

OS PORTOS HISTÓRICOS: A GÊNESE DA ATIVIDADE PORTUÁRIA DO SUL DO BRASIL

MARCIA FERNANDES ROSA NEU¹
Professora Doutora

SUMÁRIO

Introdução: a economia do Sul do Brasil
A economia do Sul do Brasil e os primeiros portos:
 Antonina, Laguna, Pelotas e Porto Alegre
Porto de Antonina (PR)
Porto de Laguna (SC)
Porto de Pelotas (RS)
Porto de Porto Alegre (RS)
Considerações finais

INTRODUÇÃO: A ECONOMIA DO SUL DO BRASIL

Até o século XVIII, toda iniciativa de ocupação do Sul do Brasil era planejada com o objetivo de consolidar a expansão do território brasileiro; portanto,

a maior parte da iniciativa era do governo português. Já após a independência brasileira, houve a intensificação de ações empreendedoras coloniais de iniciativa privada, atuando principalmente no Sul do País. Ressalta-se que não havia dificuldades para a atração de novos colonos, em função da primeira crise do capitalismo europeu,

¹ Doutora em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP), mestre em Geografia Regional pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e professora da Universidade do Sul de Santa Catarina.

na qual milhares de pequenos produtores rurais e urbanos foram transplantados com a promessa de terra e a oportunidade de “fazer a América”.

Apesar de Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul comporem este mesmo período histórico, tiveram processo de ocupação diferenciado. A colônia de Santa Catarina teve semelhante processo de ocupação em relação ao Rio Grande do Sul, mas no Paraná foi muito diferente. Segundo Waibel, isso se explica principalmente porque o litoral paranaense é muito estreito e o clima muito diferente do clima dos outros dois estados e das condições geográficas da serra. Esta pode ser uma das razões apontadas por Waibel (1979, p. 239) para a existência de poucos alemães no Paraná.

Enquanto a ocupação do interior brasileiro continuava a ser motivo de preocupação pela dificuldade de atração de colonos, no litoral já vinha se iniciando a colonização havia mais de um século, principalmente com os grupos de açorianos e de vicentistas que iniciaram a ocupação de enseadas e baías, escolhendo, assim, locais propícios à instalação de armações baleeiras ou de entrepostos comerciais, que sustentariam a economia no centro do Brasil.

No século XIX, a maioria das cidades-portos do Sul do Brasil já estava em plena atividade. As cidades que nasceram integradas estavam se fortalecendo como entrepostos comerciais, industriais e/ou como canais de comunicação entre as áreas mais densamente povoadas, como Rio de Janeiro, Santos e a própria Europa.

Dessa forma, a Região Sul assume formas específicas de desenvolvimento muito diferenciado em relação a outras áreas do Brasil. O litoral foi ocupado primeiro para garantir o resguardo da costa brasileira e evitar a ocupação espanhola em território

disputado pelos países ibéricos. O interior ficou fora do interesse português até a independência do Brasil e somente voltou a fazer parte dos planejamentos governamentais quando a ameaça veio pelo interior, com os ataques dos índios na Serra e no Planalto Sul, e dos argentinos, nas regiões de fronteiras (NEU, 2003, p. 25).

No início do século XX, os três estados do Sul do Brasil estavam articulados à economia nacional de forma distinta, mas complementar. Paraná fazia parte da expansão da economia cafeeira do oeste paulista e continuava a receber imigrantes, que, até 1960, ocupavam áreas produtoras do Oeste paranaense (FURTADO, 2002).

O Rio Grande do Sul se integrou por meio das vendas de todos os tipos de produtos às regiões produtoras de café. Concorria com os países platinos, levando a vantagem das tarifas mais reduzidas nas linhas de cabotagem. O Estado de Santa Catarina, muito semelhante ao Rio Grande do Sul, fornecia produtos têxteis e farinha de mandioca, também atuando como atividade articulada à economia nacional (FURTADO, 2002).

Logicamente, os portos e as hidrovias, mesmo que sem a organização necessária, permitiram que os produtos do interior dos estados chegassem às áreas centrais do País, como Rio de Janeiro e Santos. Sobre os primeiros portos do Sul do Brasil, pretende-se discorrer um pouco mais.

A ECONOMIA DO SUL DO BRASIL E OS PRIMEIROS PORTOS: ANTONINA, LAGUNA, PELOTAS E PORTO ALEGRE

Segundo Morgan (1958), um porto é um lugar equipado para facilitar a relação necessária entre o navio, as agências e o transporte marítimo e terrestre. No caso do Sul do Brasil, os portos fomentaram a

ocupação litorânea e diversificaram a base produtiva, pelos investimentos que geravam em seu entorno (MORGAN, 1958).

Isso porque a viabilização de qualquer mercado passa, necessariamente, pelas estruturas de circulação de mercadorias. Andrade lembrou que:

[...] até o século XIX, as áreas produtoras dos países coloniais de baixa densidade demográfica necessitavam localizar-se nas proximidades do litoral, e as mercadorias eram transportadas para os portos em lombos de burros ou em veículos de tração animal [...] (ANDRADE, 1989, p. 101).

Wolkwitsch (1973) destacou, ainda, que a localização ideal para qualquer indústria passava diretamente pela capacidade de escoamento da produção, pois, assim, minimizaria os custos com o transporte. No Brasil Meridional, as estradas, no início do século, eram quase inexistentes, portanto estar próximo de um porto significava a sobrevivência de qualquer atividade econômica.

