



## PORTO DE IMBITUBA: DE ARMAÇÃO BALEEIRA A PORTO DO COMPLEXO CARBONÍFERO

Maria da Conceição Moreira Barreto Raimundo<sup>1</sup>  
Mestre em Educação e Cultura pela Universidade do  
Estado de Santa Catarina (UDESC)

### RESUMO

Desdobramento histórico do Porto de Imbituba, localizado no Sul de Santa Catarina, ainda de forma embrionária, era utilizado no auxílio da pesca predatória da baleia. Todavia, com a descoberta do carvão no Sul Catarinense, a construção de uma estrada de ferro, a atuação do empresário, Henrique Lage e por intermédio de subsídios do Governo Federal, o panorama de um porto nato passa a dar lugar à de porto organizado, especializado no transporte de carvão.

**Palavras-chave:** Porto de Imbituba; pesca da baleia; carvão; estrada de ferro; Henrique Lage.

### ABSTRACT

Historical development of the Port Imbituba, located in the south of Santa Catarina, still embryonic, was used to aid predatory of coal in South Catarinense, the construction of a railway, the performance of the businessman, Henrique Lage and through subsidies from the Federal Government, the panorama of a natural port now gives way to an organized port, specialized in the transport of coal.

**Keywords:** Port of Imbituba; whale fishing; coal; railroad; Henrique Lage.

## Introdução

O presente artigo busca contextualizar a história de Imbituba/SC, para o cenário brasileiro no final do século XVIII, quando foi instalada, aqui, a Armação Baleeira por decisão da Coroa portuguesa, onde baleias de grande porte eram arpoadas quase semanalmente e eram rebocadas para os barracões, onde se procedia ao retalhamento e retirava-se a gordura para derreter em grandes caldeiras. O azeite apurado tinha dupla utilidade: era usado para iluminação pública, especialmente Rio de Janeiro; utilizava-se também como argamassa destinada às construções de fortalezas e edifícios, oferecendo-lhes resistência semelhante ao cimento, inexistente na época, estimulando uma navegação de cabotagem e interligando Imbituba com o Rio de Janeiro. Assim, a atividade pesqueira era desenvolvida paralela à agricultura e estimulava o processo imigratório. Cabe destacar que foram instaladas seis armações baleeiras no litoral catarinense, e somente a Armação de Imbituba transformou-se em porto organizado.

Neste contexto, a história do porto, ainda embrionário, teve início marcado pela pesca predatória das baleias. Todavia, com a descoberta do carvão no Sul Catarinense, e com a viabilização do transporte obtido através da construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, a atuação do empresário, Henrique Lage e subsídios do Governo Federal, o

panorama de um porto nato passa a dar lugar à de um porto organizado, especializado no transporte do carvão. Nesta conjuntura, a estrada de ferro marcou muito bem esta separação, delimitando o espaço e tempo de cada um.

## As Armações Baleeiras

Em relação à conjuntura econômico-social portuguesa, Felipe II, rei de Portugal e Espanha, na época da União Ibérica (1580-1640), “concedeu aos biscainhos o privilégio exclusivo da pesca da baleia em águas do Brasil”. (PIAZZA, 1983, p.194). Por estas razões, em 1602, o Capitão Pero de Urecha, de Biscaia e um grupo de biscainhos introduziram **263** na Bahia a pesca da baleia e os portugueses e brasileiros iniciaram a atividade pesqueira. Daí por diante, passou a um monopólio da Coroa portuguesa, que incluiu esta atividade na economia do Brasil do século XVII ao XIX. Nas proximidades dos povoados marítimos coloniais do litoral baiano, fluminense, paulista e catarinense, foram construídos inúmeros entrepostos de pesca e manufatura do óleo das baleias, as armações com seu engenho de frigrir ou fábrica, sua casa dos tanques para depósito de óleo, sua casa grande com móveis e utensílios, as casas dos feitores, as casas dos baleeiros, a capela com suas imagens, suas senzalas, os barcos e todo equipamento de pesca e de preparo do óleo da baleia. Neste contexto de

empreendimento, (PRADO Jr., 1999, p.217)

afirma:

A pesca da baleia teve na colônia seus dias de grandeza. Em paralelo com a instalação do governo da Capitania de Santa Catarina, apareceu no litoral o primeiro núcleo baleeiro e foram criadas seis armações: Piedade, na entrada setentrional na Ilha (1746); Lagoinha, costa oriental da ilha (1772); Itapocoróia (1777); Garopaba (1795); Imbituba (1796); finalmente a da Ilha da Graça, na entrada do canal de São Francisco (1780), que foram cedidas a concessionários privilegiados. A atividade pesqueira foi grande e a renda dos contratadores era compensadora.

