

**NAZARENO LOFFI SCHMOELLER**

**O PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO DE JOINVILLE**

Dissertação apresentada como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre. Curso de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico, Setor de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Professor Doutor Ramón Vicente Garcia Fernandez.

CURITIBA

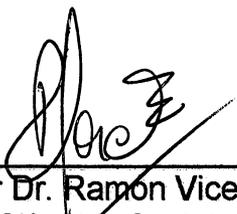
1998

**NAZARENO LOFFI SCHMOELLER**

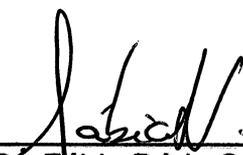
**O PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO DE JOINVILLE**

Dissertação aprovada como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre no Curso de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico da Universidade Federal do Paraná, pela Comissão formada pelos professores.

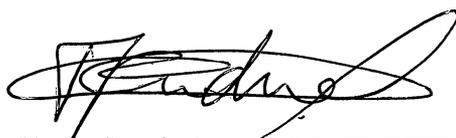
Orientador:



Professor Dr. Ramon Vicente Garcia Fernandez  
Setor de Ciências Sociais Aplicadas, UFPR



Professor Dr. Fábio Dória Scatolin  
Setor de Ciências Sociais Aplicadas, UFPR



Professor Dr. Rudinei Toneto Júnior  
FEA - RP - USP

Curitiba, 28 de abril de 1998

“Se nós queremos a felicidade, devemos lutar pela felicidade dos outros”.  
Dr. Samael Aun Weor

“A etapa mais difícil do trabalho é aquela em que a argila do  
artista está a ponto de tomar forma...”  
Policleto (Segundo Plutarco)

“Penso noventa e nove vezes e nada descubro; deixo de pensar, mergulho  
em profundo silêncio e eis que a verdade se me revela”.  
Albert Einstein

## AGRADECIMENTOS

Com todo amor à minha querida esposa Liamares e a nossa filha Sara, companheiras inseparáveis desta jornada, pelo apoio, carinho e inspiração em todos os momentos.

Ao meu pai (in memorian) e minha mãe que entregaram sua vida em prol da educação e do bem estar dos seus filhos.

Ao Professor Ramón Vicente Garcia Fernandez, não somente pela orientação, mas também pelo companheirismo, dedicação, apoio e incentivo na realização deste trabalho.

A todos os Professores do Mestrado pelo seu nível de profissionalismo e dedicação ao curso e principalmente pela oportunidade oferecida para a realização deste.

Aos Professores Valdir Prochnow, Amaro Rebello e Achilles J. Schünemann (UNIVILE) pela ajuda, apoio e incentivo prestados.

Ao Professor Rubens Ulber (UNIVALI) pelo incentivo, apoio e motivação.

À coordenação e secretaria do curso pelo pronto atendimento e encaminhamento dos nossos trabalhos.

Aos meus inesquecíveis colegas de curso Caron, Ricardo, Wilhem, Vanderléa e Katy pela ajuda, companheirismo e apoio em todos os momentos.

À UFPR e a maravilhosa cidade de Curitiba que nos acolheram durante este período.

## ABSTRACT

Este trabalho tem por objetivo estudar o desenvolvimento industrial do município de Joinville no contexto do desenvolvimento industrial brasileiro.

O texto inicialmente apresenta algumas interpretações da industrialização brasileira, para em seguida abordar alguns aspectos gerais da participação alemã no desenvolvimento brasileiro e joinvilense.

Em seguida o trabalho envereda na abordagem da formação histórica e nas principais origens da industrialização (as olarias, engenhos, moendas, serrarias, etc.), com destaque para a construção da Estrada Dona Francisca, principal veio de ligação do litoral nordeste com o planalto paranaense. Finda esta parte o estudo se volta para a erva-mate, (que atingiu seu apogeu em 1890 com a fundação da Companhia Industrial Catarinense) e sua marcante e decisiva participação na economia local. A economia ervateria representou o principal acúmulo de capital para a formação industrial de Joinville.

O estudo ainda apresenta a consolidação industrial de Joinville no contexto da industrialização pesada brasileira a partir de 1950 e termina apresentando dados que mostram o panorama recente da economia local, corroborando com as informações apresentadas no decorrer do trabalho.

Ao longo do estudo é destacada, como um dos principais fatores para o desenvolvimento local, a qualidade da mão-de-obra imigrante, dado seu maior grau de instrução geral do que a média da população brasileira, além dos aspectos específicos em diversas profissões e as aptidões inatas para a indústria.

## SUMÁRIO

Introdução.....	1
1 - Interpretação da Industrialização.....	7
1.1 - Interpretação da Industrialização Latino Americana e Brasileira.....	6
1.2 - Origem da Industrialização Brasileira - Algumas Interpretações.....	11
1.3 - A Teoria dos “Linkages” (Encadeamentos).....	16
2 - Algumas observações sobre a imigração alemã no Brasil e sua influência no desenvolvimento de Joinville.....	27
3 - Formação Histórica e o Processo de Industrialização de Joinville - 1851-1858.....	39
3.1 - Origens Históricas.....	39
3.2 - A Estrada Dona Francisca e a Cristalização da Vocação Industrial -1858 - 1890.....	52
3.3 - A erva-mate no Processo de Industrialização de Joinville - 1890 - 1920.....	73
3.4 - Consolidação Industrial - 1920 - 1955.....	85
4 - Panorama Recente .....	91
5 - Conclusão.....	99
Anexos .....	102
Referências Bibliográficas.....	106

## LISTA DE TABELAS

TABELA	Página
1 - Estabelecimentos industriais, comerciais e de serviços - 1853 - 1862 e 1873.....	66
2 - Exportações de Joinville - 1861-1873.....	67
3 - Imigrantes e população de Joinville - 1851 - 1887.....	70
4 - Número de empresas no setor industrial - 1950.....	89
5 - Composição da indústria - 1980.....	91
6 - Composição da indústria - 1985.....	92
7 - Composição dos setores econômicos - Joinville - 1980 e 1985.....	92
8 - Participação no consumo total de energia elétrica por classes no Estado - Joinville - 1991.....	93
9 - Consumo energia elétrica por classes e participação % - Joinville - 1991 - 1993 - 1994.....	94
10 - Estoque de empregos formais - Joinville - 1996.....	95
11 - Balança comercial de Joinville - 1982/1990.....	96
12 - Participação das exportações de Joinville no Estado - 1982/1990.	96
13 - População de Joinville e de Santa Catarina - 1840/1994.....	97
A1 - Estabelecimentos industriais, comerciais e serviços - 1920/26.....	102
A2 - Empresas, ano de fundação e ramo, em atividades até 1986.....	104

## INTRODUÇÃO

O município de Joinville é um importante pólo econômico, cultural e social, com destaque a nível nacional. É a principal economia do Estado de Santa Catarina e, a nível de região sul, é a terceira mais importante economia industrial.

O município fica localizado no nordeste do Estado de Santa Catarina e na zona fisiográfica do litoral de São Francisco do Sul. A altitude do núcleo urbano situa-se entre 0 a 3 metros acima do nível do mar, porém na área da Serra do Mar existem pontos que atingem 1.325 m de altitude. Está à 172 km da capital do estado e possui as seguintes coordenadas geográficas:

26° 18' 16" de latitude Sul e;

48° 50' 44" de longitude Oeste de Greenwich.

Joinville limita territorialmente com os seguintes municípios:

ao Norte: Campo Alegre;

ao Sul: Araquari, Guaramirim e Schroeder;

ao Leste: São Francisco do Sul;

a Oeste: Jaraguá do Sul.

O município possui uma área total de 1.183 km<sup>2</sup>, sendo 347,24 km<sup>2</sup> para a zona urbana (29,35%) e 835,76 km<sup>2</sup> para a zona rural (70,65%). Dentro da área total localizam-se os manguezais, perfazendo 40 km<sup>2</sup> (3,38% da área total e 11,52% da zona urbana), situados na região leste do município numa faixa de 25 km de extensão e largura média de 1,6 km.

A estrutura fundiária ocupa área de 38.921 hectares, correspondendo a cerca de 33% da área total e 46,75% da zona rural, onde os minifúndios somam 20.344 hectares (a maioria destas propriedades tem menos de 50 hectares). Da área cultivada extraem-se produtos como arroz, banana, batata, mandioca, milho e cana-de-açúcar.

Joinville possui em sua formação territorial um conglomerado de terras de origem vulcânica e compostos sedimentares. O território é em grande parte

recoberto por matas subtropicais e pequenas florestas, predominando assim o colorido em tons de verde na totalidade de sua extensão.

A hidrografia é composta pelos rios Cachoeira, Cubatão, do Júlio e Pirai. Também fazem parte deste sistema a baía da Babitonga e as ilhas do Morro do Amaral, dos Espinheiros e da Vaca, na lagoa de Saguaçu.

A cidade está localizada numa região de planícies, onde fazem-se presentes mangues, rios, inúmeros riachos e morros, dentre os quais se destaca o morro do Boa Vista, ponto culminante da sede do município, com cerca de 230 m de altitude (Medeiros, 1992).

A população residente em 01/07/94 era de 380.906 habitantes, conforme estimativa da Fundação IBGE, publicada no Diário Oficial da União de 30 de agosto de 1995.

Desde sua fundação Joinville, ano a ano, foi se consolidando como importante pólo industrial. Ao longo dos seus 146 anos de existência viveu um intenso processo de crescimento, que alçou a cidade a uma posição de destaque tanto a nível regional como nacional. O porte e o dinamismo do seu parque industrial lhe conferiram o status de 1º pólo industrial de Santa Catarina (representa 18% do total da produção industrial do estado) e o 3º pólo arrecadador de impostos da região sul (relatório do valor adicionado, 1986, Secretaria de Estado da Fazenda e Planejamento).

A partir do censo de 1980, com 235.812 habitantes, Joinville, também populacionalmente passou a ser a maior cidade do estado de Santa Catarina. De clima quente e úmido, a Manchester catarinense também é conhecida como “Cidade das Flores” e, das indústrias.

Carlos Ficker (1965) no prefácio de sua obra (a mais importante e completa sobre a história de Joinville), já assim se expressava: “a cidade de Joinville, as suas **indústrias** e a riqueza conseqüente são os corolários do labor produtivo de antanho...”, evidenciando, a importância do setor industrial na vida econômica, política e social local.

Em Joinville nasceram e cresceram diversas empresas que ocupam lugar de destaque no cenário nacional e internacional (Multibrás-Consul, Tigre, Embraco, Tupy, Schulz, Busscar, Döhler, etc.).

É destacada a participação do setor secundário no todo da economia local, especificamente a indústria de transformação. Joinville é uma economia industrial por excelência.

A posição geográfica, o solo impróprio para a agricultura, a característica industrial e comercial dos imigrantes fizeram que desde o berço, Joinville seguisse uma vocação industrial. No próprio bojo da colonização estavam inseridos os germes da industrialização.

O processo histórico da formação do município já é conhecido, porém a ênfase deste trabalho estará centrada na identificação e análise dos fatores que estiveram envolvidos no processo de industrialização, para tentar explicar porque Joinville tornou-se uma economia industrial.

O atual estágio de industrialização acentuada é fruto de um processo desencadeado no passado. Resgatar o caminho que o município percorreu até chegar ao estágio atual é de extrema importância para o entendimento das fases da industrialização local e sua inserção na economia brasileira. Trazer à luz da ciência o processo de industrialização de Joinville é abrir um leque de discussão mais amplo a fim de se compreender de forma mais profunda a cadeia de eventos que permitiram constituir este importante pólo industrial.

As teorias da industrialização brasileira vão servir de referência para o trabalho, principalmente a teoria dos “linkages” (enlaces), destacando como os encadeamentos produtivos, notadamente os da erva-mate, contribuíram para o desenvolvimento industrial de Joinville.

Em síntese, o objetivo deste trabalho é estudar o desenvolvimento da indústria joinvilense no contexto do desenvolvimento industrial brasileiro, e os fatores que levaram a este desenvolvimento, dando destaque aos aspectos econômicos, principalmente ao industrial.

No primeiro capítulo apresentamos às interpretações da industrialização brasileira no contexto latino-americano e mundial, desde a contribuição cepalina até os enlaces de Hirschmann.

No segundo capítulo abordamos alguns aspectos da participação da Alemanha no desenvolvimento brasileiro e joinvilense. Ou seja, estudamos a presença da Alemanha no cenário brasileiro e sua marcante influência na industrialização de Joinville. Este estudo parte do marco inicial desta participação, passando pela imigração e fundação de colônias no Brasil e em Santa Catarina até alcançar a fundação da Colônia Dona Francisca. Este capítulo aponta também quais as intenções da coroa portuguesa, do governo brasileiro e da própria Alemanha, em relação a participação desta na economia brasileira.

No primeiro tópico do capítulo 3 buscamos relatar a formação histórica e as origens da industrialização local. Neste item inicialmente colocamos a situação do estado de Santa Catarina em meados do século XIX, para em seguida enfatizar o processo que culminou na fundação da Colônia. Ainda neste item abordamos o que poderíamos chamar de 1ª fase do desenvolvimento local, que vai de 1851, data da fundação, até 1858 aproximadamente, data do início da construção da Estrada Dona Francisca. Este período é caracterizado pela agricultura, pela incipiente indústria (olarias, engenhos, moendas, etc.) e pelo modesto comércio.

No segundo tópico do capítulo 3 o estudo está centrado na Estrada Dona Francisca e na cristalização da vocação industrial. A construção e o término desta estrada representaram o primeiro e o principal impulso produtivo da então colônia. Este período vai, num primeiro momento, de 1858 até 1877, quando os primeiros carros de quatro rodas, carregados de erva-mate, desceram do planalto pela Estrada Dona Francisca até Joinville, coincidindo igualmente esta data com a instalação dos primeiros industriais do mate na embrionária cidade; e num segundo momento, até 1890, data de fundação da Companhia Industrial Catarinense<sup>1</sup>. Também neste

---

<sup>1</sup> Colocamos o corte histórico em 1877 porque a partir daí a erva-mate começou a se destacar na economia local, porém ainda outras atividades eram predominantes. Contudo, em 1890 o forte da economia girava em torno da erva-mate, que atingiu seu apogeu com a fundação da Companhia

tópico falamos sobre as serrarias e o comércio da madeira, que na época (1860/70) fora o principal produto de exportação, bem como sobre o surgimento de estabelecimentos industriais, comerciais e agrícolas (engenhos, olarias, vendas, etc.).

O terceiro tópico do capítulo 3 trata da erva-mate e sua marcante e decisiva participação na industrialização de Joinville. Este período vai de 1890 até 1920, data em que a colônia começava a tornar-se apenas uma imagem na memória das pessoas, a cidade já era um fato. Neste item é evidenciada a marcante presença da Companhia Industrial Catarinense, empresa que resultou da associação de vários empresários joinvilenses que operavam no setor de erva-mate. Esta empresa representou o apogeu do mate em Santa Catarina e a primeira grande acumulação de capital do município.

O último tópico desse capítulo aborda a consolidação industrial do município. Esta parte começa em 1920 e vai até a década de 50, no início da industrialização pesada brasileira. Esta fase do desenvolvimento de Joinville coincide com a primeira fase da industrialização do Brasil, a industrialização restringida na classificação de João Manoel Cardoso de Melo (1982). Nesta etapa do estudo são abordados os aspectos da formação da infra-estrutura urbana, telefones, energia elétrica, etc. Também comentamos sobre o desaparecimento dos carroções e o surgimento dos automóveis e a caracterização do predomínio do setor metal-mecânico na indústria. Digamos que a grosso modo o trabalho termina neste capítulo, pois até aí já estariam apresentados todos os pontos que levaram Joinville a ser uma economia industrial por excelência.

Porém, para encerrar o trabalho, no quarto e último capítulo apresentamos uma série de dados que mostram o panorama recente da economia de Joinville, corroborando a visão apresentada ao longo do trabalho. Neste capítulo são apresentados dados relativos à composição dos setores econômicos, do consumo de energia elétrica, dos empregos formais, da balança comercial e do crescimento da

população desde a fundação da então Colônia Dona Francisca até o ano de 1994.

# CAPÍTULO I

## INTERPRETAÇÃO DA INDUSTRIALIZAÇÃO

### 1.1 - INTERPRETAÇÃO DA INDUSTRIALIZAÇÃO LATINO AMERICANA E BRASILEIRA

De forma bastante sucinta vamos apresentar algumas interpretações da industrialização da América Latina e do Brasil de forma a poder inserir a industrialização de Joinville dentro do modelo que a nosso ver melhor explica este processo.

Na introdução da obra *Formação Econômica do Brasil* os organizadores Flávio Rabelo Versiani e José Roberto Mendonça de Barros<sup>2</sup> citam três proposições básicas da CEPAL a respeito da industrialização na América latina:

1<sup>a</sup>) Podem-se distinguir duas fases na evolução das economias latino-americanas: a da especialização em produtos primários e o predomínio acentuado da atividade exportadora na geração da renda interna (o chamado “modelo primário-exportador”), e a fase da industrialização, com importância crescente da produção para o mercado interno.

2<sup>a</sup>) A passagem à fase de industrialização, nos países que chegaram a atingi-la, foi propiciada principalmente por circunstâncias históricas desfavoráveis ao funcionamento do modelo exportador.

3<sup>a</sup>) A industrialização depende em grande parte de políticas governamentais favoráveis, como medidas protecionistas e de estímulo à formação de capital.

Como uma comprovação histórica da segunda proposição, Versiani e Mendonça de Barros citam Furtado<sup>3</sup>, que enfatiza que a inviabilidade da cafeicultura

---

<sup>2</sup> Flávio Rabelo Versiani e José Roberto Mendonça de Barros, organizadores, *Formação Econômica do Brasil, a experiência da industrialização*, São Paulo, Saraiva, 1977, introdução. O marco de referência básico utilizado pelos autores é a literatura da “Escola da Cepal”- Comissão Econômica da América Latina.

<sup>3</sup> Celso Furtado, *Formação Econômica do Brasil*, Rio de Janeiro, Editora Fundo de Cultura,

de exportação criou condições para o início do desenvolvimento industrial em nível significativo. Para a terceira proposição o incentivo, ainda que não intencional, ao crescimento industrial, estaria na demonstração da importância de políticas governamentais.

Versiani e Barros continuam dizendo que,

“por outro lado, análises dos casos das diferentes economias latino-americanas procuram distinguir subtipos de modelo primário-exportador, destacando características indutoras ou retardadoras da passagem à industrialização” (Versiani e Barros, 1977, pg. xiii).

Segundo Versiani e Barros, a industrialização era vista pela CEPAL como um processo capaz de trazer grandes mudanças, não só no quadro econômico mas também no panorama social dos países da região. Mencionam que é fora de dúvida que o esquema interpretativo cepalino trouxe elementos relevantes para o entendimento da formação das economias latino-americanas e forneceu um marco analítico sobre o qual se assentaram numerosos estudos sobre aspectos específicos deste processo.

Porém muitas críticas se apresentaram contra à interpretação cepalina do desenvolvimento industrial na América Latina, embora esta interpretação sempre aparecia como ponto de referência para outros estudos analíticos. Críticas à CEPAL apareceram tomando como ponto de partida os mais variados argumentos dentro da explicação desta.

Versiani e Barros (1977) citam os três tipos principais de argumentos:

- a) os ligados à crítica à idéia dos “choques adversos”;
- b) os ligados ao conceito de “dependência”;
- c) os ligados à investigação da “dinâmica interna” da industrialização de países subdesenvolvidos.

O argumento “a” foi o mais atacado. Seus críticos argumentaram que a

industrialização não ocorreu induzida pelas Grandes Guerras e pela Depressão, chegando a sugerir justamente o contrário, que estes motivos podem ter sido obstáculos a industrialização e não seus indutores. Alguns dos críticos ao argumento “a”, não aceitando que as dificuldades no setor externo promoveram o desenvolvimento da indústria doméstica, utilizaram-se do argumento de que a industrialização devia ser promovida por políticas governamentais. Assim, consideravam que já no século passado existiam condições para a industrialização, que só não ocorreu em maior nível, em função de não haverem políticas governamentais que a fomentassem. Numa variante deste argumento estão os que dizem que, justamente ao contrário, a industrialização não ocorreu antes devido ao protecionismo à agricultura cafeeira dado pelos esquemas de valorização. Aqueles que recorreram a este último argumento também refutam a 3ª proposição da CEPAL, sugerindo que a industrialização não requeria protecionismo, mas uma política de “laissez-faire”.

No conjunto de teorias a respeito da industrialização da América Latina aparece aquela ligada ao chamado conceito de “dependência”. Assim são colocadas estas perspectivas por Versiani e Barros (1977, pg xvi):

“Haveria um determinismo econômico simplista no esquema interpretativo (cepalino) da industrialização: as limitações do desenvolvimento “voltado para fora” estariam na raiz de todos os males do subdesenvolvimento latino-americano, e em contrapartida o crescimento industrial era visto com uma espécie de panacéia. O papel condicionante das relações internacionais de poder, ou da estrutura sócio-política interna, sobre o desenvolvimento da economia de cada país, estava sendo negligenciado”.

O conceito mais abrangente encontrado pelos proponentes das teorias da dependência, segundo Versiani e Barros (1977, pg. xvi) seria:

“...a evolução do sistema capitalista colocou historicamente os países hoje ditos subdesenvolvidos numa situação de inferioridade em

relação às economias capitalistas centrais, que exercem sobre aqueles países uma dominação que tem raízes e manifestações econômicas, mas que se estende também, amplamente, ao campo político”.

Os estudos inspirados pela idéia da “dependência” desenvolveram-se mais no campo da Sociologia e da Ciência Política, sendo seus principais escritores Fernando Henrique Cardoso e Enzo Faletto<sup>4</sup> e Celso Furtado<sup>5</sup>.

Por último, ainda dentro do esquema cepalino da interpretação da industrialização, argumenta-se que, principalmente em países como o Brasil, a industrialização foi baseada na “substituição de importações”. A industrialização apoiou-se na produção de “bens de luxo”, isto é, bens característicos da cesta de consumo de camadas de renda alta, dada a distribuição desigual do produto herdada da fase pré-industrial. A principal expoente desta interpretação é Maria da Conceição Tavares<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> Ver: Fernando Henrique Cardoso e Enzo Faletto, *Dependência e Desenvolvimento na América Latina*, Rio de Janeiro, Zahar, 1970. Para um apanhado geral da literatura sobre o tema, consultar: Fernando Henrique Cardoso, *Notas sobre Estado - Dependência*, Cadernos CEBRAP, no 11; São Paulo, CEBRAP, 1971; in Flavio Rabelo Versiani e José Roberto Mendonça de Barros, op. cit.

<sup>5</sup> Celso Furtado, *Análise do “Modelo” Brasileiro*, Rio de Janeiro, Editora Civilização Brasileira, 1972; “Subdesenvolvimento e Dependência: as Conexões Fundamentais” em Furtado, *O Mito do Desenvolvimento*, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1974; in Flavio Rabelo Versiani e José Roberto Mendonça de Barros, op. cit.

<sup>6</sup> Maria da Conceição Tavares, *Da Substituição de Importações ao Capitalismo Financeiro*, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1978.

## **1.2 - ORIGEM DA INDUSTRIALIZAÇÃO BRASILEIRA - ALGUMAS INTERPRETAÇÕES**

Roberto Simonsen (1973, pgs 16 e 17) afirma que o primeiro surto industrial brasileiro ocorreu na década de 1880 a 1890. Segundo ele, em 1885, em São Paulo existiam 13 fábricas têxteis com 1670 operários, 3 fábricas de chapéus com 315 operários e 1 empresa metalúrgica. Em 1889 existiam em São Paulo 636 empresas industriais e 54.000 operários.

Houve uma espetacular progressão na indústria de 1907 a 1920, porém não houve industrialização pesada.

