às demandas de integração da pequena produção agrícola da região.

A configuração espacial e econômica do sul catarinense foi modificada somente com a expansão das atividades carboníferas na região, impulsionadas pelos “esforços de guerra” e pelas políticas protecionistas, consolidadas após 1945 com o aumento exponencial da produção e as novas demandas da CSN, que foi inaugurada em 1942, dentro dos planos de montagem de um sistema siderúrgico nacional. Podemos identificar, a partir de 1945, a formação de um centro dinâmico microrregional em torno da região carbonífera, sob o comando do município de Criciúma em detrimento dos antigos centros comerciais. Observamos, desse modo, a ruptura com o velho capital mercantil com a ascensão da indústria do carvão em paralelo ao deslocamento do comando espacial regional para Criciúma. Apesar da “crise” anunciada pelo setor após o conflito mundial e o término de garantia de compra pelo governo de toda a produção do carvão nacional, conforme analisado por Goularti Filho (2002), a crise na verdade foi resultado de uma superprodução, em que o setor continuava com o ritmo de produção elevado aos níveis exigidos durante a Segunda Guerra Mundial. O setor estabilizou após 1945, em um ritmo lento de crescimento, e se recuperou após 1954, com o aprofundamento do processo de industrialização no País e a retomada das políticas

protecionistas e investimentos direto no setor, o qual já tinha sido beneficiado em 1946 com a construção do Lavador de Capivari, em Tubarão, o que fortalecia sua hegemonia na economia regional com o processo de concentração e centralização das mineradoras e a construção da Sociedade Termoelétrica de Capivari S.A. (Solteca), iniciada em 1957 e inaugurada em 1965. Após 1945, o setor demonstrava sua força e organização com a reunião de políticos e empresários em torno do interesse do carvão, o que ficou conhecido como a “batalha do carvão” e envolveu uma série de negociações no governo federal para garantir a sustentação do setor com políticas intervencionistas. O setor, na década de 1950, retoma sua prioridade dentro das estratégias de desenvolvimento nacional e em consonância com as exigências dos mineradores foram criados o Plano do Carvão Nacional e a Comissão Executiva do Plano do Carvão Nacional (Cepcan), os quais deram o arcabouço institucional e administrativo para a expansão do setor nas décadas seguintes.

A formação do complexo carbonífero catarinense representou a mudança no padrão de acumulação da região, ou seja, a transição de uma economia com base na pequena produção mercantil e extrativista para uma economia com base no capital industrial, desenvolvida a partir da ampliação da estrutura produtiva do carvão e consolidada com a diversificação e integração de novos setores industriais.

Essa transição significou a subordinação dos antigos centros urbanos às novas relações sociais introduzidas pelos “*capitães*” da indústria do carvão, consubstanciada com as emergentes “*forças*” dos imigrantes. A expansão da estrutura produtiva ocorrida na região a partir de meados do século XX foi concentrada em Criciúma, sendo que o velho capital mercantil continuou configurando a economia dos municípios de colonização açoriana e apresentando pouco ímpeto industrial.

Segundo Goularti Filho (2002), a ausência de uma dinâmica industrial endógena na região de Tubarão e Laguna, que continuavam entre os principais centros urbanos do sul catarinense, residiu numa formação socioespacial com baixa capacidade de acumulação mercantil e limitada pelas atividades tradicionais praticadas no litoral catarinense. Observa-se que o êxodo em direção às minas foi contrabalançado com os investimentos estatais na construção do Lavador de Capivari e da Sotelca em Tubarão, sendo que a cidade também abrigava o escritório central e a oficina da EFDTC e um entreposto de beneficiamento de fumo da Souza Cruz construído em 1956. Contudo, esses

empreendimentos não foram suficientes para dinamizar a economia local e transformar o capital mercantil em industrial.

O crescimento dessas regiões tornou-se dependente dos investimentos estatais e não se verificou nas iniciativas locais uma maior integração produtiva com o complexo carbonífero. Desse modo, as pequenas empresas prestadoras de serviços foram limitadas. As atividades cerâmicas e do vestuário surgidas em Tubarão faziam parte da expansão industrial de Criciúma, não se destacando outras atividades produtivas com base no capital nativo.

Para o município de Laguna, a consolidação da indústria do carvão após 1945 representou o início de uma regressão e de um isolamento econômico da região, que perduram até os dias atuais. O crescimento populacional da região praticamente estagnou, sendo que em 1940 o município de Laguna possuía um total de 33.128 pessoas residentes, enquanto a estimativa para 2014 apontava em torno de 44.316 pessoas residentes. O fim da APL em 1946 marcava a desintegração da cidade-porto da expansão do complexo carbonífero. Com o advento das rodovias e o fim das atividades portuárias de cabotagem, consumava-se a involução na região com uma redução populacional em 1960 que chegou a 29.305 pessoas. Diferente do município de Tubarão, que era beneficiado com os investimentos estatais e pela proximidade do raio de ação do capital industrial de Criciúma, o desenvolvimento de Laguna ficou restrito à formação socioespacial originária da região, em que as pequenas atividades comerciais e produtivas tradicionais não se integraram à nova dinâmica econômica e social da região e pouco se modificaram com o tempo.

Dessa forma, com o abandono do porto de Laguna e a estagnação das atividades comerciais da cidade, que basicamente dependiam do movimento deste, não se verifica no capital local uma dinâmica interna que substituísse a antiga especialização portuária da cidade. A esperança da elite local continuou sendo a reativação do porto para receber as embarcações de grande porte, compatíveis com os níveis de produção exigidos pela crescente produção industrial catarinense. Contudo, o porto de Imbituba se especializou no transporte de carvão, recebendo novos investimentos e atendendo à crescente produção da região. O porto de Laguna, apesar de novos projetos e estudos para sua viabilização estrutural e comercial, passou a receber somente pequenas embarcações pesqueiras que continuavam compatíveis com o calado do canal de entrada do porto. A solução encontrada pelos governos estadual e federal para recuperação do porto e da cidade foi a criação de um porto pesqueiro público, em 1969, haja vista que as novas obras previstas não

foram executadas e a transformação em um porto de carga estava cada vez mais distante das condições materiais exigidas pela nova dinâmica regional e nacional com base na grande indústria.

4 MODERNIZAÇÃO DA PESCA NACIONAL E CATARINENSE

4.1 ORIGENS DAS ATIVIDADES PESQUEIRAS LOCAIS

A constituição pelo decreto da Companhia Porto de Pesca de Laguna em 1969, sociedade de economia mista vinculada ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – DNPVN, marca a recente especialização do porto e correspondeu à combinação de ações estatais para a sua reativação e da economia da cidade, com planos de expansão do setor pesqueiro, sob o comando da Superintendência para o Desenvolvimento da Pesca (SUDEPE). Com a exclusão do porto de Laguna da nova dinâmica econômica regional catarinense após 1945, a solução viável foi transformá-lo em um porto pesqueiro, haja vista que os desembarques do setor já ocorriam no porto e a infraestrutura necessária para o empreendimento era compatível com as condições materiais herdadas, que necessitavam apenas de poucas obras e instalações para a adaptação e organização de um porto destinado às atividades pesqueiras.

A criação da CPPL foi resultado da procura de uma nova especialização para o porto de Laguna e dos desdobramentos da expansão do capital nas atividades pesqueiras no País e no estado catarinense. Do ponto de vista histórico, a pesca pode ser caracterizada como uma das mais primitivas atividades humanas e responsável por uma parcela significativa de fontes de alimentos para diferentes povos e civilizações. Segundo Lago (1978, p. 88), ao longo do litoral catarinense “ocorre uma verdadeira procissão de ‘sambaquis’, isto é, jazidos de artefatos e ossadas humanas alojados em materiais residuais de moluscos, crustáceos e de substâncias carbonizadas”, os quais se concentravam nos ambientes estuarinos e lagunares do Estado e comprovavam a antiguidade da ocupação e exploração do período pré-cabralino. Os povos indígenas, conhecidos durante o período de colonização, tinham na caça e na pesca as principais atividades produtivas do seu meio social e também se beneficiavam da garantia e da abundância de alimentos encontrados nos rios e nos lagos espalhados no extenso litoral brasileiro. No livro *Nova História de Santa Catarina*, de Silvio Coelho dos Santos (1995), é destacado que:

A ilha de Santa Catarina, o litoral fronteiro e toda a área do litoral de Laguna também estavam habitados. A população indígena que vivia nesta área litorânea foi chamada pelos europeus de

Carijó. Era uma população Tupi-Guarani que, dividida em várias tribos e aldeias, ocupava a maior parte do litoral brasileiro (SANTOS, 1995, p. 33).

O autor, contra o senso comum, enfatiza a existência de uma sociedade indígena organizada e desenvolvida ao ambiente americano e que foi fundamental para a consolidação da colonização europeia no século XVI:

Os Tupi-Guarani já conheciam a agricultura, eram sedentários e tinham na pesca a atividade básica para sua subsistência. (...) os indígenas do Brasil domesticaram e utilizavam várias espécies de vegetais, como o milho, a mandioca, o fumo, a erva-mate, que logo foram absorvidos pelos europeus. Além disso, tinham os indígenas grande conhecimento da fauna e flora, como também de acidentes geográficos como rios, ilhas, campos etc. (SANTOS, 1995, p. 35).

A sobrevivência do homem branco na floresta se tornou possível devido à incorporação das formas de domínio da natureza estabelecidas pelos indígenas, e apesar da reinvenção da escravidão pelos portugueses e da extinção completa dos Carijó no litoral catarinense antes do final do século XVII, a cultura indígena permaneceu viva nos hábitos e costumes do povo brasileiro e a miscigenação se tornou seu traço mais visível.

Com a colonização do Brasil meridional e a fundação de várias vilas ao longo do litoral, a pesca e a pequena agricultura local foram a base da alimentação desses contingentes populacionais. A fundação da Vila de Santo Antônio dos Anjos de Laguna, em 1682, foi resultado do alargamento das fronteiras do território português no Sul da Colônia e seguiu o caráter estratégico-militar de ocupação do litoral catarinense diante das disputas com a Espanha.

Com o estabelecimento do comércio de gados entre o Rio Grande do Sul e São Paulo, Laguna se beneficiava nos primeiros anos de colonização como importante entreposto no caminho dos tropeiros em direção ao interior. Relata-se na historiografia o florescimento de pequenas atividades mercantis ligadas à intermediação e transporte do gado e outras mercadorias com o centro da Colônia, tendo nas pescarias uma das principais origens do alimento na região e que também se transformava em importante fonte de renda por meio da exportação.

Com a abertura da estrada dos Conventos, em 1728, e o deslocamento dos tropeiros para o interior, a região de Laguna perde sua posição privilegiada de ligação com o centro do País e se verifica um constante movimento migratório ao longo do século XVIII em direção aos campos do Rio Grande do Sul. Contudo, a região continuou desempenhando seu papel estratégico-militar diante das disputas de território com a Espanha, sendo utilizada pela coroa portuguesa como fonte de alimentos e braços para o exército nas conquistas do extremo sul.

Nesse período, conforme destacado por Ulysséa (2004), os habitantes se voltaram mais para a pequena produção local e as atividades pesqueiras passaram a ter destaque comercial na região e a sobrepôr outras atividades agrícolas, incluindo a farinha de mandioca, que era o principal produto fabricado na vila. Segundo o autor, por volta de 1760, as atividades locais se limitavam quase totalmente à pesca e os habitantes da região sofriam com a falta de outros alimentos devido ao despreparo para o cultivo do solo e a preferência para as pescarias, haja vista a abundância de peixes nas extensas lagoas que serviam como grandes viveiros naturais. Observa que o excesso do pescado chegou a se tornar uma preocupação para o poder político local:

De tal sorte se dedicava a população à indústria do pescado que a Câmara, receando conseqüente diminuição do peixe nas águas da lagoa, tratou de tomar medidas defensivas, estabelecendo malhas mais largas para as redes, proibindo a pescaria nas proximidades da barra, para não afugentar o peixe da entrada, e, com o objetivo de defender os pequenos habitantes das águas da voracidade das aves marinhas, impondo pesadas multas e até penas de prisão àqueles que, durante o ano, não apresentassem às autoridades um certo número de cabeças de biguá. (ULYSSEÁ, 2004, p. 46).

Na segunda metade do século XVIII, as disputas entre Portugal e Espanha continuavam na região do Prata, e, com a finalidade de garantir a expansão e o domínio luso no Sul do Brasil, foi instituído o governo militar de Santa Catarina em 1739 para reforçar a ocupação do litoral e dar condições logísticas para ações militares no extremo sul. Nos anos seguintes, surge uma política de estado deliberada para o povoamento do território. Entre os anos de 1748 e 1756, verifica-se a chegada de 5.000 açorianos no litoral catarinense, os quais foram concentrados “na ilha de Santa e no continente fronteiro, da altura de São Miguel até as

vizinhas de Laguna. Alguns casais foram orientados para seguir para o Rio Grande, onde se localizaram nas cercanias de Porto Alegre” (SANTOS, 1995, p. 50). Os imigrantes destinados para o sul catarinense foram fixados ao norte de Laguna, na enseada de Imbituba, onde fundaram a localidade de Vila Nova. Conforme analisado por Ulysséa (2004), a chegada de casais açorianos impulsionou uma nova fase de crescimento econômico e social para região, pois:

Traziam noções mais adiantadas sobre a maneira de lavar a terra, introduziram novas culturas, como a do trigo, do linho e da cochonilha, influíram poderosamente no linguajar do povo, impuseram seus usos e costumes. (ULYSSEÁ, 2004, p. 30).

A partir do final do século XVIII, verifica-se, em torno do porto de Laguna, uma intensa atividade comercial que se constituiu a partir da ampliação da pequena produção local da nova vila e dos novos povoados que iam surgindo ao longo dos rios e lagoas da região. A exportação de peixe seco continuou sendo “*um ramo de comércio importante na região*”, que, ao lado da farinha de mandioca, feijão, milho, favas e taboas produzidas aos arredores de Laguna e da carne salgada, de couros e de queijos vindos da região serrana, permitiu a formação de uma “*aristocracia local formada pelos armadores*”, os quais dominavam o transporte marítimo e fluvial da região e concentravam o comércio de exportação e importação das novas localidades disseminadas e subordinadas ao nascente capital mercantil de Laguna.

A pesca e a pequena produção agrícola se tornaram atividades básicas no processo de colonização e ocupação do extenso litoral brasileiro. Correspondiam ao abastecimento das cidades e vilas espalhadas entre as distantes regiões que se integravam basicamente pela via marítima e eram marcadas pelo isolamento e a dependência quase total de produtos externos. As atividades de pesca praticadas pelos indígenas foram incorporadas pelos portugueses como meio de subsistência natural na descoberta de novos territórios e passavam a ter um caráter comercial na medida em que o ambiente permitisse a fixação de povoados e a extração de uma quantidade exportável. Na verdade, as técnicas introduzidas pelos colonizadores pouco modificaram a forma rudimentar com que a pesca era realizada; contudo, deixava sua finalidade de garantir a sobrevivência de uma tribo para transformar-se

em moeda de troca na esfera de circulação do capital mercantil. A pesca ainda hoje representa um meio de subsistência para milhares de pessoas que dependem da atividade para garantir uma renda mínima e complementar a alimentação básica, sendo que a artesanal é responsável pela metade da produção nacional. Apesar de sua concentração maior na região norte e nordeste, ela está presente em quase todos os estados brasileiros.

Na análise de Diegues (1983), a pesca no Brasil esteve limitada, em geral, até o início do século passado, à esfera do pequeno capital mercantil, ou seja,

(...) era realizada dentro das unidades familiares ou de vizinhança nas inúmeras comunidades de pequenos pescadores espalhados pelo litoral. Se em muitas dessas comunidades o pescado já se transforma em mercadorias, em todas elas a produção dos meios de subsistência constituía o objetivo fundamental das atividades pesqueiras. (DIEGUES, 1983, p. 100).

A exceção da pequena pesca vinculada à fixação dos núcleos de povoamento e às vilas portuárias foi a exploração em larga escala das baleias no final do século XVIII, resultado da valorização alcançada pelos derivados dos cetáceos nesse período e da constituição dos monopólios comerciais controlados pela Coroa portuguesa. Concomitantemente ao processo de colonização e povoamento do Brasil meridional, a área baleeira catarinense era incorporada à expansão do empreendimento no comércio colonial, com a construção de armações ao longo do litoral, destacando-se o estabelecimento de Armação de Piedade, em 1742, a primeira e mais importante província instalada na entrada norte da ilha de Santa Catarina. As outras foram: Lagoinha, na costa oriental da ilha (1772); Itapocoróia (1777); Garopaba (1795); Imbituba (1796); e ilha da Graça na barra norte do rio São Francisco (1807). O monopólio da exploração baleeira foi uma fonte de renda considerável para Portugal até o final do século XVIII, quando se verifica um declínio abrupto na produção com a intensificação do comércio internacional e o avanço dos ingleses e norte-americanos no Atlântico Sul. A atividade foi praticamente extinta no País no início do século XIX, com o fim dos monopólios comerciais e a falência do regime colonial. A pesca baleeira continuou sendo realizada artesanalmente ao longo do litoral e no Estado esteve presente até a

década de 1970, com a permanência de uma pequena fábrica de óleo localizada em Imbituba e outra em Armação (LAGO, 1961). Apesar do curto período de expressão da produção baleeira no Brasil, de acordo com Célia Maria e Silva (1992), a concretização da realização do projeto político-militar de ocupação do litoral catarinense foi possível devido à associação ao caráter socioeconômico desempenhado pela pequena produção mercantil desenvolvida pelos açorianos e a expansão do empreendimento baleeiro, os quais, juntos, garantiram o domínio do território.

Uma pequena produção mercantil assegurou a posse efetiva da terra, colocando-se como possibilidade para compor parte da força de trabalho no interior da manufatura baleeira. Esta, por sua vez, valia-se de um modo de produção escravista e tinha por finalidade alimentar o Estado e os capitais mercantis portugueses. Assegurada a posse, a militarização e a produção, estava também garantido o acesso ao Prata. (SILVA, 1992, p. 53).