Segundo (ELLIS, 1969, p.102), a pesca da baleia “foi atividade que mais articulou economicamente a faixa litorânea e agregou um grande número de escravos, que representavam um investimento de capital para as armações”. A mão de obra escrava era utilizada no trabalho da armação, na maior parte das atividades terrestres, enquanto os homens livres, às atividades marítimas, recebiam salário e uma importância correspondente ao alimento consumido ou comercializado. As armações foram instaladas para legalizar uma prática lucrativa e a Coroa portuguesa outorgou o monopólio da pesca da baleia em águas catarinenses. Analisando a história das antigas armações baleeiras meridionais do Brasil, (ELLIS, 1969, p. 128) descreve:

Instituída como “atividade secundária” de que se ocuparam no passado, as populações coloniais, identifica a presença de naus de comboio e em navios mercantes para a distribuição do óleo da baleia. Mesmo sendo uma atividade secundária correlacionada com o descobrimento do ouro no século XVIII, a produção e o comércio do azeite do

peixe e barbatanas estimularam uma navegação de cabotagem carregada da expedição para o centro distribuidor do Rio de Janeiro.

Mediante tal situação, coloca o litoral catarinense em comunicação com inúmeras vilas e cidades costeiras da colônia, estimulando a relação de pequenas frações espaciais antes isoladas. Além do mais, muito azeite produzido, que às vezes escasso, era exportado e parte ficava no território brasileiro para iluminação das cidades. Durante os séculos XVIII e XIX, a produção anual era superabundante e, às vezes escassa, onde as antigas armações teriam abastecido o comércio e, em maiores proporções a exportação, fazendo com que Portugal, em meados do século XVIII, empreendesse a sua política econômica decorrente do aumento da produção colonial.

Diante de tais circunstâncias, era do interesse da Fazenda Real pelo monopólio da pesca da baleia no Brasil e dos contratantes pelo comércio do peixe, a ponto de investirem os seus capitais no erguimento e no equipamento de armações, abriram mão do Estado, pela concessão temporária do privilégio de exploração da pesca da baleia; da expansão das feitorias baleeiras do Rio de Janeiro para o litoral catarinense e da multiplicidade de atividades em diferentes setores variado contingente humano, a concentração de instalações e embarcações, aparelhagem de pequena monta no litoral, exigidas pela manufatura do óleo da baleia. Conforme relato do viajante francês Duperry

pela ilha de Santa Catarina no século XVIII, “a pesca da baleia oferece um ramo de indústria vantajoso. Ela tem lugar durante os meses de inverno na embocadura setentrional do canal e sobre as costas da Ilha e da terra firma”. (BERGER, 1984, p.262). Diante da realidade, (BERGER, 1984, p.262), relata Langsdorff, outro viajante estrangeiro, descreve em uma de suas passagens pelo litoral catarinense durante o século XVIII:

A pesca da baleia e a produção deste óleo na província merecem atenção especial. Antigamente era arrendada uma sociedade comercial como monopólio e obtinham lucros; mas de alguns anos para cá o governo encampou tudo. É possível que os antigos arrendatários não tivessem mercado para seus produtos ou que o governo esperasse ganhar quantias maiores. Seja como for, o empreendimento da caça da baleia e produção do óleo é grande e oferecem trabalho e sustento a algumas centenas de almas, principalmente a muitos escravos que têm a executar os trabalhos mais duros durante todo o ano, para ganhar o sustento de cada dia.

A instalação da Armação de Imbituba ocorreu em 1796, no distrito da freguesia de Sant’Ana de Vila Nova, junto à Ponta de Imbituba, com condições favoráveis à atracação de barcos e à pesca de baleia. Diante disso, relata (CABRAL, 1970, p.44), “Imbituba era a terra capaz de comportar muitos milhares de moradores e, por isso, seria conveniente povoá-la. A sua lagoa era tão abundante de pescado, a vila era habitada por poucos moradores e anualmente saiam 3 a 4 embarcações carregadas de peixe salgado”.