Já no século XIX, há relatos de comércio paralelo entre os portos do Sul, de navios que passavam pelos portos de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul. Embora o contato com o porto do Rio de Janeiro fosse mais expressivo, Westphalen (1998) destaca a frequência desse comércio:

As embarcações que frequentavam o porto de Paranaguá, no século XIX, eram aquelas que realizavam o comércio especial ou interno, por meio da navegação de cabotagem, com os demais portos do Império. Vinham do Sul, dos portos de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul, ou para eles se dirigiam. Outras vinham do Norte, principalmente do Rio de Janeiro e de Santos. Algumas vezes de portos mais distantes, como Bahia e Pernambuco (WESTPHALEN, 1998, p. 33).

A conexão realizada entre os portos de Paranaguá e os portos do Rio Grande do Sul demonstra pouco contato entre eles, apenas 3,3% do total movimentado; já os portos de Santa Catarina e do Rio de Janeiro movimentaram um total de 31,3% e 48,8%, respectivamente. O porto de Paranaguá estava mais conectado ao centro comercial brasileiro e, provavelmente, a ligação com Santa Catarina complementava as cargas dos navios até as metrópoles (WESTHALLEN, 1998).

O mercado meridional tinha estabelecido com o restante do Brasil uma integração diferente, não fazia parte diretamente da economia colonial, pois poucos produtos despertavam interesse comercial das metrópoles. Entretanto, em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul, produtos agropecuários foram fundamentais para a manutenção de áreas produtoras para o mercado colonial, como é o caso do gado, do trigo, da farinha de mandioca e do arroz, para as áreas produtoras de café ou as de extração de ouro (NEU, 2009).

Portanto, Santa Catarina e Rio Grande do Sul foram suporte às economias agroexportadoras do Sudeste brasileiro, alimentando áreas produtoras de ouro e, mais tarde, de café. O gado contribuiu enormemente para a ocupação das áreas interiores do Sul, pois ampliou a fronteira brasileira, espalhando grupos de estancieiros em áreas antes sem dono ou pertencentes ao território espanhol (NEU, 2009).

Essa ampliação, na maioria das vezes, não foi pacífica; estava sempre cercada de muitas disputas de fronteiras, fortalecendo a cultura do gaúcho no interior do Sul do Brasil.

PORTO DE ANTONINA (PR)

O Paraná, por fazer parte da periferia mais imediata de São Paulo, tanto na ex-

ploração do ouro como na cultura do café, passou a contar com dois portos, sendo que um deles era localizado em área mais ao fundo da Baía de Paranaguá, o porto de Antonina, e o outro no início da Baía, em mar mais aberto, o porto de Paranaguá.

Por volta de 1714, o garimpo de ouro nas encostas da Serra do Mar se intensificou, criando a necessidade de escoar a produção pelo porto de Antonina. Há relatos de que, em muitas ocasiões, a extração de ouro era tão numerosa que tanto Antonina como Paranaguá escoavam a produção.

No final do século XIX, com a conclusão da estrada da Graciosa e do terminal ferroviário, ambos ligando Antonina a Curitiba, gerou-se um forte impulso progressista, intensificado pelos ciclos da madeira, do café e da erva-mate. Em 1920, era o quarto porto

exportador brasileiro. Graças à extração da erva-mate, Antonina tornou-se uma cidade influente e próspera.

Antonina disputava com a Vila de Paranaguá, desde 1648, a possibilidade de ser o porto escolhido do Paraná. No entanto, a construção da Estrada da Graciosa, ligando Curitiba a Antonina, beneficiava o porto de Antonina, pois, por ela, os produtos que desciam a serra podiam ser comercializados diretamente, sem precisar passar por Paranaguá.

O mesmo não aconteceria se a estrada passasse primeiro por Morretes, pois a ausência de um porto marítimo implicaria o transporte de todas as mercadorias via fluvial para o porto de Paranaguá. Antonina, após esta data, passou a ser o principal eixo comercial do Paraná.

No entanto, as mudanças na economia

mundial, após a Segunda Guerra Mundial e após o ciclo da erva-mate, determinaram o declínio da economia da cidade e das atividades de seu porto, culminando, em 1970, com a paralisação da Indústria Matarazzo, importante geradora de negócios e empregos.

Ainda, segundo Andrade (1989), houve aumento significativo no tamanho dos navios, impedindo que estes entrassem em portos com calados menores. Os que tentaram ainda permanecer na rota da navegação de grande porte ampliaram seus custos de dragagem e aumentaram as tarifas portuárias.

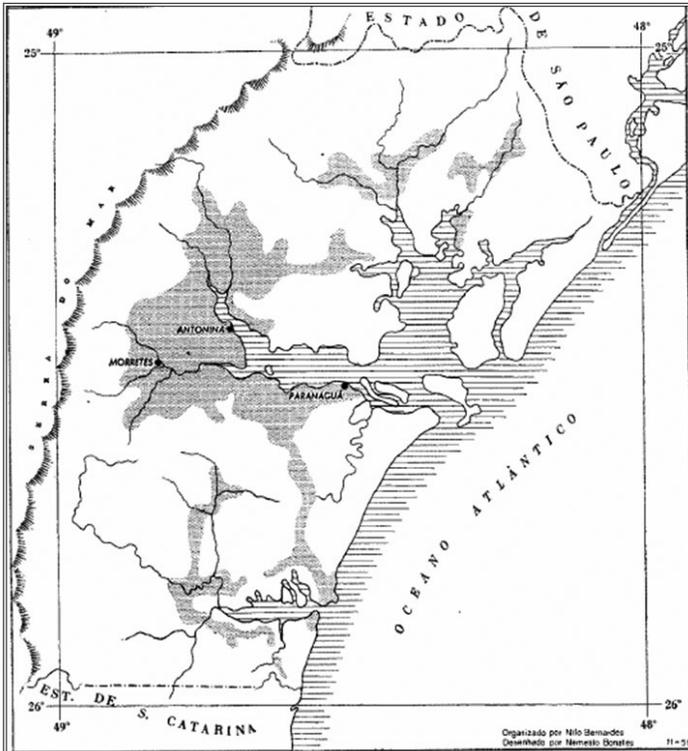


Figura 1: Paranaguá: ocupação no período colonial.