A pesca da baleia se constituiu na primeira experiência histórica em território nacional de uma produção extrativa marinha em larga escala, em que apenas nos anos de 1930, com a exploração industrial dos cardumes de sardinha e uma participação mais efetiva do Estado, a produção pesqueira rompia com os limites da pequena pesca local. Do ponto de vista estrutural, ampliava-se o grau de acumulação do setor com a construção de entrepostos pesqueiros e a proliferação de empresas voltada para o beneficiamento, além de barcos a vapor equipados com redes traineiras no litoral Sudeste.

4.2 DESENVOLVIMENTO DA PESCA NO BRASIL

De acordo com Diegues (1983), o desenvolvimento da pesca no Brasil foi resultado de condições históricas e naturais específicas; caracteriza-se pela convivência e articulação de diferentes formas de organização da produção correspondente à diversidade social e espacial das regiões litorâneas. Observa-se que a pesca se diferencia de outros setores produtivos por permanecer a única e última atividade humana de caça em grande escala. Desse modo, as diversas formas de organização social da produção estão estritamente relacionadas ao tipo e dimensão do ecossistema explorado. A configuração das atividades pesqueiras

continua dependente das condições naturais de reprodução biológica da vida marinha originada em diversos ecossistemas naturais aquáticos específicos, que se caracterizam pelo grande compartilhamento de recursos nesses espaços, o que significa uma maior interdependência em relação aos ecossistemas terrestres.

O ambiente marinho, conforme também destacado por Dias Neto (2003), não possui fronteiras geográficas restritas e se constitui pela continuidade e inter-relação dos oceanos. Contudo, a distinção de diferentes espaços marítimos pode ser aplicada a determinadas zonas, ambientes e recursos encontrados nos variados ecossistemas naturais e estoques pesqueiros. De forma geral, a capacidade produtiva natural das comunidades marinhas está relacionada com a distribuição e com a abundância da produção vegetal (fitoplâncton e zooplâncton), que são a base das cadeias alimentares dos recursos pesqueiros e dependem de um conjunto de fatores naturais (luz, temperaturas, etc.) que interferem na maior ou menor concentração de microrganismos e nutrientes necessários para a reprodução dos cardumes explorados. Destaca-se que os ecossistemas das regiões tropicais e subtropicais são classificados como áreas de baixa produtividade natural dos mares, caracterizados pela escassez de nutrientes e temperaturas elevadas que não permitem uma grande concentração de fitoplâncton. Evidencia-se que a maior parte dos recursos pesqueiros está localizada em águas costeiras e em regiões de ressurgência; no entanto, correspondem apenas a 10% da área dos oceanos. Situam-se em diferentes plataformas continentais que formam um ambiente rico em vida marinha, influenciadas por processos naturais dinâmicos e complexos, bem como pela intervenção humana, haja vista a proximidade com a terra (dentro de 200 milhas e 200m de profundidade) e se constituir em uma área explorada historicamente.

No litoral brasileiro, verifica-se uma grande diversidade de ambientes naturais e espécies, porém são reduzidos os recursos encontrados em grande quantidade e distantes da produção alcançada nas principais regiões pesqueiras. Segundo Dias Neto (2003, p. 102), “[...] em comparação com plataformas tropicais, a plataforma continental brasileira pode ser definida como relativamente rasa e pouco produtiva”. A plataforma continental do extremo Norte varia de 180 km a 320 km de largura e possui uma produtividade natural elevada pela descarga do rio Amazonas, que contribui para a concentração de materiais orgânicos no litoral e serve de base alimentar para reprodução de variadas espécies, com destaque para a produção de crustáceos, bagres e peixes de fundo.

A pesca artesanal ainda continua sendo responsável por mais de 90% da produção da região. Considera-se a pouca participação de redes de arrasto nesse tipo de pesca devido à base morfológica irregular da plataforma. No litoral Nordeste, a plataforma continental se torna estreita e variável do mínimo encontrado de 10 km da Bahia (Itacaré) até 100 km do Maranhão. Também se caracteriza pela grande diversidade marinha e pelo predomínio da pesca artesanal, sendo a forma produtiva mais adequada na exploração dos nichos ecológicos criados por irregularidades na plataforma e nos diversos corais presentes na região. A região Sudeste apresenta uma plataforma variável, porém mais ampla e revestida de areia e lama, com mínimo em Abrolhos e se expandindo até São Paulo, com ressurgências registradas na altura de Cabo Frio-RJ.

Verifica-se que as condições naturais da região permitiram a presença de grandes cardumes de peixes (sardinha, camarão, tainha, anchova, pescada, etc.) e a disseminação das técnicas de arrasto, que eram beneficiadas pela morfologia da plataforma e forneciam condições materiais para a exploração industrial do setor. Na região Sul, a plataforma continental também se caracteriza por ser larga e plana e permitir as técnicas de arrasto de fundo. Também possui uma diversidade de recursos pesqueiros, com a presença de grandes cardumes (FUNDAÇÃO DE AMPARO À PESQUISA DE RECURSOS VIVOS NA ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA, 2006).

A maior produtividade natural da região Sudeste/Sul em relação ao Norte/Nordeste decorre da influência da corrente das Malvinas, das ocorrências de ressurgências ou da penetração da Água Central do Atlântico-Sul – ACAS. Encontram-se, nessas regiões, os chamados peixes populares (sardinha, pescadinha, corvina, etc.), destinados, em grande medida, para o Norte/Nordeste, haja vista a demanda interna por peixes mais baratos. Por sua vez, também concentram os chamados peixes “nobres” (lagostas, camarões, pargos, etc.), que são enviados para regiões centrais ou exportados (DIAS NETO, 2003).

As diferenças regionais relacionadas ao desenvolvimento da pesca nacional, na análise de Diegues (1983), podem ser vistas a partir da articulação das condições naturais especificadas como processos histórico-sociais de apropriação dos espaços pesqueiros, que favoreceram o surgimento e a concentração da indústria da pesca nas regiões Sudeste e Sul. Observa-se que nessas regiões a acumulação do setor pesqueiro rompeu com os limites do pequeno capital mercantil e permitiu uma nova organização na produção da pesca do País, com base na diferenciação e na subordinação espacial e social, influenciadas tanto pela distribuição dos ecossistemas naturais como pela formação desigual

da economia nacional. O processo de industrialização, comandado por São Paulo a partir da década de 1930, também alcançava o setor com a integração ao crescimento do mercado interno e à modernização da estrutura produtiva pesqueira nos portos ligados aos principais centros urbanos do litoral. Verifica-se, nesse período, a introdução do motor nas embarcações, a disseminação de entrepostos pesqueiros organizados e empresas de enlatamento, que passavam a concentrar a produção e ampliar a capacidade de descarga, fiscalização e, principalmente, de congelamento/armazenamento dos pescados.

As tentativas do Estado de constituir uma indústria da pesca no País remontam a meados do século XIX, ainda sob vigência do período Imperial, que assim como as outras atividades econômicas, começaram a ser estimuladas por meio da garantia de juros, isenções de impostos e privilégios de recrutamento da mão de obra. Conforme observado no capítulo anterior, a segunda metade do século XIX inaugura uma nova dinâmica na economia nacional. A formação do complexo exportador cafeeiro e a modernização das economias regionais configuravam a divisão espacial da acumulação e impulsionavam a capitalização de setores complementares às demandas das crescentes concentrações urbanas. De forma geral, observamos nas regiões Norte e Nordeste a dependência de gêneros de exportação com alto grau de concentração da estrutura fundiária e a permanência de relações sociais atrasadas que pouco estimulavam a economia local. Na região Sudeste, observamos a expansão das lavouras cafeeiras assentadas em bases especificamente capitalistas e o desdobramento de novos setores comerciais, industriais e financeiros que intensificavam a capacidade de acumulação e as demandas do mercado interno. Na região Sul, observamos um processo de integração e diversificação econômica, com a ampliação dos setores tradicionais e as novas indústrias que atendiam ao crescimento e à urbanização das principais cidades do País.

Nesse contexto, inicia-se o processo de diferenciação da pequena pesca litorânea com o surgimento das primeiras atividades comerciais voltadas para a conservação e a distribuição do pescado para os grandes centros. Verifica-se, em torno dos principais portos ligados ao abastecimento das capitais regionais, a disseminação de grupos domésticos constituídos pelos chamados “*pescadores-lavradores*”, que dividiam a pequena produção agrícola e a pesca como atividades básicas de subsistência e na produção de excedentes que passava a ser absorvida pelo crescimento da população urbana.

Conforme analisado por Diegues (1983), as atividades pesqueiras, até o início do século XX, estavam subordinadas à pequena

produção mercantil e dependiam do caráter ocasional do processo de trabalho da pesca desempenhada por membros familiares ou por grupos de famílias (mutirão), os quais utilizavam instrumentos de produção simples (redes, espinhéis, canoas, etc.) e variavam de acordo com as sazonalidades das safras e abundância do pescado nos limitados espaços pesqueiros explorados. A organização social da pesca era destinada a complementar a produção de valores de troca e se caracterizava por uma divisão do trabalho restrita e específica entre as populações ribeirinhas e litorâneas do País. A salga e a seca do pescado constituíam atividades básicas para o consumo familiar e umas das principais fontes de renda, embora houvesse o predomínio da pequena produção agrícola.

O desenvolvimento da produção pesqueira foi concentrado no litoral sudeste brasileiro, tanto pela diversidade dos espaços pesqueiros como pela grande concentração de capital na região. Destaca-se nos “espaços litorâneos” carioca e paulista a presença de vários ecossistemas estuarinos (lagoas, baías fechadas, enseadas, recifes, etc.), considerados ricos em recursos marinhos (crustáceos, moluscos e peixes), e a presença de grandes cardumes de peixes pelágios (sardinha, tainha, anchova, etc.) e demersais (corvina, pescadas, etc.) no espaço costeiro e oceânico. As primeiras formas da produção pesqueira no País estiveram circunscritas à dimensão espacial dos ambientes lagunares-estuarinas, nos quais predominavam instrumentos de trabalho manuais, limitados aos aparelhos fixos com baixa capacidade de captura (cerco, curral, etc.). Com o crescimento urbano das principais capitais do País, observa-se o surgimento de companhias comerciais organizadas no setor, especializadas na salga, na seca e na distribuição dos pescados, que representavam a progressão do capital na organização social da pesca e na subordinação do pequeno pescador litorâneo.

Contudo, os comerciantes urbanos e intermediários concentravam a renda gerada no setor e a proliferação do pequeno produtor pouco modificava a baixa divisão do trabalho existente nas atividades de captura e beneficiamento. As técnicas rudimentares e artesanais da pequena pesca resultavam em uma acumulação fraca e horizontal. A concentração de algumas companhias especializadas nos principais portos do País, no final do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, e as tentativas do Estado de incentivar e regularizar as atividades pesqueiras nesse período não alteravam o quadro da baixa especialização produtiva e da pequena produção mercantil predominante ao longo dos espaços litorâneos.

A institucionalização e a regulação da pesca acompanharam a fraca organização da produção e o baixo ritmo de acumulação. A

constituição do aparato jurídico e financeiro para o setor teve início na segunda metade do século XIX, e a Capitania dos Portos, criada em 1846, vinculada ao Ministério da Marinha, era o principal órgão público responsável por administrar e fiscalizar a pesca e respondia pelo conjunto das atividades marítimas. Além dos portos e a pesca, a pasta incluía a navegação, sendo responsável pela matrícula dos pescadores e pelo registro das embarcações. Também se destaca nesse período os decretos 876, de 10 de setembro de 1856, e 8.338, de 17 de dezembro de 1881, que criaram os benefícios fiscais e financeiros para fomentar a pesca marítima. Outra frente de atuação do Estado no setor era o combate à pesca predatória, sendo criadas leis, decretos e regulamentos que buscavam disciplinar a exploração indiscriminada dos pescados. Destaca-se a proibição da construção de “currais de peixes” próximo aos portos, uso de dinamites, drogas e outras substâncias venenosas, que já ameaçavam a reprodução dos peixes em rios e baías nas principais cidades litorâneas ou de povoações próximas a centros urbanos. Também foram regulamentados os tipos e tamanhos dos aparelhos e redes de pesca, assim como o estabelecimento de períodos determinados para diferentes espécies, com a finalidade de garantir a continuidade da reprodução das mesmas e manter ativa a organização produtiva da pesca (GOULARTI FILHO; MIMEO, 2014).

O fim do Império e o início da República não produziram mudanças significativas na organização da pequena produção da pesca. O aparato estrutural, jurídico e financeiro constituído se mostrava insuficiente para estimular uma nova dinâmica no setor. Segundo Goularti Filho (2013), a precariedade das instalações e a carência de pessoal preparado para fiscalização das diversas atividades marítimas impediam o funcionamento correto das capitânicas e outros órgãos públicos destinados a exercer ações de apoio à pesca nacional. Os ministérios da Marinha e da Agricultura, durante a Primeira República, dividiram a responsabilidade de fiscalização e fomento sobre as atividades pesqueiras. Contudo, a baixa representação econômica e social do setor e o limitado alcance das medidas públicas adotadas frustravam as expectativas de modernização e elevação da produção.

Em 1912, foi criada a Inspeção da Pesca, vinculada ao Ministério da Agricultura, considerada a primeira instituição federal com a função específica de concentrar as políticas de proteção e estímulo à indústria pesqueira e também disciplinar e garantir a prática legal da pesca e de reconhecimento social dos pescadores. Contudo, com a deflagração da Primeira Guerra Mundial, o governo brasileiro revisou sua estratégia política e econômica interna e externa e as atividades

pesqueiras perderam seus privilégios econômicos e retornaram para o Ministério da Marinha, dentro das prioridades de segurança e fiscalização do espaço marítimo. Em 1923, foi aprovado o estatuto das Colônias de Pescadores, da Confederação Geral dos Pescadores do Brasil e da Confederação das Colônias de Pescadores dos Estados. No mesmo ano, também se destaca a aprovação do primeiro Regulamento da Pesca, que reunia e normatizava os decretos e leis destinados ao setor a partir de meados do século XIX e a criação da Diretoria da Pesca, vinculada à Inspetoria de Portos e Costa, para fazer valer a aplicação e fiscalização das normas aprovadas e a administração de recursos financeiros criados para dar suporte às colônias dos pescadores.

A constituição de um marco regulatório específico e a ampliação dos órgãos públicos destinados ao setor na década de 1920 representavam o processo de modernização política e econômica do Estado brasileiro, que alcançava diversos setores comerciais, produtivos e financeiros nesse período. Além das indústrias tradicionais, surgem os primeiros setores ligados à indústria de transformação e também ocorre o crescimento e a diversificação da agricultura e o surgimento de várias atividades terciárias. Inaugura-se um período de forte crescimento industrial e uma diversificação da sociedade, com a formação da classe operária e o pequeno segmento da classe média (CANO, 2000).

Com o crescimento urbano acelerado das principais capitais e cidades integradas à expansão do complexo cafeeiro e as demais economias regionais de exportação, observamos a ampliação das demandas internas de produtos e serviços ligados ao capital mercantil e o surgimento de novos setores produtivos. No setor pesqueiro, ocorre a diferenciação da forma de organização doméstica da pequena produção configurada no litoral Sudeste, com o surgimento do pescador artesanal e a introdução de novas técnicas e relações que impulsionavam a produção em resposta ao crescimento do consumo interno de alimentos. Observa-se que a pequena pesca praticada pelas comunidades de pescadores-lavradores espalhadas ao longo do litoral se constituía em uma atividade complementar de subsistência e de obtenção de meios de troca.

A pesca era marcada pela ocasionalidade e disponibilidade do trabalhador, tendo no meio rural a principal identificação. Com o crescimento das demandas internas de pescado, verifica-se uma maior especialização do trabalho e a atividade passava a ser cada vez uma ocupação exclusiva de pescadores individuais que abandonavam a pequena agricultura e incorporavam conhecimentos e meios de trabalho superiores aos limites de produção da propriedade familiar. As novas

tecnologias disseminadas pela I e II Revolução Industrial se tornaram mais presentes no País a partir do processo de expansão e diversificação produtiva nas primeiras décadas do século XX. O setor pesqueiro também passava a se beneficiar com uma maior integração comercial e a popularização de novos meios de trabalho. Destaca-se a introdução de embarcações motorizadas, novos tipos de redes e equipamentos de captura mais produtivos; novos meios de conservação e transporte, etc., que provocaram a exploração mais intensa dos espaços litorâneos e costeiros e a desestruturação da organização tradicional da pesca. Em conjunto com as atividades da pesca artesanal surgem as primeiras empresas integradas à produção, que substituíram o simples intermediário e o pequeno comerciante urbano e passavam a concentrar a acumulação do setor e impor uma nova organização com base no capital industrial.

Conforme analisado por Diegues (1983), a expansão do processo produtivo da pesca, iniciada no litoral Sudeste brasileiro, foi desencadeada com o aparecimento dos barcos-traineiras motorizados, que exigiam uma maior divisão do trabalho e a separação gradual do pescador dos instrumentos de produção. A utilização de embarcações e técnicas de pesca mais avançadas foram realizadas a partir da exploração em larga escala dos cardumes de sardinha para atender à ampliação das empresas de beneficiamento e comercialização da produção.

A nova organização pesqueira superou os limites do pequeno capital mercantil e teve como base a concentração dos modernos meios de produção da pesca e a subordinação do pescador artesanal, permitindo o nascimento da indústria pesqueira e a criação de categorias profissionais específicas (mestres, motoristas, cozinheiros, homens do convés, etc.). Os espaços pesqueiros e o acesso às novas tecnologias e mercados se tornaram cada vez mais restritos para a maioria dos trabalhadores do mar, que acabavam sendo recrutados para as frotas e empresas pesqueiras ou migravam para outros locais e atividades que oferecessem melhores condições de vida.

As transformações nas atividades pesqueiras resultaram, em última instância, no processo de modernização tardia das relações sociais de produção e na ampliação e diversificação da economia do País. A incorporação de técnicas e formas capitalistas de organização rearticulou os espaços de pesca, com base na exploração industrial em detrimento da pequena pesca e na desintegração de milhares de trabalhadores e trabalhadoras dos meios naturais de reprodução social. A nova dinâmica do setor passou a subordinar outras formas de organização da produção

nos diversos espaços pesqueiros; contudo, estava limitada a algumas companhias comerciais, empresas de conserva e armadores de embarcações localizadas, sobretudo, nos litorais paulista e carioca. Continuavam predominantes ao longo do litoral brasileiro instrumentos rudimentares e artesanais praticados por grupos domésticos e comunitários ou pescadores individuais, com baixa capacidade de acumulação e organização, subordinados a intermediários e comerciantes urbanos (DIEGUES, 1983).