A Armação em Imbituba foi fundada por Pedro Quintela e João Ferreira Sola, os quais pagavam uma taxa de exploração à Coroa portuguesa. Os lucros eram compensadores. Baleias de grande porte eram arpoadas quase semanalmente e rebocadas para os barracões, onde se procedia ao retalhamento e retirava-se a gordura para derreter em grandes caldeiras. O azeite apurado tinha dupla utilidade: era usado para iluminação pública das poucas cidades brasileiras, especialmente Rio de Janeiro e São Paulo; utilizava-se também argamassa destinada às construções de fortalezas e sobrados, oferecendo-lhes resistência semelhante ao cimento, inexistente na época. As barbatanas encontravam excelente mercado na França. 265

Iniciou o período contratual dos Quintela, que organizaram com outros sócios, inclusive Francisco Peres de Sousa, antigo concessionário, a Companhia da Pescaria das Baleias sob a direção do Marquês de Pombal, visando um desenvolvimento econômico para Portugal.

A mão de obra escrava era empregada na Armação de Imbituba, assim como em todas as armações de Santa Catarina. Os homens livres recebiam, muitas vezes, ao final do período da captura da baleia, escravos como forma de pagamento. Além disso, o trabalho livre, (ELLIS, 1969, p. 103) enfatiza:

A mão de obra era remunerada, recrutavam-na os administradores do Real Monopólio da Pesca da Baleia entre as populações litorâneas de pescadores e pequenos agricultores, de ínfimo nível de vida, para

vários misteres da armação, principalmente para tripular as lanças baleeiras nas lidas marítimas da pesca da baleia. Na empreitada, foram utilizados para proporcionar lucros aos detentores do monopólio português.

Diante desse cenário, a indústria baleeira do Brasil Colônia, incluindo a Armação de Imbituba, nem sempre recorreu ou pôde recorrer à prática de métodos de trabalhos essencialmente adequados e racionais, quer nas pescarias, quer no manejo do toucinho e na apuração do óleo. As técnicas eram seculares, empíricas, obsoletas e antieconômicas, consolidadas pelo tempo e pelo uso, sempre manejadas por homens sem prática, feitos, apadrinhados, escravos, que imprimiam à indústria certas características de uma economia mal orientada, imprevidente e predatória.

### **A Decadência das Armações**

A Coroa portuguesa decretou, em 1801, o fim dos monopólios, devendo ser os escravos, fábricas e utensílios inventariados postos à venda. Assim, as armações poderiam ser exploradas sem nenhum privilégio, mas com pagamento de direitos. Se não houvesse interessados, caberia a Fazenda Real controlar diretamente as armações, assinalando o que ocorreu em Santa Catarina. Como resultado, as Armações da Bahia foram vendidas, as do Rio de Janeiro foram abandonadas e segundo relatos de (CABRAL, 1970, p.87), “somente as de Santa Catarina foram avaliadas em 176 contos e alguns

réis, inclusive 526 escravos continuaram sob a administração da Fazenda Real”.

Todavia, a administração era complicada, difícil, arriscada e as Armações de Imbituba e Garopaba foram arrematadas em 1829 por Antonio Mendes de Carvalho, que sofreram prejuízos e danos. Em 1837, vendeu-as por 20 contos de réis a Antonio Claudino e Manuel Francisco de Souza Medeiros. Estes registraram que os rendimentos foram reduzidos e, até 1851, estavam em dificuldades para efetuar o pagamento que deviam à Coroa portuguesa.

No período em que permaneceram sob a administração da Fazenda Real, as Armações Baleeiras sofreram um declínio da captura de baleias, devido à ineficácia administrativa e 266 desorganização. Como descreve (ELLIS, 1969, p. 164):

Penosa trajetória de desorganização e decrepitude trilharam nessa época as armações, por negligência do Estado ao custeio das fábricas e ao pagamento dos baleeiros. A falta de mão de obra que não remunerava, chegou a Junta Real da Fazenda a encaminhar às armações velhos soldados do regimento da terra com quase duas décadas de serviço ativo, maltrapilhos, talvez famintos, cujo trabalho passou a explorar.

As Armações de Garopaba e Imbituba acusaram déficit, os trabalhadores assalariados endividados, era o grande desperdício, pois, em época das safras abundantes, era comum o abandono nas praias de baleias apesadas que apodreciam à beira mar.