Fonte: BERNARDES, Nilo. 1952

Tabela 1: Antonina – Tráfego Marítimo de Antonina, 1962/1964

	1962	1963	1964
Número de navios	100	180	172
Tonelagem de registro	230	333	341

Fonte: Anuário estatístico do Brasil 1965, org. MFRN

O porto de Antonina, marcado por uma história de grande movimentação, começou a declinar e, na década de 1970, praticamente não recebia mais navios. Este porto não constou nos anuários estatísticos oficiais desde 1969, embora, de 1962 a 64, tivesse movimentado mais que os portos de Pelotas (RS) e Imbituba (SC) (tabela 1).

Segundo o Ministério dos Transportes, o porto de Antonina é administrado pela autarquia estadual, originado pelo Decreto nº 26.298 de 23/2/1949, em concessão do Governo Federal ao Governo do Paraná, e disponibiliza ao mercado dois terminais portuários: a Ponta do Félix e o Barão de Teffé.

O Terminal Barão de Teffé, de domínio público da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), é composto pelo cais comercial (navios de até 155 metros e com calado de 19 pés – 5,79 m), por dois armazéns (2.436 m e 1.056 m), e mais balança (100 toneladas) para operação de múltiplo uso, em área total de 256.622,95 m².

Em 1999, a Interportos e a APPA firmaram acordo operacional que possibilitava movimentação de granéis sólidos (fertilizantes, sal, trigo etc.) pelo sistema de transbordo de navios ao largo. O suporte é dado por duas barcaças (capacidade de 5.000 t), funil e guindastes (180 t/hora).

Este terminal está disponibilizado para carga geral/contêineres (açúcar, arroz, madeira e pneus, entre outros).

Antonina, depois de passar por um longo período desativado, começou a receber investimentos do Governo do Estado do Paraná, que administra, por meio da APPA, as modificações para a integração do porto na economia regional. As obras são de recuperação e dragagem do Terminal da Ponta do Félix² para congelados, e a reforma do Terminal Barão de Teffé para carga geral (Ministério dos Transportes).

Em 2000, o porto de Antonina movimentou 40 embarcações no cais público e no terminal, mas este número ainda é pequeno se comparado à movimentação de 1964, de 172 navios. O papel do porto, historicamente como porto principal diante da economia próspera da extração do ouro e da erva-mate, passou a ser de porto auxiliar, contribuindo para minimizar os gargalos do porto de Paranaguá e recebendo embarcações que não exigem calados mais profundos (tabela 2).

PORTO DE LAGUNA (SC)

Laguna e Pelotas produziam o charque que, de forma muito expressiva, realizava

Tabela 2: Antonina – Movimento de embarcações nos cais públicos e terminais, 2000

Tipo de navegação	longo curso	cabotagem	outras	total
Navios	33	7	–	40

Fonte: Ministério dos Transportes, org. MFRN

² O Terminal Ponta do Félix é um terminal privado, vendido ao Fundo Previ do Banco do Brasil e do Banco do Estado do Paraná em 1997 pelo Grupo Leão Ltda.

integração à economia nacional, conectando as áreas mineradoras do Centro-Oeste brasileiro por meio do fornecimento de alimentos à produção de ouro (NEU, 2003).

Furtado lembrou que as feiras paulistas constituíam o mercado em que mais tarde, além dos muares, começou a ser comercializado o gado vivo, trazido pelas mesmas tropas que traziam as mulas pelo Oeste brasileiro.

A região Rio-Grandense, onde a criação de mulas se desenvolveu em grande escala, foi, dessa forma, integrada no conjunto da economia brasileira. A cada ano subiam do Rio Grande do Sul dezenas de milhares de mulas, as quais constituíam a principal fonte de renda da região. [...] desse modo, a economia mineira, através de seus efeitos indiretos, permitiu que se articulassem as diferentes regiões do sul do Brasil (FURTADO: 2002, p. 77).

A alteração da rota do gado mudou profundamente as áreas de charqueadas, principalmente para Laguna, que tinha na produção e na movimentação de carne salgada uma grande fonte de renda. Sabe-se que este produto constituiu, no final do século XIX, mais da metade das exportações do Estado. As áreas de colônia se beneficiaram também, principalmente por meio da expansão do mercado interno e da venda de banha de porco e vinho (FURTADO, 2002).

O porto de Laguna, mais especificamente, beneficiou-se do desenvolvimento da pequena produção agrícola que se desenvolveu nas colônias alemãs a partir do final do século XIX. Esses produtos vinham pela bacia do Rio Tubarão até Laguna e, de lá, eram escoados para Rio de Janeiro e São Paulo, onde abasteciam o mercado metropolitano.

Pelo porto eram transportados banha, farinha de mandioca, açúcar, madeira, aguar-

dente e carne. A Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina, inaugurada no final do século XIX, servia de ligação ao porto de Laguna; no entanto, quando os impostos eram elevados, o rio servia muito bem aos interesses dos colonos (DALL'ALBA, 1979).

Guedes (1994) ressalta que o carvão também era transportado pelo porto de Laguna e, depois de 1945, com a produção de navios de grande porte, iniciou-se o declínio muito acentuado na movimentação de cargas. Além disso, existia outro sítio portuário próximo, o porto de Imbituba, que apresentava as melhores condições e que, com poucos investimentos, poderia movimentar o minério em grande quantidade, fosse por possuir retroárea maior, fosse por apresentar um calado maior.