Nesse sentido, a formação de uma indústria pesqueira nacional pretendida, por meio dos órgãos e regulamentos estabelecidos durante a Primeira República, se mostrava insuficiente para estimular um processo mais intenso de modernização e integração da estrutura produtiva pesqueira. O crescimento do setor, assim como outras atividades produtivas ligadas à diversificação da economia nacional, correspondia ao processo de transformação de uma economia agrária mercantil exportadora capitalista para um padrão de acumulação com base na industrialização, que se tornaria hegemônico após 1930. Contudo, os novos setores industriais estavam restritos a uma baixa acumulação e à falta de uma dinâmica interna que permitisse uma integração e concentração produtiva, comercial e financeira comparável aos países desenvolvidos. Nesses países, a exemplo da Inglaterra, o setor pesqueiro, no final do século XIX, já contava com grandes embarcações a vapor e com portos especializados que passaram a concentrar setores de armazenamento, beneficiamento e distribuição dos pescados, além de outros setores ligados ao fornecimento de máquinas, equipamentos e serviços ligados ao processo produtivo da pesca.

A motorização e a mecanização das embarcações e o aparecimento de grandes unidades de produção integradas a portos pesqueiros com capacidades de carga e descarga cada vez maiores aceleraram ainda mais a industrialização da pesca. A expulsão de milhares de trabalhadores do campo para os centros urbanos nos países que absorveram rapidamente os avanços tecnológicos desencadeados pela Revolução Industrial também coincidiu com a desestruturação da pequena produção realizada por agricultores-pescadores. A concentração, nas grandes cidades portuárias urbanas, da força de trabalho desalojada dos meios tradicionais da pequena pesca empregada nas péssimas condições de trabalho nas novas empresas do setor condizia com a exploração dos diversos setores absorvidos pela máquina capitalista.

A modernização da agricultura e das atividades pesqueiras no Brasil também produziu processos semelhantes, porém a formação

social, política e econômica brasileira não permitia, até década de 1920, um desenvolvimento mais intenso do capital industrial. A partir da década de 1930, com o governo de Vargas e uma intervenção mais direta do Estado na sociedade, observamos o deslocamento do centro dinâmico da economia para o setor industrial nacional. A pesca ainda era vista na esfera estatal predominantemente como uma atividade corporativa ligada à segurança nacional e vinculada ao Ministério da Marinha. Com o desenvolvimento das atividades produtivas, o setor pesqueiro, assim como outros setores, passava a demandar por mais políticas e recursos públicos específicos, e o Estado se tornava cada vez mais determinante no processo de industrialização.

A partir da década de 1930, desencadeia-se um movimento autônomo de modernização econômica e política do Estado nacional. A defesa deliberada da renda interna diante da crise internacional e da ascensão do capital industrial, em detrimento do setor externo, provocara reformas constitucionais, administrativas e financeiras que alteraram a composição da estrutura estatal. Inovações legais, creditícias e intervenções diretas na área produtiva e social transformaram o Estado no principal indutor do desenvolvimento, tendo como base a conservação de interesses das oligarquias tradicionais e a condução da industrialização nacional, sem mudanças profundas na estrutura da renda e da terra, e em outras fontes de privilegiamentos econômicos, políticos e sociais. Entretanto, este movimento inicial da economia nacional se processa de forma limitada, lenta e a reboque da demanda até 1955. Segundo Mello (1994, p. 110):

Nesta fase, que se estende até 1955, há um processo de industrialização restringida. Há industrialização, porque a dinâmica da acumulação passa a se assentar na expansão industrial, ou melhor, porque existe um movimento endógeno [...]; mas a industrialização se encontra restringida porque as bases técnicas e financeiras da acumulação são insuficientes para que se implante, num golpe, o núcleo fundamental da indústria de bens de produção [...] (MELLO, 1994, p. 62).

O processo de acumulação nessa fase ainda estava relativamente presa ao setor exportador e também não contava com uma base de financiamento tanto interna com externa para superar as graves discontinuidades tecnológicas. Foi um período marcado por fortes

restrições ao comércio internacional, além de a economia nacional não oferecer condições técnicas e econômicas para investimentos vultosos.

O Estado brasileiro, nesse período, instituiu novas formas de organização administrativa e econômica, com base na racionalização de processos e na adaptação às novas relações sociais de produção. O setor pesqueiro, como outras atividades produtivas, foi encampado pelo Governo Federal, dentro do projeto de desenvolvimento e segurança nacional. O estado ampliava sua atuação no fomento e na proteção de diversos setores e a pesca nacional passava a ser vista como estratégica atividade econômica e retornava para a pasta do Ministério da Agricultura após as reformas realizadas. Destaca-se a criação do Serviço de Caça e Pesca (SCP, 1934), vinculado ao novo Departamento Nacional de Produção Animal (DNPA) e aprovações do Código da Pesca e da Caixa de Crédito da Pesca (1938). A regulamentação e institucionalização do setor foram ampliadas com a criação de um conselho nacional específico, composto por membros de diferentes setores envolvidos na pesca, e a atuação em novas frentes do processo produtivo. Verifica-se, também, nesse período, o início dos primeiros serviços assistenciais destinados às comunidades pesqueiras e às primeiras pesquisas oceanográficas e biológicas, que aumentavam o grau de fiscalização e restrição sobre tipos de pesca predatórias e ilegais, além de fomentar a produção.

Entre os objetivos das novas políticas e ações definidas pelo governo federal, a constituição de uma moderna indústria pesqueira com alta capacidade de produção e comercialização tornava-se prioridade. A principal medida estrutural para transformação da pequena pesca para uma escala industrial foi a construção de entrepostos e feitorias nos principais portos urbanos do País, especializados na recepção, fiscalização e distribuição dos pescados e equipados com plataformas para as embarcações, câmaras frigoríficas, fábricas de gelo, além de áreas administrativas, sanitárias e assistenciais. Ao acompanhar o crescimento da economia brasileira nas décadas de 1930 e 1940, registra-se a expansão do setor com a disseminação dos novos meios produtivos pesqueiros ao longo do litoral brasileiro e especialmente nas cidades e regiões com forte presença do capital industrial. Concomitantemente à ampliação do número de entrepostos, feitorias e centros comunitários especializados na produção pesqueira ampliava-se o número de empresas voltadas para o beneficiamento e captura dos pescados, sobretudo no litoral carioca e paulista.

Com a intensificação do processo de industrialização da economia nacional, na década de 1950, o Estado assume formas mais

complexas de organização política e de administração pública. São criadas novas instituições e instrumentos de planejamento, coordenação e ação direta e indireta em diversos setores produtivos básicos na dinâmica de concentração e centralização do capital nacional. Com a execução do Plano de Metas no governo de Juscelino Kubistchek, consolidava o Estado desenvolvimentista, inaugurado por Vargas, e implantava as matrizes da indústria pesada via internacionalização da economia. A autodeterminação do capital industrial nacional era alcançada com transformações profundas na estrutura produtiva, alterando quantitativamente e qualitativamente a capacidade de acumulação. Foram priorizados os setores de bens de produção (D1), assim como energia e transportes. Na sequência da mudança da estrutura econômica do País, observa-se o aprofundamento da integração do mercado nacional, aumentando o grau de complementaridade interindustrial, agrícola e mineral inter-regional (CANO, 2000).

O setor pesqueiro também se integrou ao processo acelerado de modernização política e econômica da década de 1950 e ampliou consideravelmente o grau da produção industrial com novos investimentos em embarcações e equipamentos de captura e produção, assim como na infraestrutura de recepção e distribuição dos pescados (portos, entrepostos, fábricas de gelo, câmaras frigoríficas, centros de pesca, etc.). O Estado garantia a expansão do crédito aos armadores e às empresas de beneficiamento e investia diretamente na construção e na manutenção da estrutura produtiva e assistencial da pesca nos principais polos regionais da atividade. Os diversos espaços pesqueiros ao longo do litoral brasileiro também eram atendidos por iniciativas estaduais, municipais e privadas, que podiam contar os canais de financiamentos criados pelo Estado, para apoiar a pesca nacional.

No início da década de 1960, a estrutura industrial pesqueira, apoiada pelo Estado, consolidava-se como forma superior de organização da produção e passou a concentrar a maior parte dos recursos gerados no setor em detrimento da pequena pesca. A pesca artesanal ainda era responsável pelo maior volume de pescados desembarcados, porém estava subordinada à nova organização da produção controlada pelo nascente capital industrial e aos monopólios comerciais estabelecidos nas principais áreas portuárias urbanas. O crescimento do setor respondia aos impulsos da industrialização pesada da economia brasileira e se beneficiava com o aumento da demanda interna e a disseminação dos novos meios de produção. A representação econômica e política das empresas de pesca era fortalecida com os planos de desenvolvimento nacional e regional e a formação de

organismos setoriais vinculados à estrutura estatal, os quais definiam os interesses e as prioridades dos membros envolvidos direta e indiretamente nas diversas atividades produtivas, bem como canalizavam os subsídios, incentivos e outros benefícios do Estado. O setor pesqueiro foi contemplado com a criação do Conselho de Desenvolvimento da Pesca (CODEPE) em 1961 e representava o início de um ciclo de políticas econômicas e sociais destinadas, sobretudo, transformar a pesca em uma indústria de grande porte, comparável às modernas e dinâmicas empresas encontradas nos países desenvolvidos. Segundo Diegues (1983, p. 131):

Até a década de 60, a atividade pesqueira no Brasil, mesmo na Região Sudeste onde houvera um maior desenvolvimento das forças produtivas, se limitava à pesca artesanal e à produção dos armadores, proprietários de algumas poucas embarcações (traineiras, linheiros, etc.). As empresas de pesca, (...), eram raras e se limitavam à produção do pescado para ser enlatado ou consumido fresco. Somente no Nordeste haviam-se organizado algumas empresas que exploravam a lagosta para exportação.

Os objetivos do CODEPE apontavam para as prioridades estabelecidas pelo Estado, em consonância com os planos de desenvolvimento nacional e para centralização política, administrativa e financeira dos órgãos ligados à pesca. A criação da SUDEPE representava o resultado de uma longa trajetória de institucionalização e regulação do setor, tornando-se uma autarquia específica dentro do Ministério da Agricultura, ao lado de outras autarquias surgidas com os objetivos de expandir e modernizar diferentes setores agropecuários e orientar o desenvolvimento regional. A SUDEPE incorporou o CODEPE, a Caixa Especial da Pesca e a Divisão da Caça e Pesca e tinha como principal finalidade conduzir o desenvolvimento do setor por meio da coordenação e execução de estudos, pesquisas, projetos e programas nacionais da pesca e promover a atualização e aplicação do Código da Pesca e da legislação referente à regulação da exploração da atividade e dos recursos pesqueiros. Outra função desempenhada pela SUDEPE estava relacionada à assistência técnica e financeira aos empreendimentos da pesca e à manutenção de serviços de atendimento social às comunidades pesqueiras.

Com o golpe militar de 1964, o caráter conservador da modernização brasileira ganhava mais força, e no setor pesqueiro não era diferente. O capital industrial foi privilegiado e os pescadores artesanais foram subordinados à nova organização da produção, oferecendo mão de obra barata nas embarcações empresariais ou vendendo pescados a valores de subsistência ou, ainda, abandonando o meio pesqueiro para entrar na fila dos empregos urbanos com baixa especialização. As principais políticas adotadas para o setor durante o período de vigência da SUDEPE foram implantadas por meio do Decreto nº 58.696/1966, que transformava as atividades pesqueiras em “indústria de base” e incluía o setor nas linhas oficiais de crédito do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico – BNDE e nos órgãos financeiros conveniados. O Decreto-Lei nº 221, de 1967, deliberou sobre a nova regulamentação da pesca e estabeleceu a política de incentivos fiscais como principal mecanismo de acumulação do setor pesqueiro. A partir dos vultosos incentivos fiscais e financeiros capitaneados pela SUDEPE, houve uma expansão acelerada da produção industrial pesqueira, sobretudo nas regiões Sudeste e Sul do País, que absorveram praticamente todos os recursos disponibilizados e concentraram a maior parte das empresas de pesca e da infraestrutura de captura, recepção, armazenamento e comercialização.

O processo de modernização das atividades pesqueiras acompanhou a desintegração e rearticulação da pequena pesca ao longo do litoral brasileiro, sendo que mesmo nas regiões Norte e Nordeste, onde a pesca artesanal continua dominante, encontra-se subordinada ao capital industrial e comercial presente no Centro-Sul do País. No Litoral Sul, o crescimento da pesca industrial foi alavancado com os recursos liberados pela SUDEPE e correspondeu às condições naturais e históricas que permitiram ampliar a integração comercial e produtiva da região com os grandes centros consumidores e concentrar a produção pesqueira nas principais áreas portuárias urbanas.

4.3 DESENVOLVIMENTO DA PESCA NO LITORAL CATARINENSE

A pesca desempenhou uma função produtiva básica na colonização e expansão do Brasil meridional e caracterizou a formação socioeconômica da região. Atividades agrário-pesqueiras colaboraram para fixação das regiões litorâneas e garantiram meios de subsistência e valores de troca na esfera de circulação do pequeno capital mercantil. O crescimento comercial da pesca nos principais centros urbanos regionais

impulsionou a organização de comunidades ligadas aos ambientes estuarinos e lacunares, tornando-se o meio social típico dos pescadores e de seus familiares. A configuração dos diversos espaços pesqueiros resultava de aspectos morfológicos que contribuíam para o povoamento e a reprodução de atividades produtivas tradicionais. Em Santa Catarina, a ocupação estratégico-militar do território pelos portugueses e as atividades empregadas pelos imigrantes açorianos e madeirenses foram concentradas nos dispersos ambientes naturais encontrados na costa catarinense (enseadas, baías, lagunas, estuários, etc.) que permitiam a combinação da pequena agricultura e da pesca, além do comércio marítimo. A utilização de técnicas e de conhecimentos indígenas, combinados com as inovações trazidas por diferentes culturas de imigrantes abrigados pela região influenciou a atividade pesqueira litorânea. Atualmente, constitui-se em um dos setores mais tradicionais do Estado e se destaca na liderança da produção industrial nacional, além de contar com número expressivo de pescadores artesanais (GOULARTI FILHO, inédito).

Nesse sentido, o desenvolvimento da pesca no litoral catarinense esteve relacionado às condições históricas e geográficas específicas, as quais favoreceram o crescimento industrial do setor a partir da exploração da variedade e da quantidade dos recursos marinhos típicos da região e das comunidades pesqueiras que habitavam esses espaços. A organização das atividades pesqueiras foi estabelecida em torno dos principais núcleos urbanos e representava o meio de alimentação básico e a forma de vida de populações historicamente concentradas nas regiões litorâneas. De forma geral, a pesca fazia parte da configuração da pequena produção mercantil do Estado e da pauta de mercadorias destinadas a complementar o consumo interno dos grandes centros. Os aspectos básicos da pequena pesca litorânea brasileira também caracterizariam os núcleos catarinenses, ou seja, uma atividade artesanal voltada para a subsistência e para o comércio local, compartilhada por grupos domésticos de pescadores-lavradores e proprietários individuais com baixo grau de especialização e organização.

Os espaços pesqueiros explorados limitavam-se aos ecossistemas estuarinos e a relação com a atividade agrícola familiar estava presente em quase todas as comunidades e variava conforme as terras disponíveis para o cultivo do solo e a abundância dos pescados. O litoral catarinense se destacava por possuir comunidades pesqueiras dedicadas integralmente ao meio marítimo, haja vista a irregularidade do território e a concentração de lagunas, estuários, ilhas, baías, enseadas, etc. Em geral, as terras da faixa litorânea são consideradas arenosas e pobres

para agricultura e as atividades praticadas pelos açorianos eram restritas a técnicas rudimentares e precárias, com fraca capacidade de acumulação. O povoamento de encostas montanhosas e acidentadas também favorecia que muitas comunidades tornassem a pesca a principal atividade desempenhada (LAGO, 1961).

Nesse sentido, a distribuição das zonas de pesca no litoral catarinense resultava da configuração fisiográfica do território e das formas tradicionais de ocupação pelos luso-brasileiros. Conforme descrito por Lago (1968), na região norte do Estado, destacava-se o município e porto de São Francisco do Sul, constituído nas margens da baía da Babitonga, e os espaços de comunidades vinculadas ao comércio local (Enseada, Barra do Sul (Araquari) e Barra Velha). Na bacia do Itajaí, a dinâmica pesqueira do porto contava com as importantes comunidades de Itapocoróia (Penha) e de Navegantes. Na região central, destacava-se, em torno da ilha de Santa Catarina, a presença de antigos núcleos de pescadores, como exemplo Ribeirão da Ilha, Canasvieiras, Pântano do Sul, Armação, Lagoa da Conceição, etc.; e no continente as comunidades de Pinheira, Garopaba e os três Ganchos, sendo que a pesca se constituía em determinados locais a principal atividade produtiva. No Sul, destaca-se o Complexo Lagunar Santo Antônio dos Anjos, Imaruá e Mirim, e a localização de diversas comunidades pesqueiras em torno das lagoas, além do Porto de Laguna, que era o principal escoadouro da região.

A especialização da economia catarinense com base nos setores extrativo e alimentar, até meados do século XX, e o crescimento urbano das principais cidades litorâneas também refletiam o aumento da demanda de pescados destinados ao consumo interno e ao processo de diferenciação social e espacial da atividade. As maiores concentrações de pescadores estavam localizadas nas regiões de Florianópolis, Laguna-Imaruá e Barra do Sul (São Francisco do Sul), nas quais muitas comunidades passavam a se dedicar mais intensamente à extração e ao beneficiamento do pescado. Segundo Lago (1961), o número provável de dependentes direta e indiretamente da pesca ultrapassava 50 mil familiares, sendo que nos núcleos mais dispersos a atividade mantinha um caráter básico de subsistência e as trocas comerciais eram restritas aos períodos de verão, com o crescimento das demandas do turismo, como Camboriú, Itapema, Imbituba, Araranguá e Araquari. Destaca-se que no extremo sul e norte do Estado, com exceção de Barra do Sul, o número de pescadores diminuía consideravelmente devido à localização de praias abertas, a exemplo de Araranguá e Sombrio, e à distância de grandes centros consumidores.