Por outro lado, a situação dos baleeiros era descrita segundo (ELLIS, 1969, p. 104), nos seguintes parâmetros: “quando pouco rendosa era a pesca e o ganho ínfimo ou nenhum, ficavam os baleeiros a dever à Armação o adiantamento retirado para o seu sustento, sacado sobre o trabalho a que se comprometiam realizar no ano seguinte”.

O advento do petróleo, em meados do século XIX, influenciava cada vez mais a atividade pesqueira. Antes da fabricação do querosene, nenhum produto conseguira concorrer efetivamente com o óleo da baleia. Na concorrência entre o produto animal e o mineral, venciam os derivados do petróleo, geradores de maior eficiência e menos dispendiosa iluminação, atingindo e abalando o cotidiano dos pescadores, obrigando-os a se encaixar em uma nova atividade econômica, a agricultura, desenvolvida paralelamente à pesca.

Em Imbituba, na Praia do Porto, a atividade exploratória da pesca baleeira continuou após o declínio das outras armações. Arelada às outras atividades, ela se desenvolvia. Diversos proprietários exploraram o barracão da baleia, sendo que um dos últimos foi o Sr. Domingos Costa, imigrante português, que iniciou a modernização da extração, com um sistema de autoclave, onde o óleo era retirado por altas temperaturas. Em 1956, vendeu para o Sr. Hermes Ksemodew, descendente de família alemã, industrial de Joinville. Este, por sua vez, ampliou as modernizações, introduzindo a pesca

por meio de canhão, aumentando, assim, a probabilidade de acerto. O barracão não tinha empregados fixos, quando aparecia uma baleia é que contratavam pessoas para o serviço e o salário era conforme o tamanho da baleia. O óleo tinha destino certo, era vendido para a Indústria Química do Rio Grande do Sul e a barbatana era aproveitada apenas para a produção de agulhas destinadas a produzir redes de pesca, para uso local.

A pesca da baleia continuou até 1960, embora em menor escala, devido a redução drástica no número de baleias capturadas e a utilização cada vez reduzido de produtos oriundos desta atividade.

267

### **Da Descoberta do Carvão à Construção da Ferrovia Dona Tereza Cristina**

O conhecimento da existência de carvão de pedra no Brasil ocorreu no século XIX. Segundo (VOLPATO, 1984, p.23):

Em 1823, o naturalista Friedrich Sellow, viajou para o Sul e examinou o carvão do Rio Grande do Sul. Em 1825, fez o mesmo com o carvão catarinense. Em 1837, Augusto Kersting tentou explorar o carvão em Santa Catarina, mas desistiu em razão da distância entre as jazidas e o porto.

Conforme relatos de (BOSLLE, 1981, p.15), “em 1839, por Julio Parigot foi encarregado de estudar o carvão em Santa Catarina”. Voltou em 1842, quando o Governo Imperial o encarregou de iniciar a exploração de

carvão. Em 1860, o Visconde de Barbacena, Felisberto Caldeira Brant Pontes, encaminhou ao Conselho de Estado pedido para a formação de uma companhia para a exploração do carvão e, em 06 de fevereiro de 1861, foi aprovado o contrato que concedia o direito de lavrar as minas de carvão de pedra.

No desdobramento da questão, (BOSLLE, 1981, p.17) esclarece:

O Visconde de Barbacena, já havia recebido permissão para construir uma estrada de ferro nas terras de sua propriedade, através do decreto de 1861, autorizava também se fosse necessária a construção de uma estrada de ferro ao longo do rio Tubarão, para o transporte do carvão. Assim, pleiteou do governo imperial a implantação dos trilhos entre as cabeceiras do rio Tubarão, local denominado, Passo do Gado, com prolongamento até Laguna.

Por uma lei provincial de 1874, ficou a província de Santa Catarina autorizada a contratar essa ferrovia, estabelecendo o privilégio para 80 anos, com garantia de juros até o capital máximo de 3.300:000\$000 contos de réis. (BOSLLE, 1981, p.20), informa que “o governo imperial concedeu a fiança de garantia de juros pelo prazo de 30 anos”. Estava autorizada, assim, a construção da estrada de ferro, sendo o capital elevado para 4.000.000\$000 contos de réis.