Os resultados para a formação urbana de Laguna, com mais de 200 anos de história, foram de intensa estagnação econômica, que perdura, de certa forma, até o dia de hoje. A atividade portuária não foi substituída por nenhuma outra atividade econômica de igual magnitude, capaz de reativar a economia da cidade, onde atualmente predomina o turismo, com alta sazonalidade, e a pesca, com semelhante situação.

Segundo o Ministério dos Transportes, a transformação do porto de Laguna em um porto pesqueiro, pelo Decreto-Lei nº 525, de 8/4/1969, autorizou a constituição de sociedade mista destinada à exploração dos serviços do porto de pesca. Em 1980, após as devidas modificações, inaugura-se porto de pesqueiro de Laguna, operado pelo Governo Federal por meio da Administração do porto de Laguna, vinculado à Cia. Docas do Estado de São Paulo (Codesp). Movimenta pescado e gelo, produzido na fábrica do próprio porto. O porto de Laguna está localizado na Lagoa de Santo Antônio, possui calado, em média, de 6 metros, um canal de acesso de 8 a 9 metros e 1,95 quilômetro de extensão.



Figura 2: Vista aérea do porto de Laguna, 2006. Fonte: Silva, Alex V. Consulta: www.panoramio.com, em 2010

A atividade pesqueira, pelas características do sítio portuário de Laguna, na desembocadura da bacia do Rio Tubarão e do Complexo Lagunar da microrregião da Amurel (Associação dos Municípios da Região de Laguna), assume papel de destaque na pesca e na produção de camarão e de pescados em geral. Pode ser considerado como uma das áreas de maior produtividade de pescados do Sul do Brasil, atendendo às embarcações pesqueiras em larga escala, que encontram nas instalações do porto facilidade de seleção, congelamento e escoamento da produção.

PORTO DE PELOTAS (RS)

Pelotas, em situação diferente de Laguna, teve o capital reinvestido, gerando a diversificação industrial, como relata Pesavento: [...] a acumulação de capital ocasionada pelo grande comércio foi responsável por duas alterações básicas: por um lado, a importação de produtos do exterior contribuiu para desestimular um arte-

sanato de base familiar que se fazia ao nível dos núcleos coloniais para suprir as necessidades essenciais. Por outro lado, o surgimento da indústria se liga também à presença da acumulação de capital via comércio (PESAVENTO, 2002, p. 49).

Assim, continua a autora, antes de 1880 a indústria se concentrou em Pelotas e Rio Grande, servindo mais aos interesses do mercado nacional do que ao abastecimento das necessida-

des locais. O enriquecimento dos comerciantes locais passou a ser facilmente notado pela opulência das construções nessas cidades.

O comerciante enriquecido diversificou paulatinamente suas atividades, aplicando capital não só na indústria como em empresas de navegação, bancos, companhias de seguros, loteamentos, hotéis. Dentro da realidade onde o poder regional era dominado por latifundiários da pecuária, as possibilidades de atuação política dos imigrantes foram quase nulas; destacou-se aqui, além da figura do comerciante, a elite cultural (PESAVENTO, 2002, p. 49).

Somente no final do século XIX os imigrantes alemães, enriquecidos, começaram a ter destaque político. Os italianos, que chegaram nessa época, demorariam um pouco mais para alcançar tal espaço. Dessa forma, a solução encontrada pelos colonos foi procurar se especializar na produção agrícola, criando áreas produtoras de uva/vinho e/ou áreas especializadas em banha, por exemplo.

Prado (1972) destacou que a localização das indústrias de charque era a ideal, pois ficava entre os rios Pelotas e São Gonçalo, “próximos dos grandes centros criatórios da fronteira e do porto para o comércio exterior da capitania, o Rio Grande”. No entanto, destacou Prado, o porto de Pelotas não apresentava as condições adequadas para a atracagem (PRADO, 1972, 205).

Percebe-se, assim, que o porto de Pelotas era o mais utilizado para o escoamento da produção de charque, mas a cidade era, depois da capital, Porto Alegre, o maior centro urbano da Província; além disso, era líder em riqueza e prestígio social, de tal forma que a educação dos filhos dos ricos acontecia na França.

O período de quase um século marcou a economia gaúcha, principalmente pela forma como houve a opção da maioria dos colonos para a pecuária. O cultivo do trigo era incentivado pelos portugueses, no entanto os problemas com seu plantio eram significativos. A concorrência com o trigo dos Estados Unidos era muito prejudicial, ainda mais quando as pilhagens por ladrões, o confisco pelo exército ou as excursões dos índios causavam grandes prejuízos. Leitman afirmou que em zona de guerra a pecuária apresentava um risco menor do que a agricultura (LEITMAN, 1979).

Leitman ainda destacou que:

De 1780 aos primeiros anos da década de 1820, o trigo rio-grandense foi a fonte de capital que ajudou a expansão da indústria de charque e a construção de pequenos navios costeiros. De 1820 em diante, a província exportou somente couro, carne-seca, sebo, pelo e chifres para Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco (LEITMAN, 1979, p. 87).

No período de 1811 a 1825, à medida que os luso-brasileiros penetravam na Cisplatina, o cultivo de trigo começou a se ressentir;

enquanto isso, a indústria de charqueada da Capitania expandiu-se rapidamente.

Contudo, a crise também chegou nesta área de economia próspera do século XIX. Os estancieiros criavam o gado sem se preocupar com o melhoramento da produção ou com as condições de higiene. Os charqueadores compravam o gado, pagando cada vez menos, para compensar o preço elevado do frete e a concorrência com o charque platino, o que diminuía a lucratividade e os investimentos dos estancieiros em outras áreas produtivas.