Até o início da década de 1960, continuavam predominando na pesca litorânea catarinense aparelhos e formas produtivas artesanais. A grande parte das embarcações era movida a remo ou a vela e não ultrapassava a capacidade de 10 toneladas. O total de unidades registradas em 1966 era de 2.393 unidades, sendo 1.714 canoas sem motor, 63 canoas com motor, 132 botes com motor, 61 botes sem motor e 423 baleeiras com motor. Registra-se também a diversidade de aparelhos de pesca, constituídos de 766 arrastões de porta pequena (puçá), 193 arrastões de praia, 1.866 redes de emalhar, 22 cercos flutuantes, 127 covos, 1.147 espinhéis grossos e 1.129 espinhéis finos, 16 espinhéis de siri e mais 3.999 tarrafas. A ruptura com a pequena pesca catarinense foi representada, sobretudo, com o aparecimento das traineiras primeiramente vindas do Rio de Janeiro e Santos em busca dos cardumes de sardinhas e depois incorporadas por proprietários da região. Em 1966, registravam-se 34 unidades acima de 10 toneladas (4 arrastão de porta + 30 traineiras) que correspondiam a 63,8% da produção total, porém a maior parte da renda gerada no setor, em torno de 60 %, ainda provinha da pesca artesanal (SUDEPE/SC, 1967).

A grande quantidade e variedade de espécies marinhas atraídas para a reprodução nos ecossistemas naturais abrigados no espaço litorâneo catarinense, com destaque para a tainha, a enchova, o camarão e a sardinha, favoreceu a proliferação de instrumentos e utensílios usados na pequena pesca. Os dois primeiros foram os principais pescados no desenvolvimento da organização produtiva da pesca praiana, na qual predominavam as redes de arrastão e as redes especiais, e concentravam-se nas enseadas e vales fluviais da região central do Estado (Palhoça, Biguaçu, Tijuca, Itajaí, Garopaba, Ganchos, Porto Belo, Itapema) e em diversos núcleos em torno da ilha de Santa Catarina. Representavam o maior volume produzido pela pesca artesanal e exigiam uma maior divisão do trabalho no processo de captura.

Nesses locais, verificou-se que em muitas comunidades a formação das *companhas ampliadas* da pesca empregava mais de 20 camaradas com redes com mais de 200 braças, os quais utilizavam aparelhos e formas de organização mais produtivas (DIEGUES, 1983). A diferenciação da pesca litorânea catarinense foi acentuada com a exploração dos cardumes de sardinha e a introdução de barcos pesqueiros motorizados, expandindo o grau de ação na plataforma continental da região e superando formas artesanais da produção. Registra-se o processo de urbanização dos principais municípios catarinenses e a desestruturação das tradicionais comunidades agrário-pesqueiras, que enfrentavam tanto a concorrência dos produtos agrícolas

vindos do interior como dos novos meios produtivos pesqueiros. A expulsão de milhares de pescadores-lavradores de seus espaços naturais de reprodução social foi intensificada com o processo de especialização das atividades no Estado, sendo a aquisição dos novos aparelhos e embarcações cada vez mais distante do pequeno produtor (LAGO, 1961).

Os chamados pescadores-andorinhas catarinenses se destinavam, em sua grande parte, às praias do Rio Grande do Sul ou ingressam como embarcados em péssimas condições de trabalho nas traineiras dos armadores de Santos e do Rio de Janeiro. Segundo Diegues (1983), representavam em Santos 70% dos tripulantes das traineiras e 50% dos arrastos de parelha.

Em relação ao processo de captura do camarão, ressalta-se a concentração nos ambientes intralagunares, baías e enseadas (Laguna-Imaruí, Lagoa da Conceição, Barra do Sul, etc.), onde os instrumentos e utensílios utilizados eram mais rudimentares e de fácil acesso. Prevalencia nesses locais o largo predomínio da canoa comum, a tarrafa e outros aparelhos simples de uso individual e de acumulação pulverizada e limitada. Contudo, o alto valor comercial da iguaria intensificou a atividade com o crescimento do número de pescadores envolvidos na pequena produção e tornou-se a principal espécie beneficiada até a década 1960, com o surgimento de diversas salgas e fábricas de conservas, sobretudo na região de Laguna-Imaruí.

O processo de transformação dos pescados era incipiente e consistia basicamente nas inúmeras salgas e entrepostos frigoríficos dispersos ao longo do litoral, sendo a produção industrial representada por poucas empresas que atuavam principalmente no congelamento e enlatamento do camarão e da sardinha. A irregularidade da produção e a baixa capacidade técnica e financeira configuravam o padrão de acumulação do setor, limitado às precárias condições de recepção, conservação, preparação e distribuição dos pescados.

O impulso da indústria da pesca catarinense pode ser entendido a partir 1962, com o fortalecimento das políticas nacionais e regionais destinadas ao setor. Internamente, o planejamento estadual consolidava o padrão de crescimento da economia catarinense com base nas médias e grandes indústrias, beneficiando o setor por meio de crédito, programas, incentivos e investimentos diretos e indiretos. A ampliação da infraestrutura viária e energética, seguida da integração comercial, produtiva e financeira do Estado, dava as condições para o crescimento da indústria da pesca, incorporando modernos meios de produção e passando a se concentrar em áreas portuárias urbanas, sobretudo no Vale

do Itajaí, onde as transformações no processo produtivo da pesca foram mais intensas. Registrava-se em torno da região a concentração de comunidades pesqueiras com formas produtivas mais desenvolvidas, nas quais crescia o número de pequenas baleeiras e canoas motorizadas, principalmente a incorporação de embarcações de maior porte (traineiras, baleeirões e arrastão *trawl*) (LAGO, 1968). De forma geral, o crescimento da dinâmica da indústria pesqueira do porto de Itajaí pode ser compreendido a partir da configuração espacial da região e da diversidade de ambientes naturais e espécies marinhas, como pelas fortes relações econômicas e políticas com os principais centros comerciais e produtivos localizados na região central e norte do Estado.

Do ponto vista externo, a criação da SUDEPE e as políticas de desenvolvimento adotadas privilegiaram o setor industrial pesqueiro. A inclusão no patamar das indústrias de base nacional e o direcionamento de vultosos incentivos fiscais no final da década de 1960 aceleraram a modernização da produção pesqueira no Estado. Na captura dos pescados, verifica-se que a frota pesqueira, em 1966, era de 34 embarcações e passava para 88 em 1970, contando com 65 arrastões camaroneiros, haja vista que boa parte dos investimentos foi destinada à pesca indiscriminada da espécie, o que acarretou a diminuição drástica dos estoques e a quebra de várias empresas. A produção total em 1962 era de 9.498 toneladas, passando para 46.786 toneladas em 1970, sendo 29.997 toneladas da pesca industrial e 16.809 da pesca artesanal. O principal ponto de desembarque era o porto de Itajaí, com 15.042,0 toneladas (32,1 %), seguido de: porto de Governador Celso Ramos (6.080,0 t), Armação de Itapocorói (2.734,3 t), porto de Florianópolis (2.545,3 t), porto de Laguna (2.167,9 t), praia de Garopaba (2.110,6 t), porto de Navegantes (1.784,9 t), Armação da Piedade (1.332,1t), praia de Imbituba (1.184,8 t) e Imaruí (1.002,2 t).

O crescimento da produção industrial consistia, em grande parte, na exploração dos cardumes de sardinha, representando 48,1% da produção total. Os desembarques se concentravam no porto de Itajaí com 10.175,7 toneladas, seguido do porto Governador Celso Ramos, com 5.670,5 toneladas. A exploração do camarão representava 15,20% da produção total, em 1970, e 52% da renda gerada; contudo, praticamente toda produção vinha da pesca artesanal e não apresentava maiores expectativas de crescimento. As empresas de maior porte de beneficiamento dos pescados e proprietários de traineiras e arrastões (armadores) concentraram suas atividades em torno do terminal pesqueiro de Itajaí, haja vista as condições do porto de oferecer as

estruturas necessárias para o abrigo de embarcações industriais e a proximidade dos principais espaços pesqueiros do Estado.

Destaca-se a origem do capital local de empresas que evoluíram da pequena produção artesanal e se colocaram entre as principais indústrias do país. Esse foi caso da Companhia Krause, que atuava inicialmente comprando e revendendo o camarão dos pequenos pescadores e financiando redes e outros utensílios. Respondendo à crescente demanda de pescados, a empresa modernizou e ampliou a produção com investimentos na captura, beneficiamento e comercialização dos pescados, alcançando os principais centros urbanos do País e o mercado internacional. Outras empresas também seguiram o mesmo caminho, a exemplo das empresas Sopesca, Ensol, Compesca e a Navepesca, subordinando os pequenos pescadores locais e ampliando as atividades para a área de extração e transformação. Nesse sentido, observamos a ruptura do pequeno capital mercantil pesqueiro no litoral catarinense com a consolidação de unidades industriais integradas ao porto de Itajaí, as quais representavam o novo padrão de desenvolvimento do setor.

O estado catarinense, no final da década 1960 e início de 1970, colocava-se como um dos principais produtores de pescado no País, com o maior número de empresas beneficiadas e recursos liberados da SUDEPE. O crescimento exponencial da produção aumentava as expectativas de ganho do setor na região e pressionava a modernização da infraestrutura de captura, desembarque, armazenamento e comercialização. A constituição de terminais pesqueiros organizados se tornava condição necessária para expansão do setor industrial. Dessa forma, a transformação do porto carvoeiro de Laguna em terminal pesqueiro em 1969 pode ser entendida a partir de políticas estaduais e federais, que buscavam uma nova especialização para o porto, tendo como base a expansão da indústria pesqueira catarinense e a subordinação da produção artesanal.

5 CONSTITUIÇÃO DO PORTO PESQUEIRO DE LAGUNA E AS ATIVIDADES PESQUEIRAS LOCAIS

5.1 LIMITES DA PRODUÇÃO PESQUEIRA RECENTE

De forma geral, podemos observar que a distribuição dos pescados marinhos e estuarinos ocorreu de acordo com determinadas condições ambientais naturais e antrópicas. A concentração desses recursos se dá em águas costeiras com temperatura e salinidade baixas e decorre da abundância do nível de nutrientes necessários para a reprodução da cadeia alimentar marinha. As condições ambientais das águas costeiras do litoral brasileiro são típicas das regiões tropicais e subtropicais e resultam em baixos níveis de nutrientes e uma capacidade de reprodução limitada dos estoques pesqueiros, o que comprova a capacidade produtiva superior de outros países vizinhos, como Peru e Chile, que são banhados pelo oceano Pacífico.

Em 2011, a produção mundial de pesca alcançou 156,2 milhões de toneladas, liderada por China, Peru, Indonésia, USA, Índia, Rússia e Japão. O Brasil ocupa a 23ª posição no globo e a 3ª posição na América Latina.

A pesca extrativa mundial apresenta um percentual crescente de espécies sobre-exploradas e aproximadamente 60,0% dos principais estoques de peixes se encontram totalmente explorados, ou seja, aqueles em ou perto do seu máximo de produção, e 30,0% se encontram sobre-exploradas, ou seja, extração acima da capacidade biologicamente sustentável, e apenas 10,0% subexploradas. Observa-se uma tendência de estabilização na produção, devido ao esgotamento dos recursos pesqueiros provocado pelo modelo de desenvolvimento predatório e pelo excesso de esforço da pesca além da capacidade de recuperação dos estoques. Na última década, a produção total de pescados se manteve em torno de 90 milhões de toneladas, e a aquicultura está sendo a responsável pela alavancagem do setor, saindo de uma produção em 2001 de 34,6 milhões de toneladas para 62,7 milhões em 2011, alcançando um percentual em torno de 40% da produção total (FAO, 2011).

Conforme a legislação sobre a pesca e aquicultura, o primeiro pode ser definido como toda operação, ação ou ato tendente a extrair, colher, apanhar, apreender e capturar recursos pesqueiros; e o segundo, toda a atividade de cultivo de organismos cujo ciclo de vida em condições naturais se dá total ou parcialmente em meio aquático, implicando a propriedade do estoque sob cultivo, equiparada à atividade

agropecuária e classificada nos termos lei. A pesca marinha ocorre no mar territorial (faixa de doze milhas marítimas de largura, medida a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular brasileiro, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente pelo Brasil) e em alto mar (além do mar territorial). A pesca continental, por sua vez, ocorre nos rios, bacias, ribeirões, lagos, lagoas, açudes ou quaisquer depósitos de água não marinha, naturais ou artificiais, e nos canais que não tenham ligação com o mar, bem como nas águas interiores (as baías, lagoas, braços de mar, canais, estuários, portos, angras, enseadas, ecossistemas de manguezais), ainda que a comunicação com o mar seja sazonal, e as águas compreendidas entre a costa e a linha de base reta, ressalvado o disposto em acordos e tratados de que o Brasil seja parte (BRASIL, 2009).

Observa-se que os recursos pesqueiros, assim como outros recursos naturais em processo de esgotamento, passaram a fazer parte de políticas de proteção e preservação ambiental, em voga a partir de meados do século XX com a crescente conscientização das contradições colocadas pelo desenvolvimento ao meio ambiente. Segundo a FAO (2011), os pescados, atualmente, representam 17,0% das proteínas consumidas pela população mundial, e sua gestão e preservação estão relacionadas à segurança alimentar e à garantia de trabalho e renda para milhões de trabalhadores, em que 90% da mão de obra do setor de captura é artesanal. Só no Brasil, estima-se que cerca de um milhão de trabalhadores depende dessa atividade, apesar das condições de marginalidade e exclusão social em que, historicamente, vivem os pescadores.

A produção de pescado nacional para o ano de 2011 foi de 1.431.974 toneladas; e a produção total da pesca extrativa marinha foi responsável por 553.670 (38,7%); seguida pela aquicultura continental, com 544.490 toneladas (38,0%); pesca extrativa continental, com 249.600 toneladas (17,4%); e a aquicultura marinha, com 84.214 toneladas (6,0%). A produção da pesca extrativa marítima brasileira acompanha a tendência mundial e se encontra estabilizada nas últimas décadas; já a pesca aquícola passa a absorver boa parte dos investimentos. As regiões com maior produtividade estão localizadas no Sudeste e Sul, decorrentes tanto das distorções regionais provocadas pela modernização conservadora brasileira como por aspectos naturais da plataforma continental nacional, que beneficia essas regiões com correntes marinhas ricas e nutrientes. O Norte também se destaca por possuir uma zona oceânica influenciada por matéria orgânica provida do rio Amazonas. A pesca extrativa do País também se encontra com sua

capacidade de exploração máxima, ou sobrepescados esgotados, ou em recuperação de alguns estoques, alcançando seu auge em meados das décadas de 1980 e voltando a recuperar-se na última década com a retomada de políticas desenvolvimentistas e a recuperação tímida de alguns estoques (MPA, 2010).

As políticas de desenvolvimento para atividades pesqueiras estiveram presentes no País desde o século XIX, com as primeiras medidas de regulação e institucionalização do setor, que, ao longo do século XX, foram alargadas e aperfeiçoadas de acordo com a conjuntura política e econômica. De forma geral, podemos dividir em três períodos os aspectos institucionais ligados às atividades pesqueiras a partir da década de 1960, que são: (1) A criação da Superintendência do Desenvolvimento da Pesca (Sudepe), por meio da Lei Delegada nº 10, de 11 de outubro de 1962, que representava o auge da centralização e reorganização das ações do Estado voltadas para a pesca; (2) extinção da Sudepe e criação do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), através da Lei nº 7.735, de 22 de fevereiro de 1989, com a finalidade de formular, coordenar e executar a política nacional do meio ambiente e fomento dos recursos naturais renováveis, representando, por um lado, a institucionalização das políticas de preservação e proteção ambiental, pressionada pela crescente conscientização dos problemas sociais e ambientais gerados pelo desenvolvimento predatório e desigual; e por outro, representou a mudança de paradigma em relação à atuação do Estado, o que significou uma redução drástica da intervenção estatal na economia, por meio da extinção de órgãos públicos, privatizações e forte ajuste fiscal; (3) Fracasso neoliberal e retomada das políticas desenvolvimentistas pós-2002, representando para o setor pesqueiro a recuperação e o fortalecimento institucional das ações para o desenvolvimento e fomento da produção pesqueira e aquícola com a criação da Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca da Presidência da República (Seap/PR) pelo governo federal, por meio da Medida Provisória nº 103, de 1º de janeiro de 2003.

O estado de Santa Catarina, atualmente, é o maior polo produtor de pescados no Brasil, com destaque tanto na área de aquicultura quanto da pesca extrativa, representando 13,6% da produção nacional em 2011, com 194.866 toneladas. A pesca industrial no Estado foi responsável pela produção total de 113.925 toneladas em 2010. Itajaí e Navegantes respondem pelo maior volume desembarcado, representando juntos 81,8% da produção pesqueira industrial, seguidos de Laguna, Porto Belo e Florianópolis (UNIVALI/CTTMar, 2010). A produção pesqueira

industrial em Laguna representou 10,07% da produção estadual em 2010, com 11.481 toneladas, caracterizando o município como o terceiro em relevância no Estado, com uma produção comparável com a produção total de outros estados brasileiros, como Alagoas, Paraíba e Pernambuco (MINISTÉRIO DA PESCA E AQUICULTURA, 2013).

A atividade pesqueira no litoral catarinense apresenta um nível de industrialização elevado, comparado com a média nacional, sendo 45,0% da pesca extrativa marinha ainda proveniente da pesca artesanal. A produção pesqueira industrial foi responsável por 91,45% do total desembarcado em Santa Catarina em 2009, permanecendo praticamente inalterado nas últimas décadas. Ressalta-se que a pesca artesanal continua sendo uma atividade tradicional no estado catarinense e contribui como importante fonte de renda, trabalho e alimento para a região, com 25.078 pescadores na ativa em 2004.

O município de Laguna registrava o maior núcleo de pescadores do Estado, com 3.260 pescadores (EPAGRI/Cepa, 2004). Na pesca industrial catarinense, observa-se uma forte oscilação da produção, embora apresentando um gradativo aumento nos últimos anos, o que não é derivado do aumento de abundância dos recursos pesqueiros explorados e sim explicado pelo excesso de esforço pesqueiro, abertura de novas frentes de exploração pesqueiras, a tomada de novas áreas e recursos por uma parcela significativa das frotas domésticas, em geral, de forma pouco ou quase nada regulamentada pelo Poder Público (UNIVALI/CTTMar, 2010). No município de Laguna, a produção pesqueira industrial segue essa tendência, conforme pode ser observado também no Apêndice C, que apresenta um crescimento instável e contínuo nos últimos anos.