Para iniciar a extração, foi feito um acordo com empresas inglesas “*The Tubarão (Brazilian) Coal Mining Company Limited*” para extração, transporte e venda do carvão para a Europa, autorizado pelo Governo Imperial. O

interesse em financiar a construção da estrada de ferro por um grupo de ingleses era notório, porque permitiria o escoamento do carvão até o porto, expressando um vultoso progresso para o Sul Catarinense.

Segundo (ZUMBLICK, 1987, p. 20):

A construção da estrada de ferro com 130 km de extensão entre a mina e a enseada de Imbituba, com o fim de facilitar a condução do material e exportação de carvão, levaria o nome de “*Donna Thereza Christina Railway Comany Limited*”, hoje Dona Tereza Cristina.

As duas companhias organizadas sob a iniciativa do Visconde de Barbacena não chegaram às expectativas. As dificuldades foram muitas, porque era necessário a construção de **268** um quebra mar na enseada de Imbituba, devido o trapiche que não era um bom ancoradouro e Laguna, como ancoradouro, também apresentava dificuldades, pois navios não podiam calar mais de 12 palmos por falta de água na barra. Outro impecilho eram as cheias constantes do rio Tubarão, que os trilhos da estrada de ferro, atravessavam o rio abaixo do nível das cheias.

Por outro lado, esta situação poderia ser resolvida, se as minas produzissem o esperado, equilibrando a receita e a despesa da estrada de ferro, deixando de onerar os cofres públicos e dando lucro aos ingleses com garantia de juros de 7% ao ano, afiançado pelo Governo Imperial em 1874, de conformidade com a Lei de 24/09/1873, estabelecendo, assim, os seguintes prazos: de 80 anos para o privilégio, 30 anos

para fiança e 15 anos para o resgate. Pode-se dizer que foi o início do protecionismo do Estado à mineração de carvão.

No início da exploração do carvão, toda produção era direcionada para o Porto de Laguna, que servia para suprir a demanda da navegação a vapor. O escoamento desta produção teria levado à implantação de várias obras, destacando-se a Ponte de Cabeçuda, que atravessa a lagoa de Imaruí e por onde passa a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina.

A companhia inglesa, construtora da estrada de ferro, planejava exportar o carvão, pois o consumo interno era pequeno, nada que justificasse um investimento de tamanha envergadura. Antes da instalação, muitos testes foram executados para garantir o empreendimento e todos indicavam para a boa qualidade do carvão catarinense.

Após o término da construção da estrada de ferro, o primeiro carregamento do carvão foi destinado para o Rio de Janeiro e Buenos Aires através do Porto de Imbituba. Infelizmente, o carvão não obteve aceitação desejada, pois apresentava grande percentagem de impurezas, exigindo o seu beneficiamento através da mão de obra especializada, instalações técnicas eficientes e resultou em fracasso.

A empreitada passava por dificuldades, o Visconde de Barbacena prevendo a sua liquidação, em 1886, passou a concessão das minas para a Firma Lage & Irmãos, representada por Antônio Martins Lage Filho. Por escritura de

compra e venda, Lage & Irmãos tornou-se proprietário dos terrenos da cabeceira do Rio Tubarão, ficando estabelecida a exploração em comum da propriedade, partilha das despesas com a construção de um quebra mar em Imbituba, juntamente com a divisão dos lucros.

Em 17 de novembro de 1887, passou todos os seus interesses na região Sul de Santa Catarina à Firma Lage & Irmãos com a liquidação e abandono das minas pela mineradora inglesa, resolveu Visconde de Barbacena vender à sua co-proprietária, todo o domínio e posse dos terrenos situados na enseada de Imbituba e na Cabeceira do Rio Tubarão.

A família Lage, desde a época da família real no Brasil, já mantinha negócios de carvão 269 cardiff, “uma quantidade de carvão com grande quantidade para queima, muito utilizado como combustível” inglês e serviços de estiva. Com o advento da república, o governo exigiu a negociação dos serviços de navegação e cabotagem, beneficiando a Firma Lage & Irmãos. Segundo (BOSSLE, 1981, p. 25), “no final do século XIX, adquiriram a Firma Norton Negan & Co, representantes das companhias estrangeiras, todo seu acervo, composto por quatro vapores, um rebocador, como também toda a sua freguesia”.