A indústria desenvolveu-se muito desigualmente no Brasil. Em 1907 São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais detinham 61% das indústrias e 65% em 1920. A nascente indústria brasileira está concentrada no Rio de Janeiro e São Paulo, 49% em 1907 e 52% em 1920.

Para Simonsen (1973) a transformação econômica se deu a partir da formação do mercado de trabalho pela imigração em massa a partir de 1880. A passagem para o trabalho assalariado é o indício de novas formas de produção.

Para Sérgio Silva (1985) desde o início a produção de café serviu à acumulação de capital. Entre 1880 a 1890 houve um rompimento das formas de acumulação de capital pelo trabalho escravo. O trabalho assalariado é o marco da transformação que incluem estradas de ferro, bancos, comércio exportador-importador e certa mecanização. Houve uma rápida acumulação pelo trabalho assalariado. Segundo Sérgio Silva (1985) é como parte integrante desta acumulação que nasce a industrialização no Brasil.

O café e a indústria apareceram como partes das novas formas de acumulação de capital no Brasil. Portanto o trabalho assalariado, a economia cafeeira e a inserção do Brasil na economia mundial capitalista, segundo Sérgio Silva, representaram as origens da indústria no Brasil.

Este enfoque é corroborado por João Manuel Cardoso de Mello (1982, pg. 89):

"O capital industrial nasceu como desdobramento do capital cafeeiro empregado, tanto no núcleo produtivo do complexo exportador (produção e beneficiamento do café), quanto em seu segmento urbano (atividades comerciais, inclusive as de importação, serviços financeiros e de transportes)".

Para efeitos deste trabalho é conveniente mencionar o que diz Sérgio Silva (1985) a respeito da burguesia industrial. Em 1920 84% das empresas em São Paulo eram de propriedade de estrangeiros ou de filhos ou netos destes e, no Rio de Janeiro, 595 das 765 empresas eram de propriedade de estrangeiros. Os imigrantes vinham com dinheiro, já eram burgueses. Este mesmo fato foi observado em muitos imigrantes que chegaram a Joinville.

Para Silva (1985) o início da acumulação de capital não estava na pequena empresa industrial, mas no comércio, sendo o comércio exportador-importador o centro desta atividade. Em 1910-37, 65 firmas de importação tinham capitais aplicados na indústria. Grande parte da burguesia imigrante trabalhava como importadora. Os burgueses imigrantes enriquecidos no comércio constituem o núcleo da burguesia industrial nascente, juntamente com alguns burgueses do café que se interessam pela industrialização.

Segundo Silva (1985) o comércio exterior era fundamental na rentabilidade dos investimentos, com predominância do comércio sobre a produção (capital comercial sobre o capital industrial). A indústria se transforma em um problema comercial dado que essa era a racionalidade dominante e o único meio de realizar a industrialização.

Para ele a posição no comércio externo explica-se pelas formas de produção determinadas pela dominação do capital cafeeiro e pela subordinação do Brasil na economia mundial. É na divisão internacional do trabalho que está a chave para o entendimento das formas específicas da industrialização no Brasil. A reprodução do

capital cafeeiro e das formas de subordinação da economia brasileira levam ao nascimento e ao desenvolvimento da indústria que, por sua vez, está em contradição com a própria reprodução do capital cafeeiro e as formas de subordinação da economia cafeeira.

Ainda segundo Silva (1985) existem duas características importantes no desenvolvimento do capital industrial no Brasil: a) pela estrutura setorial da indústria brasileira - concentra-se na produção de bens de consumo (85% em 1930); b) toda procura de bens de produção é desviada para os países capitalistas avançados, principalmente Inglaterra. As indústrias de bens de consumo industrial somem no Brasil com o progresso da industrialização, os altos fornos de Caeté e Ipanema desaparecem. A grande indústria não resulta no Brasil da transformação do artesanato e da manufatura. É o próprio capital industrial que exprime as características de desenvolvimento.

Para João Manoel Cardoso de Mello a dinâmica da industrialização brasileira entre 1933 e 1961 tem duas fases distintas. Na primeira, entre 1933 e 1955:

“Há industrialização, porque a dinâmica da acumulação passa a se assentar na expansão industrial, ou melhor, porque existe um movimento endógeno de acumulação, em que se reproduzem, conjuntamente, a força de trabalho e parte crescente do capital constante industriais; mas a industrialização se encontra restringida porque as bases técnicas e financeiras da acumulação são insuficientes para que se implante, num só golpe, o núcleo fundamental da indústria de bens de produção, que permitiria à capacidade produtiva crescer adiante da demanda autodeterminando o processo de desenvolvimento industrial” (Mello, 1982, pg. 110).

Na segunda, entre 1955 e 1961:

“a implantação de um bloco de investimentos altamente complementares, correspondeu, ao contrário, a uma verdadeira “onda de inovações” schumpeteriana: de um lado, a estrutura do sistema produtivo se alterou radicalmente, verificando-se um profundo “salto

tecnológico”; de outro, a capacidade produtiva se ampliou muito à frente da demanda preexistente. Há, portanto, um novo padrão de acumulação, que demarca uma nova fase, e as características da expansão delineiam um processo de industrialização pesada, porque este tipo de desenvolvimento implicou um crescimento acelerado da capacidade produtiva do setor de bens de produção e do setor de bens duráveis de consumo antes de qualquer expansão previsível de seus mercados” (Mello, 1982, pg. 167).

Já para Sônia Draibe, a industrialização envolve um amplo processo de participação burguesa:

“Sob estas formas históricas - a economia exportadora capitalista, a industrialização restringida e a industrialização pesada -, sob dinâmicas de acumulação e crises particulares, a transição capitalista no Brasil envolveu um processo de profundas transformações sociais. Na verdade, a industrialização é tão-somente o aspecto econômico de um processo mais amplo da formação e consolidação da dominação e do poder burgueses, ou seja, do processo de revolução burguesa” (Draibe, 1985, pgs. 13 e 14).

Sintetizando o que foi exposto acima, Suzigan (1986, pgs 21 e segs.) identifica quatro interpretações principais do desenvolvimento industrial brasileiro:

1) “Teoria dos choques adversos”, segundo a qual a industrialização começou como resposta às dificuldades impostas às importações, decorrentes dos choques ocasionados, por exemplo, pela Primeira Guerra Mundial, grande depressão e Segunda Guerra Mundial.

2) “Industrialização liderada pela expansão das exportações”, que sugere que o crescimento industrial ocorria durante períodos de expansão das exportações (café) e era interrompido pelas crises externas (guerras e depressão).

3) “Capitalismo tardio”, visão que enfatiza que o crescimento industrial ocorreu como parte do processo de desenvolvimento do capitalismo no Brasil. A

acumulação do capital industrial ocorreu com a acumulação de capital no setor exportador (comércio exportador), que ao mesmo tempo que estimulava o crescimento industrial impunha limites a este crescimento.

4) “Políticas de governo”, perspectivas que põe em evidência o papel das políticas deliberadas do governo para promover o desenvolvimento industrial, especialmente a proteção aduaneira e a concessão de incentivos e subsídios à indústria.

Suzigan ainda sugere uma interpretação alternativa, segundo a qual o crescimento econômico seria induzido por um produto básico de exportação, que no caso do Brasil seria o café. O crescimento de um país novo ocorreria a partir de um produto básico de exportação, nos termos dos efeitos de **encadeamento** (enlaces, linkages) ou efeito expansão, derivados das exportações de produtos básicos. A essência da proposta seria então o processo pelo qual a expansão das exportações induz investimentos em outras atividades da economia pelo efeito de **encadeamento** (enlaces, linkages).

Para um melhor entendimento desta interpretação alternativa citada por Suzigan, nas páginas seguintes apresentamos um estudo mais aprofundado desta teoria.

### 1.3 - A TEORIA DOS “LINKAGES” (ENCADEAMENTOS)

Neste capítulo vamos expor, de forma sucinta, a abordagem dos encadeamentos produtivos, na linguagem econômica “Linkages”<sup>7</sup>. Albert O. Hirschmann é o principal expoente desta teoria e o autor em que vamos nos sustentar.

Hirschmann (1984, cap. 4) faz uma abordagem bastante elucidativa sobre os enlacs produtivos. Inicialmente ele aborda a perspectiva histórica da teoria do desenvolvimento econômico, a qual reconstruímos a seguir de maneira simplificada.

Escreve Hirschmann (1984, pg. 83) que um fato importante para o surgimento da economia do desenvolvimento aconteceu em 1948-49, com dois artigos de Paul Samuelson sobre a teoria pura do comércio internacional. Sintetizando, o artigo demonstrava, utilizando-se de supostos tradicionais - ausência de movimento dos fatores, custos de transporte nulos, etc. - que poderia esperar-se que o livre comércio igualaria os preços absolutos dos fatores nos diversos países que comerciam, de modo que o comércio internacional poderia funcionar assim como um substituto perfeito do movimento dos fatores produtivos através das fronteiras nacionais. Hirschmann assinala que a teoria do comércio internacional ensina desde longo tempo que o comércio internacional pode gerar ganhos mútuos para os países participantes, porém o resultado de Samuelson, destaca ele, era muito mais forte uma vez que assinalava o comércio como uma força potencial para a igualdade dos ganhos em todo o mundo.

Continuando, Hirschmann cita a “incipiente teoria do crescimento, na versão de Harrod-Domar” como um paradigma muito importante que talvez permitisse solucionar a pobreza da Ásia, África e América Latina. Nesta versão o crescimento dependia de uma quantidade adequada de capital, nacional ou estrangeiro. Porém em 1952, Paul Baran, segundo Hirschmann, argumentou que o crescimento

---

<sup>7</sup> Neste capítulo também adotar-se-á a expressão “enlaces” para denominar os encadeamentos produtivos.

econômico seria impossível sem uma revolução social, pelos seguintes motivos: o capital privado era explorador; as elites nacionais, parasitas ou compradoras, não podiam nem queriam investir produtivamente; e, a ajuda externa somente servia para fortalecer a estrutura de poder existente, oposta ao crescimento<sup>8</sup>. Esta argumentação não nega a importância do investimento de capital produtivo, todavia enfatiza que a estrutura sócio-política dos países pobres era inadequada para que ele acontecesse.

Hirschmann coloca que entre a tese que considera seguro o desenvolvimento se se injeta capital nas quantidades adequadas, e a antítese, que considera impossível o desenvolvimento em vista da situação social e política, havia um amplo campo para atitudes intermédias. Em efeito, estas duas atitudes extremas pareceram pouco satisfatórias quando se acumularam dados sobre o desenvolvimento econômico efetivo da periferia.

Para ele os primeiros intentos de afastamento da simplicidade do modelo de crescimento paradigmático mostraram que a quantidade do investimento não depende somente das receitas totais acumuladas durante o período precedente, mas também da distribuição das receitas, algo familiar para os economistas como o fluxo do ingresso total. O notável para Hirschmann é que duas referências sobre este ponto em 1955 e 1956 chegaram a conclusões opostas. Walter Galenson e Harvey Leibenstein<sup>9</sup> sustentavam que “quanto maior fosse a intensidade de capital da nova produção, maior seria a participação dos lucros na subsequente corrente de ingressos e, portanto, seria maior a reinversão de lucros no período seguinte”. Por sua vez, em outro artigo Robert Baldwin apontava que “uma distribuição igualitária dos investimentos propiciaria o crescimento rápido porque os mercados internos alcançariam com maior facilidade o tamanho necessário para o estabelecimento e a

---

<sup>8</sup> Paul A. Baran, “*On The Political Economy of Backwardness*”, Manchester School of Economics and Social Studies 20, enero de 1952, pp 66-84; in Hirschmann, 1984, pg. 85.

<sup>9</sup> Walter Galenson y Harvey Leibenstein, “*Investment Criteria, Productivity and Economic Development*”. Quarterly Journal of Economics 69, agosto de 1955, pp 343-370; Robert E. Baldwin, “*Patterns of Development in Newly settled Regions*”, Manchester School of Economics and Social Studies 24, maio de 1956, pp. 161-179; in Hirschmann, 1984, pg. 86.

operação rentável de indústrias de bens de consumo”.

Nos dois ensaios, para Hirschmann, os autores pensavam em circunstâncias diferentes. No primeiro ensaio Walter Galenson e Harvey Leibenstein pensavam num processo de industrialização iniciado com vigor. No segundo Baldwin estava avaliando a capacidade dos países que operavam em uma etapa anterior para viabilizar indústrias de bens de consumo básico.

Hirschmann enfatiza que os dois trabalhos não são contraditórios - os padrões de distribuição do ingresso que apóiam o crescimento rápido podem ser diferentes em etapas distintas do desenvolvimento. Ele aponta que no século XIX no sul dos EUA, de uma etapa de distribuição igualitária da renda passou-se a outra concentrada, no entanto o desenvolvimento não se deteve.

Para Hirschmann, todos estes ensaios anteriormente esboçados atacaram a agregação excessiva do paradigma reinante, mas continuaram sublinhando o lado da renda.

As observações de que pode surgir **do lado da produção** uma influência determinante do crescimento provocaram uma ruptura mais radical no paradigma. Pondera ele: o que moveria as constelações de forças produtivas, de modo que impulsionariam aos tomadores de decisões públicas ou privadas a fazer algo mediante **pressões especiais**, pressões mais intensas que as recebidas pelo tomador de decisões racionais da teoria econômica tradicional?

O novo paradigma abordado por Hirschmann refere-se aos enlances, encadeamentos produtivos. Neste novo paradigma o desenvolvimento se acelera mediante investimentos em indústrias possuidoras de fortes efeitos de enlace para frente ou para trás. O empresário não se determina (se decide) atraído unicamente pelas perspectivas de ingresso, mas responde a fatores de impulsos especiais, tais como os enlances que emanam do lado do produto.

A respeito do conceito de enlace, Hirschmann propõe extensões e generalizações em várias direções:

- a) analisa quais os processos que podem ser chamados de enlances;

b) propõe um novo conceito de enlace para examinar certas seqüências do desenvolvimento;

c) estuda a relação entre o enfoque do enlace generalizado e a tese dos produtos básicos e do desenvolvimento do subdesenvolvimento, assim como sua afinidade com o que chamou de micromarxismo.

Hirschmann (1984, pg. 89) definiu

“os efeitos de enlace de uma linha de produtos como as forças geradoras de inversões que se põem em movimento, através de relações insumo-produto, quando são inadequadas ou inexistentes as instalações produtivas que aportam insumos a essa linha ou utilizam seus produtos. Os enlaces para trás conduzem a novas inversões em instalações provedoras de insumos e os enlaces para frente conduzem a novas inversões em instalações usuárias do produto”.

Hirschmann pensou nas indústrias e industrialização para o conceito de enlace. Mas o conceito tem também aplicações úteis à produção primária, de onde fez sua conexão com a tese dos produtos básicos.

Esta tese, desenvolvida por Harold Innis e seguida por economistas e historiadores canadenses (Hirschmann, 1984, pg. 90), demonstra que o **crescimento de um país novo se determina pelos produtos primários específicos que exporta aos mercados mundiais**, de como uma coisa conduz a outra através dos requerimentos e a influência do bem básico, dos meios de transporte e dos padrões de assentamento para o início de novas atividades econômicas.

O conceito original dos enlaces só capta um aspecto deste processo global - aquisição e elaboração do próprio bem básico. Mas pode abarcar aspectos adicionais importantes quando se analisa a questão da renda. Lucros da produção e exportação do bem básico podem gastar-se inicialmente em importações. Mas estas importações, após alcançarem volume suficiente, podem ser substituídas por indústrias nacionais.

Hirschmann, desta forma, conceitua o que seria enlace de consumo, enlace de

produção (ou físicos) e enlances fiscais. O enlace de consumo seria então o mecanismo indireto mediante o qual o produto básico origina desta forma certas indústrias de substituição de importações. O enlace de produção é o enlace para trás e para frente mais direto. Se o Estado tributa os ingressos advindos do bem básico (minas, plantações, etc.) e canaliza para o investimento produtivo pode-se falar de enlace fiscal do bem básico, por oposição aos enlances físicos (ou de produção) mais diretos.

Durante a primeira fase de expansão das exportações em geral não se observa a criação de indústrias novas, mas sim a destruição das atividades artesanais quando se retira a mão-de-obra para a produção de bens básicos e quando as novas importações de bens de consumo compete diretamente com elas. Todavia no Brasil esse impacto sobre a produção artesanal foi mínimo, posto que o desenvolvimento do artesanato nunca chegou a ser expressivo.

O entendimento do **crescimento da periferia** (países subdesenvolvidos) encabeçado pelas exportações pode ser entendido **pelos efeitos de enlace dos diferentes bens básicos em diversos ambientes sócio-econômicos**.

Na análise de Hirschmann (1984, pg. 91) seria mais favorável que o bem básico estivesse dotado ao mesmo tempo de enlances de Produção, de Consumo e Fiscal, mas por infelicidade não é provável que se apresente esta situação ideal: uma breve reflexão sugere que a rigor só pode-se ter uma classe de enlace as custas de outra.

Para ele, os enlances fiscais são vigorosos nas atividades de mineração e petrolíferas, nos chamados enclaves (sem conexão direta com o restante das atividades produtivas), que porém não tem conexão com o resto da economia. E justamente pela ausência de enlances é que o enclave é fácil de ser tributado, principalmente quando for propriedade de estrangeiros, caso em que tem poucos defensores internamente.

Quando uma atividade produtiva tem fortes enlances para frente e para trás e se realiza numa região central por produtores intimamente ligados a uma densa rede

de distribuidores e habitantes urbanos então, devido a pressões políticas, a tributação não é eficiente e o enlace fiscal se torna inadequado, como foi o caso do café no Brasil e na Colômbia. O café criou enlaces de consumo (redes de transporte e assentamentos), mas somente muito mais tarde é que gerou uma melhor contribuição fiscal a partir do bem básico de exportação, porém por políticas econômicas dirigidas diferentes e opostas. Em outros países na América Latina e na África, porém, as arrecadações fiscais do cacau, café e de outros produtos básicos financiaram o desenvolvimento.

Hirschmann levanta alguns questionamentos a respeito da intercomplementariedade dos enlaces. Se os enlaces fiscais não se associam aos enlaces físicos e de consumo e vice-versa, quais seriam os enlaces mais favoráveis? É uma resposta complexa afirma ele, todavia depende da rapidez e vigor com que tendem a aparecer os diversos enlaces.

Ele examina alguns destes fatores. Em relação aos enlaces fiscais depende do governo tributar adequadamente os enclaves. Foi observado que desde a colonização e outros desenvolvimentos que foram estabelecidos pelo Estado na Ásia, África e América Latina, aumentou a propensão à tributação e à estatização. Houve uma certa autonomia do Estado. As perspectivas de desenvolvimento dos países dotados de bens naturais não renováveis são diferentes do que eram no colonialismo ou na primeira expansão capitalista. É mais fácil tributar os estrangeiros do que os nacionais “donos do governo”. Como exemplo disto observa-se que nas minas de nitrato e cobre do Chile, estrangeiros faziam grandes aportações de capital ao Estado. Enquanto que no Equador os produtores nacionais, de Paris, controlavam o governo equatoriano, gastando seus rendimentos naquela cidade da Europa.

Não adianta tributar sem investir produtivamente. E aí está a diferença entre os enlaces de produção e consumo e o enlace fiscal. Os fundos arrecadados podem fazer crescer a burocracia ao invés de regar outras áreas da economia. As tarefas assumidas pelos governos mediante o enlace fiscal são mais difíceis do que as

assumidas pelo capital privado através dos enlaces de produção e de consumo. Deve-se ter capacidade para tributar e para investir para que o enlace fiscal seja um mecanismo eficaz.

Em alguns casos, como no Chile no começo do século, a desproporção do que se arrecada e do que se investe refletiu-se:

- no crescimento da burocracia;
- em serviços sociais abundantes (freqüentemente pouco realistas);
- em gastos com armamentos;
- em desequilíbrio no balanço de pagamentos (houve um aumento de importações de bens de consumo).

O problema destes desequilíbrios é que não se corrigem por si sós, inclusive podem permanecer por tempo considerável. E é escassa a pressão que se exerce sobre o governo para que desenvolva suas capacidades empresariais. Contudo, pode que as importações de bens de consumo possam se traduzir em enlaces de consumo (substituição das importações).

Menos problemáticos do que os enlaces fiscais, os enlaces de produção e consumo não são de todo diretos e uniformemente confiáveis. Hirschmann, no seu tratamento original, assinalou o tamanho da planta em relação ao tamanho do mercado necessário para aproveitar as oportunidades de inversões de enlaces para trás e para frente e de substituições de importações, como sendo a variável fundamental que despertaria o espírito do empreendedor. Contudo outras variáveis ajudam a explicar o aparecimento destas inversões. Como, por exemplo, o grau de alienação tecnológica das novas atividades econômicas em relação as já existentes. Num ambiente onde os enlaces para trás se originam entre os proprietários-administradores é de esperar-se que tais enlaces sejam débeis se o insumo requerido provém de uma indústria cujo processo e cuja técnica sejam totalmente desconhecidos para estes administradores. É possível que a dinâmica do enlace se fruste por causa dessa brecha tecnológica.

Nas matérias-primas agrícolas e industriais é grande a magnitude do salto

tecnológico para o enlace para trás. As técnicas de cultivo modernas do trigo, café, cana, são diferentes do que a técnica de fabricação de ferramentas e de fertilizantes sintéticos utilizados como insumos. Moinho, refinação e outras indústrias de processamento são estranhas para o bem básico do ponto de vista tecnológico. O problema dos enlaces para frente e para trás do bem básico não está no fato de menores efeitos de enlace da agricultura em relação à indústria, mas porque os enlaces apontam para indústrias cujas tecnologias são estranhas para o cultivador do bem básico. Em consequência estas indústrias estão no exterior, onde estão protegidas por altas tarifas.

Evidentemente, as indústrias de processamento estão junto às de cultivo quando são indispensáveis para a preparação das colheitas que se destinam aos mercados mundiais. Os enlaces desta classe dependem mais das características técnicas imutáveis do produto do que de iniciativas empresariais - a cana-de-açúcar deve ser moída logo depois de colhida e é demasiado volumosa para transportes a grandes distâncias.

Na cana-de-açúcar os enlaces para frente são tecnologicamente estranhos ao bem básico. O produtor fica de um lado e o processador de outro. O produtor é separado da atividade econômica do seu produto, entrega a produção a terceiros. Desta forma é preferível que o bem básico tenha menos enlaces para frente. É melhor que o bem básico possa ser colhido, secado, ensacado e transportado pelo produtor (uma só pessoa). Quanto maior o valor do bem básico por unidade de peso, mais convém ao produtor levá-lo ao mercado.

Na ausência de indústrias refinadoras com tecnologias externas, alheias ao produtor, o cultivador do bem básico pode participar das operações da industrialização para frente, tais como transporte, comércio e finanças. Com isto aproveita melhor os enlaces que podem surgir, principalmente de consumo.

Isto, segundo Hirschmann, corresponde à história da expansão comercial, urbana e industrial pela via da substituição de importações que se seguiu às exportações de café nas regiões de São Paulo e Colômbia. Da mesma forma isto

também se aplica à falta de desenvolvimento de certos bens básicos: cana, cacau e algodão. As indústrias de refinação, moagem e transporte de cacau, por exemplo, alheias ao enlace para frente, são estranhas ao produtor agrícola, portanto impedem que este participe nestas novas indústrias.

Na ausência de enlaces para frente tecnologicamente estranhos ao bem básico criam-se condições favoráveis para os cultivadores do bem básico desenvolverem iniciativas empresariais que favorecem o desenvolvimento.

Afirma ele que **as características principais do desenvolvimento de um país no período encabeçado pelas exportações pode descrever-se em termos dos enlaces derivados do seu bem básico**. O desenvolvimento é essencialmente o indicador da forma em que uma coisa conduz a outra, e os enlaces são este indicador desde um ponto de vista específico.