Nesse período, o consumo do charque havia se espalhado para os centros urbanos, em grande parte pela classe média urbana das grandes metrópoles. A qualquer alteração no preço, restringia-se o consumo, e não era possível alterar esse valor para compensar as dificuldades de produção. Dessa forma, os estancieiros, conforme relata Pesavento (2002), criaram, em 1912, a União de Criadores, tentando, entre outras coisas, garantir o melhoramento do rebanho e a formação de frigoríficos em parcerias com capital local.

Segundo Pesavento (2002, p. 71), “o Estado gaúcho apoiou o projeto de renovação idealizado pelos criadores, que permitiam a adoção dos mais modernos processos de conservação de carne pelo frio”. Pesavento conclui que, assim, haveria aproveitamento integral de todo o rebanho.

A Primeira Guerra Mundial se aproximava, e consigo a mudança significativa na forma de consumir da população europeia. Agora, a quantidade era preterida à qualidade, por isso Pelotas e Rio Grande viveram intenso processo de euforia.

Pesavento destacou que os criadores articulados criaram um frigorífico nacional, o Frigorífico Rio Grandense e, com isso, iniciaram uma campanha que movimentou todo o Estado (Pesavento, 2002, p.71). No mesmo período, com isenção fiscal, três frigoríficos

norte-americanos se instalaram no Rio Grande do Sul³. Este fato implicou mudanças de planos do Frigorífico Rio-Grandense, que se instalou, a partir daí, em Pelotas.

A mudança nas perspectivas da pecuária gaúcha produziu melhorias significativas nas charqueadas gaúchas, que passava também a abastecer as áreas produtoras de café no Centro-Sul do Brasil. Outras regiões passaram a competir com o Rio Grande do Sul no abastecimento do mercado interno, com produtos agrícolas. No entanto, como os preços dos fretes eram menores, os gaúchos tinham mais vantagens em colocar seus produtos no mercado. Esse fato garantiu às regiões produtoras gaúchas a venda de boa parte de sua produção ao mercado emergente das áreas produtoras de café.

Alonso e Bandeira (1990) chamam a atenção para o fato de que a sociedade construída pela pecuária e pelo charque no Sul Rio-Grandense caracterizava-se pela concentração da propriedade e da renda. As remunerações dos empregados eram insignificantes, algumas nem eram monetizadas. Com tudo isso, o Sul do Rio Grande do Sul foi crescendo economicamente, mas apenas em renda absoluta (ALONSO e BANDEIRA, 1990).

A base industrial com pouca sustentação não garantiu, em longo prazo, o crescimento industrial dessa região. Uma das possibilidades pode ter sido o pequeno mercado consumidor para dar suporte ao processo industrial que permaneceu, em grande parte, dependente de exportações.

Nesse sentido, Alonso e Bandeira (1990) demonstram que:

A indústria gaúcha teve sua parcela no total do VAF⁴ da indústria diminuída em

cerca de dois terços, aparentemente aborstando o que, no final da década anterior, parecia ser o início da formação de um importante núcleo industrial na região do Estado; diminuía em cerca de 2/3 do que seria uma das regiões mais industrializadas do Sul do Rio Grande do Sul (ALONSO & BANDEIRA:1990, 108).

A economia de Pelotas também apresentou, no mesmo período, redução de sua participação relativa, tanto da indústria de transformação quanto da indústria de beneficiamento. Alonso e Bandeira destacam ainda que, historicamente, Pelotas foi o centro da indústria de beneficiamento do Estado, embora nos últimos anos tenha apresentado baixo dinamismo econômico. Hoje, os gêneros mais importantes da cidade são produtos alimentares, química, metalurgia, couros e peles.

O porto de Pelotas escoava a produção de clínquer⁵ para a indústria de cimento em Porto Alegre. O município de Candiota (RS) possui formação de calcário, que é explorada pela indústria Cimpor e beneficiada numa fábrica instalada no mesmo município, com capacidade de 594 mil toneladas/ano. Todo esse material é levado pelo porto de Pelotas em barcaças (tipo chata) para o porto de Porto Alegre, onde compõe a matéria-prima da indústria de cimentos da marca Cimbagé (gráfico 1). O desembarque é pouco significativo: perfaz apenas uma média de 2% do total, concentrando-se em granéis sólidos, como o coque verde de petróleo.

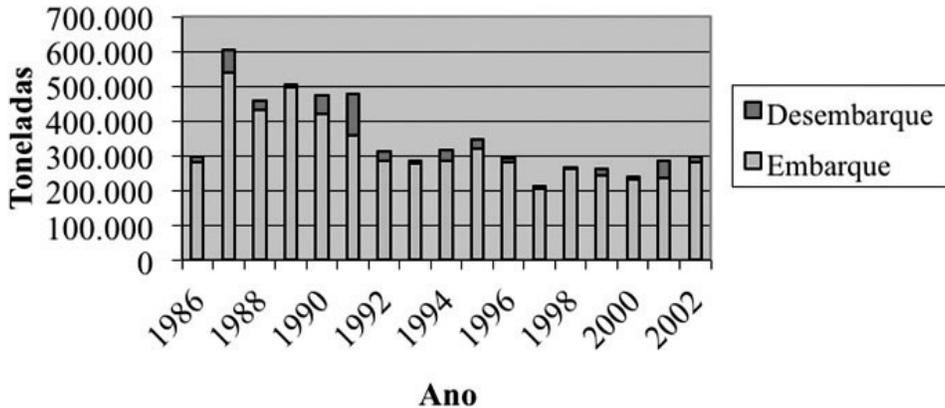
As instalações portuárias se concentram em um cais acostável, com três berços, numa extensão de 500 metros e profun-

3 Os frigoríficos que se instalaram no Rio Grande do Sul foram: Armour, em 1917, e Wilson, em 1918, na cidade de Santana do Livramento, e Swift, em Rio Grande, em 1917.