O alicerce do futuro império da Firma Lage & Irmãos, no Rio de Janeiro, mais tarde estendeu-se à Santa Catarina, com a formação de Companhias de Mineração, que serviram de



sustentáculo para as demais empresas do grupo industrial de Henrique Lage.

### **De Porto Natural a Porto Organizado**

No século XVIII, com a pesca da baleia em Imbituba e, conseqüentemente, o comércio de cabotagem contribuiu para que este porto natural fosse conhecido em todo o Brasil. Entretanto, os motivos citados da decadência da pesca da baleia levaram as vilas que haviam surgido próximas ao barracão baleeiro a paralisarem suas atividades.

No entanto, no final do século XIX, a descoberta do carvão propiciou a alternativa pelo escoamento do mineral pela estrada de ferro à Enseada de Imbituba, pelo fato das condições naturais serem mais favoráveis.

Imbituba foi beneficiada por um expressível número de investimentos oriundos da classe empresarial e, posteriormente, por intermédio do Governo Federal, tornou-se um porto organizado, especializado no transporte do carvão.

### **Henrique Lage: Progresso e Desenvolvimento**

O início da atuação da Firma Lage & Irmãos, representada por Henrique Lage no Sul Catarinense, através da exploração do carvão no período anterior e posterior a Primeira Guerra Mundial e os outros empreendimentos da empresa, como o Porto de Imbituba.

De acordo com (FURTADO, 1998, p.158):

Henrique Lage, carioca, administrador, empresário, o pioneiro na exploração do carvão em Santa Catarina, inclusive, o Porto de Imbituba, para o escoamento da produção. Estendeu seus investimentos a outros setores da economia, mantendo suas indústrias integradas, segundo a trilogia: carvão, ferro e transporte.

A conjuntura econômica criada pela Primeira Guerra Mundial provocou efeitos sobre a indústria extrativa no Brasil, favorecendo um maior impulso à produção do carvão, devido às dificuldades de importá-lo. Nestas condições, o comércio de cabotagem e o carvão importado foram interrompidos, obrigando o governo a estimular o desenvolvimento da exploração do carvão, no sentido de manter os interesses da Firma Lage & Irmãos, através do comércio do carvão e da sua utilização nos navios da Companhia de Navegação Costeira, substituindo a importação, resolvendo conceder subsídios, como empréstimos e incentivos às companhias carboníferas.

Assim, os empresários do Rio de Janeiro, representados por Henrique Lage, iniciaram os investimentos no Sul de Santa Catarina, como uso dos incentivos que o Governo federal concedeu para a produção da indústria de base. Diversas pesquisas foram realizadas com resultados positivos. Iniciou-se a compra de equipamentos para a lavagem do carvão, o que permitia seu melhor aproveitamento, pelo método de separação de impurezas. O

270

equipamento foi adquirido nos Estados Unidos, juntamente com uma usina elétrica, movida a vapor. A estrada de ferro, também recebeu alguns melhoramentos, como a construção de ramais até as minas, exploradas pela empresa de Henrique Lage. Segundo (MARTINS, 1978, s/nºp.):

Ainda restavam alguns problemas a serem superados, como a questão da mão de obra. Para solucioná-lo, diversas vilas operárias foram construídas, além de casas para administradores, olarias, oficina mecânica, marcenaria, rede de canalização de água potável, linha telegráfica, o farol de Imbituba e uma estação meteorológica. Também a construção de uma cerâmica destinada exclusivamente à fabricação de louças e sanitários para uso nos navios da Companhia de Navegação Costeira.

Neste panorama, “a vila de Imbituba nasce nos moldes adiantados”. Depois de 1929, havia uma riqueza de casas construídas pela empresa, havia o uso de água tratada e luz em todas as casas dos operários. Henrique Lage fez de Imbituba um centro de trabalho com serviços públicos iguais as grandes cidades.

Diante desse cenário, um dos grandes entraves ao desenvolvimento da indústria carbonífera era a disputa entre os Portos de Imbituba e Laguna. Segundo (BOSSLE, 1981, p. 39):

Imbituba é uma enseada aberta como abrigo restrito e incerto, localizadas em área diminuta, tendo, porém, como vantagem, um acesso imediato com grandes profundidades d'água no ancoradouro, para maiores calados existentes. Laguna, acessível aos navios de pouco calado, servia mais ao comércio como entreposto marítimo,

atendendo cargueiros comuns e, que por sua própria natureza dispensava acessos imediatos.