Os enlaces se concentram em certas características inerentes às atividades produtivas. Estas características convidam a alguns operadores a assumir novas atividades. Sempre que assim ocorrer existirá um enlace entre a atividade existente e a nova.

Isto posto Hirschmann procura dar uma definição mais ampla para os enlaces, bem como cria uma nova subdivisão:

a) enlace interno - o impulso para novas atividades é tomado pelos mesmos agentes econômicos;

b) enlace externo - o impulso é tomado por agentes externos à atividade econômica (estrangeiros, governos).

Exceto pelo enlace fiscal (externo por definição) os outros se superpõem a todas as categorias antes mencionadas. Em particular, os enlaces produtivos para frente ou para trás podem ser internos ou externos. Quando internos há uma integração vertical. Disto novas hipóteses surgem:

a) se a atividade é tecnologicamente alheia à atividade existente, o enlace interno terá grandes dificuldades;

b) os países que se industrializaram no século XX tendem a mostrar uma

preferência particularmente marcada pelos enlases internos sobre os enlases externos, assim surge que:

c) o processo de industrialização destes países aponta problemas especiais e quem sabe descontinuidades sempre que os passos seguintes do processo de desenvolvimento requeiram, ou se crê que requeiram, uma injeção massiva de tecnologia alheia.

Para o entendimento e uso mais geral das novas categorias de enlace deve-se examinar as vantagens e desvantagens de cada uma delas para o desenvolvimento. O enlace externo por exemplo tem a vantagem de mobilizar agentes novos e de impedir uma concentração excessiva da riqueza e do poder econômico. Enquanto que o enlace interno tem a vantagem de desenvolver as iniciativas empresariais.

Para Hirschmann existe um enlace sempre que uma atividade origina pressões econômicas que conduzam à realização de uma nova atividade. Poderá ser uma nova atividade produtiva, ou o mesmo produto em novo lugar. Existe enlace interno quando certas características da atividade existente determinam que alguns de seus operadores, ou todos, se transladem a outro lugar, ainda que não planejem empreender nova atividade.

Ele explica como relacionar o bem básico com o comportamento de outros comerciantes, dos industriais, dos investidores estrangeiros e do Estado. Em lugar de tributar o bem básico é possível que o Estado se veja impulsionado de algum modo a ajudá-lo. Se este fato ocorresse, entraria um novo ator no cenário do desenvolvimento. É concebível que o Estado se encarregue de uma tarefa específica. Porém o Estado pode encarregar-se de avanços de outros setores ou da economia em geral, principalmente infra-estrutura. A estabilização dos preços é uma variedade de intervenção estatal de particular interesse do ponto de vista que uma coisa conduz a outra.

As características encontradas para a análise dos efeitos do desenvolvimento podem combinar-se num bem básico para propiciar a acumulação de pontos positivos ou negativos:

- a ausência ou presença para frente de enlaces refinados que sejam estranhos do ponto de vista tecnológico, quando comparados com os meios de produção previamente existentes;

- o preço alto ou baixo por unidade de peso;

- a produtividade marginal do trabalho que declina em forma gradual ou acelerada, e;

- a resposta rápida ou lenta da oferta ante as mudanças de preços.

O caso do café foi um dos que apresentou mais pontos positivos, pois incentivou os cultivadores individuais para que assumissem tarefas empresariais fora do seu cultivo, e conduziu à formação de fortes grupos de pressão exigindo a intervenção do Estado para estabilizar os preços.

O objetivo do trabalho de Hirschmann foi a exploração de linhas de compatibilidade dos bens básicos com o desenvolvimento econômico, num período histórico dado, e dentro dos padrões sociais e políticos característicos desse período.

Estes postulados colocados por Hirschmann referem-se ao desenvolvimento de um país como um todo, e nós não podemos nos esquecer que no nosso caso estamos apenas estudando o desenvolvimento de um município. Contudo, para melhor compreensão do que vamos apresentar, parece proveitoso pensar o município como se fosse um pequeno país, com uma dinâmica própria, porém inserido dentro do contexto do desenvolvimento do país como um todo.

## CAPÍTULO II

### ALGUMAS OBSERVAÇÕES SOBRE A IMIGRAÇÃO ALEMÃ NO BRASIL E SUA INFLUÊNCIA NO DESENVOLVIMENTO DE JOINVILLE

O objetivo deste capítulo é estudar a importante participação da imigração alemã na fundação de Joinville e no seu desenvolvimento, notadamente no campo industrial, e de forma geral, de como a Alemanha surgiu no cenário brasileiro.

A nível de país o marco inicial desta participação se dá quando a Corte de Lisboa emigrou para o Brasil em 1808, fugindo das tropas de Napoleão Bonaparte. O Rei Dom João VI impulsionou a participação dos alemães na economia local com objetivo de fortalecer sua posição diante da Grã-Bretanha, da qual Portugal caíra em completa dependência (Moniz Bandeira, 1994, pgs. 19-21).

Em 1809 o engenheiro alemão Frederico Varnhagen recebeu a incumbência de estudar a possibilidade de construir uma usina siderúrgica em Sorocaba, província de São Paulo. Em 1815 o mesmo engenheiro assumiu a direção da Real Fábrica de Ferro de São João de Ipanema, cuja produção de ferro foi utilizada para construção de fuzis de modelo prussiano numa pequena indústria em São Paulo, que contava com 60 operários e 10 mestres alemães<sup>10</sup>.

Segundo Moniz Bandeira (1994) os primeiros laços políticos da então Confederação Germânica (Deutsche Bund), constituída em 1815, (que congregava, além de quatro Estado-cidades - Lübeck, Bremen, Hamburg e Frankfurt - 34 reinos, entre os quais a Prússia e a Áustria) com o Brasil se deram após a derrota de Napoleão Bonaparte e o término da Guerra na Europa, bem como com a abertura dos portos brasileiros às nações amigas em 1808. De Colônia o Brasil passou a ser Reino Unido a Portugal e Algarves. Isto significou a proclamação de sua independência, como Estado soberano, reconhecido pelos EUA, Inglaterra, Rússia,

---

<sup>10</sup> Heitor Ferreira Lima. *História Político-Econômica e Industrial do Brasil*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1976, pgs. 159-165; in, Moniz Bandeira, 1994, pgs 24-25.

França, Suécia, Áustria e Prússia. O objetivo de Portugal, como já mencionado acima, era de recuperar e robustecer seu prestígio no cenário internacional em resistência ao sufocante predomínio da Grã-Bretanha.

Outro fator importantíssimo para o estreitamento dos laços entre o Brasil e a Alemanha, segundo Moniz Bandeira (1994) foi o casamento, em 1816, do Príncipe herdeiro Dom Pedro com a Arqu-Duquesa Leopoldina, filha do Imperador da Áustria, Franz I, que dirigia a Confederação Germânica criada após a dissolução do Sacro Império Romano-Germânico por Napoleão.

“O enlace das dinastias de Bragança e Habsburg despertou o interesse de diversos Estados alemães pelo Brasil, para onde alguns de seus cientistas, comerciantes, empresários, clérigos e militares começaram cada vez mais a viajar. E o governo de D. João VI, a fim de adquirir força de trabalho para a grande lavoura, em face das pressões da Grã-Bretanha contra o tráfico de escravos, ou povoar certas zonas e assegurar condições de defesa contra possíveis ameaças aos territórios fronteiriços do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, passou a incentivar a imigração de camponeses alemães ou italianos...E o processo de industrialização, que se aprofundava em alguns Estados Alemães, possibilitou esse fluxo migratório, na medida em que, em meio do aguçamento das lutas sociais e políticas, compelia os pequenos artesãos e os camponeses a buscar melhores condições de vida nas Américas...” (Moniz Bandeira, 1994, pg. 25).

O casamento serviu também para estimular em maior grau a vinda de cientistas alemães ao Brasil, que começara com a permissão concedida em 1801 ao naturalista Frederico Sieber<sup>11</sup>.

Segundo Moniz Bandeira (1994) por volta de 1818, na Bahia, os alemães fundaram sua primeira colônia, chamada Leopoldina. E, a partir daí, várias colônias foram surgindo em diversas províncias do Brasil (Minas Gerais, Espírito Santo, Rio

---

<sup>11</sup> Para maiores informações sobre a visita de naturalistas e engenheiros alemães ao Brasil no começo do século XIX, consulte-se OBERACKER (1985).

de Janeiro, São Paulo e Paraná), porém foi no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina onde houve a maior concentração de colônias.

Em Santa Catarina foram fundadas várias colônias alemãs. Em 1829 foi fundada a Colônia de São Pedro de Alcântara, situada próxima à Florianópolis. Em 1847, Colônia Piedade, Colônia Santa Izabel e Colônia Vargem Grande, localizadas no litoral fronteiriço à ilha de Santa Catarina. A Colônia Blumenau, no Vale do Itajaí, foi fundada em 1850. No nordeste do estado foi fundada, em 1851, a Colônia Dona Francisca, objeto de nosso estudo. E em 1856 foi fundada a Colônia Brusque (Piazza, 1994).

Richter (1992, pg. 14) menciona que em 1902, um entusiasta pela fundação de colônias alemãs no Brasil, Robert Jannasch, calculava que, se fosse possível introduzir 5 mil imigrantes por ano, depois de 16 a 20 anos seriam 100 mil colonos vivendo em terras brasileiras, os quais, desta forma, comprariam artigos importados da Alemanha, num valor de aproximadamente 10 milhões de marcos. Este seria um dos principais motivos para incrementar a indústria e o comércio alemão. Esperava-se que os colonos, mesmo sendo cidadãos brasileiros, ficassem economicamente vinculados ao império alemão, desta forma a Alemanha conseguiria impor um domínio econômico no sul do Brasil, tal como no século 18 a Inglaterra havia imposto a Portugal, que mesmo independente, tinha de fato sido reduzido a dependente da economia inglesa.

Com a independência do Brasil foram formados batalhões de soldados alemães, para recompor o Exército brasileiro, uma vez que, com a independência, mais de 14.000 soldados portugueses regressaram para Portugal. Estes batalhões lutaram entre 1825 e 1828 contra as Províncias Unidas do Rio da Prata (Argentina) por causa da secessão da Cisplatina (Uruguai). A maioria destes soldados posteriormente instalaram-se em colônias no Rio Grande do Sul, chegando a atingir em 1830 aproximadamente 6.000 colonos (Moniz Bandeira, 1994, pgs 26 e 27).

Àquela época já havia um grande comércio entre os dois países. Em 1825, dois terços da produção de açúcar da Bahia seguiram destino para Hamburgo. A

Alemanha era então o principal comprador de açúcar e café do Brasil (a Grã-Bretanha e a França importavam tais produtos diretamente de suas colônias) e também adquiria grandes quantidades de tabaco, algodão, couros, anil e outras matérias-primas.<sup>12</sup>

O Senador Johann Karl Friedrich Gildmeister, da Confederação Alemã, numa carta ao Príncipe de Metternich, da Áustria, salientou que:

“no comércio com o Brasil, a natureza colocou a Alemanha em um dos primeiros lugares, talvez até no primeiro, posição esta que, no decorrer normal da evolução, estará mais assegurada, tanto que o Brasil recebeu até agora a maioria dos seus colonos precisamente da Alemanha e é provável que, no futuro, daqui também os receberá”.<sup>13</sup>

O Senador previu ainda que o número de alemães no Brasil viria a ser, com o decorrer do tempo, muito importante. Esses alemães continuariam ligados, pelo idioma, pela maneira de pensar, pelos usos e costumes, aos alemães da Europa. Assim, o Senador tinha esperança de que os alemães dos dois hemisférios desenvolvessem relações semelhantes às que existiam entre a Grã-Bretanha e seus “estados-filhos” da América do Norte, de forma que a Alemanha não mais sentiria a falta de colônias, pois o Brasil poderia vir a representar, em geral, um estímulo para as suas forças industriais (Moniz Bandeira, 1994 pgs. 27-28).

Porém, como muitos outros países europeus, a Alemanha (unificada sob a hegemonia da Prússia em 1870), com o poder centralizado pelo Império (Reich), queria territórios e os conquistou na África ocidental (1884) e ao lado do Oceano Índico<sup>14</sup>. Sentia necessidade de dilatar sua área de influência, a fim de obter fontes de matérias-primas e mercados para venda de manufaturados e inversão de capitais.

---

<sup>12</sup> “Exposição” Peter Peycke ao Imperador D. Pedro I, Salvador, março de 1826, in Herbert MINNEMANN, 1977, pgs 23-24; in Moniz Bandeira, idem, pg 26.

<sup>13</sup> *Brasilien Verhältnis zu Deutschland in National-Ökonomischer Hinsicht*, in MINNEMANN, 1977, pgs.27-31; in Moniz Bandeira, idem, pg. 27.

<sup>14</sup> Conquistou a Alsácia e Lorena na Europa em 1870. Fora da Europa conquistou Togo, Camarões e a África do sudoeste (atual Namíbia), na costa ocidental da África, em 1884. Em 1885 conquistou Tanganica, ao lado do oceano Índico.

Em 1889 com a derrubada da Monarquia no Brasil alguns círculos diplomáticos de Berlim alentaram a possibilidade de se organizar no Brasil, um Estado alemão independente, ou, pelo menos, com forte influência alemã. Assim, esta república meridional teuto-brasileira, serviria como alvo ideal de expansão para o comércio, os investimentos e a colonização alemã em grande escala. O Governo alemão recusou-se a considerar tais planos. E o Chanceler Bismarck rechaçou esta possibilidade, para não ter complicações com os EUA e Grã-Bretanha, uma vez que o Brasil estaria ligado aos interesses globais norte-americanos.<sup>15</sup>

Em 1896 o Cônsul da França em São Paulo observou o progresso da influência alemã no Brasil. Dizia ele que Santa Catarina já estava germanizada e breve também o estariam o Rio Grande do Sul e o Paraná.

A quantidade de imigrantes alemães chegou a atingir em 1907 cerca de 350.000, o equivalente a 2% da população brasileira, conforme o Ministro Plenipotenciário da Grã-Bretanha no Rio de Janeiro, W. Haggard, informou então ao “Foreign Office”.<sup>16</sup>

Embora a imigração alemã para o Brasil tenha sido expressiva, porém, de 6 milhões de alemães que emigraram do começo do século passado até o início deste, a grande maioria foi para os Estados Unidos (Singer, 1977, pg. 89).

Segundo Moniz Bandeira (1994, pg. 35) em 1906 foram os bancos alemães “Diskonto Gesellschaft” e “Dresdner Bank”, aos quais posteriormente se uniram o “The First National City Bank” e outros grupos ingleses e franceses, que apoiaram o acordo de Taubaté (política de valorização do café), acordo este que objetivava manter o preço do café no mercado internacional. Estes bancos concederam ao Estado de São Paulo através do “Brasilianische Bank für Deutschland”, um financiamento líquido de £ 919.000 (libras esterlinas). Este financiamento havia sido negado pela casa bancária do Barão de Rothschild, da Grã-Bretanha, que era o

---

<sup>15</sup> Gerhard Brunn, *Deutschland und Brasilien (1889-1914). Lateinamerikanische Forschungen, Band 4*. Köln, 1971, pgs. 16-17; citado in Richter, 1992, pg. 14 e Moniz Bandeira, 1994, pg. 29.

<sup>16</sup> Despacho nº 55, William Haggard para Edward Grey, Petrópolis, 08/07/1907 - File 26.088 - PRO-FO 371-200; in Moniz Bandeira, 1994, pg. 30.

principal credor do Brasil<sup>17</sup>.

Richter (1992, pgs 15-16) cita que por um lado o Ministro do Comércio alemão, em 1890, apoiava a emigração para o Brasil, uma vez que as políticas de protecionismo norte americanas poderiam diminuir as exportações alemãs para os Estados Unidos, motivo pelo qual deveriam se voltar para uma maior emigração para o Sul do Brasil e vinculá-la com os interesses comerciais alemães. Por outro lado o Ministério das Relações Exteriores alemão, com base em relatórios fornecidos pelos cônsules Weber, do Rio de Janeiro e Koser, de Porto Alegre e pelo embaixador Dönhoff de Petrópolis, não aconselhava a emigração para o Brasil.

Os motivos, transcritos de Richter (1992, pg. 16), eram os seguintes:

- a) O governo brasileiro daria preferência à introdução de mão de obra assalariada nas grandes fazendas de café, estando menos interessado no desenvolvimento da pequena propriedade agrícola pela colonização alemã;
- b) a política nativista do Brasil procuraria assimilar os imigrantes o mais rápido possível, assim que estes perdessem os seus hábitos culturais e a língua alemã;
- c) mesmo criando um mercado teuto-brasileiro, daí não resultariam grandes vantagens para as exportações alemãs, dependendo estas, antes de tudo, da oferta, dos preços e da qualidade;
- d) imigrantes recém chegados ao Brasil teriam que enfrentar inúmeras dificuldades causadas pela administração deficiente;
- e) não haveria mais terras devolutas suficientes nas regiões realmente apropriadas à colonização em grande escala; e,
- f) devido ao desmatamento descontrolado, as condições climáticas no sul do Brasil estariam piorando!”.

Relatórios subseqüentes foram confeccionados dando conta que as áreas de colonização alemã no Brasil prosperavam e, desta forma, novos fluxos migratórios a partir de 1895 intensificaram-se. Mencionamos este ponto para uma reflexão acerca

---

<sup>17</sup> Valentim BOUÇAS, 1950, pgs. 214-215; D’Anthouard, 1911, pgs. 78-79, annexe 12, pgs. 394-396; in Moniz Bandeira, 1994, pgs. 31-32.

das controvérsias políticas e dificuldades encontradas na questão da imigração alemã, com reflexos diretos no desenvolvimento das colônias. Nem os objetivos mais extremos de alguns políticos alemães, de ter um estado completamente dependente de importações alemãs e nem o medo dos mais nacionalistas entre os brasileiros, de se tornarem praticamente dependentes da Alemanha, se concretizaram.

Os imigrantes, juntamente com os cidadãos locais, procuraram ter autonomia própria, fora das interferências governamentais de ambos os lados (do governo brasileiro e do governo alemão). As políticas equivocadas adotadas pelo governo brasileiro (proibição de falar em alemão, participação política dos imigrantes, etc.), principalmente nos períodos das duas grandes guerras mundiais, em relação às colônias, só serviram para travar seu desenvolvimento, ocasionando seqüelas culturais com reflexos até os nossos dias. Desde o início do século a opinião pública estava voltada contra o “perigo alemão”, tanto é que o Governo Federal deixou de cumprir, por influências políticas, com as subvenções, (para a abertura de estradas, assentamento de colonos, construções de edifícios públicos, etc.) previstas em contratos celebrados entre a Sociedade Colonizadora e o governo brasileiro no final da década de 1890.

Exposto de forma sucinta, porém esclarecedora, o elo histórico da ligação da Alemanha com o Brasil, colocamos a seguir os fatores que impeliram a imigração nos anos 1800. A emigração incessante e intensa das populações alemãs para o Brasil era, em última análise, conseqüência dos desajustes e transformações sociais do século XIX na Europa. Segundo Ficker (1965), corroborado por outros autores (Moniz Bandeira, 1994; Richter, 1992), apesar de todas as perseguições, o espírito liberal continuou a sua luta contra os governos absolutos, convulsionando a estrutura social dos estados alemães; os princípios liberais manifestaram-se ao preço de muitos sacrifícios nos movimentos revolucionários de 1848 que começaram na França, mas estenderam-se por quase toda a Europa, atingindo especialmente a Alemanha.

Ainda segundo Ficker (1965), além das guerras e lutas políticas, outros fatores concorreram para intensificar a emigração alemã, como o excessivo crescimento da população, desproporcional ao desenvolvimento dos meios de produção da época, elevados impostos, barreiras alfandegárias entre os numerosos estados alemães e, finalmente, as grandes propriedades e latifúndios concentrados nas mãos das classes aristocráticas, com privilégios quase medievais que colocavam o camponês em situação econômica extremamente difícil.

Para Singer (1977, pg. 86):

“as razões que levaram milhões de alemães a emigrar foram, basicamente, as mesmas que induziram irlandeses, italianos e outros povos marginalizados (pelo menos transitóriamente) pelo processo de industrialização, a adotar atitude idêntica. Qualquer grupo humano em crescimento, cuja técnica de produção não se desenvolve, acaba esgotando os recursos naturais do território em que vive. O aumento demográfico tem que, mais cedo ou mais tarde, esbarrar com a disponibilidade limitada destes recursos, disponibilidade esta que só pode ser ampliada através do uso de técnicas novas, o que geralmente implica uma mudança do modo de produção vigente. Desta maneira cada modo de produção estabelece o seu próprio “ótimo” populacional e, quando o crescimento demográfico ultrapassa este “ótimo”, surge um excesso de população, para o qual se desloca o dilema de encontrar novos recursos (via conquista, colonização, imigração, etc.) ou perecer”.

Além destes fatores Richter (1992) acrescenta que os empresários e políticos alemães, adeptos do imperialismo e nacionalismo da época tinham interesse na formação de poderosos quistos étnicos alemães no além-mar. Para tal fim, recomendavam que fossem fundadas colônias agrícolas em regiões que:

- a) Sendo pouco habitadas pelos nativos e possuindo condições climáticas vantajosas, favorecessem uma imigração alemã em grande escala com boas possibilidades de desenvolvimento;
- b) pelo fato de a população nativa ser de “raça inferior” garantissem que a etnia, cultura, língua e nacionalidade dos imigrantes ficassem

preservadas;

- c) a longo prazo fornecessem matérias-primas para a Alemanha;
- d) no início não desenvolvessem indústria própria, dependendo, portanto, da importação de produtos industriais da Alemanha”.<sup>18</sup>

Quanto aos fatores econômicos, a Alemanha pretendia firmar com o Brasil um tratado de comércio onde obtivesse, com cláusula de nação mais favorecida, as mesmas reduções tarifárias concedidas à Grã-Bretanha e à França. Alegavam os alemães que, não tendo colônias próprias, cujas produções pudessem gozar de preferências, as cidades hanseáticas da Alemanha (Bremen, Hamburg e Lübeck), ofereceriam mais vantagens ao Brasil do que qualquer outra nação da Europa (Moniz Bandeira, 1994, pg. 27).

Moniz Bandeira coloca que, com a derrota da Áustria (1866), a unificação da Alemanha sob a hegemonia da Prússia possibilitou a remoção dos obstáculos econômicos e políticos ao desenvolvimento de suas forças de produção. A conquista da Alsácia e Lorena com suas ricas jazidas de minério de ferro e a indenização de guerra de cinco bilhões de francos-ouro recebida da França (derrotada na batalha de Sedón em 1870) contribuíram para impulsionar a industrialização alemã. Desta forma a Alemanha não dispunha de espaço econômico suficiente para a dimensão que o desenvolvimento de suas forças produtivas alcançara. Ao contrário de outros países europeus, como França e Grã-Bretanha, a Alemanha não possuía qualquer domínio colonial. Esta necessidade de aumentar sua área de influência, a fim de obter fontes de matérias-primas e mercados para venda de manufaturas e inversão de capitais, a compeliu a lançar-se à conquistas de territórios fora da Europa.

Sob o ponto de vista imigratório várias circunstâncias negativas fizeram com que o fluxo migratório de alemães para o Brasil sofresse muitas oscilações.