5.2 CONSTRUÇÃO DO PORTO PESQUEIRO DE LAGUNA E A BAIXA DINÂMICA DA PRODUÇÃO PESQUEIRA LOCAL

A criação, em 1969, da Companhia Porto de Pesca de Laguna, sociedade de economia mista vinculada ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – DNPVN (BRASI, 1969), representou a especialização recente destinada ao porto e teve como objetivo subordinar as atividades pesqueiras tradicionais da região e ampliar a capacidade da produção industrial do Estado. A reativação do porto de Laguna estava dentro dos planos da SUDEPE e do governo estadual catarinense de capitalizar o setor pesqueiro e estimular a economia do município e região; contudo, o porto foi inaugurado apenas no início da

década de 1980 e não expressou mudanças significativas na organização produtiva da pesca local.

Para construção do porto, foi elaborado, em 1971, o projeto “Porto Pesqueiro de Laguna”, executado pelo DNPVN e alinhado com os planos da Sudepe. Apresentava na primeira parte uma análise da situação pesqueira e suas perspectivas para Laguna, e na segunda o plano diretor com o dimensionamento do porto, a previsão das obras a serem executadas e a análise técnica-econômica. Em relação ao exame da captura da produção pesqueira catarinense, destacava a relevância do Estado no quadro nacional, configurando já no período como o terceiro maior produtor, ao lado do Rio Grande do Sul e São Paulo, e com expectativas favoráveis de crescimento. Observa-se o crescimento exponencial da pesca catarinense na década de 1960, principalmente após o Decreto-Lei nº 221, de 1967, que colocou o setor no rol das indústrias de base e passou a desfrutar dos polpudos incentivos fiscais. A sardinha e o camarão se destacavam como as principais espécies comercializadas, sendo a exploração da primeira responsável por alavancar a produção industrial no Estado, enquanto a segunda, apesar da produção praticamente estabilizada devido à rápida destruição dos estoques nos ambientes estuarinos do estado, apresentava alto valor de mercado e atraía novos investimentos.

O projeto apontava para 54 locais de desembarque de pescado ativos no estado catarinense e destacava o processo de concentração da produção nos pontos que contavam com a uma infraestrutura mínima para atracação de embarcações industriais, o que era o caso de Itajaí (33%), Penha (6,6%) e Navegantes (3,8%), Porto Belo (3,1%), Governador Celso Ramos (16,9%), Florianópolis (12,6%) e Laguna (4,6%).

O crescimento da pesca industrial no Estado era identificado principalmente pelo aumento significativo das embarcações traineiras, as quais representaram 53% do total da produção em 1970. O total da pesca industrial no mesmo ano alcançava 59,9% da produção pesqueira, sendo o restante capturado por arrastões (camaroneiros e mistos) e combinados e linhas de mão. Na pesca artesanal, destacava-se a motorização de baleeiras e canoas, sendo que os aparelhos e utensílios mais utilizados eram o arrastão de praia, o arrastão de porta pequeno (puçá) e a rede de emalhar.

Registra-se que entre os anos de 1967 e 1972 boa parte dos incentivos fiscais destinados ao setor foi canalizada para a pesca do camarão, tanto industrial como artesanal. O número de barcos camaroneiros no Estado saltou de 26 embarcações em 1968, passando

para 140 unidades em 1971, e as traineiras mantiveram uma participação em torno de 25 e 30 unidades.

Os estoques de camarão no Litoral Sul do Brasil diminuíram rapidamente devido ao esforço de pesca, além da capacidade reprodutiva natural das espécies, sendo que o aumento no número de embarcações não se traduziu no aumento da produção. A produção regional de camarão dependia da pesca artesanal realizada em baías, enseadas, lagoas e estuários, não se realizando as expectativas de grandes estoques nos espaços costeiros e oceânicos.

O resultado foi o esgotamento principalmente dos ecossistemas lagunares, considerados criadouros naturais e altamente produtivos, em que a exploração predatória realizada pela pesca artesanal e empresas do setor reduziu drasticamente os estoques de peixes e camarões disponíveis nesses ambientes e colaborou para a desorganização das comunidades pesqueiras, aliada a outros fatores, como a urbanização e a especulação imobiliária (DIEGUES, 1983). Atualmente, a captura de camarões e peixes no Complexo Lagunar Sul Catarinense é inferior aos registrados na década 1970.

As empresas de pesca de Santa Catarina estavam representadas por fábricas de beneficiamento e armadores, sendo registradas 70 empresas no setor em 1972, concentradas na região de Itajaí (12), Laguna (11), Florianópolis (9) e Governador Celso Ramos (7). As principais espécies beneficiadas eram o camarão e a sardinha, apresentando uma produção crescente dos tipos fresco-resfriado e congelado e mantendo estabilizados os tipos tradicionais salgado seco e enlatado. O setor industrial articulava-se com a produção da pequena pesca, por meio dos postos de recepção e entrepostos espalhados ao longo do litoral, em que os pescados passavam por processo simples de manipulação e armazenamento para distribuição nas indústrias e no comércio local. As indústrias se diferenciavam por contar com técnicas produtivas e administrativas superiores em relação aos centros de pesca artesanal, o que se verificava com a capacidade de beneficiamento e conservação de pescados em larga escala e a integração com o mercado interno e externo (LAGO, 1970).

Em Laguna, destacavam-se as indústrias Carpesca, Pescasa S/A., Grupo Sul Catarinense de Pescado, Madepesca e Indústria de Pescado Santa Marta, as quais eram abastecidas por nove postos de recepção em torno das lagoas, além da frota própria das indústrias e três empresas especializadas na captura, armazenamento e distribuição dos pescados. Segundo o levantamento da ACARPESC (1971), a situação geral da pesca catarinense era caracterizada pela precariedade nas instalações de

conservação e manipulação do produto, preservando processos rústicos e tradicionais de lavagem, cocção, salgadura, etc., sem seguir os requisitos legais de higienização e armazenamento. Contudo, apesar dos problemas organizacionais e operacionais do setor, registrava-se que a maioria das empresas funcionava com capacidade ociosa e de forma irregular, devido às limitações na estrutura da oferta de pescados do País.

Os recursos disponibilizados pela SUDEPE estavam comprometidos em desenvolver uma possante indústria da pesca nacional; contudo, dificuldades gerenciais e administrativas da autarquia não permitiram que os planos previstos para o setor fossem executados. Conforme analisado por Dias Neto (2003), a ausência de uma estrutura administrativa e operacional qualificada da SUDEPE impedia a correta aplicação dos recursos orçamentários recebidos e a execução de projetos setoriais. Ressalta o relatório do Ipea (1986), no qual se identificava a Sudepe mais como uma instituição de fomento que propriamente uma agência de desenvolvimento, desempenhando um papel muito aquém das expectativas.

No início na década de 1970, passaram a ser reconhecidas as distorções e os desequilíbrios gerados pelo crescimento acelerado dos investimentos privados a partir da captação dos vultosos recursos vinculados aos incentivos fiscais administrados pela Sudepe. Registra-se a implantação de uma cadeia produtiva mal dimensionada e concentrada nas regiões Sudeste e Sul, absorvendo 97% de todos os recursos fiscais entre 1967 e 1974. Eram aplicados em grande parte na construção e importação de embarcações e equipamentos e infraestrutura de terra que não ultrapassavam os limites da plataforma continental e que provocaram a desintegração da pequena pesca nos espaços costeiros.

Outro resultado da política de incentivos foi a sobrepesca, sobretudo de espécies com alto valor de mercado e de destaque no mercado internacional, a exemplo dos camarões, lagostas, etc. Mais da metade das inversões realizadas no período foi destinada para as indústrias de transformação, porém o processo de captura não acompanhou a demanda de pescados do mercado interno e quase todas as empresas do setor funcionavam com a capacidade mínima de suas instalações (DIEGUES, 1983).

Contudo, a década de 1970 representou a consolidação da industrialização nacional, com base na ampliação das funções do Estado e intervenções diretas em diversos setores considerados estratégicos para o crescimento da economia. Foram priorizados investimentos na infraestrutura básica do País e criados diferentes mecanismos de

incentivos fiscais e financeiros de apoio às políticas de desenvolvimento regional, as quais visavam estimular a expansão agropecuária voltada para a exportação e a melhor distribuição e diversificação do parque industrial nacional. Nesse contexto, as expectativas da Sudepe e do setor pesqueiro acompanhavam a euforia do crescimento da economia nacional, e a solução apontada para os problemas do setor foi a continuação da política de incentivos e isenções combinadas com o aprimoramento do quadro institucional, além da adoção de estudos e critérios de preservação marinha mais adequados às diferenças e às limitações espaciais, produtivas e ictiológicas.

Por meio do decreto lei nº 1.217, de 9 de maio de 1972, os incentivos fiscais foram prorrogados até 1977 e visavam consolidar os planos de desenvolvimento do setor pesqueiro. Os principais objetivos da Sudepe estavam vinculados ao processo de modernização da estrutura de extração, industrialização e comercialização dos pescados, tendo o intuito de atender ao crescimento da demanda de alimentos e produzir fontes de proteínas com baixo valor para o mercado interno e ampliar a vendas no mercado externo. O projeto de construção do Porto Pesqueiro de Laguna estava em consonância com as metas estabelecidas pela Sudepe de aumentar a produção e a produtividade dos pescados, constando previsões de mercado e da organização técnica-administrativa dimensionadas para um crescimento constante e acelerado.

As projeções da demanda dos pescados desembarcados no porto pesqueiro de Laguna estavam divididas em três partes principais: a área de influência direta do porto pesqueiro de Laguna, ou seja, o abastecimento da região sul catarinense de pescados fresco-resfriado, em regiões do mercado nacional e do mercado externo. Foram fixadas duas fases de desenvolvimento do porto pesqueiro, a primeira era alcançar a meta de 20.000 t/ano até 1975, e a segunda de 40.000 t/ano a partir de 1980. Os desembarques previam o crescimento da frota industrial sediada em Laguna e a migração de embarcações de outras regiões motivadas com as novas instalações do porto, assim como espaços reservados para a frota artesanal local. As expectativas eram de polarizar as atividades pesqueiras praticadas no litoral sul de Santa Catarina e impulsionar a industrialização do setor. De acordo com os estudos apresentados no projeto, a produção dos pescados nos municípios localizados na área de influência de Laguna seria deslocada para a área portuária e corresponderia a 27% do total capturado no Estado.

No plano diretor do Porto Pesqueiro de Laguna, foi dimensionada a capacidade operacional do porto, sendo definido seu zoneamento e as

instalações necessárias para o seu funcionamento. As áreas básicas projetadas para a nova especialização do porto correspondiam às zonas de descarregamento do pescado, abastecimento e reparos de barcos, processamento do pescado e de serviços de administração e operacionais do porto. As principais obras e equipamentos previstos eram as instalações da fábrica de gelo, entreposto frigorífico, depósito e lavagem de caixas, boxes de apetrechos de pesca, refeitório e ambulatório. O cais marginal de 300 m de comprimento herdado do antigo porto carvoeiro seria suficiente para atender às estimativas de produção de médio e longo prazo, projetadas para o porto pesqueiro, não sendo necessárias obras de ampliação e investimentos de grande porte.

A infraestrutura existente no Porto de Laguna deu as condições materiais para a constituição do terminal pesqueiro. A adaptação de obras e equipamentos simples permitiria o funcionamento do porto, haja vista que as embarcações pesqueiras possuíam um comprimento médio em torno de 20 metros e capacidade média de 40 a 60 toneladas, não exigindo grandes extensões para as zonas de descargas, abastecimentos e reparos, assim como a navegação no canal de acesso não seria um entrave para o baixo calado da frota pesqueira. Em relação ao assoreamento da barra, estavam previstas dragagens regulares para manutenção necessária da profundidade requerida pelos barcos pesqueiros, o que era em torno de -6,0 m. Nesse sentido, a capacidade operacional do porto não se configurava um limitador ao desenvolvimento da produção pesqueira e na verdade esbarrava na capacidade de captura e nas possibilidades de comercialização e industrialização do setor (DNPVN, 1971).

A implantação do porto pesqueiro estava prevista para ser realizada em duas fases, a primeira com o início das obras em 1972 e inauguração em 1974, com capacidade operacional para movimentação de até 20.000 t/ano; e a segunda fase com previsão de obras para 1975 e conclusão em 1977, com capacidade operacional de 40.000 t/ano. A expectativa de crescimento do setor estava em acordo com uma visão que almejava a exploração ilimitada dos recursos marinhos com a introdução de novas tecnologias e formas de produção capitalistas. A movimentação projetada para o porto de Laguna tinha por base o crescimento esperado da indústria da região, ancorado na prorrogação dos incentivos fiscais e financeiros destinados ao setor. A construção do porto pesqueiro buscava a modernização e concentração da infraestrutura de captura, desembarque, estocagem e comercialização dos pescados manipulados na costa sul catarinense e, dessa forma,

garantir as bases para o desenvolvimento da cadeia produtiva pesqueira e uma nova especialização para a economia local.

Contudo, as expectativas de crescimento contínuo da produção pesqueira não se concretizaram. Desse modo, a partir da década de 1970, o setor passa a enfrentar graves crises geradas por contradições do processo de reprodução do capital industrial nos limitados estoques pesqueiros localizados ao longo da plataforma continental nacional. A euforia do setor foi alimentada pela captação dos vultosos recursos fiscais e financeiros no contexto de alto comando e comprometimento estatal no processo de industrialização do País. As regiões Sudeste e Sul responderam por quase a totalidade dos recursos intermediados pela Sudepe, que refletiam a expansão e concentração do capital pesqueiro nessas regiões. A estabilização da produção e elevação dos custos operacionais e financeiros do setor resultou na quebra de em torno de 40% do total de 131 empresas beneficiadas, tendo o estado catarinense participado com o maior número de empresas incentivadas e também onde ocorreu o maior número de falências.

A exploração predatória dos ecossistemas litorâneos e costeiros, sobretudo dos ambientes lagunares, levou ao esgotamento dos principais recursos e ambientes naturais e à reestruturação das atividades pesqueiras. Registra-se, a partir da década de 1970, o declínio das capturas de sardinha e a estabilização da produção de camarões, que respondiam pelos maiores volumes e valores comercializados no País e no estado catarinense. A produção de sardinhas alcançava mais de 30% do total capturado no País e mais de 50% do total capturado na costa catarinense. Os camarões, apesar da baixa produção, respondiam em mais 30% do valor total produzido no País e no estado catarinense eram a principal espécie comercializada até 1984, chegando a representar 40% do valor total em 1975, com a queda da produção de peixes.

Os desequilíbrios do setor se identificavam com uma capacidade industrial muito acima das potencialidades de captura e comercialização dos pescados. A pesca seletiva de espécies com alto valor de mercado e a limitada produtividade natural dos mares tropicais aumentava ainda mais as restrições econômicas e ambientais do setor. Na região de Laguna, as perspectivas de desenvolvimento da indústria local não se concretizaram, sendo que as principais empresas incentivadas faliram ou acabaram transferindo-se para outro ramo de atividade e o setor continuou operando de forma irregular e com dificuldades administrativas e operacionais. Registra-se que a maior parte dos incentivos fiscais pós-1975, assim como os recursos do fundo de investimento setorial criado para o setor pesqueiro – Fiset/Pesca,

foram destinados para o saneamento financeiro de empresas incentivadas e que priorizavam aquelas que apresentavam as melhores condições econômicas. A política estatal favoreceu o processo de concentração de capital no setor, financiando fusões e incorporações das empresas que se consolidavam nas regiões Sudeste e Sul. Em Santa Catarina, acentuou-se a concentração industrial em torno da área portuária urbana de Itajaí e a desorganização e subordinação da pequena pesca litorânea.

Após os inúmeros estudos realizados, o projeto de construção do porto pesqueiro foi aprovado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico com o valor de financiamento de CR\$ 11.000.000,00 e investimento previsto pelo DNPVN no valor de CR\$ 15.000.000,00 (EVOLUÇÃO DO MOVIMENTO PORTUÁRIO EM SANTA CATARINA, 1972/73). Contudo, as obras físicas e as instalações necessárias para a implantação do porto pesqueiro foram prolongadas durante os anos seguintes. A crise que atingiu o setor em meados da década de 1970 acabou paralisando e revisando investimentos programados. A conclusão das obras se estendeu até 1979, quando as definições para o porto de Laguna foram contempladas pelo Plano Diretor Portuário do Brasil, de elaboração e execução da Portobrás.

As principais obras realizadas no porto foram a fábrica de gelo e o entreposto frigorífico, que aguardavam obras complementares para o começo das operações. No plano decenal do porto estava prevista a necessidade de pequenos investimentos para liberação das instalações, com destaque para a entrega dos prédios do mercado de peixe, do ambulatório, do refeitório, dos boxes para apetrechos de pesca, a distribuição dos berços entre a frota industrial e artesanal, prolongamento em 120m da marquise, reparo e sinalização dos molhes, equipamentos e acessórios, além das dragagens de manutenção de profundidade estimadas em 135.000 m³/ano. Observa-se que segundo as conclusões e recomendações do referido plano portuário de Laguna, a forma e a sequência da execução de obras e aquisição de equipamentos seria processada conforme o crescimento da movimentação de cargas.

O Porto Pesqueiro de Laguna foi inaugurado no início do ano de 1980, contudo, conforme apontado por Guedes (1994, p. 76), “nunca entrou em operação normal” e destacava as constantes dificuldades técnicas e financeiras enfrentadas para a viabilidade do porto. As perspectivas de desenvolvimento do setor industrial não ocorreram e a nova estrutura portuária não apresentou mudanças significativas nas atividades pesqueiras locais. A organização produtiva da pesca na região de Laguna era predominantemente artesanal e as empresas do setor

representadas por poucas unidades com baixa capacidade de acumulação. A principal dificuldade para o funcionamento regular do porto de Laguna continuou sendo o problema secular de assoreamento na sua barra de entrada, que impedia o acesso de embarcações pesqueiras industriais sem as dragagens periódicas para a manutenção da profundidade exigida da área portuária.