O problema portuário era uma disputa entre os Portos de Imbituba e Laguna. Alegavam que o Porto de Imbituba necessitava da construção de um quebra mar de mil metros, abrigando a enseada de lestadas, o de Laguna já estava em condições de operar, necessitando de quebra mar e dragagens. Por interesses políticos e econômicos, com preferências por um dos portos, impediram os melhoramentos, retornando, assim, o não desenvolvimento da indústria carbonífera e o comércio, mas também da economia do Sul de Santa Catarina.

Em 1917, Henrique Lage arriscou um pedido para melhorar as condições do Porto de Imbituba através de um requerimento enviado ao Congresso Nacional. Pediu autorização para a construção, uso e gozo do Porto de Imbituba, sem garantias de juros pelo prazo de 90 anos, sem ônus para a nação. 271

A comissão encarregada de dar o parecer ao pedido mostrou-se contrária à autorização, demonstrando favorável ao aparelhamento do Porto de Laguna e o parecer da Inspeção de Portos, o Ministério da Viação e Obras Públicas, indeferiu o pedido. A luta continuou, prejudicando não só a indústria extrativa, como o desenvolvimento do Sul Catarinense.

Henrique Lage tinha todas as condições de aparelhar o Porto de Imbituba e não o Porto de Laguna, porque havia realizado alguns

melhoramentos para escoar a produção de carvão. Também a construção de um molhe de proteção, dos escritórios e armazéns. A pequena população que na época morava próximo ao Porto, sentiu de perto as transformações que estavam ocorrendo na enseada.

E mesmo sem ter o consentimento para construção, uso e gozo do Porto de Imbituba, fundou, em 1922, a Companhia Docas de Imbituba S/A, com sede no Rio de Janeiro, com finalidade de dar continuidade às obras e aparelhamento necessário ao Porto de Imbituba, além de exercer o comércio em geral, relacionado com as agências de navegação e transporte de mercadorias em geral. Após a sua criação, a Companhia Nacional de Navegação Costeira já vinha fazendo escalas pelo Porto de Imbituba, tornando assídua na exportação do carvão e outros produtos.

O desenvolvimento foi tão intenso que a 1ª emancipação política de Imbituba, aconteceu em 1923. Assim, com a Lei Estadual 1451, assinada pelo Governador Hercílio Luz, a instalação do município ocorreu em 1º de janeiro de 1924, com a posse do prefeito Álvaro Catão, engenheiro de confiança de Henrique Lage.

Embora a Primeira Guerra Mundial, com todas as dificuldades de importação, tenha gerado motivação para o desenvolvimento da indústria carbonífera, foi a Crise de 1929 que oportunamente favoreceu o estabelecimento industrial e com o nacionalismo do Governo Getúlio Vargas a partir de 1930, iniciou a

intervenção na economia, com vistas ao fortalecimento da burguesia industrial e oposição às oligarquias rurais.

Em tais circunstâncias, a indústria carbonífera catarinense foi beneficiada com a Crise de 1929 e a nova política do governo. Segundo (BOSSLE, 1988, p.62) “o Decreto nº 20.089 de junho de 1931 estabelecia o aproveitamento e o consumo obrigatório de 10% de carvão nacional em relação à tonelagem importada”.

Pela expectativa de melhorar a situação econômica, considerou o governo a necessidade de estabelecer a taxa de proteção ao carvão nacional. Em 03 de outubro de 1940, pelo decreto Lei nº 2667, aumentava a [272](#) obrigatoriedade de consumo de 20% do carvão nacional. Pelo mesmo Decreto na letra “f” do artigo 3º determinava o “aparelhamento do Porto de Imbituba, mediante concessão para a sua construção e exploração”. A Companhia Docas de Imbituba, em requerimento de 18 de novembro de 1940, fazia o pedido de concessão para a construção, aparelhagem e exploração do Porto de Imbituba, sendo aprovado em 13 de julho de 1941.