4 Valor Adicionado Fiscal.

5 Clínquer é o calcário beneficiado no município de Candiota (RS). Serve de matéria-prima para a produção de cimento em Porto Alegre.

Gráfico 1 – Movimentação de cargas – Porto de Pelotas – RS (1986 a 2002)



Fonte: Ministério dos Transportes, Org. MFRN

idade média de 6 m. O terminal de uso privativo da Companhia de Cimentos do Brasil, Cimbagé, armazena clínquer, coque de petróleo, cascas de arroz, calcário e fertilizante e dispõe de píer com plataforma de 19,6 m, contando com dois dolphins de atracação. Tem profundidade de 5,20 m, dispõe de dez silos verticais para armazenagem comportando 7.050 toneladas, silo horizontal de 105 mil toneladas e nove tanques com capacidade de 15 mil toneladas⁶.

PORTO DE PORTO ALEGRE (RS)

O porto de Porto Alegre fica localizado à margem esquerda do Rio Guaíba, a noroeste de Porto Alegre. Integrou as estratégias portuguesas de ocupar as terras meridionais da Colônia de Portugal com a imigração de grande número de casais açorianos no século XVIII.

A colonização de Porto Alegre lançou as bases para a ocupação do Rio Grande do Sul. Pesavento lembra que:

Paralelamente à expansão das sesmarias e dos fortes militares (Rio Pardo e Santo Amaro), a Coroa portuguesa promoveu a vinda para o Rio Grande de casais açorianos, com o objetivo de povoar a zona das missões, que por direito caberia a Portugal, garantindo assim a posse da terra. Chegando em grandes levas a partir de 1752 (ponto alto da imigração), os casais d'El Rey foram distribuídos pelo porto de Viamão ou de Dornelles (Porto Alegre), não recebendo terras de imediato, ante a possibilidade de serem transferidos para as missões (PESAVENTO, 2002, p. 22).

A região das Missões passou a ser disputada entre Portugal e Espanha. Além disso, os padres jesuítas foram expulsos pelos portugueses, que temiam o crescimento econômico que a região apresentava. Isso levou a maioria dos casais a permanecer em porto de Viamão, mesmo sem receber as terras de que precisa para iniciar sua produção.

⁶ Informações: entrevistas no porto de Pelotas, setor de Estatística, e no *site* transportes.gov.br/bit/portos, consulta em 2/2/2005.

No século seguinte, a procedência dos imigrantes foi diversificada. Grupos de alemães, italianos, poloneses e árabes se dirigiam ao Sul em busca de terra e oportunidade de trabalho. Alguns se instalaram em áreas próximas a Porto Alegre e passaram a compor um grupo de pequenos produtores rurais e ou artesãos.

Esse foi um dos fatores em dúvida que leva historiadores a chamar a atenção para as disparidades regionais gaúchas, pois esta área do Estado também fortaleceu o mercado consumidor, que adquiria intensamente produtos do Nordeste açucareiro. Dessa forma, o porto de Porto Alegre localiza-se numa área de grande expressão econômica, que, mediante a diversificação de sua produção, gerou reinversões que foram capazes de intensificar o mercado consumidor e atrair ou criar empresas grandes e médias.

A construção do porto organizado de Porto Alegre foi iniciada no começo do século XX. Por intermédio de investimentos do Governo Estadual, foram construídos 148 metros de cais com 4 metros de profundidade. No final de 1969, havia uma extensão maior de cais acostável do que em qualquer porto brasileiro, superando, inclusive, o porto de Santos e o do Rio de Janeiro (7.034 e 7.391, respectivamente). Nota-se que, dessa forma, o porto da Capital já possuía boas instalações para a época e, pelo fato de estar em área de grande crescimento econômico, servia aos propósitos que lhe cabiam, ou seja, circular a produção e receber o necessário para o consumo local.

A comparação dos dados com os dos demais portos do Estado do Rio Grande do Sul também demonstra que o porto de Porto Alegre superava a movimentação do porto do Rio Grande, tanto em número de navios como em tonelage movimentada (tabela 3).

Percebe-se que a natureza do sítio portuário, às margens do Rio Guaíba, não demandou grandes investimentos para construção de cais acostável como nos demais portos. Eles estavam praticamente prontos, precisavam apenas de poucas melhorias. Para os demais portos não, os investimentos eram elevados e foram aplicados à medida que eram indispensáveis ao funcionamento do porto.

No entanto, com o passar dos anos, não houve ampliação do cais acostável, que hoje ainda possui 8.028 m, subdivididos em três trechos. Um denominado Cais Mauá, apresenta 3.240 m de comprimento, seis berços, com profundidade variando de 4 m a 5,5 m, e 18 armazéns, sendo 12 para carga geral e seis para utilização diversa. Outro trecho, denominado Cais dos Navegantes, apresenta 3.268 m, 12 berços, com profundidade de 6 m, e 11 armazéns, sendo seis para carga geral e cinco para utilização diversa (Anuário Estatístico do porto de Porto Alegre, 2000)

Possui ainda o porto cinco pátios descobertos – um maior para carvão e os demais para uso variado. Nessa área, estão instalados três silos para grãos: um vertical e operado pela Cia. Estadual de Silos e

Tabela 3: Tráfego Marítimo – 1962/64

PORTOS	NÚMERO DE NAVIOS			TONELAGEM DE REGISTRO		
	1962	1963	1964	1962	1963	1964
Pelotas	90	48	25	96	41	31
Porto Alegre	1.627	1.758	1.816	1.444	1.219	1.214
Rio Grande	849	747	724	2.320	2.171	2.036

Fonte: Anuário Estatístico do Brasil: 1965. Org. MFRN

Armazéns (Cesa); outro, horizontal, na Sociedade Anônima Moinhos Rio Grandense (Samrig), com capacidade de 15 mil t; e mais outro horizontal, da Companhia de Armazéns Graneleiros (Ciagran), com capacidade de 50 mil t.