Os nossos antepassados são procedentes de Wesfallen (centro-norte da Alemanha) e se estabeleceram, em 1829, na primeira colônia alemã de Santa Catarina, São Pedro de Alcântara (conforme mencionado anteriormente). E,

---

<sup>18</sup> Gerhard Brunn, *Deutschland und Brasilien (1889-1914). Lateinamerikanische Forschungen, Band 4*. Köln, 1971, pg. 120; in Richter, 1992, pg 13.

segundo relato deles, que passou de geração em geração, a propaganda que se fazia na Alemanha a respeito do Brasil era como se aqui fosse um paraíso, no qual os imigrantes não necessitariam ser empregados, cada um poderia ser dono de sua própria terra. Diziam que na época se passava muita fome na Alemanha e qualquer proposta era bem recebida. Existe um canção folclórica alemã (“Vaterland”- Terra Natal) que questiona os políticos por deixarem os alemães partirem para longe. Também, segundo relato dos nossos antepassados, dos muitos imigrantes que chegaram a Santa Catarina, só não voltaram para a Alemanha os que não tinha mais condições financeiras para tal, tamanha foi a desilusão com as terras que receberam. Em muitos contratos com os colonos estava estipulado que o governo brasileiro deveria fornecer engenhos de farinha, porém o que muitos receberam foram alambiques de aguardente<sup>19</sup>.

Como ilustração acima tomemos uma passagem de Ficker (1965), a respeito de imigrantes da Renânia. Em 1847 chegaram ao Rio de Janeiro quase mortos de fome e muitos deles enfermos devido às precárias condições da viagem. Estes colonos foram enganados vergonhosamente com promessas e informações falsas da Agência de Colonização “Delrue”, de Dunquerque.

“Haviam ficado a mercê de si próprios, não sabiam como se arranjar, caíram na penúria e foram forçados a se dirigir para uma colônia do Sr. Dr. Saturnino de Souza e Oliveira, a ser instalada no vale ainda **pantanosos e insalubres** do Macaé, ao norte do Cabo Frio. Dos 140 colonos que se deixaram iludir pelos agentes do Dr. Saturnino, 23 morreram nos primeiros oito meses e os restantes ficaram incapacitados para o trabalho. Os que conseguiram fugir, entregaram-se à mendicância no Rio de Janeiro” (Ficker, 1965, pg. 39).

Como outro exemplo tomemos o caso de um antigo cônsul geral do Brasil,

---

<sup>19</sup> Caio Prado Júnior (1953, pg 191), menciona o fato de que a imigração para o Brasil chegou a ser proibida na Alemanha em 1859, face ao tratamento recebido pelos imigrantes. Para Singer (1977) a proibição não parece ter afetado o fluxo migratório, pelo menos nos anos imediatamente posteriores ao da adoção da medida.

Sturtz. Este, tendo passado ao serviço de companhias colonizadoras do Chile, volta-se, a partir de 1864, contra a imigração ao Brasil. Sturtz era um recrutador de imigrantes para o Brasil, que, ao mudar de lado, procurou direcionar o fluxo migratório para o Chile, divulgando pela imprensa alemã descrições das mais assustadoras sobre as condições de vida vigentes no Brasil. Este foi, também, um dos principais fatores que concorreu para influir negativamente no fluxo migratório para o Brasil (Singer, 1977, pg. 90).

Além dos fatores acima mencionados, outras circunstâncias que influenciaram negativamente para a imigração alemã para o Brasil foram a guerra entre a Prússia e a Dinamarca, em 1864, e a guerra do Paraguai, que durou de 1865 a 1870 (Singer, 1977, pg. 90).

O fluxo de imigrantes sofreu muitas oscilações; dependeu, principalmente no início do século, de ciclos conjunturais, no Brasil, Alemanha e Estados Unidos, lembrando sempre que o fluxo migratório de imigrantes alemães para os Estados Unidos foi sempre bem maior que para o Brasil. Crises e depressão ou expansão em um ou outro país, faziam com que os imigrantes se deslocassem com maior ou menor intensidade. Por exemplo, com a abolição da escravatura e a expansão econômica do “Encilhamento” (1890/91) o Brasil se tornou mais atraente para os imigrantes. Igualmente a crise do “Encilhamento” fez com que o fluxo migratório diminuísse. Da mesma forma as medidas restritivas à imigração, adotadas pelos Estados Unidos em 1921, e intensificadas em 1924, forçaram os imigrantes a buscarem outros países para se fixarem, dentro os quais o Brasil, registrando-se nesta época a maior quantidade de imigrantes ingressados no país, 22.170 imigrantes em 1924 (Singer, 1977, pgs. 90 - 92).

Entre 1820 e 1850 (data da fundação de Blumenau e Joinville - 1851) a imigração alemã foi apenas esporádica, fato este, segundo Singer (1977, pg. 89), explicado provavelmente pelo tráfico negreiro para o Brasil. Para os imigrantes, como trabalhadores livres, não seria atraente concorrer com o braço escravo, na disputa de oportunidades no mercado de trabalho.

Entre 1856 e 1862 o fluxo migratório oscilou entre 2.000 a 4.000 pessoas por ano. Entre 1863 e 1886 houve uma queda devido aos fatores já mencionados anteriormente. A partir de 1867 a imigração aumentou, reduzindo-se entre 1870 e 1871, fato que pode ser atribuído à guerra franco-prussiana. Em 1890 e 91 o fluxo migratório foi de 5.000 imigrantes por ano. Em 1913, 8.004 imigrantes. A Primeira Guerra Mundial 1914/18 interrompeu o fluxo, que retornou em 1920 com 8.256 imigrantes. Em 1924, 22.170 imigrantes, sendo este o ano com maior fluxo de imigrantes alemães para o Brasil. Entre 1925 e 1926 a imigração alemã ficou em 7.000 e entre 1927 e 1930 em 4.000 a 5.000. Na década de 30 a imigração variou irregularmente na casa dos 1.000 a 5.000, devido a grande depressão de 1929, bem como pelas restrições impostas à imigração pelo Brasil, que estabeleceu cotas máximas de imigração. Durante a Segunda Guerra Mundial, 1941 e 1945, a imigração cessou, retornando depois em bases muito modestas (Singer, 1977, pgs. 90 - 92).

Isto posto acreditamos ter colocado algumas bases em que se sustentaram as imigrações, notadamente a alemã, para Santa Catarina, precisamente Joinville, dando origem à colonização da região nordeste do estado.

## CAPÍTULO III

### FORMAÇÃO HISTÓRICA E O PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO DE JOINVILLE - 1851 - 1858

#### 3.1 - ORIGENS HISTÓRICAS

Em 1851, ano de fundação de Joinville, Santa Catarina era uma incipiente Província. A população era calculada em 107.000 habitantes (destes, 17.000 eram escravos) que estava distribuída entre 7 municípios, São Francisco, Porto Belo, São Miguel, Desterro, São Joaquim, Lages e Laguna. Excetuando-se Lages, a Província estava concentrada no litoral, onde os abrigos marítimos ou portos, fixaram os aglomerados humanos que constituíam as modestas sedes municipais.

Em 1658 foi fundado São Francisco do Sul, em 1673 Desterro, em 1676 Laguna e em 1771 Lages.

A principal atividade econômica da Província, exceto o gado no planalto serrano (Lages), estava centrada obviamente na pesca e na agricultura, que garantiam a subsistência da população, num panorama de pobreza, que não diferia das demais regiões brasileiras na orla marítima (Oliveira, 1984, pgs. 110 e 111).

A produção de Santa Catarina na época, calculada por Leonce Aubé (personagem que veremos adiante), não passava de 1.010 contos de réis (cerca de um milhão de francos). Destacava-se a farinha de mandioca, seguida pelo arroz em níveis bem inferiores, feijão, cebola, cachaça, café e milho. O Presidente, João José Coutinho orçou a despesa da Província para aquele ano (1851) em 94 contos de réis (Oliveira, 1984, pg 111). A média de exportação da província entre 1850 e 1855, excluindo o necessário para o consumo local foi de 337.526 *alqueires*<sup>20</sup> de farinha de mandioca, 3.042 de goma, 10.919 de amendoim, 2.345 de batata inglesa, além de

---

<sup>20</sup> Medidas antigas de capacidade, que podiam variar em diferentes localidades. Segundo Roberto Simonsen (1978, pgs. 462-3) os seus valores mais freqüentes são: 1 alqueire = 36,27 litros; 1 medida = 1 canada = 2,662 litros.

8.609 sacos de arroz, 49.696 quilos de açúcar, 94.323 *canadas* de aguardente, 24.626 *medidas* de melado (Oliveira, 1984, pg. 163).

Quando Joinville foi fundada, São Francisco do Sul, distante dali 50 km, já era uma vila com significativa população. O ancoradouro do porto de São Francisco foi a porta de entrada da Colônia Dona Francisca para os imigrantes que a povoaram, e foi o entreposto do comércio que a colônia manteve com o País e o mundo.

A vila de São Francisco foi povoada por Manoel Lourenço de Andrade e por seu genro, Luiz Rodrigues Cavalinho, em 1658. Em 1851, data da fundação de Joinville, era conhecida como a cidade da Nossa Senhora da Graça de São Francisco e era a terceira cidade na ordem da população, comércio e indústria da província de Santa Catarina. A sua população, em 1841, foi estimada em 8.176 habitantes, incluindo-se 1.280 da freguesia de Itapocoroi e 1.280 escravos. E, no ano de fundação de Joinville, São Francisco do Sul tinha uma população de aproximadamente 15.000 habitantes (Oliveira, 1984, pgs. 61 e 62).

A vila tinha cerca de 80 casas térreas, construídas de pedra. As ruas eram calçadas. São Francisco em 1847, quando foi elevada à categoria de cidade, desfrutava de certa prosperidade agrícola, embora com o braço escravo, chegando a possuir grandes propriedades rurais. Mantia constante comércio com outras praças do país, principalmente a do Rio de Janeiro. A sua produção, nos três anos anteriores a 1853, foi estimada, pela Câmara municipal, em 300.000 alqueires de farinha de mandioca e 300 pipas de aguardente. A construção de embarcações também era uma atividade importante da vila naquela época (Oliveira, 1984, pg. 62).

O porto, com duas barras, se constituía em ótimo ancoradouro. A sua magnífica baía se comunicava com a lagoa de Saguassú, onde desaguava o rio Cachoeira, em cujas margens foi instalada a Colônia Dona Francisca. E seria para esta, o respiradouro dos seu primeiros anos de vida e, por muitos anos, a única via de comunicação com São Francisco e o exterior.

Nas redondezas onde foi implantada a colônia já existiam alguns moradores brasileiros, que inclusive tinham suas próprias lavouras. Estes moradores brasileiros foram extremamente úteis aos primeiros colonos. Auxiliaram na construção das primeiras casas, na derrubada das matas e na condução das embarcações. Eram artesãos na feitura de paredes de taipas das casas em construção, e cobriam-nas com feixes de folhas de palmeiras nos quais eram exímios fabricantes (Oliveira, 1984, pg. 114).

Conforme Carlos Ficker (1965, pg. 17), a área onde hoje está assentado o município de Joinville constituiu um dote de terras recebido pela Princesa Dona Francisca, filha de Dom Pedro I e irmã de Dom Pedro II, por ocasião do seu casamento (1843) com o Príncipe francês François Ferdinand Phillippe Louis Marie, Príncipe de Joinville, terceiro filho do “Roi Citoyen” Louis Phillippe, Duque de Orléans e Rei da França (1830-1848), e da Princesa Marie-Amélie de Bourbon.

O príncipe de Joinville, que nasceu a 14 de agosto de 1818 no Castelo Neuilly, descendente de Henrique IV e da Imperatriz Marie-Thérèse da Áustria, ingressou com 16 anos de idade (1834) na marinha francesa. Em 1840 comandou a fragata “La Belle Poule” (a mesma onde posteriormente foi realizado o casamento com a Princesa Francisca Carolina), e teve como uma de suas incumbências levar da ilha de Santa Helena para a França os restos mortais do Imperador Napoleão Bonaparte.

Esteve por três vezes no Brasil. Conheceu a Princesa Francisca Carolina na primeira viagem, quando ela contava com a idade de 15 anos. O Príncipe anotou num “Diário de Viagens”, todos os detalhes de suas estadas no Brasil. Este documento representa uma fonte riquíssima de informações sobre os hábitos e costumes da Corte Imperial do Brasil e hoje se encontra no Museu Imperial.

Na terceira e última vez que esteve no Brasil, em 1843, foi para casar-se com a Princesa Dona Francisca Carolina, que ocorreu no dia 1º de maio de 1843 a bordo da fragata “La Belle Poule” (Ficker 1965, pg. 19). Em 14 de maio partiu o Príncipe com sua jovem esposa Francisca Carolina para nunca mais voltar ao Brasil.

Quando casassem as Princesas receberiam como dote, “um patrimônio de terras pertencentes à nação”, conforme a lei 166 de 29 de setembro de 1840. O dote da Princesa se constituía em “25 léguas quadradas, de três mil braças, de terras devolutas, que podem ser escolhidas nas melhores localidades em um, ou mais lugares, na Província de Santa Catarina”... (Ficker, 1965, pg 20).

Com a queda do Rei Louis Phillippe, levando a família Real francesa ao exílio na Inglaterra, e devido à precária situação financeira do Príncipe de Joinville, este optou por vender parte das terras recebidas como dote para uma colonizadora alemã, a “Companhia Colonizadora de Hamburgo”. Esta companhia, que tinha como principal acionista e presidente o Senador alemão (de Hamburgo) Christian Mathias Schroeder, que já possuía um escritório no Rio de Janeiro (rua d’Alfândega, 48), iniciou o processo de colonização da região de Joinville e arredores. É de se ressaltar que nesta época, a questão emigração na Alemanha era bastante delicada, vários intelectuais e políticos estavam se colocando contra a emigração e a “Sociedade de Proteção aos Imigrantes” tinha sido desfeita. Um dos motivos desta dificuldade conforme mencionado, era o abandono dos imigrantes no seu local de destino.

Deve-se ressaltar que a emigração, com seu movimento de passageiros e cargas, era um negócio lucrativo, no qual participavam companhias de transporte marítimos, recrutadores de imigrantes e companhias de colonização. Para Singer (1977, pg 88) a transferência de capital do centro do mundo capitalista à sua periferia precisava ser acompanhada de mão-de-obra para fecundar este capital e permitir que ele se multiplicasse.

Segundo Singer (1977, pg. 88), a companhia de colonização, geralmente uma sociedade anônima constituída no país de emigração, procurava obter um contrato de colonização do governo de um país de imigração. No contrato a companhia se obrigava a introduzir, no novo núcleo colonial do país, certa quantidade de colonos num período de tempo e a instalar os serviços públicos necessários, tais como, transporte, demarcação de terras, saúde, educação, etc. Em contrapartida o governo

do país interessado concedia as terras à companhia e a subvencionava, pagando-lhe certa quantia por imigrante, por quilômetro de estradas construído, etc. A sociedade colonizadora investia capital nas obras iniciais de colonização, fazendo com que o preço das terras aumentassem, no que as vendia recuperando seu capital investido e obtendo lucros sobre o mesmo.

Quando o Príncipe de Joinville vendeu parte de suas terras ele esperava com isto, da mesma forma que a sociedade colonizadora, que através de uma colônia florescente, o valor de suas terras vizinhas aumentasse consideravelmente (Tschudi, 1988, pg. 22)<sup>21</sup>.

Como já mencionamos anteriormente, o Príncipe vendeu somente parte das terras para a Sociedade Colonizadora de Hamburgo, o que acarretaria posteriormente sérios desentendimentos entre o Príncipe, na pessoa de seu procurador Léonce Aubé, e a sociedade colonizadora. O procurador realizava uma colonização paralela nas terras que ainda pertenciam ao Príncipe, oferecendo maiores vantagens aos colonos em relação à sociedade colonizadora.

Existiam, portanto, a colônia do Príncipe e a colônia hamburguesa, da sociedade colonizadora. Os ânimos no decorrer dos primeiros anos da colonização foram se acirrando. Em 1855 o Diretor da colônia pediu demissão e o procurador partiu para a Europa, retornando praticamente um ano depois. A frente veremos que o próprio Príncipe interviu, resolvendo o conflito.

Segundo Ficker (1965) o cidadão francês, Louis François Léonce Aubé foi o procurador e encarregado do Príncipe para escolher as terras, medir e tomar posse, bem como foi, posteriormente, Diretor da Colônia Dona Francisca, até a sua partida do Brasil em 1866. Segundo Von Tschudi (1988, pgs. 23 e 24), o Sr. Aubé, homem de confiança do Príncipe, inteligente e ativo, não era um colonizador prático. O lento progresso inicial da colônia mais significativa fundada no Brasil, deveu-se por

---

<sup>21</sup> Von Tschudi era um barão suíço que em sua viagem pela América do Sul visitou a colônia Dona Francisca e outras colônias de Santa Catarina em 1861. Os relatos de suas viagens resultaram numa obra de cinco volumes intitulada "Reisen durch Süd-Amerika" (Viagens Pela América do Sul).

ter sido escolhido como local para o primeiro centro da colônia, o vilarejo chamado “Joinville”, um lugar em que um colonizador prático prevenido nunca teria destinado para tal finalidade. O local escolhido, próximo ao rio, com a maré alta ou com chuvas contínuas inundava uma parte das ruas e deixava as casas com muita umidade e insalubres, além disso o terreno num raio de mais de meia légua era infrutífero e apropriado somente para pastagens artificiais sempre fracas.

A notícia da colônia foi bem aceita no Brasil, esperavam-se incalculáveis vantagens futuras. A Província de Santa Catarina naquela época estava se recuperando das conseqüências da “Guerra dos Farrapos” (1835 a 1845) e segundo dados oficiais tinha 80.000 habitantes.

Definida a compra das terras pela Cia. de Colonização, 10 pessoas chegaram no local em 22 de maio de 1850, para tomar posse das terras conforme o contrato, dentre os quais o representante do Príncipe, Louis François Léonce Aubé e o Engenheiro Herrmann Güenther, encarregado de representar a “Sociedade Colonizadora de Hamburgo de 1849”. O local onde desembarcaram era conhecido por “Caminho do Jurapê”<sup>22</sup>. Jurapê é o ponto mais alto do município de Joinville (1.219 m).

Em 10 de dezembro de 1850 a barca norueguesa “Colon” zarpou do porto de Hamburgo com 124 passageiros a bordo. Chegaram oficialmente à Colônia Dona Francisca, onde seria fundada a cidade de Joinville (nome já anteriormente definido), em 9 de março de 1851. Juntamente com os imigrantes da barca “Colon” chegaram 74 colonos noruegueses que tinham destino para a Califórnia, porém por motivos diversos não puderam continuar viagem, no que foram direcionados para a Colônia Dona Francisca, sendo que 13 deles regressaram com a barca “Colon”.

Com os colonos que já estavam, mais os que chegaram com a barca “Colon” (118) e os noruegueses, são oficialmente 185 pessoas os primeiros povoadores da colônia, isto no dia 10 de março de 1851. A data de aniversário do município é

---

<sup>22</sup> Ficaram hospedados numa cabana rústica de um cidadão francês de nome M. Frontin, egresso da Colônia do Saí, tentativa fracassada de experiência prática de um “falanstério” no Brasil, de acordo com as doutrinas socialistas de Charles Fourier (Ficker, 1965, pg. 25).

comemorada hoje no dia 9 de março em função de coincidir com o dia de “Santa Francisca Romana”.

Observando-se a lista de nomes e profissão dos primeiros imigrantes colonizadores que chegaram à colônia constata-se que o maior grupo era formado por lavradores, sendo que o segundo grupo expressivo era formado pelos tecelões. Outras profissões também figuravam na lista, tais como: professores de escola, mecânicos, alfaiates, boticários, jardineiros, etc.. Alguns dos primeiros imigrantes que chegaram eram noruegueses, operários e artífices, como carpinteiros, pedreiros, ferreiros e padeiros, que dois anos depois partiram para a América do Norte.

Estes imigrantes quando chegaram, num total de 118 pessoas<sup>23</sup>, não encontraram a infra-estrutura combinada.

“Sacrifício, renúncias e tristezas caracterizaram a vida destes primeiros pioneiros. Atraídos pela propaganda romântica e cheios de ilusões, sentiram-se decepcionados e ludibriados, quando olharam a clareira de 200 X 1000 metros na selva virgem, um vasto lodaçal, uma quantidade interminável de tocos de árvores abatidas, que, em parte, ainda jaziam no local, alguns ranchos de sapé, aqui e ali umas pequenas plantações de milho, de mandioca, de batata doce...” (Ficker, 1965, pg. 31).

A área era úmida, muitas doenças se verificaram, porém não havia como retroceder. Esperavam encontrar um vilarejo e só encontraram choupanas. Apenas uma pequena quantidade destes primeiros imigrantes permaneceu na colônia.

As terras foram demarcadas por lotes numerados que eram destinados aos colonos. No lote de nº 36 foi instalada uma olaria - a primeira indústria do pequeno núcleo colonial. A rua passou a ser chamada de “Ziegeleistrasse”, rua da Olaria, atual rua do Príncipe (Ficker, 1965, pg 84).

Após a chegada da barca “Colon” ( março de 1851), em 12 de julho do

---

<sup>23</sup> No “Einwanderungs-journal” - Jornal de imigração, com 90 páginas manuscritas encontram-se os nomes dos primeiros 4.085 imigrantes desembarcados em 36 veleiros, inclusive a relação dos primeiros 118 imigrantes (Arquivo Histórico de Joinville).

mesmo ano chegaram mais 115 colonos. Em setembro de 1851, aportaram no colônia 75 imigrantes, com perfil diferente dos primeiros colonizadores. Segundo Ficker (1965, pgs. 98-103) eram na sua maioria capitalistas e empregadores, oficiais e acadêmicos.

Um imigrante que viveu na Colônia Dona Francisca nos dois primeiros anos de fundação, escreveu a respeito da vida da colônia nesse tempo. O objetivo dele era informar e alertar aos candidatos à emigrante das condições reinantes nas colônias alemãs além-mar. Seus apontamentos foram reunidos num livro que recentemente foi traduzido ao português, de onde retiramos o texto abaixo:

“Constava que muitos (imigrantes) vinham providos de recursos, o que dava uma esperança de mão de obra e de dinheiro novo na Colônia... Em verdade, o capital que deveria vir com o “Gloriosa” devia andar na casa dos 100.000 marcos, o que ainda não representava todo o poder dos componentes dessa leva, visto que muitos haviam destinado, para essa aventura, só uma parte de seus verdadeiros haveres. Além desta vantagem, não seria gabolice dizer que o que mais pesava, era a bagagem intelectual da expedição; constava de 8 oficiais, dos quais 2 possuíam curso universitário, 2 com curso superior em engenharia e outro em navegação. Além disso, havia entre os passageiros um médico, que tinha sido Médico-Chefe na armada, e com prática em cirurgia. Um jurista, 2 naturalistas com conhecimentos agrícolas, um marceneiro, 2 carpinteiros, um litógrafo, dois candidatos em Teologia, um Mestre-escola, 7 economistas, 5 comerciantes, um artista em jardinagem, um horticultor, cordoeiro, açougueiros...” (Rodowicz - Oswiecimsky, 1992, pg. 20).

Esta terceira leva de imigrantes deu à colônia um novo dinamismo. Os novos “colonos” adquiriram lotes e alguns terrenos já plantados e com casas rudimentares já construídas. A Colônia passou a ser um centro social, econômico, político e administrativo; instalaram-se vendas, empórios, lojas e o estabelecimento dos ofícios, como seleiros, padeiros, ferreiros e tantos outros. Conforme mencionado

por historiadores, a partir desta data introduziu-se na colônia “inteligência e capital” e houve alguns casos de transformação de colono independente em empregado pago pelo capitalista, isto é, muitos dos primeiros colonos venderam suas terras e incipientes plantações aos novos imigrantes que chegaram e muitos deles passaram a trabalhar como empregados onde antes eram patrões. Com toscas ferramentas e máquinas rústicas formaram o embrião de um pólo industrial que seria chamado algumas décadas depois de a “Manchester Catarinense”.