A morte de Henrique Lage ocorreu em 1941, seus irmãos também já haviam falecido e deixou como única herdeira de todo império industrial sua esposa Gabriela Bensanzoni Lage, que não era naturalizada brasileira. Diante da fragilidade da Segunda Guerra Mundial e do Regime Fascista, ela foi expulsa do país sem

direito à herança. Os bens foram confiscados por Getúlio Vargas que no ano seguinte, repassou a Álvaro Monteiro de Barros Catão, engenheiro com prestígio junto ao governo, herdou os investimentos feitos no Sul Catarinense, com exceção da Indústria Cerâmica Henrique Lage, tendo como diretor Gerente, João Rimsa, engenheiro agrônomo, que mais tarde comprou a indústria da empresa.

Em 04 de setembro de 1942, por Decreto Presidencial, todo complexo industrial foi encampado pelo governo, de acordo com o inventário dos bens existentes na Organização Henrique Lage, passando a constituir “Patrimônio Nacional”. Em 1946, as empresas foram reconstituídas, os herdeiros da família Catão, ainda jovens, não administraram diretamente as mesmas e alguns diretores assumiram essa responsabilidade.

### Considerações Finais

A trajetória do Porto de Imbituba num primeiro momento, ainda de forma embrionária, foi marcada por vestígios de mudanças com a evolução da Armação Baleeira em porto carbonífero, em virtude de uma transformação sócio-espacial.

Entretanto, tal panorama começou a sofrer alterações com a descoberta do carvão, a construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina e um quebra mar na Enseada de Imbituba para o escoamento do carvão.

Neste cenário, surge a Firma Lage & Irmãos, sob a direção de Henrique Lage, que aos poucos ganhava novos mercados e diversificava seus negócios, projetando o Sul de Santa Catarina. Viu-se que o império industrial formado por Henrique Lage era por natureza frágil, dependendo fundamentalmente de subsídios do Governo Federal, que por sua vez dependia diretamente de acontecimentos e políticas influenciadas por fatos ocorridos no exterior.

Nesta conjuntura, o Porto de Imbituba, tornou-se porto organizado, especializado no transporte de carvão e Imbituba foi planejada para funcionar com uma diversificação de atividade produtiva, dependente do carvão, de 273 investimentos oriundos da classe empresarial e o município foi estruturado para esta funcionalidade.

### REFERÊNCIAS

BERGER, P. **Ilha de Santa Catarina: Relatos de Viajantes Estrangeiros nos séculos XVIII e IX**. Florianópolis: Ed. UFSC/Assembléia Legislativa, 1984.

BOSLLE, O. P. **Henrique Lage e o Desenvolvimento Sul Catarinense**. Florianópolis: Ed. UFSC, 1981.

\_\_\_\_\_, O. P. **História e Industrialização Catarinense: Das origens à integração no desenvolvimento catarinense**. Florianópolis: Ed. UFSC, 1988.

CABRAL, O. R. **História de Santa Catarina.**

Rio de Janeiro: Ed.Laudes, 1970.

ELLIS, M. **A Baleia no Brasil Colonial.** São

Paulo: Ed. Melhoramentos, 1969.

FURTADO, C. **Formação Econômica do Brasil.** São Paulo: Ed. Nacional, 27ª ed. 1998.

FURTADO, M. B. **Síntese da Economia Brasileira.** Rio de Janeiro: LTC, 1998

MARTINS, M. de O. **História e Desenvolvimento de Imbituba.** Criciúma: Ed. Ribeiro, 1975.

PIAZZA, W. F. **Santa Catarina: Sua História.** Florianópolis: Ed. UFSC, 1983.

PRADO, C. Jr. **Formação Econômica do Brasil Contemporâneo.** São Paulo: Ed. Brasiliense, 1976.

SKIDMORE, T. **Brasil: de Getúlio a Castelo 1930 – 1964.** Rio de Janeiro: Ed. Saga S/A, 1969.

VOLPATO, T. G. **A Pirita Humana: Os mineiros de Criciúma.** Florianópolis: Ed. UFSC, 1984.

ZUMBLICK, W. **Teresa Cristina: a ferrovia do carvão.** Florianópolis: Ed. UFSC, 1987.

Recebido em: 22/06/2018.

Aprovado em: 30/07/2018.

Publicado em: 31/08/2018.

## NOTAS

---

<sup>1</sup> Possui graduação em História pela Faculdade de Filosofia Ciências e Letras de Belo Horizonte (1974), graduação em Geografia pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (1979), pós-graduação em Metodologia do Ensino pela Universidade Federal de Santa Catarina (1988) e mestrado em Educação e Cultura pela Universidade do Estado de Santa Catarina (2005).