Para depósito de óleos vegetais, são utilizados quatro tanques pela Samrig, totalizando 4.400 t. O último trecho, conhecido como Cais Marcílio Dias, tem 1.366 m de comprimento, cinco berços e profundidade variando entre 4 m e 5 m e serve à movimentação de areias e seixos rolados.

Diferente de Pelotas, Porto Alegre tem maior destaque no desembarque de mercadorias, cujo suporte da maioria delas se deve à diversificação industrial da região. Como a exportação de mercadorias requer maior calado para o recebimento de navios integrados ao transporte internacional, conforme demonstra o gráfico 2, o movimento de desembarque é muito superior ao de embarque, definindo o papel que este porto desempenha na região.

Os principais produtos desembarcados ao longo do período demonstrado são: trigo, sal, sorgo, arroz, ureia, produtos químicos, cloreto de potássio, fosfatos, amoníum, cálcio natural, nitrogênio, nitratos, amônias, potássio (granéis sólidos), propanos e

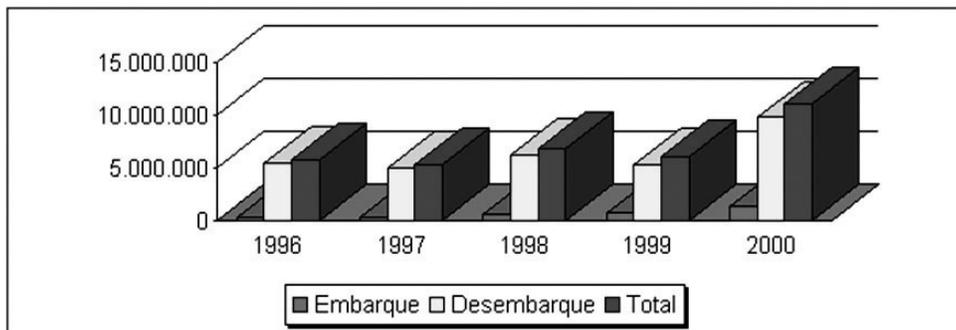
inseticidas (como cargas líquidas), além de outros, que fornecem matérias-primas para as indústrias da Região Norte do Estado.

Os usuários do porto dispõem de uma plataforma logística invejável, pois todos os sistemas de transportes estão conectados, desde aeroporto e rodovias duplicadas até o transporte ferroviário. Além disso, o porto tem linha de barcaças que transportam soja e outros produtos agrícolas em granéis para o porto do Rio Grande. Este sistema pode ser fortalecido, pois, segundo entrevista com funcionários do porto, somente 12% da soja movimentada por Rio Grande é transportado por esse modal. Há de se ressaltar que uma das vantagens do transporte pelas barcaças é o custo, consideravelmente reduzido para o exportador, o que, conseqüentemente, diminui o preço dos subprodutos da soja.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Destaca-se que, como porto eminentemente marítimo, o Estado do Rio Grande do Sul possui apenas o porto do Rio Grande, pois Pelotas e Porto Alegre, embora tenham ligação marítima, são portos mais lacustres de que marítimos. De qualquer maneira, estes últimos portos têm impor-

Gráfico 2 – Evolução da movimentação de cargas –
Porto de Porto Alegre-RS (1996 a 2000)



Fonte: Ministério dos Transportes

tância tanto para a história do Rio Grande do Sul como para a do Brasil. Atualmente, desempenham papéis de importância mais regionais, à exceção do porto da Capital, que está interligado pela hinterlândia com as demais regiões brasileiras.

O porto de Laguna, por muitos anos, sentiu-se preterido ao porto de Imbituba, principalmente depois que empresários do Rio de Janeiro investiram neste para o escoamento de carvão, o que gerou estagnação na cidade de Laguna. Entretanto, há de se considerar que as condições naturais do porto de Laguna não levariam os empresários cariocas a outra decisão.

A microrregião catarinense em que Laguna está inserida possui atividade industrial deprimida, sem potencial de crescimento. Sabe-se que a construção dos molhes, no início do século XX, é apontada como uma das causas do declínio deste porto, principalmente pela aceleração do assoreamento da barra de acesso⁷. No entanto, esse problema seria facilmente resolvido se houvesse interesse federal de investimento na sua infraestrutura. Atualmente, o porto de Laguna foi reestruturado para ser um porto apenas pesqueiro.

Antonina, após um longo período sem atividade, tornou-se um porto auxiliar ao porto de Paranaguá. Assim, o fato de ambos terem o mesmo tipo de administração gera um planejamento integrado, e a movimentação de cargas passa a ser planejada para haver complementaridade. Com essa possibilidade, a cidade ganha novo fôlego

econômico e possibilidades de emprego e renda.

Deve-se lembrar que esses portos, apesar de apresentarem pequena movimentação de carga, representam para o setor produtivo grandes possibilidades de redução de custos de transportes. Segundo Starr e Slack (1999):

[...] portos específicos podem ser considerados dentro de um contexto mais amplo. Os pontos centrais interiores procuram alternativas de entrada selecionando os portos que oferecem flexibilidade com relação ao serviço marítimo num contexto global. Assim, alguns portos alcançam o *status* de porto concentrador (*hub port*), enquanto que outros se reduzem a serviços de alimentação (*feeder port*) [...] (STARR E SLACK: 1999, 205).