No nosso entender histórica e economicamente foi a partir da chegada destes imigrantes que a então Colônia Dona Francisca definiu seu futuro. Dois fatores contribuíram para isto. Primeiro os primeiros imigrantes perceberam que o local não teria nenhum futuro agrícola uma vez que as terras na sua maioria eram um verdadeiro “charco”, tanto é que nas primeiras “estradas” colocavam-se troncos de palmitos para permitir a passagem. As terras com maior fertilidade estavam ainda mata adentro, e não tinham grandes extensões. Von Tschudi (1988, pgs 27 e 28) também argumenta que a agricultura não atingiu as proporções desejadas por não haver um grande mercado próximo para os produtos agrícolas, além de São Francisco. Segundo, os imigrantes que chegaram posteriormente à Barca Colon, na sua maioria não eram colonos. Estes imigrantes trouxeram em seu seio o embrião da indústria e pelas suas características vieram para cá com esta intenção, de formar um centro comercial, industrial e político, como veremos mais adiante. Não há menção na literatura do por quê destes imigrantes não serem colonos. Os historiadores mencionam que muitos deles sofreram perseguições políticas no seu país de origem, como é o caso de Otokar Doerfel, fato este que os compeliram a fugir de sua pátria natal.

Enfatiza Ficker (1965, pgs. 98-102) as características destes imigrantes:

“não representavam o tipo de colono comum sem recursos e sim uma seleção de homens cultos e inteligentes, oficiais do extinto exército, senhoras e senhoritas, que esperavam ter na Colônia Dona Francisca um futuro melhor, deixando a pátria, parentes e comodidades... homens de cultura elevada e com iniciativa comercial e industrial ”.

Outro fator para o desenvolvimento da colônia apontado por Von Tschudi (1988, pg 29.) foram as estradas construídas com cautela e compreensão. As estradas seguiam por várias direções unindo todos os núcleos habitacionais da colônia.

Os primeiros colonizadores sofreram o indizível: as constantes chuvas, o mormaço, a lama, os mosquitos de todas espécies, etc., além das diversas doenças que levaram muitos à morte, foram fatores que levaram vários a abandonar a Colônia já no primeiro ano de fundação.

Segundo o relatório (o primeiro oficial que faz referência à Colônia) do Presidente da Província de Santa Catarina Dr. João José Coutinho, de 1º de março de 1852, existiam na colônia uma olaria, uma padaria e estava instalando-se uma fábrica de vinagre, bem como existiam plantações de arroz, milho, batata, cana, café, laranjeiras e bananeiras.

No segundo ano de fundação da Colônia os navios que ancoravam no porto de São Francisco traziam carregamentos de carne seca, açúcar, vinho, farinha de trigo, aguardente, esteiras, manufaturas de pedra e ferros, e levavam pequenas quantidades de tábuas, ripas, feijão e principalmente farinha de mandioca (Rodowicz, 1992, pg. 46).

Todas as despesas do núcleo colonial eram anotadas e controladas pela direção da Colônia. Uma parte do dinheiro para os gastos na Colônia foram descontados em forma de letras de câmbio contra a firma Christian Matthias Schroeder (responsável pela colonização), com sede no Rio de Janeiro.

Um negociante de nome Francisco da Costa Pereira, residente em São Francisco do Sul, financiou a Colônia por muito tempo. Outra parte das finanças vinha das vendas do armazém da Sociedade Colonizadora as quais rendiam 500 contos de réis por mês (Ficker, 1965, pg. 126).

O principal responsável pelos controles, anotações e organização da Colônia foi o próprio filho do dono da empresa colonizadora, Eduard Schroeder. Com

determinação, organização e honestidade conduziu os primeiros trabalhos na nova terra até 20 de outubro de 1852, quando voltou definitivamente para Hamburgo na Alemanha.

Com a saída de Eduard Schroeder o novo diretor denominou definitivamente a colônia de “Joinville”, consolidando a justa homenagem ao Príncipe de Joinville, que não só vendeu as terras, mas também participou ativamente da colonização, com subsídios financeiros e intermediações junto ao governo Imperial em relação aos contratos que definiam as responsabilidades das partes envolvidas, governo Imperial e Sociedade Colonizadora. Quando a primeira sociedade colonizadora foi dissolvida o Príncipe foi um dos principais acionistas da nova sociedade colonizadora constituída, como veremos adiante.

Os colonos recebiam ajuda de custo para alimentação, empréstimos para construção de casa própria e subsídios para os trabalhos nas estradas e na derrubada das matas.

O primeiro panfleto do lugarejo (“jornalzinho” da colônia), chamado de “Der Beobachter am Matthiasstrom” (O observador às margens do rio Mathias), relatou o sentimento dos imigrantes que partiam de sua terra natal:

“...Deixamos a nossa terra natal! Sim, pesado foi o adeus. Como foi possível que a terra que amávamos mais que a nossa própria vida, que trouxe felicidade para os nossos pais, não tinha mais espaço para nós? Qual o motivo que já forçou milhares e milhares de pessoas a abandonarem a sua Pátria querida?”. Terminou o artigo dizendo: “Eu te saúdo, minha nova Pátria!” (Ficker, 1965, pg. 128).

Em 27 de dezembro de 1852 no relatório do Diretor da Colônia, Sr. Benno Frankenberg, escrito em francês, dirigido ao Presidente da Província, este indicava quatro estabelecimentos industriais, uma fábrica de tijolos (olaria), um de “paterie”, uma de vinagre e uma de cigarros, uma forja, um açougue, 2 padarias e outros estabelecimentos comerciais. Segundo o relatório do ano seguinte, 1853 (elaborado pelo mesmo diretor e com o mesmo destino do anterior), o lugarejo contava com 2

fábricas de cigarros, uma olaria, uma fábrica de louças de barro, 2 engenhos de arroz, um engenho de mandioca, 2 moendas de milho e 2 engenhos de açúcar, além de 3 padarias, 2 açougues, 2 hotéis (albergues), 5 vendas e 5 casas comerciais.

Em 1854 o relatório apontava 3 padarias, 2 fábricas de cigarros, uma fábrica de licor, uma cervejaria, 2 olarias, uma fábrica de telhas e artigos cerâmicos, 5 engenhos de açúcar, 2 de arroz, 2 moendas de milho, 16 engenhos de mandioca e 2 prensas para óleo de rícino. Em 1855 a colônia contava com 79 cabeças de gado, 40 bezerros, 70 cavalos, 262 suínos, e 40 ovelhas. Possuía uma área plantada de 321 morgos<sup>24</sup> com aipim; 207 morgos com cana-de-açúcar; 176 morgos com arroz; e 418 morgos com pasto para gado. Existiam também na Colônia 33.470 pés de café plantados (Ficker, 1965, pg. 174). A agricultura não tinha alcançado o nível que se desejava. Dois fatores contribuíram para isto, o terreno era infértil e os imigrantes na sua maioria não eram colonos e não tinham aptidões para a agricultura.

A primeira maquinaria para beneficiamento de cana foi adquirida junto ao sítio de um português já estabelecido no local, porém não serviu aos propósitos de produção em maior escala (era movida por homens), desta forma foi encomendada uma prensa de tração animal na Alemanha (Hamburgo).

Em 1856 o relatório do Diretor da Colônia apontava 30 engenhos de mandioca, 4 de arroz e 9 de cana, uns movidos à água, outros por animais ou homens e um movido à vapor (Ficker, 1965, pg. 180).

O relatório de 1859 apontava: população de 2.475 pessoas, 113 casas na vila de Joinville e 483 na zona rural, 39 engenhos de farinha, 23 engenhos de açúcar, 7 engenhos de arroz, 3 serrarias, 5 fábricas de telhas, 1 olaria, 3 fábricas de cerveja, 2 fábricas de vinagre, 1 curtume e 4 fábricas de charutos (Ficker, 1965, pg. 212).

O Presidente da Província Araújo Brusque, em seu relatório do ano de 1860, cita que a produção da Colônia Dona Francisca não era suficiente para o seu consumo por dois motivos básicos: primeiro pelo grande número de artífices (691) e operários (200) que não trabalhavam na terra, e; segundo, pela absorção de

---

<sup>24</sup> Morgo: unidade de medida de superfície equivalente a 2.500 m<sup>2</sup>.

trabalhadores na construção da estrada Dona Francisca. A população era, como mencionado acima, de 2.475 pessoas.

Terminada esta primeira parte diríamos, segundo nosso entendimento, que a primeira fase do desenvolvimento da então Colônia Dona Francisca esteve baseado na agricultura, na incipiente indústria de subsistência e no comércio. As principais características desta etapa ficam por conta do desenvolvimento local financiado pela própria Sociedade Colonizadora, com importante participação do Governo Imperial. Com subsídios aos colonos e na criação da infra-estrutura alavancava o crescimento da colônia, seja na agricultura, no comércio e na indústria, como veremos adiante.

Os gastos com a Colônia até 1856 estavam minuciosamente contidos no relatório elaborado pelo Ministro Luis Pedreira de Couto Ferraz, no qual este, em 46 páginas datilografadas, relatava o estado da colônia. Segundo o relatório, ali já haviam sido empregados cerca de 874 contos de réis, entre o capital social da Sociedade (247 contos de réis), o auxílio do governo (145 contos de réis) e os recursos dos próprios colonos (482 contos de réis) (Oliveira 1984, pg. 71).

Outro fator característico deste período fica por conta dos próprios imigrantes, nitidamente com aptidões comerciais e industriais. Estes imigrantes com seus ofícios já estabelecidos (sapateiros, padeiros, oleiros, tecelões, artífices, etc.) definiram o rumo do desenvolvimento da Colônia Dona Francisca.

### **3.2 - A ESTRADA DONA FRANCISCA E A CRISTALIZAÇÃO DA VOCAÇÃO INDUSTRIAL - 1858 - 1890**

Já antes da colonização pretendia-se abrir uma estrada que ligasse o litoral nordeste catarinense com o planalto de Curitiba, com notável vantagem econômica para o comércio litorâneo e de São Francisco do Sul. Abriu-se a chamada Estrada de Três Barras que, saindo da foz do rio Três Barras (deságua na lagoa de Saguacú), escalou as escarpas da Serra do Mar em direção à Curitiba. Ainda hoje na serra do “Monte Crista”, no município de Garuva-SC, existem vestígios desta “estrada”. Porém os ganhos econômicos em função desta estrada não foram o que era esperado, em função das precárias condições de passagem, principalmente no trecho da serra.

A direção da Colônia já em 1852 planejava um acesso a Curitiba pela Serra Geral, independente da Estrada de Três Barras. A estrada foi iniciada por Léonce Aubé, procurador do Príncipe de Joinville, em janeiro de 1852. Era chamada pelos colonos de “Serrastrasse” (Estrada da Serra), que partia do núcleo colonial no sentido norte, margeando o rio Cubatão. Buscava-se um acesso mais facilitado ao planalto pelas escarpas íngremes da Serra Geral. Paralelamente a direção da Colônia também iniciava uma outra estrada com este mesmo fim, partia do núcleo colonial no sentido oeste, tomando em seguida o mesmo sentido norte da outra estrada. Desta forma surgiu a estrada chamada de “Cubatão-strasse”, que ligava o local chamado Annaburg com o local chamado Cubatão. Desta iniciativa, a Colônia estabeleceu outro núcleo colonial, que inicialmente chamou-se Pedreira e atualmente tem o nome de Pirabeiraba. A origem do nome Pedreira abordaremos adiante. Os traçados das duas estradas encontraram-se no local hoje chamado Pirabeiraba de onde, com traçado único, tomou o sentido oeste pelo Vale do Rio da Prata em direção à Serra do Mar.

A estrada tinha por objetivo abastecer a Colônia de carne fresca e outros produtos, como toucinho, couro e gado provenientes do planalto, ao mesmo tempo

em que se esperava um escoamento dos produtos agrícolas da Colônia para o planalto (Ficker, 1965, pg.150).

Em fins de 1857 o Diretor de Colônia fora chamado ao Rio de Janeiro para acertar os pormenores da “Estrada da Serra”, posteriormente “Estrada Dona Francisca”. Foi a maior obra empreendida na então Colônia. Ligaria o litoral do município de São Francisco com o planalto de Curitiba. Todos os dados da construção desta obra, que inicialmente fora de iniciativa particular e posteriormente uma obra do Governo Imperial, estão anotados detalhadamente em documentos oficiais, tais como, características da estrada, trabalhadores empregados, gastos dispendidos, etc.

Assim escreveu Ficker (1965, pg. 143) a respeito desta estrada:

“a construção da Estrada Dona Francisca, em direção ao Rio Negro, com a extensão de 156 quilômetros, vencendo os obstáculos da escalada da Serra Geral (seu curso era por um vale de rio seco), levou quase 30 anos, custou aos cofres do Governo Imperial mais de 600 contos de réis e foi motivo de agitados acontecimentos e divergências entre a Colônia e o Governo, por motivos financeiros, políticos e técnicos durante quase meio século”.

Houve uma célebre questão de limites territoriais entre os dois Estados (Paraná e Santa Catarina) em função desta estrada. A discussão a respeito da divisa iniciou em 1854 e só terminou em 1916.

Em 29 de março de 1858 iniciaram-se as obras da Estrada Dona Francisca. No nosso entendimento a construção e o término desta estrada representaram o primeiro e o principal impulso produtivo da então Colônia. Foi o principal marco do desenvolvimento industrial de Joinville, já que foi um empreendimento ligado ao comércio e que gerou recursos para os investimentos industriais subsequentes<sup>25</sup>, como veremos adiante.

---

<sup>25</sup> Este pode ser um caso típico do efeito multiplicador do investimento (a la Keynes) na economia, onde um investimento autônomo gera um crescimento mais do que proporcional na renda.

A primeira expedição serra acima, que buscava o melhor traçado para a estrada, constatou que os agricultores do planalto que colhiam a erva-mate gastavam de 6 a 8 dias para levá-la até Morretes e depois Paranaguá e que pela nova estrada levariam a metade do tempo para chegar a Joinville na Colônia Dona Francisca.

Em 1855 o Governo Imperial destinou importantes subsídios à Colônia. Comprometeu-se a pagar construções de pontes, financiar as construções das igrejas, pagar honorários de padre, pastor e professor de primeiras letras, da mesma forma que custearia a construção da “Estrada da Serra”. As subvenções do Governo Imperial foram importantíssimas para o desenvolvimento da Colônia. O Presidente da Província de Santa Catarina assim se expressou por ocasião de remessa de dinheiro para a Colônia: “concede o Governo Imperial favores especiais e fora do comum à Colônia Dona Francisca” (Ficker, 1965, pg 195).

Em 1855 foi fundada a primeira Sociedade Cultural, que tinha por principal objetivo promover a prosperidade em todos os sentidos da Agricultura e Indústria na Colônia (Ficker, 1965, pg. 166).

Em 1855 devido aos inúmeros gastos com a colonização a Sociedade Colonizadora estava à beira da falência, já haviam sido gastos com a instalação da colônia 150 contos de réis e as subvenções do Governo Imperial ainda não estavam disponíveis. O próprio Príncipe de Joinville adquiriu ações da Sociedade, da mesma forma o Príncipe de Schoenburg-Waldenburg. A Sociedade Colonizadora foi desfeita e uma nova foi criada com o mesmo nome “Sociedade Colonizadora de 1849 em Hamburgo”. O Príncipe de Joinville cedeu novas terras à Colonizadora terminando o impasse das duas colonizações simultâneas. O procurador do Príncipe, por sugestão da própria Sociedade Colonizadora, foi nomeado Diretor da Colônia.

Na constituição da nova Sociedade Colonizadora participaram mais dois Príncipes. O primeiro mencionamos no parágrafo acima, o Príncipe de Schoenburg-Waldenburg, que não teve maior importância histórica, o segundo, que de fato não era Príncipe, mas Duque, irmão do Príncipe de Joinville, teve historicamente participação efetiva. O Duque d’Aumale, segundo os historiadores, deve ter

emprestado dinheiro para o Príncipe de Joinville para que este entrasse na sociedade, no que ganhou terras na colônia. Estas terras foram chamadas de “Domaine Pirabeiraba” (Domínio) e às do Príncipe de Joinville de “Domaine Dona Francisca”. No “Domaine Pirabeiraba” foi construída uma grande serraria, chamada de Serraria do Príncipe, que cumpriu importante papel na exportação da madeira serrada.

Houve em 1859 uma mudança na direção da Colônia e novamente surgiram as duas colonizações paralelas, a do Príncipe (Duque d’Aumale) e a da Sociedade Colonizadora. No “Domaine Pirabeiraba”, terras do Duque d’Aumale, o novo representante do Príncipe realizou plantações de açúcar, construiu engenhos e era onde ficava a Serraria do Príncipe. O Domínio Dona Francisca era da Sociedade Colonizadora, na qual o Príncipe de Joinville tinha parte uma vez que comprou ações da Sociedade, como vimos anteriormente.

De um lado o Diretor da Colônia Dona Francisca administrava o domínio Dona Francisca e de outro o procurador dos Príncipes administrava o Domínio Pirabeiraba. Esta dupla colonização, por assim dizer, ou dupla administração durou 16 anos; somente em 1875 as duas administrações foram reunidas novamente, sendo nomeado diretor o Sr. Frederico Bruestlein.

Com o relatório da expedição, que fora verificar o melhor traçado para a Estrada da Serra, informando que o clima no planalto era (e é), muito melhor e mais propício aos europeus, muitos colonos abandonaram a colônia e foram se estabelecer em Rio Negro e Curitiba.

No livro “Reise durch Sued-Brasilien”, editado em Leipzig em 1859 o escritor, médico e membro do Supremo Conselho de Saúde do Brasil, Robert Avé-Lallemant, narra no seu livro de 4 volumes, suas impressões sobre a Colônia Dona Francisca, quando lá estivera em agosto de 1858, de sua belíssima narração destacamos a seguinte, que é a que mais interessa ao nosso trabalho:

“embora a lavoura se estenda em todas as direções, ainda não é bastante grande em relação ao número de habitantes. Além disso, há

uma tendência que me parece demasiada, para o **comércio e a indústria** (grifos nossos). Há, no lugar, mais artífices e lojas de fazenda e vendas do que é de supor, e surpreende, decerto, ver que Dona Francisca **exporta** mobílias para o Rio de Janeiro, ao passo que **importa** muitos gêneros alimentícios que poderiam ser cultivados na Colônia”. (Citado in Ficker, 1965, pg. 203).

Também em 1861 Johann Jakob Von Tschudi (1988), quando de sua visita à Colônia Dona Francisca, critica o Governo Imperial e a Sociedade Colonizadora por decretarem a colônia modelar e única no país, considerando o seu desenvolvimento **comercial e industrial** (grifos nossos), mas, segundo o Barão, esquecendo o progresso agrícola e rural. O tempo veio depor em favor do Governo e da Sociedade Colonizadora.

No dia 28 de março de 1859 o Conselheiro do Governo Imperial Luiz Pedreira de Couto Ferraz foi enviado à Colônia a fim de obter informações sobre o andamento da colonização, no que resultou num minucioso relatório, mencionado anteriormente. Em face a este relatório no dia 15 de abril de 1859 o conselheiro foi homenageado com a doação do primeiro lote de terras de um novo núcleo colonial. Este núcleo passou a chamar-se “Pedreira”, hoje Pirabeiraba. A visita do Conselheiro resultou em novo contrato efetivado entre o Governo Imperial e a Sociedade Colonizadora. Ficou definido que o Governo iria conceder uma subvenção mensal de 3 contos de réis, além de um empréstimo de 16 contos de réis aos colonos. No mesmo contrato ficou estipulado que a construção da Estrada da Serra seria por conta do Governo Imperial, com um financiamento não inferior a 2,5 contos de réis por mês. Também foi conseguida um verba suplementar de 15 contos de réis. A Sociedade Colonizadora se comprometia a introduzir 2.500 novos imigrantes dando condições a estes de manutenção e sobrevivência (Ficker, 1965, pgs. 207-209).

Segundo o relatório do Diretor da Colônia, Léonce Aubé, ao Presidente da Província (Ficker, 1965, pgs. 214-215) a construção da Estrada da Serra havia consumido de abril de 1858 até dezembro de 1859 a quantia de 57 contos de réis.

Em 1865 o novo contrato celebrado entre a Sociedade Colonizadora e o Governo Imperial, destinava à Sociedade uma subvenção anual de 60 contos de réis e o pagamento de 5 contos de réis por mês para os trabalhos da Estrada Dona Francisca, bem como subvencionava a construção da nova igreja católica a ser fundada no planalto (Ficker, 1965, pgs. 239-240).

Não está demais comentar que o dinheiro do Governo Imperial demorava para ser enviado, com atrasos comprometedores e em função disto a própria Alemanha estava dificultando a emigração através de decretos (proibição de emigrar em 1859). Também cabe mencionar que, por estas épocas, houve uma mudança na Presidência da Província de Santa Catarina. O presidente João José Coutinho (substituído) dispensava zelo e atenção à colônia. Por sua vez seu substituto, Francisco Carlos de Araújo Brusque, em virtude das desavenças políticas internas, relegou a administração da Província a segundo plano, acarretando sérias dificuldades na liberação das verbas contratadas para a colônia (Ficker, 1965, pg. 210).

O aporte de capital do Governo Imperial foi preponderante para o desenvolvimento da Colônia. Três capitais financiaram a Colônia: o da Sociedade Colonizadora, o do Governo Imperial e o dos próprios colonizadores. A parcela de capital correspondente a cada um deles é difícil mensurar. Os capitais podem ser vistos como complementares, um não teria vingado sem o outro.

Em decorrência da Estrada da Serra, já em 1860, a madeira serrada seria o primeiro produto expressivo de exportação. A Serraria do Príncipe, situada no Rio da Prata, no distrito de Pirabeiraba, era a mais importante neste contexto. A madeira era levada pela Estrada da Serra em lombo de burros e puxada por bois até à beira do rio Cachoeira, de onde seguia por balsas até o porto de São Francisco do Sul. Em 1862 e 1863 a madeira já era exportada em quantidades cada vez maiores para

o Rio de Janeiro, Porto Alegre e Montevideu. Enquanto que telhas de barro e artefatos de cerâmica eram vendidos no próprio núcleo habitacional e à vizinhança de São Francisco do Sul.

O abastecimento do mercado de São Francisco do Sul, com produtos fabricados na Colônia representa o primeiro passo na industrialização de Joinville:

“Não baseada em riquezas do subsolo e não incentivada pela proximidade dos grandes centros de consumo ou por uma situação favorável quanto aos meios de transporte e de comunicação, a indústria da antiga Colônia Dona Francisca foi quase exclusivamente fruto do esforço dos seus habitantes. Muitos imigrantes, chegando de zonas européias já industrialmente desenvolvidas, trouxeram para cá as aptidões e a indispensável iniciativa para transformar, passo a passo, um território de mata virgem em uma zona das mais industrializadas do sul do Brasil” (Ficker, 1965, pg. 231).

A Estrada da Serra, mesmo antes de ser concluída, permitiu o escoamento da madeira serrada, gerando importante divisa para a Colônia com sua exportação.

Segundo o relatório da Sociedade Colonizadora em fins de 1861 a população da Colônia chegava a 3.050 habitantes (3.675 habitantes no ano de 1862, 4.120 em 1863), 1.872 eram adultos e 1.178 eram crianças, num total de 597 famílias. Existiam na colônia 689 casas habitadas e 465 ranchos, assim como 134 casas na vila de Joinville. Neste mesmo ano muitos colonos foram trabalhar temporariamente na construção da estrada de ferro em São Paulo, no que obtiveram bons ganhos financeiros (Ficker, 1965, pg. 223).

A exportação de madeira no ano de 1861 havia atingido um resultado líquido de 20 contos de réis e já no ano de 1862 representou um saldo líquido de 94 contos de réis.