A insuficiência do capital industrial local não permitiu a dinamização das instalações do porto pesqueiro, que estava projetado para atender a uma movimentação muito superior ao que estava sendo realizado. O porto convivía com déficits e a falta de recursos para as obras e equipamentos de manutenção, sobretudo no canal de entrada, levando à paralisação frequente de suas instalações. O porto pesqueiro de Laguna se constituiu com base nas políticas e recursos públicos destinados ao setor, porém a crise fiscal e financeira do Estado da década 1980 interrompeu o processo de industrialização nacional, tendo como consequência cortes generalizados nos orçamentos e perda da capacidade de planejamento e intervenção na economia. As políticas de fomento ao setor pesqueiro perderam força e as prioridades da Sudepe foram deslocadas para a reestruturação administrativa da autarquia que buscava uma maior centralização nas tomadas de decisões e corrigir as graves distorções registradas entre a execução dos planos nacionais e a aplicação dos incentivos e subsídios liberados. Destaca-se o reconhecimento da própria instituição diante do processo de concentração espacial da indústria pesqueira nas regiões Sudeste e Sul, assim como as limitações de reprodução dos estoques marinhos na costa brasileira (SUDEPE, 1975).

A retração dos investimentos e perda do dinamismo do mercado interno nacional atingiu a produção pesqueira que se manteve praticamente estagnada nas décadas seguintes, registrando o limite máximo da produção das principais espécies em 1985 e convivendo com períodos de declínio e de recuperação devido aos efeitos da sobrepesca e da retração da demanda com o agravamento da instabilidade política e econômica do País. Nesse contexto, a concentração esperada da indústria pesqueira em torno do porto de Laguna não ocorreu e a ausência de recursos para obras de manutenção e melhoramentos impossibilitava a descarga regular das embarcações, assim como dificultava a pequena produção da indústria pesqueira. A extinção da SUDEPE, em 1989, e da Portobrás, em 1990, representou a revisão das políticas para desenvolvimento da pesca e dos transportes no Brasil e resultou, na verdade, na deterioração da infraestrutura instalada e em problemas gerenciais. A administração do porto de Laguna foi

transferida para a Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) e somente a partir de 2000 as obras de melhoramentos no porto passaram a ser retomadas, incluindo o problema na entrada da barra.

Nesta última década, foi investido no aumento da capacidade de produção de gelo, na automatização dos silos e no aumento do espaço físico para a recepção do pescado e abertura para os frigoríficos privados, além das obras estruturantes no porto, a fim de possibilitar a recepção de navios de grande calado, usados na pesca oceânica. As instalações do terminal pesqueiro de Laguna atualmente contam com: área portuária de 245.900m²; cais de acostagem de 300m de comprimento e 5m de profundidade; um armazém interno de 1.600m²; um armazém externo de 392m²; cinco fábricas de gelo escama, com capacidade de produção de 210 toneladas por dia; um mercado de peixe; quatro salas de recepção de pescados, equipadas com três cilindros e quatro esteiras de transporte e lavagem de pescados e derivados; trinta e sete galpões para arrendamentos e áreas descobertas; um prédio que abrigava a antiga administração da extinta Portobrás; três empilhadeiras de 3,5 toneladas; uma paleteira de 1,2 toneladas e seis guinchos.

Atualmente, a produção industrial gira em torno de 14 mil toneladas anuais e representa em torno de 10% da produção estadual, oito empresas registradas e cerca de 330 trabalhadores e trabalhadoras. O valor adicionado fiscal de Laguna destaca a pesca como principal atividade econômica do município, apresentando um crescimento acelerado nos últimos anos. Os principais mercados consumidores são Nordeste, São Paulo e Rio de Janeiro. O retorno de investimentos ao setor e o aquecimento do mercado interno na última década levaram a novas expectativas de desenvolvimento da pesca na região; contudo, ainda se encontra com forte dependência de recursos e políticas públicas.

6 CONCLUSÃO

O trabalho apresentado pode ser considerado uma busca de reconstituição da história econômica, social e política do porto de Laguna e uma análise da sua transformação recente em terminal pesqueiro e dos reflexos na organização produtiva da pesca local. A longa trajetória do porto de Laguna e a especialização recente em terminal pesqueiro estiveram ligadas ao baixo padrão de acumulação da economia local e a processos de integração e desintegração produtiva com a região sul catarinense e o restante do País.

De forma geral, o primeiro capítulo destacou na historiografia local aspectos relacionados ao desenvolvimento do porto e do município de Laguna. Evidenciou-se o ponto comum dos autores na referência histórica de Laguna sobre o processo de consolidação do território no extremo sul do Brasil e a formação do estado catarinense; contudo, também se revelou a regressão econômica ocorrida na região.

Nos três primeiros autores (Oswaldo Rodrigues Cabral, Saul Ulysséa e Ruben Ulysséa) estudados, há a ausência de uma discussão sobre as mudanças registradas na região a partir do final século XIX e primeira metade do século XX, ou seja, a chegada dos novos imigrantes, a ampliação comercial e produtiva com base na exploração carbonífera e as incertezas e indefinições geradas sobre o destino do porto e da cidade de Laguna, que demonstravam que o desinteresse pelo tempo presente de seus escritos refletia a perda de relevância econômica e política da região no cenário nacional e estadual. Embora as narrativas positivas desses autores sobre os destinos do município e do porto deixavam claro que o período “*áureo*” de Laguna não estava no presente e sim no seu passado mais longínquo.

Os dois últimos autores (GUEDES, 1994; GOULARTI FILHO, 2013) tratam especificamente da construção e das transformações do porto de Laguna, que apesar das diferenças nas abordagens, se alinham no sentido de explicitar os problemas na barra de entrada e a lenta construção do porto, além da desintegração em relação à nova dinâmica econômica da região e os impasses sobre o porto pesqueiro.

No segundo capítulo, destaca-se a longa trajetória do porto de Laguna e a sua relação material e histórica com o desenvolvimento da cidade e da região sul catarinense. O porto foi marcado por diferentes períodos que refletiam as transformações desencadeadas com a expansão do capital no território nacional e regional. O processo de diversificação comercial e produtiva com base na expansão do setor

carbonífero deslocou o centro econômico e político da região de Laguna para Criciúma. O porto de Laguna não se ajustou às novas demandas da região e perdeu a disputa do carvão para o porto de Imbituba. A consolidação do capital industrial em torno do município de Criciúma representou a ruptura com o antigo centro mercantil de Laguna. O abandono do porto carvoeiro, a partir de meados do século XX, levou à desintegração produtiva da cidade-porto e à perda de posto de principal polo comercial e escoadouro de mercadorias da região. A ausência de nova dinâmica local correspondeu ao isolamento e à regressão econômica de Laguna e a transformação do porto em terminal pesqueiro se constituiu em nova esperança para a cidade, sobretudo para setores da elite lagunense e catarinense que almejavam a reativação do porto e a superação do “*atraso*”.

No terceiro capítulo, apresenta-se a constituição do porto pesqueiro de Laguna a partir do processo de modernização nacional das formas tradicionais de organização da pesca e a concentração industrial ocorrida nas regiões Sudeste e Sul. O desenvolvimento da pesca no País esteve relacionado a formações históricas, sociais e espaciais específicas e representou uma atividade básica na expansão e consolidação do território nacional. O surgimento do capital industrial pesqueiro se verifica, sobretudo, no litoral paulista e carioca a partir da década de 1930, com a introdução das traineiras motorizadas e a disseminação de empresas de beneficiamento de pescados. As atividades pesqueiras como outros setores produtivos da economia nacional passaram a ser encampados por políticas públicas desenvolvimentistas inauguradas com Vargas e ocupando pastas específicas dentro da nova organização estatal. O estado participava da acumulação do setor pesqueiro por meio de subsídios, financiamentos, créditos, além dos investimentos diretos e indiretos na construção e na manutenção da estrutura produtiva e assistencial da pesca. A indústria pesqueira, até a década de 1960, concentrou-se no litoral Sudeste e era beneficiada com a diversidade dos ecossistemas litorâneos e os desdobramentos da acumulação de setores em grandes centros urbanos e que também correspondiam à maior presença da estrutura estatal.

No estado catarinense, a organização de tradicionais comunidades agrário-pesqueiras ao longo do litoral catarinense marcou a formação socioeconômica regional. Desse modo, a pesca se constituiu em umas das principais atividades produtivas praticadas pela população litorânea e ribeirinha. A ruptura e a subordinação da pequena pesca catarinense foram influenciadas com a invasão das embarcações industriais de outros estados e o surgimento de armadores e empresas locais de

beneficiamento em torno das principais áreas urbanas. O processo de diferenciação regional da pesca catarinense pode ser entendido a partir da configuração fisiográfica dos espaços costeiros e da capacidade de acumulação dos meios e formas utilizadas na produção pesqueira. Verifica-se que o capital pesqueiro catarinense cresceu com base no processo de diversificação comercial e produtiva do Estado e ganhou impulso com a criação da Sudepe e a captação dos polpudos subsídios e incentivos fiscais e financeiros.

A concentração da indústria pesqueira catarinense em torno do porto de Itajaí resultou do processo de especialização do trabalho ocorrida nas atividades de captura e beneficiamento, sobretudo na pesca das sardinhas, com a utilização de técnicas e instrumentos com maior capacidade produtiva e a incorporação de embarcações de grande porte. A expansão da produção pesqueira no Vale do Itajaí teve como base a localização de diversos ambientes naturais e espécies marinhas e a subordinação das inúmeras comunidades pesqueiras presentes secularmente nesses espaços, assim como a maior integração econômica e política com os principais centros regionais do Estado. A região de Laguna-Imaruí se constituiu em um dos principais centros de pesca do estado e era formada por antigas comunidades de pescador-lavradores em torno do extenso complexo lagunar.

A organização da pequena pesca nos ambientes lagunares-estuarinos era caracterizada por formas e meios produtivos manuais limitados aos instrumentos e aparelhos fixos com baixa divisão do trabalho. O crescimento das demandas e ofertas urbanas com a expansão comercial e produtiva da região, sobretudo o polo carbonífero de Criciúma, aumentava a dependência da região de Laguna e Imaruí da pequena produção de pescados. O camarão era a principal espécie capturada e comercializada na região; contudo a acumulação lenta e pulverizada da atividade não provocava mudanças significativas dos aparelhos e instrumentos de pesca e na vida precária da maior parte dos pescadores.

A expansão da produção artesanal estava subordinada ao capital mercantil da região e à proliferação de entrepostos e de pequenas empresas de congelamento e distribuição dos pescados. No final da década de 1960, o estado catarinense se colocava como um dos principais produtores de pescados industriais do País, dentro dos objetivos das políticas desenvolvimentistas representadas pela Sudepe, sobretudo de ampliar a acumulação do setor pesqueiro do País. Foram priorizados os investimentos na modernização de infraestruturas de captura, desembarque, armazenamento e comercialização. Dessa forma,

a transformação do porto de Laguna em terminal pesqueiro pode ser entendida a partir das políticas públicas em prol da industrialização do setor, em que se almejava uma nova especialização para o porto e para economia da cidade.

O último capítulo trata da construção do Porto Pesqueiro de Laguna e da sua relação com as atividades pesqueiras locais. Os estudos e previsões apresentados no projeto do porto tiveram como base o crescimento acelerado da pesca industrial no litoral catarinense e a prorrogação da política de incentivos fiscais e financeiros. Os objetivos definidos para o porto de Laguna estavam comprometidos em estimular o processo de modernização e concentração da produção pesqueira do sul catarinense. Contudo, a crise e a reestruturação do setor em meados da década de 1970 reverteram as expectativas de crescimento e levaram à retração de investimentos em infraestrutura de terra e de captura. Registra-se a consolidação de empresas de grande porte no setor, sobretudo em torno do porto de Itajaí. Na região de Laguna, as pequenas empresas estavam voltadas principalmente para a captura e beneficiamento do camarão, sendo que a não realização das capturas em alto mar e a dependência da pesca artesanal levaram ao aborto de iniciativas projetadas para a região, assim como à quebra de empresas alavancadas com os recursos da Sudepe.

O porto foi inaugurado somente no início da década de 1980 e a projeção da produção não se realizou. A pesca industrial na região continuou inexpressiva em relação ao total do Estado, que ultrapassava 100 mil toneladas nos picos de produção registrados durante a década de 1980 e 1990. O porto de Laguna variava em torno de um a quatro mil toneladas. A operação do porto era constantemente paralisada por faltas de obras de manutenção e dragagem, o que impedia o funcionamento regular das empresas do setor. O porto pesqueiro de Laguna se constituiu no auge das políticas desenvolvimentistas destinadas ao setor, registradas entre as décadas de 1960 e 1970, que buscavam, sobretudo, dar suporte ao crescimento industrial da pesca. A crise fiscal e financeira do Estado na década de 1980 resultou em cortes orçamentários generalizados, sendo redirecionados os investimentos da Sudepe, assim como os da Portobrás, que administrava o porto. As restrições de recursos para o funcionamento do porto e a baixa dinâmica da atividade pesqueira local resultavam em praticamente um novo abandono de suas instalações. A aplicação das políticas neoliberais no País suprimiu as autarquias responsáveis pelo porto pesqueiro e pelo desenvolvimento do setor, sendo transferida a administração para Codesp em 1991, o que

significou para o porto a falta de novos investimentos nos anos seguintes.

Registra-se, no final da década de 1990 e início da década de 2000, a retomada das políticas de fomento ao setor pesqueiro, sendo que os esperados recursos para as obras para manutenção e melhoramentos do porto de Laguna começavam a ser liberados. As obras foram realizadas nos primeiros anos da década de 2000 e acompanharam a recuperação da produção industrial local. Atualmente, a produção industrial gira em torno de 14 mil toneladas anuais e representa em torno de 10% da produção estadual, oito empresas registradas e cerca de 330 trabalhadores e trabalhadoras. O valor adicionado fiscal de Laguna destaca a pesca como principal atividade econômica do município, apresentando um crescimento acelerado nos últimos anos. Os principais mercados consumidores são Nordeste, São Paulo e Rio de Janeiro. O retorno de investimentos ao setor e o aquecimento do mercado interno na última década levaram a novas expectativas de desenvolvimento da pesca na região. Entretanto, ainda se encontra com forte dependência de recursos e políticas públicas.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO DE CRÉDITO E ASSISTÊNCIA PESQUEIRA DE SANTA CATARINA - ACARPESC. **A pesca no estado de Santa Catarina**. Florianópolis: Acarpesc, 1971.

_____. **Estudo sócio-econômico das comunidades de pesca**. Florianópolis: Acarpesc, 1972.

_____. **Projeto desenvolvimento pesqueiro**: sub-projeto: **valorização da pesca artesanal**. Florianópolis: Acarpesc, 1979.

BITENCOURT, João Batista. **Clio positivada**: a artesanía da cidade histórica de Laguna. Florianópolis: 1997. 213 p. Dissertação (Mestrado em História) - Curso de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1997.

BRASIL. **Decreto nº 1.062, de 22 de novembro de 1890**. Disponível em: <<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:1890-11-22;1062>>. Acesso em: 15 jun. 2014.

_____. **Decreto-Lei nº 221 de 28 de fevereiro de 1967**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0221.htm>. Acesso em: 15 jun. 2014.

_____. **Decreto-Lei nº 525, de 8 de abril de 1969**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del0523.htm>. Acesso em: 15 jun. 2014.

_____. **Decreto-Lei nº 1.376 de 12 de dezembro de 1974**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del1376.htm>. Acesso em: 15 jun. 2014.

_____. **Lei nº 7.735, de 22 de fevereiro de 1989**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7735.htm>. Acesso em: 15 jun. 2014.

_____. **Medida Provisória nº 103, de 1º de janeiro de 2003.**

Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/mpv/antigas_2003/103.htm>.

Acesso em: 15 jun. 2014.

_____. Superintendência do Desenvolvimento da Pesca. **Lei Delegada nº 10, de 11 de outubro de 1962.** Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/ldl/ldl10.htm. Acesso em:

25 fev. 2014.

_____. **Lei nº 11.959, de 29 de junho 2009.** Disponível

em:<[http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/Lei/L11959.htm)

[2010/2009/Lei/L11959.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/Lei/L11959.htm)>. Acesso em: 25 fev. 2014

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

CABRAL, Oswaldo R. (Coord.). **Santo Antônio dos Anjos da Laguna: seus valores históricos e humanos.** Florianópolis: IOESC, 1976.

_____. **Santa Catarina: história-evolução.** Vol. 80. São Paulo: Cia. Ed. Nacional/Brasiliense, 1937.

CAMINHA, Carlos Augusto. **A pesca na freguesia da Lagoa.**

Florianópolis: Faculdade Catarinense de Filosofia, 1958.

CANO, Wilson. **Soberania e política na América Latina.** São Paulo: Hucitec, 2000. 354p.

DIEGUES, Antônio Carlos Sant'Ana. **Pescadores, camponeses e trabalhadores do mar.** São Paulo: Ed. Ática, 1983.

DIAS NETO, José. **Gestão do uso dos recursos pesqueiros marinhos no Brasil.** Brasília: IBAMA, 2003.

_____. **Pesca no Brasil e seus aspectos institucionais – um registro para o futuro.** Brasília: Revisa CEPESUL - Biodiversidade e conservação Marinha, 2010.

DAL'ALBA, João Leonir da. **Laguna antes de 1880: documentário.** Florianópolis: Lunardelli, 1976.

DE FREITAS, Luiz Claudio; GOULARTI FILHO, Alcides. Vias de comunicação e meios de transportes no sul de Santa Catarina 1850-1950. **Revista Eletrônica História em Reflexão**, v. 8, n. 15, 2014.

ENGELS, F.; MARX, Karl. **A ideologia alemã**. São Paulo: Moraes, 1988.

FERREIRA NETO, Francisco. **150 anos de transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: CEDOP/MT, 1974. 228p.

FERNANDES, Florestan. **A revolução burguesa no Brasil**: ensaio de interpretação sociológica. 3. ed. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987. 413p.

FUNDAÇÃO DE AMPARO À PESQUISA DE RECURSOS VIVOS NA ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA. **Relatório final do projeto de monitoramento da atividade pesqueira no litoral do Brasil – projeto Estatpesca**. Convênio SEAP/IBAMA/PROZEE n°109/2004. Brasília, 2006. Disponível em:<<http://www.mpa.gov.br/>>. Acesso em: 12 set. 2013.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2001. 248p.