Os autores ainda ressaltam que, além dessa preocupação, deve-se considerar os portos muito mais como facilitadores de transações econômicas do que geradores de crescimento local. No entanto, pelas inversões que podem gerar, são capazes de atrair outras atividades econômicas, ampliando a capacidade produtiva de uma região.

Em suma, os portos de Antonina, Pelotas, Laguna e Porto Alegre têm grande significado para as economias locais, exceção feita a Porto Alegre, que tem abrangência regional, dada sua localização numa área de grande produção industrial e por receber constantemente matérias-primas para as indústrias da região.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Porto; Antonina; Laguna; Pelotas; Porto Alegre; Economia;

⁷ Segundo relato de jornais da época, houve erro no projeto e na construção dos molhes, ampliando-se, assim, o assoreamento do canal de acesso, inviabilizando a entrada de navios de grande porte (*Jornal Albor*, 1937).

REFERENCIAS

1. ALONSO, José Antônio Filho. BANDEIRA, Pedro Silveira. “Crescimento inter-regional no Rio Grande do Sul nos anos 80”. In: ALMEIDA, Pedro Fernandes Cunha de (Org.) *A economia gaúcha e os anos 80: uma trajetória regional no contexto da crise brasileira*. Porto Alegre: FEE, 1990.
2. ARAUJO, Nilton Clóvis Machado de. *Origens e evolução espacial da indústria de alimentos do Rio Grande do Sul*. Disponível em: www.fee.rs.gov.br/sitefee/download/eeg/1/mesa 2006.
3. BERNARDES, Nilo. “Expansão do Povoamento do Estado do Paraná”. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, nº 14. out./dez. de 1952.
4. BRASIL *Anuário Estatístico do Brasil*, 1992,. Rio de Janeiro, IBGE, v. 52.
5. CANEPARO, Sony Cortese. *Manguezais de Paranaguá – Uma Análise da Dinâmica Espacial da Ocupação Antrópica – 1952-1996*. Tese Doutorado (Pós-graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento). UFPR. Curitiba. 1999.
6. DALL’ALBA, João Leonir. *Laguna antes de 1880: documentário*. Florianópolis: Lunardelli; Editora da Udesc, 1976.
7. DALMAZO, Renato Antonio Roberto. RONCHETTI, Caravantes. *As relações de comércio do Rio Grande do Sul – do século XIX a 1930*. Porto Alegre: FEE, 2004.
8. FREITAS, Waldomiro Ferreira de. *Aspectos históricos de Paranaguá*. 2. ed. Paranaguá: Centro Municipal de Cultura, 1974.
9. FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 31 ed. Companhia Editora Nacional, 2002.
10. GERHARDT, Tatiana Engel. *Situações de vida, pobreza e saúde: estratégias alimentares e práticas sociais no meio urbano*. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Programa de Pós-Graduação em Enfermagem. Porto Alegre: 2004.
11. GUEDES JUNIOR, Valmir. *Porto de Laguna: a luta de um povo traído*. Florianópolis: Editora do Autor, 1994.
12. JORNAL ALBOR, Laguna, SC. 1937.
13. LEANDRO, Anabela. *Imagens fotográficas e memórias: uma incursão pelo passado da cidade de Antonina – PR*, apresentada ao Departamento de Multimeios do Instituto de Artes (IA) da Unicamp. 2002.
14. LEITMAN, Spencer. *Raízes socioeconômicas da Guerra dos Farrapos: um capítulo do história do Brasil no século XIX*. Rio de Janeiro: Graal, 1979.
15. LEORNARDI, Alex. CORONEL, Daniel Arruda. ALVES, Fabiano Dutra. RATHAMNN, Régis. *Estudos Teóricos em economia regional. Desigualdades regionais do Rio Grande do Sul: uma análise das Metades Sul e Norte*. UFSM, 2004.
16. MAMIGONIAN, Armen. *Desenvolvimento Econômico e Questão ambiental*. Departamento de Geografia da USP, sem data.
17. MARTINS, César Augusto Avila. *Indústria da Pesca no Brasil: o uso do território por empresas de enlatamento de pescado*. Tese de doutorado. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis/SC, 2006.
18. NEU, Márcia Fernandes Rosa. *A organização dos portos do sul do Brasil e sua influência na economia nacional – da gênese ao século XXI*. Tese defendida na Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Federal de São Paulo. Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana. Pós-Graduação USP, 2009.
19. PEREIRA, José Maria Dias. ARENDT, Marcelo. “O desenvolvimento da indústria gaúcha no século XX”. *Anais do 4º Encontro de Economia Gaúcha*. 29 e 30 de maio de 2008. Pontífice Universidade Católica, PUC: Porto Alegre. Site: www.pucrs.br/eventos/eeg. Consulta em 17 de janeiro de 2009.
20. PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História do Rio Grande do Sul*. 9ª ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 2002.

21. Porto de Porto Alegre: RS. *Anuário Estatístico do Porto de Porto Alegre*, 2000.
22. PRADO, Caio. *História Econômica do Brasil*. 41ª ed. São Paulo: Brasiliense: 1972.
23. RANGEL, Ignácio. *Recursos Ociosos e Política Econômica*. Hucitec. São Paulo: 1980.
24. RATHAMNN, Régis. *Desigualdades Regionais no Rio Grande do Sul: uma análise das Metades Sul e Norte*. Fundação de Economia e Estatística (FEE). Evento Pontífice Universitária Católica RS – site: hyperlink “<http://www.pucrs.br/eventos/3eeg/Artigos>”, consulta em 11/8/2006.
25. SANTOS, Milton. *Espaço e sociedade: ensaios*. Petrópolis: Vozes, 1982.
26. WESTPHALEN, Cecília Maria. *Porto de Paranaguá, um sedutor*. Curitiba (PR): Secretaria do Estado de Cultura: 1998.