Ainda segundo o relatório, em 1861 eram os seguintes os estabelecimentos industriais, agrícolas e comerciais:

- Engenhos de mandioca	42
- Engenhos de açúcar	20
- Engenhos de milho e arroz	5
- Engenhos de serrar	3
- Olarias	5
- Charutarias	4
- Fábrica de cerveja	3
- Fábrica de vinagre	1
- Açougues	4
- Vendas	19

Neste mesmo ano a área cultivada era de 1.306.000 m<sup>2</sup>. As principais plantações eram, o milho, com 333.000 m<sup>2</sup>, a mandioca, com 293.000 m<sup>2</sup>, os tubérculos, com 269.000 m<sup>2</sup> e o arroz com 186.000 m<sup>2</sup> (Oliveira, 1984, pgs 88 e 89). Dado que no ano de 1856 a área plantada era de apenas 248.000 m<sup>2</sup>, vemos que ela apresentou nesses cinco anos um crescimento de 426%.

De 1851 até 1861, 10 anos portanto, haviam chegado à Colônia 42 navios com mais de 4.460 passageiros. Em 10 anos foram abertas na Colônia 156 quilômetros de estradas.

Como foi bem observado por Ficker, o primeiro período distinto da história industrial de Joinville foi a simples transformação de produtos agrícolas. Esta primeira fase da indústria colonial começou com a própria colonização na forma de engenhos de açúcar e cachaça, de farinha de mandioca, moinhos de milho, serrarias e olarias.

Em fins de 1862 existiam em Joinville 70 engenhos de mandioca, 32 de açúcar, 12 carpinteiros, 12 sapateiros, 4 torneiros, uma fábrica de guarda-chuvas, 5 fábricas de charutos, 6 olarias, 2 estaleiros, pequenas fábricas de sabão, vinagre, louça de barro, cerveja, charutos, cigarrilhos, etc. (relatório da Sociedade Colonizadora de 1862; in Ficker, 1965, pg. 232).

Em 1865 chegava da Alemanha uma pesada maquinaria que seria usada para uma usina e destilaria de cana pertencente ao Duque d'Aumale (irmão do Príncipe de Joinville), localizada em Pirabeiraba. A caldeira pesava 4 toneladas e foi providenciado um equipamento especial para transportá-la, uma carreta puxada por 7 parselhas de bois (Ficker, 1965, pg. 238).

Em 1866 a Direção da Colônia Dona Francisca publicou um relatório das exportações de 1865. Em primeiro vinha a madeira com 33 contos de réis, em segundo as roupas feitas com 25 contos de réis, depois o tabaco com 8,4 contos de réis e a manteiga com 7 contos de réis. Não havia na época, na Colônia, nenhuma tecelagem: o tecido era comprado em São Francisco do Sul e as roupas confeccionadas à mão em Joinville (Ficker, 1965, pg. 246). Em 1867 as exportações, principalmente, de madeira em tábuas, cigarros, araruta, manteiga, couro e outros semelhantes, atingiram o valor de 156 contos de réis. Neste mesmo ano a população era de 4.667 pessoas.

No dia 16 de março de 1868, pelo Decreto N<sup>o</sup> 588, a freguesia de São Francisco Xavier de Joinville foi elevada à categoria de município, desmembrando-se de São Francisco do Sul, tornando-se novo núcleo administrativo.

No relatório do Diretor da Colônia do ano de 1866, este observava:

“Graças às indústrias a exportação de 1867 é quasi equilibrada com a importação. A Colônia tem de preferência um character industrial e são as indústrias que constituem a força da Colônia, em que se basêa o futuro esperançoso, que lhe será destinado” (in Ficker, 1965, pg. 257).

Os imigrantes que recém chegavam em sua maioria eram empregados na construção da Estrada da Serra (Dona Francisca). Quando haviam atrasos nos pagamentos por parte do Governo Imperial, paralisando as obras, estes trabalhadores chegavam a passar fome. Isto evidencia a importância da estrada, com seu efeito multiplicador, sobre a economia local. Com a paralisação das obras o comércio como um todo também se ressentia, por dois motivos básicos. Primeiro,

porque não havia consumo por parte dos trabalhadores e segundo, porque não havia demanda por materiais e equipamentos por parte dos construtores da estrada. As obras sofreram paralisações em consequência da guerra do Paraguai e também pelas dificuldades econômicas passadas pela Sociedade.

Por ocasião da abertura da Estrada da Serra (Dona Francisca), os comerciantes de Antonina, Morretes e Paranaguá demonstraram descontentamento. Viam eles o comércio e as riquezas sendo direcionados para o porto de São Francisco via a Estrada da Serra, diminuindo o movimento do porto de Paranaguá via a Estrada da Graciosa. E estavam certos. A estrada permitiu que pessoas de localidades mais meridionais do Paraná e do interior pudessem exportar por Joinville sem precisar ir até Curitiba para descer para Paranaguá.

Em 31 de maio de 1865 chegou à vila de Joinville o primeiro grupo de viajantes que desceu as vertentes da Serra Geral pela nova estrada. Traziam, com uma tropa de bestas, um carregamento de erva-mate e no seu retorno levaram couro curtido, industrializado na indústria local (Ficker, 1965, pgs. 241-242). O comércio de erva-mate, como veremos adiante, foi o principal encadeamento produtivo de Joinville, alavancando à industrialização subsequente.

Com a Estrada da Serra o dinamismo da incipiente colônia aumentou consideravelmente. A estrada não foi importante somente para a instalação de colonos no planalto mas, principalmente, como rota de comércio, sobressaindo-se a erva-mate.

O primeiro fluxo de comércio que fluiu pela estrada foi o da madeira. Serrarias começaram a se instalar em Joinville, determinando um novo ciclo para a economia local.

A Estrada Dona Francisca cumpriu um papel preponderante no desenvolvimento de Joinville sob três aspectos principais:

a) absorveu na sua construção grande contingente de mão-de-obra imigrante que chegava à Colônia. Os reflexos disso para a economia local já foram assinalados anteriormente;

b) ampliou os limites da Colônia para assentamento dos novos colonos;

c) favoreceu o comércio com o planalto, direcionando o fluxo de produtos, principalmente erva-mate e madeira, para Joinville, sendo este seu principal mérito.

Evidentemente que todo este comércio foi possível graças à proximidade ao Porto de São Francisco do Sul. O porto e o rio Cachoeira, como vias de escoamento da produção, foram dois importantes fatores para o desenvolvimento da Colônia.

A Estrada Dona Francisca contribuiu decisivamente para consolidar Joinville como entreposto comercial. De um lado convergia a madeira e a erva-mate, e de outro, os víveres, mantimentos e ferramentas, vindos do mar e que eram direcionados para a manutenção destas atividades. Muitas agências de exportação e importação foram criadas nesta época.

“O comércio da cidade nunca teria se desenvolvido com tanta rapidez como de fato aconteceu, se não fosse a Estrada Dona Francisca. Entregue ao trânsito livre, ela ligava agora a baixada do litoral catarinense com a serra e o norte de Santa Catarina. Esta artéria deu um impulso enorme ao desenvolvimento da colônia a beira-mar. Havia doravante um escoamento dos produtos do planalto. E de lá da serra vieram então de regresso as carroças típicas, de quatro rodas e com toldas brancas puxadas por seis cavalos. Elas também tinham levado os imigrantes e seus pertences serra acima e voltavam com pesada carga, muito preciosa, principalmente a erva-mate, o “ouro-verde” do Brasil daqueles tempos” (Pesch, 1951, pg. 40).

A erva-mate produzida no planalto paranaense (Rio Negro, Lapa, etc.) era escoada pelo porto de Paranaguá. A Estrada Dona Francisca encurtou esta distância sensivelmente, deslocando o escoamento da produção para o porto de São Francisco do Sul, fazendo com que a maior parte dos comerciantes de erva-mate do Paraná se deslocassem para Joinville. Os maiores centros consumidores de erva-mate se encontravam no Rio Grande do Sul, Rio da Prata (Uruguai e Argentina) e Chile.

Sobre isto assim se expressou Carlos da Costa Pereira:

“Viera a Estrada Dona Francisca influir decisivamente na criação da indústria ervateira em Santa Catarina e foi a erva-mate, inegavelmente, um dos mais preponderantes fatores econômicos no desenvolvimento de Joinville e no povoamento das margens da importante estrada.

Em conexão com esta indústria, fundaram-se grandes estabelecimentos comerciais. No beneficiamento da erva-mate fizeram-se as primeiras fortunas joinvilenses, depois aplicadas em outras iniciativas em benefício da cidade.

Da exportação para a construção de engenhos foi um passo, e Joinville tornou-se um centro industrial e comercial de erva-mate, e mais importante praça comercial de uma vasta zona que servia como intermediária de inúmeros produtos. Destacaram-se na industrialização da erva-mate elementos genuinamente brasileiros, que preponderaram na política local e estenderam, em certos momentos, o seu âmbito de influência à política do Estado” (Pereira, 1943, pg. 47).

Também Ficker (1965, pg. 311) enfatiza que a erva-mate foi, inegavelmente, um fator econômico preponderante no desenvolvimento de Joinville, como veremos adiante.

Em 1868 a população era de 5.237 pessoas, formando 1.072 famílias. As exportações atingiram a cifra de 206 contos de réis (1868). Em 1873 as exportações atingiram 350 contos de réis e existiam no povoado 8 olarias, 2 fábricas de artigos de cerâmica, 3 cervejarias, 20 fábricas de charutos, 5 padarias, 6 serrarias, 30 firmas comerciais, 2 farmácias e 11 vendas de bebidas. Na zona rural existiam 40 engenhos de farinha, 6 de araruta, 14 de arroz e 8 moendas diversas (Ficker, 1965, pgs. 261-262).

Abaixo transcrevemos a relação dos tributos municipais de 1869 e 1870:

- Fábricas e ofícios do perímetro urbano: 6.000 réis por ano;
- fábricas e ofícios na zona rural: 2.000 réis por ano;

- imposto para cortumes: 10.000 réis por ano;
- cada carroça deveria pagar 3.200 réis por ano (Ficker, 1965, pg. 264).

O representante do Príncipe de Joinville adquiriu em Hamburgo em 1869, uma pequena lancha a vapor (que custou 344 marcos), máquinas e peças para a Serraria do Príncipe e para a Usina de Pirabeiraba (principal indústria de Joinville na época), trilhos e vagonetes para o transporte da cana-de-açúcar na fazenda, 7 caixas com móveis e utensílios para a “Maison de Joinville” (construída para servir de casa de administração), fechaduras, ferragens e demais peças para o “Domaine Dona Francisca”. A chamada na época de “Maison de Joinville” e hoje palácio dos Príncipes (um dos principais atrativos turísticos de Joinville), custou na época 17 contos e 821.000 réis (Ficker, 1965, pg 269).

O Relatório do administrador de 1869 acusava 6.185 habitantes, 1.287 famílias. Brasileiros 2.197 e estrangeiros 3.988. Sendo 5.193 protestantes e 992 católicos. Em 1870 eram 6.452 habitantes na colônia. Em 1870 possuía a colônia 6 lanchas, 4 iates, 43 arados e 240 carros de quatro rodas. Na vila existiam 192 residências e na área rural 1.187 habitações. As exportações atingiram a cifra de 230 contos de réis e as importações 215 contos de réis. Em 1871 a população era de 6.671 pessoas. Em 1873 as exportações atingiram a cifra de 350 contos de réis (Ficker, 1965, pgs. 266-270).

A Estrada Dona Francisca, no ano de 1869, recebeu como subvenção 5 contos de réis por mês do Governo Imperial. Nos trabalhos de construção foram empregados exclusivamente colonos da Colônia Dona Francisca. Em janeiro de 1869 passaram pela estrada (registrados pelo posto de controle no alto da Serra) 177 viajantes, 38 cavalos, 147 mulas e 113 cabeças de gado. A estrada já absorvia neste época grande parte do transporte de carne seca, erva-mate e outros produtos de exportação do Planalto, em direção à São Francisco do Sul.

Em julho de 1869 construiu-se, às margens do Rio Cachoeira um cais e um grande armazém para depósito de produtos que seriam “exportados”,

principalmente madeira da Serraria do Príncipe e pipas de cachaça do “Domaine Pirabeiraba”.

No ano de 1871 foi assinado um novo contrato entre o Governo Imperial e a Sociedade Colonizadora. O contrato deveria ter duração de 10 anos. A Sociedade Colonizadora deveria introduzir na colônia 1.000 colonos anualmente e o Governo Imperial daria uma subvenção anual de 70 contos de réis, bem como a Estrada Dona Francisca receberia 5 contos de réis mensalmente (Ficker, 1965, pg. 272), valor que um ano depois passou para 8 contos de réis mensalmente. O contrato do ano de 1871 entre o Governo Imperial e a Sociedade Colonizadora seria o segundo de uma série de 6 contratos celebrados entre as duas partes, a saber: 1865, 1871, 1875, 1880, 1882 e 1888 (Oliveira, 1984, pg. 77).

Com o fim da guerra do Paraguai, em 1871, e da guerra franco-germânica, a colônia teve um rápido crescimento, de modo que os lotes disponíveis esgotaram-se. Com isto a colonização subiu serra acima e em 15 de outubro de 1872, com a aquisição dos primeiros lotes de terras, confirmou-se oficialmente a fundação de uma nova colônia no planalto (Ficker, 1965, pgs. 274-275). Embora esta colônia não tenha vingado, pelas terras serem inférteis, foi o marco da conquista do planalto. Em 1873, 22 de setembro, foi fundada a “Colônia Agrícola de São Bento do Sul”. (Ficker, 1965, pg. 281). Em 1877, 24 de junho, vieram de São Bento pela Estrada Dona Francisca, os primeiros carros de quatro rodas, carregados de erva-mate e de produtos coloniais para Joinville. A viagem de 80 quilômetros foi feita em um dia e meio, demonstrando pela primeira vez o valor imenso, no setor comercial, desta via de comunicação entre o planalto e a próspera Colônia Dona Francisca (Ficker, 1965, pg. 300).

Do ano de 1872 até setembro de 1873 a Colônia recebeu 1.067 imigrantes, ocasionando dificuldades a Sociedade Colonizadora para assentá-los (Ficker, 1965, pg 276).

Em janeiro de 1872 a colônia recebeu uma carga de máquinas, caldeiras, tubos de cobre e diversos apetrechos e aparelhos para serem instalados na usina de açúcar no “Domaine Pirabeiraba”.

Neste mesmo ano a população elevou-se para 6.810 pessoas. Havia 1.320 casas, 1.392 ranchos, 3 igrejas, 11 casas para escolas, 1 cadeia, 3 ranchos de recepção de colonos, 1 hospital, 314 carros de 4 rodas, 892 cavalos e 1.684 cabeças de gado. A população em 1873 era de 7.558 pessoas.

Em agosto de 1874 realizou-se em Joinville a primeira exposição de produtos agrícolas e industriais onde foram distribuídos prêmios e medalhas como incentivo. Neste mesmo ano a população era de 7.860 pessoas, havia 280 casas na área urbana e 1.176 na área rural (Ficker, 1965, pg. 287).

A fundação de São Bento do Sul em 1873, o comércio com o planalto através da Estrada Dona Francisca, a exposição agrícola e comercial organizada em 1874, com a participação de 156 expositores, demonstram a consolidação de Joinville como centro comercial após 25 anos da chegada dos primeiros imigrantes.

Nas tabelas 1 e 2, abaixo, apresentamos os principais estabelecimentos e as exportações neste período do desenvolvimento.

**TABELA 1 - ESTABELECEMENTOS INDUSTRIAIS, COMERCIAIS E DE SERVIÇOS - ANO: 1853 - 1862 e 1873.**

<b>ESTABELECEMENTO</b>	<b>1853</b>	<b>1862</b>	<b>1873</b>
Padarias	2		5
Olarias	1	6	8
Fábrica cigarros/charuto	2	5	20
Engenhos de arroz/milho	2	5	14
Engenhos de farinha de mandioca	2	70	40
Engenhos de açúcar	2	32	
Fábrica de cervejas	1	3	3
Fábrica artigos cerâmicos	1		2
Estaleiros		2	
Serrarias		3	6
Comércios (venda)	10	19	30

Fonte: Relatórios da Direção da Colônia Dona Francisca, Arquivo histórico de Joinville; in Ficker, 1965.

TABELA 2 - EXPORTAÇÕES - JOINVILLE - 1861-1873

<b>EXPORTAÇÕES</b>	<b>1861</b>	<b>1862</b>	<b>1868</b>	<b>1869</b>	<b>1873</b>
Conto de Réis	20	94	206	230	350

Fonte: Relatórios da Direção da Colônia Dona Francisca, Arquivo histórico de Joinville; in Ficker, 1965.

Em princípios de 1877 começaram as explorações para o traçado da linha telegráfica, ligando Joinville à rede Norte-sul, via Morretes. A linha foi inaugurada no dia 15 de abril de 1879, com muitas festividades. Ainda neste mesmo ano iniciaram-se os trabalhos para a instalação da rede de água potável.

A população da Colônia em 1877 era de 9.298 pessoas das quais 1.158 moravam em São Bento. Em 1878 a população total passou para 11.885 habitantes. E no ano de 1879 já alcançava a quantidade de 16.967 pessoas, evidenciando que a Colônia atraía muitos migrantes de outras regiões do estado e do país.

À 6 de março de 1878 o Presidente da Província de Santa Catarina mandou suspender todos os serviços e pagamentos das obras da Estrada da Serra (Dona Francisca). Os pagamentos já estavam atrasados fazia três meses. Este ato afetou sobremaneira vários colonos que trabalhavam nas obras (Ficker, 1965, pg. 302). Os colonos de São Bento literalmente promoveram uma rebelião em decorrência deste fato. No dia 13 de março 300 homens de São Bento, armados e tendo como refém o subdelegado partiram para Joinville, sede da direção da colônia, onde iriam protestar contra a situação calamitosa em que se encontravam. Levaram 3 dias de viagem; quando chegaram, já cansados e exaustos, entregaram as armas aos joinvilenses, que haviam se colocado em defesa (Ficker, 1964, pg.304). Este fato corrobora a importância da estrada para a Colônia. O governo devia 16 contos de réis aos trabalhadores da estrada e estavam orçados para o ano seguinte 88 contos para as obras.

A partir de 1879 intensificou-se o comércio de erva-mate pela Estrada Dona Francisca. A estrada influenciou diretamente na criação da indústria ervateira em Santa

Catarina. No ano de 1877 já haviam se instalado em Joinville 3 engenhos de erva-mate (Ficker, 1965, pgs. 310-311).

Em 1880 foi criada a primeira empresa de navegação a vapor, facilitando o escoamento dos produtos para o porto de São Francisco do Sul. Em outubro de 1883 foi feito o lançamento do primeiro vapor construído nos estaleiros de Joinville. O vapor “Dona Francisca” tinha máquina de 25 HP e capacidade para transportar 18 passageiros “de cabine” e 40 no convés (Ficker, 1965, pg. 321). A frota de embarcações de Joinville passou a contar com 2 vapores e 10 iates a vela.

Em 19 de maio do mesmo ano chegaram da Alemanha novas máquinas para a Usina de Açúcar de Pirabeiraba (Ficker, 1965, pg. 313). O relatório do Diretor da Colônia do ano de 1880 apontava a Usina de Açúcar de Pirabeiraba como a principal indústria. A Usina tinha 3 caldeiras à vapor, resultando numa força de 96 cavalos e fabricava 400 hectolitros de caldo por dia. Empregava de 60 a 70 trabalhadores na safra da cana e quando parada empregava 40 pessoas para o plantio da cana.

Ainda segundo o relatório de 1880 haviam 8 fábricas para beneficiamento de erva-mate (3 em Joinville movidas à vapor - 7 a 10 cavalos, e 5 na Estrada Dona Francisca movidas à água). Cada engenho empregava de 5 a 10 trabalhadores. Além disso havia: 1 fábrica de beneficiar arroz (movida à vapor de 8 cavalos), 1 fábrica de móveis com máquina à vapor de 5 HP, 1 fábrica de carros de tração animal, 1 fábrica de araruta com máquina à vapor de 5 cavalos e mais, segundo o relatório, uma grande quantidade de pequenas indústrias, serrarias, moinhos d’água ou tração animal (Ficker, 1965, pg. 316).

No ano de 1881 foi inaugurada uma linha de diligências entre Joinville e São Bento do Sul. A diligência, que fazia a viagem três vezes por mês, levaria passageiros e mala postal.

Em 31 de março de 1882 o contrato entre o Governo Imperial e a Sociedade Colonizadora havia vencido. Somente em dezembro novo contrato foi assinado. Este período trouxe sérias dificuldades, dado que a Colônia dependia das

subvenções do Governo Imperial para o seu pleno desenvolvimento (Ficker, 1965, pg 319).

O relatório da Sociedade Colonizadora de 1883 acusava a vinda naquele ano de 729 imigrantes em 7 vapores. Haviam na Colônia Dona Francisca 15.100 pessoas e mais 8.700 em São Bento, alcançando no total 23.800 habitantes. Em 1884 vieram mais 499 imigrantes. Em 1885 chegaram mais 784 imigrantes e a população total atingiria 24.100 pessoas. Em 1886 chegariam mais 9 vapores trazendo 766 novos imigrantes, elevando-se a população para 25.000 pessoas. Em 1887 entraram mais 391 imigrantes em 7 vapores (estes dados podem ser melhor observados na tabela abaixo). Nestas épocas São Bento já estava com grande número de colonos imigrantes, motivo pelo qual a colonização começou a se dirigir para a região de Jaraguá do Sul.

Na tabela seguinte, para ter uma melhor visualização do crescimento da imigração e da população, apresentamos o número de imigrantes e a população da Colônia desde o ano da fundação (1851) até o ano de 1887.

TABELA 3 - IMIGRANTES E POPULAÇÃO DE JOINVILLE  
1851-1887\*

ANO	Entrada de Imigrantes	População Total
1851	399	
1852	403	394
1853	757	757
1854	1.194	
1855	901	
1856	1.375	
1857	1.713	1.428
1858	2.350	
1859	2.638	2.475
1860	3.266	2.885
1861	3.538	3.050
1862	4.066	3.675
1863	4.462	4.120
1864	4.553	4.200
1865	4.792	4.275
1872/73	1.067	7.558
1883	729	23.800
1884	499	
1885	784	24.100
1886	766	25.000
1887	391	
TOTAL	40.919	

\* Estes números apenas mencionam os imigrantes novos que chegavam e a população total, não faziam menção aos nascimentos na colônia, bem como aos migrantes que chegavam de outras regiões e os que abandonavam a colônia.

Fonte: Ficker, 1965 e Piazza, 1994;

Embora não seja mencionado pelos historiadores, se deduz que os mesmos navios que traziam os imigrantes, também traziam diversas mercadorias, máquinas, equipamentos e ferramentas diversas para a Colônia e levavam no seu retorno produtos aqui fabricados.

Outros importantes avanços foram registrados nesses anos. No ano de 1885 foi inaugurada a rede de água, que custou aos cofres da Câmara Municipal a quantia de 7 contos de réis, incluindo o transporte dos tubos da Alemanha e direitos

alfandegários. E no ano de 1887 foi comunicado, no relatório da Sociedade Colonizadora, a inauguração da primeira fundição de ferro e metal em Joinville (Ficker, 1965, pg. 321).

Interessante notar que alguns fatos estranhos aconteceram em relação a alfândega de São Francisco do Sul. Nesta cidade havia uma alfândega que fora desativada em 1880, sem ter para isto nenhum motivo óbvio. Pelo contrário o movimento no porto aumentava ano a ano. Os navios chegavam e alguns tinham que retornar ao porto de Santos para os despachos alfandegários. A situação só se resolveu muitos anos depois, mais precisamente no ano de 1888, quando novamente a Mesa de Rendas de São Francisco do Sul passou a ser “Mesa de Rendas Alfandegárias”. Teve singular participação neste acontecimento o então Senador Alfredo d’Escragnolle Taunay, incansável lutador pela colonização. Não só neste episódio, mas em muitos outros (como em negociações para assinaturas de novos contratos entre o Governo e a Sociedade Colonizadora, com subvenções à Colônia), destacou-se Taunay em sua luta por Joinville.