GOMES, Oswaldina Cabral. **A pesca**. Florianópolis: Faculdade Catarinense de Filosofia, 1956.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina**. Florianópolis: Ed. Cidade Futura, 2002.

_____. **Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros**: a longa e constante espera. In: ENCONTRO DE ECONOMIA POLÍTICA, 12, 2006, Vitória. **Anais...** Vitória: SEP, 2006.

_____. **Portos, ferrovias e navegação em Santa Catarina**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2013.

_____. **Da Sudepe à criação do Ministério da Pesca**: Os (Des)caminhos das políticas públicas voltadas às atividades pesqueiras no Brasil. [S.l.]:Mimeo, 2014.

_____.(Org.). **Memória e cultura do carvão em Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2005.

GOULARTI FILHO, Alcides; MORAES, Fabio Farias de. O porto carvoeiro na formação do complexo carbonífero catarinense: a disputa entre Laguna e Imbituba. **Estudios Históricos**, Uruguay, n. 11, dic. 2013.

GALVÃO, Manoel do N. da Fonseca. **Notas geográficas e históricas sobre a Laguna**. Desde sua fundação até 1750. Desterro: Tip. de J. J. Lopes, 1884.

GUEDES Júnior, Valmir. **Porto da Laguna: A luta de um povo traído**. Florianópolis, 1994.

HOBSBAWM, Eric J. **A era dos impérios**. 13. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011.

HOLANDA, Sergio Buarque de. **Raízes do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, 229p.

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS; MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **Estatística da pesca – Ano 2000**. Disponível em:<<http://www.ibama.gov.br/documentos-recursos-pesqueiros/estatistica-pesqueira>>. Acesso em: 15 jun. 2004.

_____.**Estatística da pesca – Ano 2001**. Disponível em:<<http://www.ibama.gov.br/documentos-recursos-pesqueiros/estatistica-pesqueira>>. Acesso em: 15 jun. 2004.

_____. **Estatística da pesca – Ano 2002**. Disponível em:<<http://www.ibama.gov.br/documentos-recursos-pesqueiros/estatistica-pesqueira>>. Acesso em: 15 jun. 2004.

_____. **Estatística da pesca – Ano 2003**. Disponível em:<<http://www.ibama.gov.br/documentos-recursos-pesqueiros/estatistica-pesqueira>>. Acesso em: 15jun. 2004.

_____. **Estatística da pesca – Ano 2004.** Disponível em:<<http://www.ibama.gov.br/documentos-recursos-pesqueiros/estatistica-pesqueira>>. Acesso em: 15 jun. 2004.

_____. **Estatística da pesca – Ano 2005.** Disponível em:<<http://www.ibama.gov.br/documentos-recursos-pesqueiros/estatistica-pesqueira>>. Acesso em: 15 jun. 2004.

_____. **Estatística da pesca – Ano 2006.** Disponível em:<<http://www.ibama.gov.br/documentos-recursos-pesqueiros/estatistica-pesqueira>>. Acesso em: 15 jun. 2004.

_____. **Estatística da pesca – Ano 2007.** Disponível em:<<http://www.ibama.gov.br/documentos-recursos-pesqueiros/estatistica-pesqueira>>. Acesso em: 15 jun. 2004.

LUXEMBURG, Rosa. **A acumulação do capital:** contribuição ao estudo econômico do imperialismo. São Paulo: Abril Cultural, 1984. 223p.

LAGO, Paulo Fernando. Contribuição ao estudo da pesca no litoral de Santa Catarina. **Revista Nacional de Geografia**, Rio de Janeiro, IBGE, 1961.

_____. **Santa Catarina:** a terra, o homem, a economia. Florianópolis: Editora Meridional, 1968.

_____. **Aspectos da pesca em Santa Catarina.** Florianópolis: Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra: ciclos de estudos sobre a segurança e desenvolvimento, 1970.

_____. **Santa Catarina:** dimensões e perspectivas. Florianópolis: Editora Meridional, 1978.

_____. **Diagnóstico da Economia Catarinense.** Florianópolis: Fundação Instituto Técnico de Economia e Planejamento, 1980.

MARX, Karl. **Contribuição à crítica da economia política.** São Paulo: Martins Fontes, 1980.

_____. **O capital**. Rio de Janeiro: Bertand do Brasil, 1985.

_____. **Capítulo VI inédito de O capital**. São Paulo: Moraes, 1990.

_____. **O capital**: crítica da economia política. 6. ed. Livro segundo, v. 3. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil S.A., 1991. 577p.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **Dos recursos hídricos e da Amazônia Legal**: Diagnóstico da Pesca Marítima do Brasil. Brasília: IBAMA, 1996.

MINISTÉRIO DA PESCA E AQUICULTURA. **Boletim estatístico da pesca e aquíicultura 2011**. Brasília, 2013. Disponível em:<<http://www.mpa.gov.br/>>. Acesso em: 12 set. 2013.

_____. **Boletim estatístico da pesca e aquíicultura 2010**. Brasília, 2013. Disponível em:<<http://www.mpa.gov.br/>>. Acesso em: 12 set. 2013.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Porto pesqueiro de Laguna**. Rio de Janeiro: DNPVN - 8ª Diretoria Regional, v. 1 e 2, 1973.

_____. Plano diretor portuário do Brasil. **Porto de Laguna**. Brasília: PORTOBRÁS, 1979b.

_____. **Evolução do movimento Portuário em Santa Catarina**. Brasília: PORTOBRÁS, 1979.

MELLO, João Manuel Cardoso de. **O capitalismo tardio**. 9. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994. 182p.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA ALIMENTACIÓN Y LA AGRICULTURA - FAO. **Estado mundial de la pesca y la aquíicultura y progresos logrados em la aplicación del código de conducta para la pesca responsable y los instrumentos conexos**. 31º Comitê de Pesca. Roma, 2014. Disponível em:<<https://www.fao.org.br/>>. Acesso em: 15 jun. 2014.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**. 23. ed. São Paulo: Brasiliense, 1999. 390p.

_____. **História econômica do Brasil**. 19. ed. São Paulo: Brasiliense, 1976. 364p.

SEBRAE/SC. **Santa Catarina em números**. Florianópolis: Sebra/SC, 2013. 131p.

SANTA CATARINA. Secretaria de Estado da Agricultura e Desenvolvimento Rural. **Diagnóstico da pesca artesanal em Santa Catarina**. Florianópolis: Epagri/Cepa, abril/2004. Disponível em:<<http://cepa.epagri.sc.gov.br/>> Acesso em: 13 set. 2013.

SANTA CATARINA. Secretaria da Agricultura e da Pesca de Santa Catarina. **Síntese Anual da Agricultura de Santa Catarina 2011-2012**. Vol.1. Florianópolis: Epagri/Cepa, 2013.

SANTA CATARINA. Secretaria da Agricultura. **Departamento Estadual de Caça e Pesca**. Florianópolis, 1968.

_____. **Departamento estadual de caça e pesca**. Florianópolis, 1973.

SANTA CATARINA. SUDEPE. **Anuário Estatístico 1964**. Florianópolis, 1965. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1964**. Florianópolis, 1965. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1965**. Florianópolis, 1966. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1966**. Florianópolis, 1967. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38>

download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html.> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1967.** Florianópolis, 1968. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1968.** Florianópolis, 1969. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1969.** Florianópolis, 1970. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1970.** Florianópolis, 1971. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1971.** Florianópolis, 1972. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1972.** Florianópolis, 1973. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1973.** Florianópolis, 1974. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1974.** Florianópolis, 1975. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1975.** Florianópolis, 1975. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1976.** Florianópolis, 1976. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1977.** Florianópolis, 1977. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1978.** Florianópolis, 1978. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1978.** Florianópolis, 1978. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1979.** Florianópolis, 1979. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1980.** Florianópolis, 1981. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1981.** Florianópolis, 1982. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>.> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1982.** Florianópolis, 1983. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>.> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1983.** Florianópolis, 1972. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>.> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1984.** Florianópolis, 1985. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>.> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1985.** Florianópolis, 1986. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>.> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1986.** Florianópolis, 1987. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>.> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Anuário Estatístico 1987.** Florianópolis, 1988. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html>.> Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Diagnóstico da pesca do estado de Santa Catarina.** Florianópolis, 1988. Disponível em:<<http://www.icmbio.gov.br/cepsul/biblioteca/acervo-digital/38>

download/artigos-cientificos/112-artigos-cientificos.html.> Acesso em: 13 ago. 2015.

SANTOS, Silvio Coelho dos. **Nova história de Santa Catarina**. Florianópolis: Terceiro Milênio, 1995.

SILVA, Célia Maria e. **Ganchos / SC: ascensão e decadência da pequena produção mercantil pesqueira**. Florianópolis: FCC, 1992.

ULYSSEÁ, Ruben. **Laguna: memória histórica**. Brasília: Letra Ativa, 2004.

UNIVERSIDADE DO VALE DO ITAJAÍ. Centro de Ciências Tecnológicas da Terra e do Mar. **Boletim estatístico da pesca industrial de Santa Catarina – Ano 2010**. Itajaí, SC: UNIVALI, 2011. 59 p. Disponível em:<http://siaiacad04.univali.br/?page=estatística_boletins>. Acesso em: 11 set. 2013.

_____. **Boletim estatístico da pesca industrial de Santa Catarina – Ano 2009 e panorama 2000-2009**. Itajaí, SC:UNIVALI, 2010. 97 p. Disponível em: <http://siaiacad04.univali.br/?page=estatística_boletins>. Acesso em: 11 set. 2013.

_____. **Boletim estatístico da pesca industrial de Santa Catarina – Ano 2008**. Universidade do Vale do Itajaí, Centro de Ciências Tecnológicas da Terra e do Mar, Itajaí, SC, 2009. 73 p. Disponível em: <http://siaiacad04.univali.br/?page=estatística_boletins>. Acesso em: 11 set. 2013.

_____. **Boletim estatístico da pesca industrial de Santa Catarina – Ano 2007**. Itajaí, SC: UNIVALI, 2008. 71 p. Disponível em: <http://siaiacad04.univali.br/?page=estatística_boletins>. Acesso em: 11 set. 2013.

_____. **Boletim estatístico da pesca industrial de Santa Catarina – Ano 2006**. Itajaí, SC: UNIVALI, 2007. 80 p. Disponível em:<http://siaiacad04.univali.br/?page=estatística_boletins>. Acesso em: 11 set. 2013.

_____. **Boletim estatístico da pesca industrial de Santa Catarina – Ano 2005.** Itajaí, SC: UNIVALI, 2007. 80 p. Disponível em: <http://siaiacad04.univali.br/?page=estatistica_boletins>. Acesso em: 11 set. 2013.

_____. **Boletim estatístico da pesca industrial de Santa Catarina – Ano 2004.** Itajaí, SC: UNIVALI, 2006. 64 p. Disponível em: <http://siaiacad04.univali.br/?page=estatistica_boletins>. Acesso em: 11 set. 2013.

_____. **Boletim estatístico da pesca industrial de Santa Catarina – Ano 2003.** Itajaí, SC: UNIVALI, 2004. 80 p. Disponível em: <http://siaiacad04.univali.br/?page=estatistica_boletins>. Acesso em: 11 set. 2013.

_____. **Boletim estatístico da pesca industrial de Santa Catarina – Ano 2002.** Itajaí, SC: UNIVALI, 2003. 93 p. Disponível em: <http://siaiacad04.univali.br/?page=estatistica_boletins>. Acesso em: 11 set. 2013.

_____. **Boletim estatístico da pesca industrial de Santa Catarina – Ano 2001.** Itajaí, SC: UNIVALI, 2002. 89 p. Disponível em: <http://siaiacad04.univali.br/?page=estatistica_boletins>. Acesso em: 11 set. 2013.

_____. **Boletim estatístico da pesca industrial de Santa Catarina – Ano 2000.** Itajaí, SC: UNIVALI, 2001. 61 p. Disponível em: <http://siaiacad04.univali.br/?page=estatistica_boletins>. Acesso em: 11 set. 2013.

ZANELATTO, João Henrique. **Região, Etnicidade e Política: o Integralismo e as lutas pelo poder político no Sul Catarinense, na década de 30.** Porto Alegre: PUCRS, 2007.

APÊNDICES

APÊNDICE A - PRODUÇÃO PESQUEIRA EM SANTA CATARINA ENTRE 1964-2010: VALORES EM KG.

Tabela 1 – Produção pesqueira em Santa Catarina entre 1964-2010: Valores em Kg.

Ano	Artesanal	%	Industrial	%	Total
1964	7.548	42,2	10.335	57,8	17.883
1965	7.289	34,6	13.736	65,4	21.025
1966	7.374	34,9	13.750	65,1	21.124
1967	11.001	42	15.171	58	26.172
1968	14.376	48,1	15.518	51,9	29.894
1969	14.872	44,8	18.910	56	33.782
1970	18.766	40,1	28.020	59,9	46.786
1971	-	-	-	-	58.150
1972	-	-	-	-	64.697
1973	24.454	20,7	93.759	79,3	118.213
1974	29.799	23,5	97.018	76,5	126.817
1975	26.676	31	59.377	69	86.053
1976	N.D	N.D	N.D	N.D	57.905
1977	N.D	.D	N.D	N.D	84.490
1978	34.812	35,8	62.392	64,2	97.204
1979	20.372	22,3	71.133	77,7	91.505
1980	24.278	20,6	93.828	79,4	118.106
1981	20.079	28,56	50.218	71,43	70.297
1982	22.730	27,44	60.095	72,55	82.825
1983	23.217	28,98	56.897	71,02	80.114
1984	27.719	28,54	69.400	71,46	97.119
1985	19.107	15,8	101.830	84,2	120.938
1986	10.975	10,12	97.480	89,88	108.456
1987	9.174	13,51	58.721	86,49	67.896
1988	11.077	14,72	64.182	85,28	75.260
1989	11.197	13,5	71.749	86,5	82.946
1990	9.240	12,53	64.500	87,47	73.741
1991	6.015	6,92	80.867	93,08	86.882
1992	6.627	7,89	77.413	92,11	84.040
1993	5.907	5,7	97.694	94,3	103.602
1994	8.298	6,71	115.313	93,29	123.611
1995	6.049	7,45	75.182	92,55	81.231

(Continua)

(Conclusão)

Ano	Artesanal	%	Industrial	%	Total
1996	7.958	7,69	95.589	92,31	103.548
1997	9.045	7,1	118.278	92,9	127.324
1998	9.445	7,1	123.674	92,9	133.119
1999	3.533	4,41	76.523	95,59	80.056
2000	6.967	8,93	71.041	91,07	78.009
2001	7.537	6,38	110.618	93,62	118.156
2002	8.077	6,84	110.044	93,16	118.121
2003	8.687	7,52	106.891	92,48	115.579
2004	8.788	7,74	104.756	92,26	113.544
2005	9.259	8,01	106.382	91,99	115.641
2006	10.064	7,88	117.681	92,12	127.745
2007	10.968	7,36	138.034	92,64	149.002
2008	9.769	6,78	134.356	93,22	144.126
2009	12.717	8,54	136.189	91,46	148.907
2010	34.981	23,5	113.925	76,5	148.906

Fontes: SUDEPE/SC (1964 a 1987); IBAMA/CEPSUL (1990 a 1998); UNIVALI/CTTMar (1998-2010).

APÊNDICE B - EVOLUÇÃO DA PRODUÇÃO NACIONAL DE PESCADO – CONTINENTAL E MARÍTIMA – 1939-2010

Tabela 2 - Evolução da produção nacional de pescado – continental e marítima – 1939-2010

Ano	Mil toneladas	Ano	Mil toneladas
1939	103,2	1971	591,5
1940	110,5	1972	608,9
1941	116,2	1973	698,7
1942	119,8	1974	725,9
1943	123,1	1975	759,7
1944	114,8	1976	658,8
1945	122,2	1977	752,6
1946	122,4	1978	806,3
1947	139,7	1979	858,2
1948	144,7	1980	822,7
1949	152,6	1981	833,1
1950	153,1	1982	833,9
1951	158,3	1983	880,7
1952	174,6	1984	958,9
1953	160,6	1985	971,5
1955	189,3	1987	934,4
1956	208,1	1988	830,1
1957	216,3	1989	798,6
1958	214,9	1990	640,3
1959	253,1	1991	671,5
1960	28,2	1992	670,3
1993	676,4	2002	1.000,6
1994	701,3	2003	990,2
1995	652,9	2004	1.015,9
1996	693,2	2005	1.009,1
1997	732,3	2006	1.050,8
1998	710,7	2007	1.072,2
1999	744,6	2008	-
2000	843,3	2009	1.240,8
2001	939,7	2010	1.264,7

Fontes: Ministério da Agricultura (1939 a 1962); SUDEPE (1962 a 1987); IBAMA (1988 a 2007); MPA (2009 a 2010).

**APÊNDICE C - PRODUÇÃO DESEMBARCADA POR MUNICÍPIO PELA PESCA INDUSTRIAL
ENTRE 1988-2012: VALORES EM KG**

Tabela 3 – Produção desembarcada por município pela pesca industrial entre 1988-2012: Valores em Kg

Município/Ano	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Florianópolis	2.831	1.036	980,5	2.614	1.514	137,8	1.540	4.002.	2.154	716,2	1.539
Gov. Celso Ramos	194,8	-	341,5	434,09	-	-	-	-	-	-	309,0
Itajaí	46.278	50.847	44.197	55.003	48.980	62.101	70.906	41.493	62.395	78.913.5	81.168
Laguna	75,6	38,0	-	1.248	1.341	-	-	-	462,1	3.201	3.281
Navegantes	14.322	19.586	18.981	21.567	25.576	31.000	37.961	26.773	25.121	30.870	32.774
Passo de Torres	-	-	-	-	-	1.259	3.06	852,0	1.443	1.701.1	1.436
Porto Belo	478,9		-	-	-	1.130	1.838	1.592	4.013	2.875	3.164
Total	64.182	71.749	64.500	80.867	77.413	97.694	115.313	75.182	95.589.	118.278	123.674
Município/Ano	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Florianópolis	1.539	1.507	799,0	-	219	-	1,5	-	-	116	244
Gov. Celso Ramos	309,0	365,7	-	10	69	2	173	715	-	-	-
Itajaí	81.168	47.413	48.953	77.135	66.554	63.233	65.491	60.212	64.343	75.411	74.451
Laguna	3.281	53,8	7.134	6.886	9.644	11.318	9.039	10.939	11.873	13.394	11.568
Navegantes	32.774	26.648.	9.334	23.498	28.633	28.272	26.207	29.144	35.245	43.647	39.264

(Continua)

(Conclusão)

Município/Ano	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008				
Passo de Torres	1.436.	4.848	-	-	-	-	107	-	-	-	-				
Porto Belo	3.164	528,8	4.824	3.091	4.928	3.961	3.847	5.375	6.221	5.468	8.827				
Total	123.674.7	76.523	71.042	110.619	110.045	106.892	104.757	106.383	117.682	138.035	134.357				
Município/Ano	2008			2009			2010			2011			2012		
Florianópolis	244			165			113			52			61,3		
Itajaí	74.451			73.502			63.473			77.285			92.878		
Laguna	11.568			14.293			11.481			7.419			14.940		
Navegantes	39.264			39.604			29.794			27.898			37.415		
Passo de Torres	-			-			-			-			-		
Porto Belo	8.827			8.626			9.062			9.303			11.927		
Total	134.357			136.190			113.925			121.960			157.223		

Fontes: UNIVALI/CTTMar.