Existiam na década de 1880, em Santa Catarina e no Brasil, muitas disputas políticas. Os Partidos Liberal e Conservador e no final da década o Republicano, brigavam pelo poder. Nestas disputas, que são histórias a parte, o desenvolvimento local foi bastante prejudicado, como também em todo o estado. Pode-se citar as subvenções do Governo Imperial, que mais por desavenças políticas do que por falta de dinheiro deixavam de ser remetidas, o caso da desativação por muitos anos da alfândega de São Francisco, a questão dos limites com a Província do Paraná, a anulação do contrato entre a Sociedade Colonizadora e o Governo, em novembro de 1891, etc.

A questão dos limites se arrastou por muitos anos. O Presidente da Província do Paraná havia vendido ilegalmente terras do Governo Imperial em São Bento para colonos brasileiros, ocasionando revoltas (inclusive armadas) entre os colonos. Também houve problemas devido a instalação de um posto fiscal, por parte do governo paranaense, num local chamado Encruzilhada, no alto da serra, cobrando

tributos dos produtos que desciam para Joinville. O traçado da Estrada da Serra foi então modificado para não topar com o posto fiscal, porém a localização deste também mudou, é óbvio, para a nova estrada, criando sérios obstáculos para a colonização. Este fato se arrastou por mais de 20 anos.

Em 1890 as empresas comerciais de beneficiamento de erva-mate de Joinville sofreram problemas no transporte e beneficiamento, devido ao imposto de 3% que passou a ser cobrado pelo Paraná das mercadorias que desciam pela Estrada Dona Francisca. Os moradores de São Bento, revoltados com esta situação, invadiram o posto fiscal. Não houve vítimas porque o pessoal da barreira alfandegária fugiu (Ficker, 1965, pgs. 334-335).

Isto posto, terminamos a segunda etapa do desenvolvimento de Joinville, caracterizado pela construção da Estrada Dona Francisca, que foi a principal alavanca para o desenvolvimento da economia da nascente colônia.

### 3.3 - A ERVA-MATE NO PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO DE JOINVILLE - 1890 - 1920

A importância da erva-mate no desenvolvimento local já se fazia sentir com a construção da Estrada Dona Francisca, que tinha por principal objetivo o escoamento deste importante produto para o porto de São Francisco via Joinville.

“Quando a Estrada Dona Francisca atingiu o planalto, quase simultaneamente com a fundação de São Bento em 1873, os colonos da colônia Dona Francisca, ao perceberem o clima ameno e muito parecido com o das pátrias distantes, sentiram-se atraídos para mudarem-se para aquelas plagas. A cidade visada e preferida foi Curitiba. Houve, assim, uma emigração da Colônia para aquela cidade que fez periclitir o desenvolvimento de Dona Francisca se não houvesse uma reação. E esta veio de uma forma mais promissora ainda, sob a forma do comércio e indústria, prendendo ainda mais os colonos à Joinville. Foi o caso das industriais e exportadores de mate do sul do Paraná, já afeitos ao preparo e comércio da “*Hevea brasiliensis*”, terem percebido que a Estrada Dona Francisca encurtava-lhes sensivelmente a distância do porto de embarque. Viram que a posição de Joinville, servido por via fluvial com São Francisco do Sul, oferecia mais vantagens de tempo e distância, tratando-se de São Mateus, Rio Negro, Lapa ou São José dos Pinhais do que Antonina ou Paranaguá, ainda não servidos por estrada de ferro. De modo que afluíram para Santa Catarina, onde os colonos europeus recém-vindos nunca tinham ouvido falar dessa mercadoria...”<sup>26</sup>

Os grandes consumidores de erva-mate, além daqueles do planalto e do Rio Grande do Sul, estavam no Rio da Prata e Chile. Argumentava-se que o mate do Paraguai não era suficiente para suprir estes mercados e nem seu paladar satisfazia aos argentinos, uruguaios e chilenos, como o brasileiro.

---

<sup>26</sup> Plácido Olimpyo de Oliveira - Joinville em 1906, Álbum Centenário 1951; in Ficker, 1965, pgs.402-403.

O estabelecimento, em 1820, dos primeiros engenhos de maior capacidade de produção na Comarca de Curitiba (nesta época ainda pertencente à Província de São Paulo), foi determinado pela procura da erva-mate brasileira pelos platinos. Anteriormente apenas em Curitiba e Lapa o mate era beneficiado para o consumo local, utilizando-se de processos rudimentares.

De 1820 em diante, o fabrico do mate começou a deslocar-se para Paranaguá, Antonina e Morretes. Estes locais, principalmente Morretes, a partir desta data, constituíram-se nos maiores centros de industrialização e expansão comercial do produto para as províncias e para o exterior do Império (Carlos Martins; in Ficker 1965, pg 405).

Quando foi criada a Província do Paraná, em 1853, existiam em Curitiba perto de 90 engenhos, movidos a água, substituindo as primitivas “fábricas de soque”, ou de pilão, em que os escravos socavam as folhas do mate. Os maiores produtores encontravam-se em Morretes. Quando a “Estrada da Graciosa” foi entregue ao trânsito, Curitiba tornou-se definitivamente o centro de beneficiamento da erva-mate (Plácido Olympio de Oliveira; in Ficker, 1965, pgs. 406-407).

A industrialização de Joinville esteve diretamente ligada ao comércio e industrialização da erva-mate. Inclusive a Estrada Dona Francisca, além dos objetivos citados no capítulo anterior, tinha também por objetivo transferir o escoamento do mate para o porto de São Francisco do Sul, via Joinville.

Em Santa Catarina os políticos, em 1849, consideravam o comércio do mate em perfeito abandono, enquanto que no Paraná era um produto de considerável exportação (Plácido Olympio de Oliveira; in Ficker, 1965, pgs. 406-407). A bem da verdade, em Santa Catarina não existiam vias para escoamento da produção. O transporte do produto da região de Lages para o Desterro (Florianópolis) era caríssimo, o que o tornava inviável economicamente.

Havia muitas esperanças por parte da colônia Dona Francisca e do próprio governo provincial em relação à estrada da serra, que se tornaria a principal via de escoamento da produção ervateira do planalto. Isto explica o posto fiscal

paranaense no alto da serra e a célebre e arrastada questão dos limites entre as duas Províncias, pois era óbvio que todo o comércio de erva-mate do planalto se dirigiria para Joinville.

Em 1860 o Presidente da Província de Santa Catarina, Araújo Brusque, assim expressou-se a respeito desta via de comunicação:

“a estrada que da Colônia Dona Francisca segue para o Paraná, continua a ser construída com perfeição, e estou convencido que será uma das melhores estradas do País. Esta estrada augura um novo e importante mercado no porto de São Francisco, para onde afluirá necessariamente o comércio da erva-mate” (in Ficker, 1965, pg. 406).

O primeiro transporte de erva-mate pela estrada (picada) para Joinville deu-se no dia 31 de maio de 1865. A princípio a erva-mate era transportado em lombo de burro e quando a Estrada Dona Francisca ficou pronta o transporte passou a ser por carroções de quatro rodas que comportavam mais de dois mil quilos e eram puxadas por 4, 5 e até mais animais. No retorno as carroças iam carregadas de produtos da Colônia (açúcar, aguardente, farinha de mandioca, etc.).

Em 1877 instalaram-se em Joinville os primeiros industriais do mate, provenientes de Morretes, Paraná, como pode-se observar pelo documento encaminhado pelo representante do Príncipe de Joinville ao administrador dos bens da Casa de Orléans em Paris. Neste documento o administrador observa que o desenvolvimento da indústria do mate não se fez sem guerra com a Província do Paraná, esta guerra consistia principalmente na questão dos limites e pela indiferença do governo central e provincial a este respeito, causando transtornos para a colônia.<sup>27</sup>

Como já mencionado, em 1877, por iniciativa de comerciantes de Morretes - PR, estabeleceram-se três engenhos de erva-mate em Joinville. Os engenhos posteriormente foram arrendados para outro comerciante de Morretes, que acabou montando uma usina própria na rua do Príncipe. Finalmente o empreendimento foi

---

<sup>27</sup> Copiado da correspondência de F. Bruestlein e E. Bocher; in Ficker, 1965, pg 408.

vendido, em 1878, a um francês que viera de Buenos Aires (Ficker, 1965, pg. 409). Destas iniciativas surgiu o embrião da mais importante empresa de Santa Catarina na época, a “Companhia Industrial Catarinense”.

No ano de 1890 foi oficialmente fundada em Joinville a “Companhia Industrial Catarinense”<sup>28</sup>. A empresa foi largamente beneficiada sob a forma de isenção de impostos e tributos estaduais. Seu capital inscrito era de 500 contos de réis, um altíssimo valor para a época. Esta empresa resultou da associação de vários empresários de Joinville que operavam no setor da erva-mate. A Companhia representou o apogeu da erva-mate no norte de Santa Catarina, bem como representou também a primeira grande acumulação de capital em Joinville. A sua influência ultrapassava os limites do município, e foi a seu tempo, a maior potência do comércio de erva-mate (Ficker, 1965, pg. 335 e pg 409).

A Companhia dedicou-se ao comércio externo e interno de erva-mate, dinamizando desta forma, em conjunto, o que faziam isoladamente os comerciantes ligados ao mate anteriormente. A empresa englobava um raio de ação bastante grande. Possuía quatro armazéns-depósitos no Estado do Paraná (Rio Negro, Antonina, Morretes e Paranaguá), seis em Santa Catarina (Porto União, Lucena, Oxford, Lençol, Campo Alegre e São Bento do Sul), além da matriz em Joinville. Em Joinville o mate sofria um processo de industrialização mais sofisticado, de onde era destinado ao exterior<sup>29</sup>.

Os engenhos de beneficiamento do mate da Companhia Industrial estavam estabelecidos ao longo da Estrada Dona Francisca e eram movidos por força hidráulica. Posteriormente estabeleceram-se na sede do município e passaram a ser

---

<sup>28</sup> A Companhia Industrial foi organizada por Ernesto Canac, Procópio Gomes de Oliveira e Abdon Batista e teve como acionistas, além de seus organizadores, Etiene Douat, Crispim Antônio de Oliveira Mira, Luís Brockmann, Francisco Bueno Franco, Pedro José de Souza Lobo, Joaquim Gonçalves Portela, Líbero Guimarães, José Lacerda, Manoel José Corrêa de Lacerda, José Cândido Ferreira, Antônio da Silva Belém, Leocádio de Souza, José Guedes da Silva, Libero Nogueira Braga, Manoel de Lima Cubas, Trajano Ribeiro, Vitorino de Souza Bacelar, Leopoldo Corrêa e Augusto Antônio Ribeiro (Oliveira, 1984, pg. 121).

<sup>29</sup> As cidades onde haviam armazéns em Santa Catarina, com exceção de Porto União, nasceram às margens da Estrada da Serra (Dona Francisca).

movidos a vapor. Além do mate a empresa comercializava produtos coloniais. A Companhia industrializava o mate e o exportava, via porto de São Francisco, para seus clientes no exterior, Buenos Aires, Montevideu e Valparaíso. Desta forma Joinville tornou-se um pólo de industrialização do mate.

A importância e a dimensão da Companhia Industrial ficou evidenciada quando esta adquiriu, em 1892, a filial do Banco Industrial e Construtor do Paraná, primeiro banco a se instalar em Joinville (Ternes, 1986, pg. 50).

Em 1898 a Companhia Industrial exportou 3.087.815 kg de erva-mate, no valor de 1.181 contos de réis, um altíssimo valor para a época (Oliveira, 1984, pg. 92).

A Companhia Industrial reunia as economias dos comerciantes e colonos e estava previsto em ata que após 15 anos deveria ser dissolvida, o que efetivamente ocorreu. As ações foram compradas por Procópio Gomes de Oliveira, Abdon Batista & Oscar, Carlos Hoepcke & Cia e Líbero Guimarães (que ficou com a filial de Antonina). Desta forma desapareceu de cena a Companhia Industrial como tal (Ficker, 1965, pg. 409). Muitas empresas se formaram posteriormente com o capital da extinta empresa.

O surto de progresso gerado pelo comércio e industrialização da erva-mate, evidenciado pela dimensão da Companhia Industrial, foi enorme, fazendo surgir várias firmas exportadoras na cidade.

Segundo Ternes (1986, pg. 58) não foram os imigrantes alemães que promoveram o primeiro grande impulso econômico do município. Atraídos pelo comércio da erva-mate, que teve seu escoamento favorecido pela abertura da Estrada Dona Francisca, os brasileiros (ricos comerciantes de erva-mate), filhos de imigrantes portugueses, vindos principalmente de cidades do Paraná, são os que proporcionam a primeira grande acumulação de capital do município com o comércio da erva-mate.

Concordamos com Ternes a respeito de ser o primeiro grande impulso “financeiro”, porém, no nosso entendimento, o primeiro grande impulso econômico

do município foi dado pelos colonizadores, com a construção da Estrada Dona Francisca, subsidiada pelo Governo Imperial e vislumbrada pelos imigrantes como de vital importância para o futuro da colônia. Primeiro porque aumentaria os limites da colônia permitindo o assentamento de novos colonos e segundo, pela ligação com o Paraná aumentando as vias de comércio, como vimos anteriormente.

No nosso entendimento foi através do comércio, ou melhor do encadeamento produtivo da erva-mate, que pôde-se acumular capital para simultaneamente dar um impulso definitivo à industrialização. Consideramos, então, que o comércio da erva-mate teve papel na industrialização de Joinville comparável ao que o café teve na industrialização brasileira.

Ternes (1986) argumenta que o capital industrial em Joinville, propriamente dito, surge nas primeiras décadas do século XX, quando as atividades manufatureiras quase artesanais se consolidam como indústrias. Concordamos em parte com esta colocação. Segundo nosso juízo, o capital industrial e as indústrias já existiam entendidos como tal antes desta data. Isto pode ser corroborado observando-se os vários relatórios anuais da Colônia onde eram citadas as indústrias, o maquinário utilizado e muitas vezes o número de empregados, bem como o valor dos principais produtos exportados (madeira serrada, roupas, açúcar, etc.). O acúmulo de capital resultante do comércio da erva-mate sem dúvida permitiu um salto produtivo destas indústrias, porém a indústria já estava consolidada como tal, quer dizer, o capital industrial já existia antes da erva-mate, obviamente não na escala que posteriormente se verificou.

A erva-mate na história de Joinville representou tipicamente, de acordo com a teoria de Hirschmann, um enlace (linkage) de produção do bem básico. Neste caso, um enlace de produção, o desenvolvimento se acelera mediante investimentos em indústrias possuidoras de fortes efeitos de enlace para frente ou para trás. Foi o que ocorreu com a erva-mate em relação ao desenvolvimento industrial de Joinville.

Devemos lembrar, contudo, que a atividade econômica de Joinville não se limitava à erva-mate. Veja-se por exemplo que em 1891 foi inaugurada a primeira

agência bancária em Joinville, o Banco Industrial e Construtor do Paraná (Ficker, 1965, pg. 336). E em 13 de setembro de 1892 com a inauguração de uma nova tecelagem e malharia, pertencente à Alexandre Schlemm, Joinville passou a ter 6 indústrias de tecidos: desde 1881 a firma C. Döhler; a firma Jarschel; as malharias de O. Kaiser, Schuhmann e Altmann (Ficker, 1965, pg. 339).

Em 16 de abril de 1892 foi inaugurada a primeira linha regular de diligências ligando Curitiba à Joinville. Saindo de Curitiba, a primeira diligência, conduzindo três passageiros e mala postal, levou 7 dias e meio de viagem (Ficker, 1965, pgs 340-341).

Em 30 de março de 1897 constituiu-se a “Hanseatische Kolonisations-Gesellschaft m.b.H” (Sociedade Colonizadora Hanseática), dissolvendo-se a “Sociedade Colonizadora de 1849 em Hamburgo”, que durante 48 anos dirigiu os destinos de milhares de imigrantes europeus na Colônia Dona Francisca. Todas as terras foram transferidas para a nova Sociedade, inclusive 650 mil hectares de terras devolutas para uma futura colonização, contra um pagamento de 250.000 marcos, que foram utilizados para pagar dívidas da antiga sociedade com os seus credores (Ficker, 1965, pg. 355). Nesta época Joinville já tinha total autonomia política e administrativa, intendência municipal, vereadores, deputados, juizes, delegado, etc.

No dia 26 de março de 1898 faleceu na França a Princesa Dona Francisca. Os Príncipes herdeiros passaram a ser proprietários dos Domínios Pirabeiraba e Dona Francisca.

Em 1901 Joinville completava 50 anos, e praticamente já deixava para trás seu passado colonial.

“a transformação da colônia agrícola em cidade com parque industrial e a progressiva decadência da primeira, efetuou-se lentamente e em intervalos prolongados, desde 1877, quando a Estrada da Serra (Dona Francisca) permitiu o primeiro intercâmbio comercial de erva-mate entre o planalto e a colônia” (Ficker 1965, pg 361).

Em 1900 o município contava com 19.487 habitantes, já excluídos os núcleos coloniais de São Bento do Sul e Jaraguá do Sul.

Neste início de século, Joinville era o maior centro de comércio de erva-mate do estado, mas não era esta sua única atividade econômica. Crispim Mira, orador, escritor e jornalista assim se pronunciava a respeito da sociedade Joinvilense do início do século:

“...Os meninos são rapazes ocupados, dóceis e bem educados. Frequentam até aos 15 anos as escolas públicas, e depois, quasi em maioria, à maneira da boa educação alemã, vão ser carpinteiros, ferreiros, tipógrafos, lavradores, comerciantes e enfim, uns homens úteis, consagrados ao trabalho e à família...O comércio é notavelmente grande, e a indústria e agricultura desenvolvidas. São por demais conhecidas as grandes fábricas de beneficiar erva-mate, cuja exportação para os portos platinos é importantíssima, assim como as de prego, de cerveja, gravatas, sabão, meias, camisas, móveis, etc... Por isto todas as famílias estão unidas, formando uma só grande família. Obedecem intransigentemente as regras de uma disciplina tácita, que ninguém impõe, mas que todos respeitam. Encarando, pois, bem de frente este maravilhoso espetáculo, de uma sociedade que vai evoluindo num absoluta integridade de justiça e moral, é que se fica sabendo do quanto estes costumes trazidos pela colonização alemã, tem feito em benefício das futuras épocas brasileiras...”(In Ficker, 1965, pgs 365-367).

Verificamos nesta passagem a importância conferida tanto à instrução geral quanto à capacitação da mão-de-obra, que permitiram que em Joinville se acumulasse um capital humano, não só maior, mas também muito diferente daquele freqüente em outras regiões do país, o que sem dúvida contribui para explicar o brilhante desempenho industrial da localidade em anos posteriores.

A estrada de ferro, inaugurada pelo Presidente da República Afonso Pena, em 1906, ligando o planalto a Joinville e São Francisco do Sul, estabeleceu um novo

marco para o desenvolvimento do município. Com isto a Estrada Dona Francisca terminava seu reinado como propulsora do desenvolvimento colonial, comercial e industrial.

“A Estrada Dona Francisca, como escoadouro que ligava a zona sul do Paraná e norte catarinense ao porto mais próximo - São Francisco - concentrava quase toda a erva-mate, até do Rio Negro, Lapa, São José dos Pinhais, sem contar São Bento, Canoinhas, Campo Alegre e até Iguaçu, nas firmas de Joinville para beneficiamento, venda e exportação. Assim naquela época (1900) compreendia-se que um eficiente fator de progresso seria a ligação de São Francisco a Joinville por estrada de ferro” (Ficker, 1965, pgs.400-401).

A construção da estrada de ferro abriu novas perspectivas para a indústria ervateira em Santa Catarina, principalmente para Joinville e municípios serra acima.

Em março de 1907 empresários estabelecidos com uma bem montada fundição e oficina mecânica solicitaram junto a Câmara Municipal concessão para exploração de telefones no município. Os serviços telefônicos iniciaram-se à 1<sup>o</sup> de dezembro daquele mesmo ano (Ficker, 1965, pg. 410).

Com a rápida expansão do comércio e da indústria havia necessidade de uma fonte de energia que pudesse manter o ritmo de crescimento da região, “mover as máquinas da indústria” (entre aspas por ser esta a forma como se referiam a este respeito). Em 1897 o Superintendente Municipal dá o primeiro passo para prover a cidade de energia elétrica com a contratação de um engenheiro da firma alemã “Siemens & Halske” para examinar as possibilidades de aproveitar as quedas do rio Piraí-Piranga, um rio distante 15 km do centro da cidade. Porém somente em 1905 é que efetivamente começaram os trabalhos neste sentido, ocorrendo a inauguração da luz elétrica na cidade no ano de 1909.

A eletrificação também foi fruto da iniciativa privada, que recebeu da Câmara Municipal concessão para explorá-la durante 25 anos. O custo da obra foi orçado em 150 contos de réis e teve a participação de engenheiros e maquinários alemães.

Não faltou quem fosse contra à exploração da energia elétrica pela iniciativa privada, alegando que isto deveria ser de responsabilidade do município, e que também a energia traria uma fonte de renda para a Câmara e o povo teria iluminação por um preço insignificante<sup>30</sup> (Ficker, 1965, pg. 417).

A empresa foi fundada em outubro de 1907 com o nome de “Empreza Joinvilense de Electricidade” e produziria inicialmente 500 cavalos de força motora para aplicação nas indústrias da cidade, e poderia aumentar a qualquer tempo para 2.000 cavalos.

A inauguração oficial da iluminação pública aconteceu no dia 14 de fevereiro de 1909, não sem dar alguns panes na iluminação. O jornal da época (“Gazeta de Joinville”) publicou o acontecimento com os seguintes comentários:

“... e provar que a iniciativa privada não é uma palavra vã entre nós, mas um fato consumado. Aí estão para provar o nosso acerto as diversas fábricas disseminadas por todas as artérias da nossa cidade, cujos apitos alacres se entrecortam, mostrando aos que nos visitam que entre nós há vida e que onde ha vida há trabalho e onde ha trabalho há progresso! E agora, para completar a grande obra do nosso desenvolvimento, a Empresa Luz e Força vem com esse poder mágico e atraente iluminar as nossas ruas e as nossas casas, distribuindo ao mesmo tempo força motriz por meio da qual as indústrias tomarão maior incremento...” (In Ficker, 1965, pgs. 420-421).

Em um dos discursos proferidos pelas autoridades por ocasião da inauguração da eletricidade, foi destacado que o desenvolvimento do município se deu com capitais ganhos ali mesmo, sem ter havido necessidade de se recorrer a outros auxílios financeiros.

A energia elétrica não somente proporcionou melhores condições de progresso para Joinville, como também para as regiões vizinhas para onde era

---

<sup>30</sup>A mesma pessoa que fez a crítica e que tinha sido Superintendente Municipal (Procópio Gomes de Oliveira), posteriormente se associou à empresa privada de exploração de energia elétrica.

vendida (Jaraguá do Sul, São Bento, Mafra, Itaiópolis, Canoinhas, Lapa, etc.), evidenciando a pujança industrial e comercial do município.

A Empresa Joinvilense de Eletricidade explorou a energia na região durante 20 anos. Em 1929 todo o seu patrimônio e os direitos de exploração foram transferidos para a “Empresa Sul Brasileira de Eletricidade S/A” - EMPRESUL, cujo patrimônio era constituído na maior parte por capital das empresas alemãs A.E.G. e Siemens & Sukert<sup>31</sup>.

Sem sombra de dúvida, a energia elétrica foi um acontecimento importantíssimo para a indústria local. Abriu uma nova era de progresso e proporcionou condições para que novas indústrias se estabelecessem no município.