**APÊNDICE D – PRODUÇÃO PESQUEIRA POR ESPÉCIE NO
MUNICÍPIO DE LAGUNA ENTRE 1967-1998: VALORES EM
KG.**

Tabela 4 – Produção pesqueira por espécie no município de Laguna entre 1967-1998: Valores em Kg.

Ano	Peixe	Crustáceo	Moluscos	Total
1966	528.795	59.763	-	590.680
1967	505.170	588.605	-	1.093.775
1968	1.019.088	632.605	1.651.793	1.651.793
1969	955.724	822.174	1.777.898	1.777.898
1970	1.078.253	1.078.944	10.724	2.167.921
1971	738.160	499.584	9.125	1.246.869
1972	2.842.486	597.039	11.621	2.842.486
1973	5.105.471	1.075.451	3.189	6.184.120
1974	1.801.373	833.234	61	2.634.668
1975	1.191.119	1.211.518	74	2.402.711
1976	1.098.427	1.605.684	-	2.704.111
1977	1.774.448	1.854.354	-	3.608.802
1978	2.380.949	3.164.672	-	5.545.621
1979	2.083.912	1.049.528	-	3.133.440
1980	2.710.384	2.920.503	38.728	5.669.615
1981	3.925.587	1.154.939	5.679	5.086.205
1982	2.618.515	930.309	36.666	3.585.490
1983	3.004.081	1.302.521	19.495	4.326.103
1984	4.278.442	2.103.987	22.902	6.405.331
1985	3.778.860	1.149.652	35.556	4.964.068
1986	4.223.668	437.638	16.142	4.677.448
1987	1.316.191	30.935	200	1.347.326
1988	45.376	346.278	-	391.654
1989	199.488	383.957	-	583.445
1990	72.205	169.371	-	241.576

Fontes: SUDEPE/SC; IBAMA/CEPSUL.

**APÊNDICE E - PRODUÇÃO DE PESCADO POR ESPÉCIE NO
PORTO DE LAGUNA ENTRE 1971-1989**

Tabela 5 – Produção de pescado por espécie no Porto de Laguna entre 1971- 1989

Ano	Peixe	Crustáceo	Moluscos	Total
1971	520.725	85.762	-	606.487
1972	1.818.627	345.330	11.621	2.175.578
1973	4.282.836	12.490	578	4.295.904
1974	1.509.463	389	61	1.509.913
1975	967.114	2.150	74	969.338
1976	730.431	-	-	730.431
1977	374.320	-	-	374.720
1978	17.800	-	-	17.800
1979	737.560	-	-	737.560
1980	1.020.697	-	-	1.020.697
1981	2.754.194	-	242	2.754.436
1982	1.499.140	1.084	86	1.500.310
1983	1.565.331	1.018	875	1.567.230
1984	2.489.322	194.471	2.056	2.685.849
1985	2.294.965	40.293	2.971	2.338.229
1986	3.047.557	33.134	2.572	3.083.263
1987	1.225.602	-	-	1.225.602
1988	8.798	66.820		75.618
1989	38.001			38.001

Fonte: SUDEPE/SC.

**APÊNDICE F - PRODUÇÃO DE PESCADO POR LOCAL NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DE LAGUNA
ENTRE 1965-2000: VALORES EM KG.**

Tabela 6 – Produção de pescado por local na área de influência de Laguna entre 1965-2000: Valores em Kg.

Mun./Ano	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Araranguá	173,8	421,9	454,8	767,4	794,8	471,1	571,0	442	451,9	592,4	649,9
Garopaba	695,9	877,2	805,3	1.448	1.471	2.110	2.820	2.673	2.946	2.658,3	1.773,6
Içara	-	-	-	-	-	-	-	7,2	120,4	243,7	383,4
Imaruí	84,9	616,3	937,1	1.327	984,2	1.388	944,2	572,3	1.091	3.177,3	4.585,7
Imbituba	1.002	881,7	546,3	876,5	768,3	1.184	1.820	2.168	2.266	607,4	347,0
Jaguaruna	144,8	114,7	-	153,2	140,3	97.277	39,7	-	-	1.137,3	1.105,7
Laguna	-	590,6	1.093	1.651	1.777	2.167	1.246	2.842	6.184	2.634,7	2.402,7
S. São João do Sul	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.077,5	1.730,7
Sombrio	-	-	-	-	-	-	-	194,0	166	294,2	328,1
Total (A)	2.101	3.502	3.837	6.224	5.937	7.419	7.442	8.899	13.227	12.422,8	13.306,8
Total do Estado (B)	21.025	21.124	26.172	29.893	33.781	46.786	58.150	64.697	118.213	126.817,9	86.053,2
A/B (%)	9,99	16,58	14,66	20,82	17,57	15,85	12,79	13,75	11,22	9,8	15,5
Mun./Ano	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Araranguá	503,7	-	713,7	565,9	1.236	2.021	1.932,0	2.397	1.883	81,8	-

(Continua)

(Continuação)

Mun./Ano	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Garopaba	2.039	3.199	3.474	1.273	774,5	566,0	520,4	799,8	1.551	588,9	579,2
Içara	306,5	313,2	253,1	401,0	653,7	854,9	978,8	340,6	157,8	12,0	-
Imaruí	5.642	1.434	720,6	279,4	353,4	143,7	-	87,8	18,7	-	-
Imbituba	436,0	203,7	217,6	590,2	442,4	320,9	318,8	285,6	360,4	381,7	315,4
Jaguaruna	695,8	1.062	1.336	1.228	2.976	1.399	1.216	2.116	3.471	2.435	704,6
Laguna	2.704	3.608	5.545	3.133	5.669	5.086	3.585	4.326.	6.405	4.964	4.677
S. São João do Sul	1.963	-	8.951	374,9	373,0	457,9	1.157	1.124	638,2	633,9	17.300
Sombrio	272,7	-	255,9	400,3	197,4	264,9	505,4	475,9	1.557	488,5	42.928
Total (A)	14.564	9.822	21.468	8.247	12.676	11.117	10.215	11.957	16.047	9.586	6.337
Total do Estado (B)	57.905	84.490	97.204	91.505	118.105	70.297	82.825	80.114	97.119	120.938	108.456
A/B (%)	25,15	11,63	22,09	9,01	10,73	15,82	12,33	14,93	16,52	7,93	5,84
Mun./Ano	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	
Araranguá	423,7	217,0	-	-	-	-	-	109,5	167,4	141,9	
Garopaba	423,5	357,9	309,8	176,3	193,3	198,8	159,1	302,5	322,1	277,	
Içara	-	70,6	-	-	-	-	-	-	-	11,7	
Imaruí	-	-	-	-	-	-	3,6	9,4	49,3	99,6	
Imbituba	151,4	866,8	849,8	108,4	-	-	-	-	252,7	97,0	

(Continua)

(Conclusão)

Mun./Ano	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Jaguaruna	865,2	1.538	1.863,9	1.534	1.318	431,4	637,1	80,1	124,4	401,2
Laguna	1.347	391,6	583,4	241,5	1.248	1.341	61,0	2.320	55,9	2.167
S. São João do Sul	-	35.480	240,8	-	-	-	87,6	133,9	-	-
Sombrio	-	69.500	-	-	1.328	-	-	-	111,3	121,3
Total (A)	3.211	3.547	3.847	2.060	2.761	1.971	948,5	2.956	1.020	2.436
Total do Estado (B)	67.896	75.260	82.946	73.741	86.882	84.040	103.602	123.611	81.231	103.548
A/B (%)	4,73	4,71	4,64	2,79	3,18	2,35	0,92	2,39	1,26	2,35
Municípios / Ano	1997			1998			1999		2000	
Araranguá	468,6			495,9			27,2		508,7	
Garopaba	188,7			281,4			415,8		393,3	
Içara	635,7			105,0			9,2		185,4	
Imaruí	48,2			48,2			-		-	
Imbituba	71,3			-			-		-	
Jaguaruna	272,2			420,6			-		461,8	
Laguna	-			6.557			53,8		-	
S. São João do Sul	-			-			-		-	
Sombrio	65,5			67,7			-		-	
Total (A)	7,4			7.976			505		1,5	
Total do Estado (B)	127,3			113.119			80.056		78,0	
A/B (%)	5,84			7,05			0,63		1,99	

Fontes: IBAMA/CEPSU.

APÊNDICE G- EMPRESAS DE PESCA REGISTRADAS NO MUNICÍPIO DE LAGUNA - 2016

Tabela 7 – Empresas de pesca registradas no município de Laguna - 2016

Nº	Fundação	Empresa	Trabalhadores	Produção mês/t	Mercado consumidor	Armador	Fornecedor	Produto	Inspeção
1	1983	Neto	200 (40 em Laguna e 160 em Itajaí) Tem base em Rio Grande	200 em Laguna	RJ e SP	6 barcos	Laguna, Itajaí e Rio Grande. Às vezes de RJ	Filé e viserado (maior volume). Inteiro apenas para Laguna	SIF
2	1988	Lagopesca	80	550	SP, RJ e Nordeste	Não	Proto de Laguna	Inteiro e viserado (75%), Inteiro	SIF
3	1993	Anjo Pesca	100	660	Nordeste	6 barcos	Porto de Laguna, além de RJ e SP. Artesanal (5%)	viserado (15%) e filé (10%)	SIF
4	1993	Jada	10	300	Nordeste	Sim	Porto de Laguna	Viserado	SIF

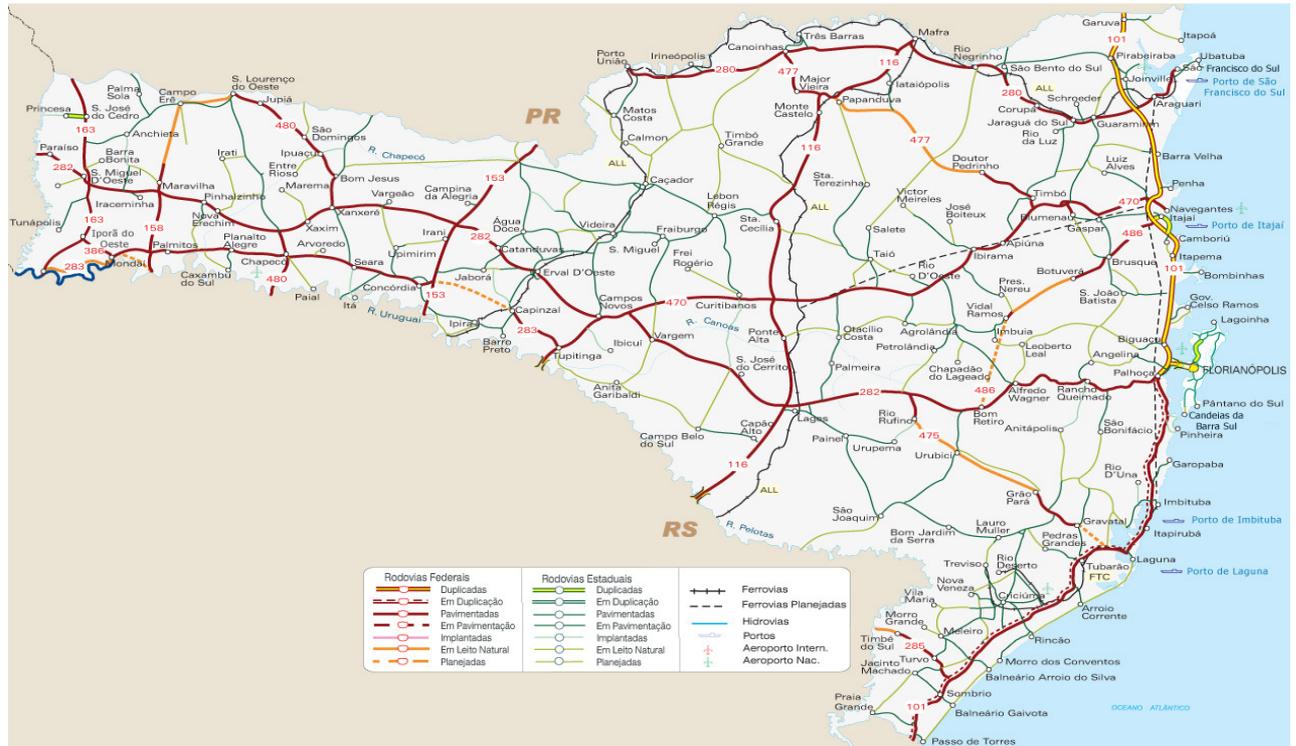
(Continua)

(Conclusão)

Nº	Fundação	Empresa	Trabalhadores	Produção mês/t	Mercado consumidor	Armador	Fornecedor	Produto	Inspeção
5	1998	Corrêa	16	35 (10 camarões e 25 peixes)	Regional (supermercados). Camarão para Nordeste	Não	Laguna (80%)	Importados e nacionais	Estadual
6	2006	Lagubras	60	440	Nordeste	Não	Rio Grande, Itajaí e Laguna (10%)	Inteiro (80%), viserado (15%, filé (5%))	SIF
7	2007	Costa Nobre	6	5	Laguna	Não	Porto de Laguna Itajaí e Rio Grande.	Inteiro	SIM (municipal)
8	2013	Lumaris	17	3	Nordeste	Sim	Pouco de Laguna	Viserado	SIF

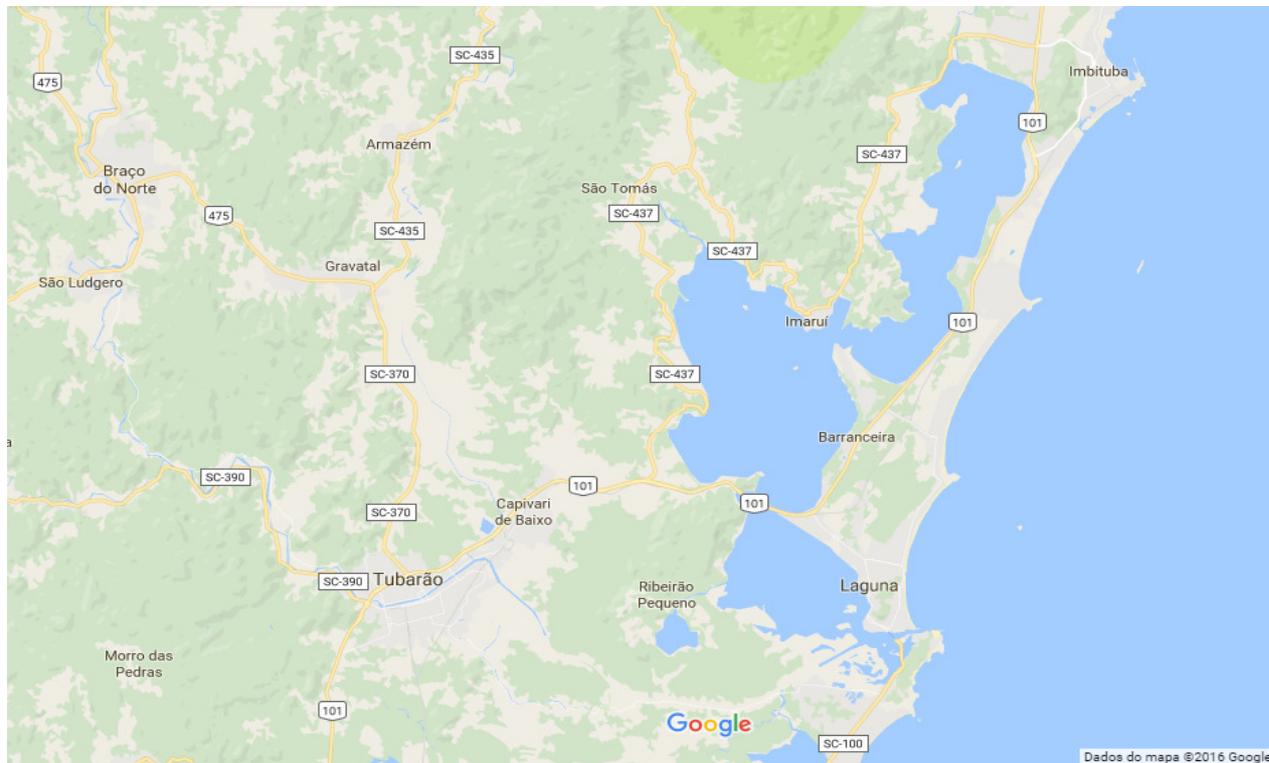
Fonte: Alcides Goularti Filho.

APÊNDICE H – SISTEMA DE TRANSPORTES EM SANTA CATARINA



Fonte: Ministério dos Transportes (2013).

APÊNDICE I – MAPA DA REGIÃO DE LAGUNA



Fonte: Imagens Google, (2016).

APÊNDICE J – TERMINAL PESQUEIRO DE LAGUNA



Fonte: Imagens *Google* (2016).

APÊNDICE K – TERMINAL PESQUEIRO DE LAGUNA



Fonte: Imagens *Google* (2016).

APÊNDICE L – TERMINAL PESQUEIRO DE LAGUNA



Fonte: Imagens *Google* (2016).