Por ocasião da chegada do primeiro automóvel em Joinville em 1907, um Oldsmobile, proveniente de Curitiba, o jornal curitibano “A Notícia” ao comentar a viagem fez uma citação a respeito das indústrias locais:

“...Diversas fábricas de tecidos de meia, de pregos, de arame farpado e de erva-mate, denunciam a existência de uma população laboriosa e ativa. Brevemente será inaugurada uma fábrica de tecidos de algodão...” (In Ficker, 1965, pg. 428).

Alguns anos depois, depois do cinema (1908), em 29 de janeiro de 1911 inaugurou-se a primeira linha de bondes à tração animal. Foram importados da Europa 8 bondes para passageiros, com capacidade para 16 pessoas e um “carroceiro”, e 8 bondes de carga. O primeiro trajeto tinha a extensão de 7 km. Também foi empreendimento da iniciativa privada. Já em 1917 estes bondes saíram de cena, dando lugar aos automóveis.

No ano de 1913 foi inaugurado um grande moinho de trigo. O moinho tinha capacidade de produção de 550 a 600 sacos de 44 kgs de farinha por dia. O trigo in-natura não era produzido em Joinville. A empresa moageira estava constituída por

---

<sup>31</sup>Após a segunda guerra mundial a EMPRESUL teve a maioria das suas ações cedidas pela Alemanha, como indenização de guerra, ao governo brasileiro e este ao governo de Santa Catarina, que passou a explorar monopolisticamente os serviços de energia no Estado.

empresários locais e por um banco de Porto Alegre, o “Banco do Comercio de Porto Alegre” (Ficker, 1965, pgs. 436-437).

Em 60 anos Joinville já contava com navegação pluvial, estradas de rodagem, estrada de ferro e energia elétrica, consolidando-se como a mais importante cidade catarinense. Para Ternes (1986, pgs. 90 e 91) visão para os negócios, disciplina para o trabalho e forte senso de organização, aliados aos traços culturais dos imigrantes, formam o tripé em que se fundamenta o êxito das iniciativas empresariais em Joinville a partir de 1880.

### 3.4 - CONSOLIDAÇÃO INDUSTRIAL - 1920 - 1955

No período compreendido entre 1920 e 1955 o município adquire novas feições. O ar de colônia, digamos de pequena cidade, é gradativamente substituído pelo de cidade grande. Aumenta o número de indústrias, e o comércio cresce. A infra-estrutura urbana (energia elétrica, telefone, água encanada, ruas pavimentadas, etc.) toma grandes proporções. Os carroções são substituídos pelas bicicletas e automóveis. Coincide este período de expansão industrial com a primeira fase da industrialização brasileira, a industrialização restringida segundo João Manuel Cardoso de Mello.

Joinville se insere no contexto mais geral da industrialização brasileira:

“...no sul, foram instaladas fundições e estabelecimentos metal-mecânicos de porte médio em Curitiba, Florianópolis, **Joinville** e Porto Alegre. Eram mais ou menos do mesmo tamanho, e sua produção estava provavelmente relacionada com as indústrias extrativas da região (mate, extração de madeira e indústrias correlatas, como serrarias, carpintarias, etc.), bem como com a produção agrícola e pecuária”<sup>32</sup>.

O relatório “Joinville em 1926”, no “Jornal de Joinville”, edição de 22 de maio de 1926 (in Ternes, 1986, pgs. 127-128) apresenta uma relação de empresas em 1926. Na mesma tabela, para efeitos de comparação, juntamos os estabelecimentos de 1920 (ver tabela A1 nos anexos).

No relatório chama a atenção o número de fundições, funilarias e ferrarias, evidenciando uma tendência dominante do setor metal-mecânico na indústria de Joinville, que até os dias atuais é a força mais representativa do poder econômico no município. Também eram representativos na época os engenhos (açúcar, arroz, mate), as fábricas de laticínios e os moinhos (fubá, trigo, sal).

---

<sup>32</sup> Censo Industrial do Brasil (1910, pp. 379-381); in Suzigan (1986, pg. 242).

É a partir de 1920 que se consolidam as maiores empresas joinvilenses, que posteriormente seriam destaque no cenário nacional e internacional (Tupy, Consul, Hansen, Wetzel, Döhler, Ambalit, Meister, Drogaria Catarinense, Schneider, Carrocerias Nielson, Metalúrgica Douat, Duque, etc.). Em 1950 Joinville contava com 325 indústrias e 534 estabelecimentos comerciais (Álbum do Centenário de Joinville, 1951).

Por estas épocas começaram a aparecer, principalmente na imprensa, manifestações de atritos raciais, decorrentes do chamado “perigo da germanização”, os quais foram multiplicados devido a campanha de nacionalização decretada no ano de 1938 no governo Vargas. Estes fatos juntamente com a Segunda Guerra Mundial foram demasiados tristes para os imigrantes alemães. Foram perseguidos, tolhidos em sua liberdade de movimentos, causando traumas nos seus descendentes, com reflexos até os dias atuais.

A proibição de falar a língua alemã, adotado a partir de 1938 com a campanha de nacionalização, causou sérios problemas à população, pois a maioria falava principalmente (e muitos exclusivamente) o alemão e sendo que seu principal meio de informação, o jornal “Kolonie Zeitung”, publicado em alemão, foi proibido de circular. Houve um abalo nas estruturas sociais, políticas e econômicas existentes.

Após passar o trauma da “nacionalização”, Joinville desenvolveu-se juntamente com o novo surto de desenvolvimento brasileiro a partir de 1950. Sua economia voltou-se ainda mais para o mercado nacional. Tornou-se um centro processador de matérias-primas para os mercados internos e externos, outrora o mate para os países platinos e agora peças e componentes para a emergente indústria nacional. Neste período as lideranças locais procuraram consolidar a marca “made in Joinville”.

O impulso mais forte à industrialização é dado no final do ciclo da erva-mate e a consolidação da indústria se dá na inserção de Joinville à industrialização pesada

brasileira a partir de 1955. Joinville passou a ser um fornecedor de peças para a indústria brasileira.

No centenário de fundação Joinville já era considerada, pelo porte de sua economia e desenvolvimento urbano, a mais importante cidade catarinense.

O progresso da cidade trouxe para ela famílias dos mais diversos recantos, que contribuíram para aumentar o mercado interno, alavancando o comércio e a indústria, com os excedentes sendo exportados para outras regiões do país e para o exterior.

Analisando o progresso industrial de Joinville, Paul Singer teceu os seguintes comentários:

“A fase mais recente da industrialização brasileira, que se abre em 1955 mais ou menos, se caracteriza pela expansão da indústria pesada. Nas décadas anteriores, adquiriu o país uma indústria bastante completa de bens de consumo, a qual se constitui, por sua vez, em mercado para a indústria pesada, que fabrica bens de produção. O estabelecimento da indústria automobilística e de construção naval, a expansão da siderúrgica, o início da petroquímica, a diversificação da indústria de máquinas e equipamentos industriais, etc., marcam a nova fase do desenvolvimento econômico brasileiro, pela qual estamos passando .

Considerando-se este fato, é imperioso concluir que Joinville possui um parque industrial adaptado à evolução geral da indústria brasileira... Se a tendência até o momento prosseguir, Joinville se tornará, com o tempo, o centro da indústria pesada de Santa Catarina...A vocação joinvilense para acolher indústrias do setor metal-mecânico, vai representar neste momento o instrumento decisivo para que o município rapidamente atinja a liderança na produção econômica interna, com um parque fabril bastante diversificado...A estrutura industrial de Joinville está centrada na indústria pesada que representa 70% da produção industrial do município...” (Singer, 1977, pg. 135).

Segundo Singer (1977, pg. 133) a indústria de Joinville em 1958 tinha a seguinte composição: metalurgia 18,1% do valor da produção; química e farmacêutica 8%; material elétrico 7,2%; material de transporte 4,3%; e, mecânica 4,8%. Os cinco setores somavam 42,4% do valor global da produção industrial de Joinville.

Os reflexos do surto de desenvolvimento industrial brasileiro do pós-guerra vão atingir fortemente Joinville, que a partir dos anos 50, também conhece um processo de urbanização sempre mais intenso, decorrente de sua industrialização acelerada.

“A diversificação industrial, aliada a aspectos como energia elétrica melhor distribuída, facilidade de comunicação com os centros consumidores do Rio e São Paulo, proximidade do porto de São Francisco do Sul e estoque humano em abundância, pela migração interna que se processa em Santa Catarina e Paraná em direção a Joinville a partir do início da década de 1950, explicam a evolução populacional e econômica do município” (Singer, 1977, pg. 136).

O embrião industrial já estava se formando desde os primeiros anos de fundação. No ciclo da erva-mate aumentou consideravelmente seu curso, aproveitando-se da acumulação de capital deste comércio para se fortalecer e se consolidar a partir de 1945, a exemplo da industrialização brasileira.

Joinville acompanhou ativamente o processo de transformação e de crescimento industrial brasileiro. Na década de 1950, em face do começo da industrialização pesada no Brasil, consolidam-se em Joinville várias indústrias, principalmente na área metal-mecânica. É interessante notar que nos mais diversos ciclos de desenvolvimento às indústrias se adaptaram a estas fases, às mais diferentes demandas, seja na época colonial, com os engenhos de açúcar, farinha, madeira, pregos, etc., seja no ciclo da erva-mate, com as indústrias de beneficiamento, com as empresas exportadoras, etc., seja na industrialização pesada brasileira com as indústrias metal-mecânicas.

Observa-se também no desenvolvimento local que as principais iniciativas empreendedoras, tanto tecnológicas como de capital, foram privadas.

Para ilustrar este período, abaixo apresentamos, na tabela 4, o número de indústrias no setor industrial em 1950; destacam-se neste período, pelo número de empresas, as indústrias de produtos alimentares, de madeira e afins, de extração de produtos vegetais e metalúrgicas.

TABELA 4 - NÚMERO DE EMPRESAS NO SETOR INDUSTRIAL - 1950

GÊNERO DE ATIVIDADE	Nº de Empresas
Produtos alimentares	46
Madeiras e afins	37
Extração de produtos vegetais	36
Metalúrgicas	28
Panificação	26
Cerâmica	24
Bebidas diversas	22
Têxtil	16
Couros e Peles	15
Químicos e Farmacêuticos	13
Vestuário	12
Gráfica	12
Mecânica	7
Pentes, escovas e pincéis	5
Extração de produtos minerais	4
Materiais elétricos	3

Fonte: Álbum do Centenário de Joinville, 1951, pg 218.

Em 1954, conforme dados do IBGE, Joinville possuía um total de 428 estabelecimentos fabris, com um total de 7.091 empregados. Dez anos mais tarde, em 1964, este número sobe para 473 estabelecimentos e 18.154 empregados. E em 1975, os números registram um total de 500 indústrias, empregando um total de

35.000 pessoas. Em 1977, segundo dados da Prefeitura Municipal as 588 empresas industriais de Joinville representavam 75% da produção industrial da microregião nordeste do Estado; 28% da produção do Estado de Santa Catarina e 5% da produção industrial do sul do país (Ternes, 1986, pg.152).

A indústria local se fortalece com a industrialização pesada no Brasil, haja vista que seu parque fabril (principalmente o metal-mecânico) estar baseado na indústria pesada, como por exemplo, a Indústria de Fundição Tupy, que produzia blocos de motores para a indústria automobilística brasileira. Com isto transformou-se na maior produtora de ferro fundido da América Latina. A fundição empregava na época (1977) cerca de 30% dos trabalhadores industriais de Joinville.

Joinville formou uma base de infra-estrutura industrial (energia elétrica, estradas de rodagem, estrada de ferro, porto próximo, etc.) que lhe permitiu acompanhar de forma extremamente dinâmica a industrialização brasileira, corroborando ser Joinville uma economia industrial por excelência.

Terminado este capítulo, acreditamos ter apresentado até aqui as principais bases da industrialização do município, atingindo o objetivo deste trabalho. O próximo capítulo seria, portanto, um resultado do processo de industrialização local.

## CAPÍTULO IV

### PANORAMA RECENTE

Este capítulo tem por objetivo apresentar alguns dos principais dados da economia local, corroborando com as informações apresentadas no decorrer do trabalho.

Nas tabelas 5 e 6, abaixo, mostramos a composição da indústria em Joinville nos anos de 1980 e 1985 segundo o Censo Industrial do IBGE:

**TABELA 5 - COMPOSIÇÃO DA INDÚSTRIA - 1980.**

GÊNERO DE ATIVIDADE	Número Estabele- cimentos	Pessoal ocupado em 31/12/80		Salários reti- radas e outras remunerações	Valor bruto da Produção Industrial	Valor da Transforma- ção Industrial
		TOTAL	Ligados à produção			
<b>Metalúrgica</b>	113	9.053	7.129	10.237	123.791	52.625
<b>Mecânica</b>	152	10.971	8.387	13.156	147.464	62.549
<b>Materiais Plásticos</b>	40	5.590	3.782	7.367	127.573	63.996
<b>Têxtil</b>	53	3.904	3.480	4.046	54.162	20.063
<b>Vestuário</b>	48	6.402	5.628	5.271	42.683	27.217
<b>Demais Gêneros</b>	413	11.358	8.749	12.613	125.526	62.952
<b>TOTAL</b>	<b>819</b>	<b>47.278</b>	<b>37.155</b>	<b>52.715</b>	<b>621.217</b>	<b>289.427</b>

\* Valores atualizados por uma média de índices: ORTN, OTN, BTN, TR, IPC e média INPC e IGP-DI.

Fonte: IBGE, Censo Industrial - 1980

TABELA 6 - COMPOSIÇÃO DA INDÚSTRIA - 1985.

GÊNERO DE ATIVIDADE	Número Estabelecimentos	Pessoal ocupado em 31/12/85		Salários retidas e outras remunerações	Valor bruto da Produção Industrial	Valor da Transformação Industrial
		TOTAL	Ligados à produção			
R\$ 1.000 - ago/97*						
<b>Metalúrgica</b>	95	9.312	7.104	11.897	111.852	56.971
<b>Mecânica</b>	92	11.659	9.382	17.207	193.959	87.990
<b>Materiais Plásticos</b>	40	5.125	3.858	6.482	103.448	66.293
<b>Têxtil</b>	34	3.061	2.879	3.008	57.359	23.396
<b>Vestuário</b>	71	7.825	6.852	4.825	45.791	28.334
<b>Demais Gêneros</b>	317	9.220	7.235	10.657	96.016	42.392
<b>TOTAL</b>	<b>649</b>	<b>46.202</b>	<b>37.310</b>	<b>54.077</b>	<b>608.426</b>	<b>305.376</b>

\* Valores atualizados por uma média de índices: ORTN, OTN, BTN, TR, IPC e média INPC e IGP-DI.

Fonte: IBGE, Censo Industrial - 1985.

As tabelas acima evidenciam a forte participação da indústria metal-mecânica no conjunto da indústria local, juntamente com a indústria de matérias plásticas<sup>33</sup>.

A tabela seguinte evidencia a forte participação da indústria na economia local. Praticamente 80% da economia é industrial.

TABELA 7 - COMPOSIÇÃO DOS SETORES ECONÔMICOS  
JOINVILLE - 1980 e 1985.

ANO E SETOR	Número de Estabelecimentos	Pessoal Ocupado	Participação % Ocupados	Participação % Salários	Participação % Receitas
<b>1.980</b>					
<b>Indústria</b>	819	47.278	77	79	79
<b>Comércio</b>	1.478	8.178	13	12	17
<b>Serviços</b>	1.202	6.258	10	9	4
<b>TOTAL</b>	3.499	61.714	100	100	100
<b>1.985</b>					
<b>Indústria</b>	649	46.202	76	82	81
<b>Comércio</b>	1.602	9.805	16	13	17
<b>Serviços</b>	1.169	4.550	8	5	2
<b>TOTAL</b>	3.420	60.557	100	100	100

Fonte: IBGE, Censo industrial, comercial e dos serviços, 1980/1985.

<sup>33</sup> N.R.: Uma relação das principais empresas de Joinville, com seu ano de fundação, encontra-se na tabela A2, nos anexos.

Por sua vez, através dos dados da DIEF (declaração de informações econômico-fiscais) relativas ao ano base de 1990, apurou-se que o setor industrial foi responsável por 75% do faturamento total apurado naquele ano para Joinville, um valor de US\$ 3.153.476.203,00. Neste mesmo ano, com base na DIEF, existiam 1.135 empresas industriais, o que daria um faturamento médio anual por empresa de US\$ 2.778.393,13. Porém, não podemos esquecer que a maior parte do faturamento total está concentrado nas grandes empresas.

Por ser uma economia industrial o município tem um alto consumo de energia elétrica. Quando foi inaugurada a energia elétrica em Joinville, em 1909, o consumo foi de 140.000 kw. O consumo subiu para 38.015.700 kw em 1950, 89.836.010 kw em 1970, 318.525.589 kw em 1976 e 520.319.086 kw em 1980, dos quais 72% foi de consumo industrial (Oliveira, 1984, pg 94).

TABELA 8 - PARTICIPAÇÃO NO CONSUMO TOTAL DE ENERGIA ELÉTRICA POR CLASSES NO ESTADO - JOINVILLE - 1991

<b>CLASSES</b>	<b>Santa Catarina</b> <b>Mwh</b>	<b>JOINVILLE</b> <b>Mwh</b>	<b>Participação</b> <b>%</b>
Industrial	3.394.146	902.700	<b>26,6</b>
Residencial	1.644.041	184.912	<b>11,2</b>
Comercial	683.708	65.473	<b>9,6</b>
Rural	637.917	3.180	<b>0,5</b>
Iluminação pública	245.420	22.523	<b>9,2</b>
Poder público	136.068	9.023	<b>6,6</b>
Serviços públicos	125.152	15.186	<b>12,1</b>
Consumo próprio	10.770	597	<b>5,5</b>
<b>TOTAL</b>	<b>6.877.222</b>	<b>1.203.598</b>	<b>17,5</b>

Fonte: CELESC - Centrais Elétricas de Santa Catarina SA.

Segundo a CELESC, Joinville apresenta o maior consumo de energia elétrica entre todos os municípios de Santa Catarina, com uma participação de 17,5% no

consumo total do estado. Este resultado deve-se a participação do consumo industrial que responde por 26,6% do consumo da classe industrial no estado.

TABELA 9 - CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA POR CLASSES  
E PARTICIPAÇÃO % JOINVILLE - 1991 - 1993 - 1994

<b>CLASSES</b>	<b>INDUSTRIAL</b>	<b>COMERCIAL</b>	<b>RESIDENCIAL</b>	<b>OUTROS</b>	<b>TOTAL</b>
	<b>Mwh</b>	<b>Mwh</b>	<b>Mwh</b>	<b>Mwh</b>	<b>Mwh</b>
1991	902.700	65.473	184.912	50.511	1.203.594
<b>Partic. %</b>	<b>75,0 %</b>	<b>5,4 %</b>	<b>15,4 %</b>	<b>4,2 %</b>	<b>100 %</b>
1993	751.724	75.147	200.917	53.051	1.080.839
<b>Partic. %</b>	<b>69,6 %</b>	<b>6,9 %</b>	<b>18,6 %</b>	<b>4,9 %</b>	<b>100 %</b>
1994	846.389	79.438	210.128	59.637	1.195.592
<b>Partic. %</b>	<b>70,8 %</b>	<b>6,6 %</b>	<b>17,6 %</b>	<b>5,0 %</b>	<b>100 %</b>

Fonte: CELESC - Centrais Elétricas de Santa Catarina SA.

Pela tabela acima observa-se que o consumo de energia elétrica de tipo industrial é o mais representativo, ficando na média de 72% de participação nestes anos.

Segundo o IBGE, a PEA (população economicamente ativa) estimada para 1991 era de 141.095 pessoas, dos quais 2.276 estavam na agricultura (1,6%), 82.756 no setor secundário (58,6 %) e 56.063 no setor terciário (39,7 %).

O estoque de empregos formais em Joinville para 1996 pode ser verificado na tabela 10, seguinte:

TABELA 10 - ESTOQUE DE EMPREGOS FORMAIS - JOINVILLE - 1996

SETOR	Nº EMPREGOS	% Participação
SETOR PRIMÁRIO	755	0,8 %
Ind. Metalúrgica	15.957	16,7%
Ind. Mecânica	13.057	13,7%
Ind. Têxtil, vestuário	9.306	9,8%
Ind. Química, prod farmac.	6.105	6,4%
Ind. Construção civil	3.407	3,6%
Ind. Mat. transporte	3.156	3,3%
Ind. Prod alimentares	1.447	1,5%
Ind. Borracha, fumo, couros	1.393	1,5%
Ind. Papel, papelão, editor.	1.330	1,4%
Outras indústrias	2.424	2,5%
COMÉRCIO	13.224	13,9%
SERVIÇOS	23.659	24,8%
<b>TOTAL</b>	<b>95.220</b>	<b>100 %</b>

Fonte: Ministério do Trabalho, CAGED, Lei 4923/65.

Observamos pela tabela acima que o número de empregados formais na indústria, em 1996, representava 60,5% do total de empregados, dos quais 30,5% são da indústria metal-mecânica, evidenciando a forte participação deste setor na economia local.

TABELA 11 - BALANÇA COMERCIAL DE JOINVILLE - 1982/1990 - US\$

ANO	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO	SUPERÁVIT
1982	55.213.956	26.184.724	29.029.232
1983	57.179.063	14.692.902	42.486.161
1984	89.254.080	14.821.785	74.432.295
1985	83.787.941	19.030.495	64.757.446
1986	109.150.679	33.738.590	75.412.089
1987	127.525.763	41.192.553	86.333.210
1988	213.321.081	40.250.560	173.070.521
1989	264.734.527	54.392.696	210.341.831
1990	267.622.860	48.755.156	218.867.704

Fonte: CECESC, SEICT/SC, ACIJ; in, Joinville Vida e Negócios, 1992.

TABELA 12 - PARTICIPAÇÃO DAS EXPORTAÇÕES DE JOINVILLE NO ESTADO -  
1982/90 (milhões de US\$)

ANO	SANTA CATARINA	JOINVILLE	PARTICIPAÇÃO %
1982	848,90	55,21	6,50
1983	885,83	57,18	6,45
1984	1.154,24	89,25	7,73
1985	1.001,26	83,79	8,37
1986	949,81	109,15	11,50
1987	1.011,95	127,53	12,60
1988	1.343,03	213,32	15,88
1989	1.433,74	264,73	18,46
1990	1.457,44	267,62	18,36

Fonte: CECESC, SEICT/SC, ACIJ; in, Joinville Vida e Negócios, 1992.

Como pode ser visto na tabela 11, em toda a década de 80 a balança comercial foi superavitária. Na tabela 12 percebemos o aumento da participação nas

exportações do estado, que passou de 6,50% em 1982 para 18,36% em 1990, evidenciando a participação do município no esforço exportador brasileiro na década de 80.

Encerrando este capítulo apresentamos a seguir uma tabela com a população de Joinville, comparativamente com a de Santa Catarina, desde sua fundação até o ano de 1994.

TABELA 13 - POPULAÇÃO DE JOINVILLE  
e DE SANTA CATARINA - 1840-1994

ANO	Joinville	Santa Catarina
1840		66.218
1847		81.500
1851	389	107.000
1854	1.428	
1860	2.883	
1870	6.452	159.802
1880	18.600	
1885	34.100	
1900	*19.487	320.282
1920	42.852	668.743
1950	43.334	1.500.502
1960	70.687	2.146.909
1970	126.559	2.901.734
1980	235.812	3.687.659
1991	347.151	4.538.248
1994	380.906	4.767.826

\* A diminuição da população neste ano foi devido ao desmembramento de São Bento do Sul.

Fonte: População de Joinville: de 1851 a 1960 - Prefeitura Municipal de Joinville e Ficker (1965); de 1970 a 1994 - IBGE.

População Santa Catarina: de 1840 a 1960, Oliveira (1984); de 1970 a 1994, IBGE.

Observando a tabela verifica-se que o maior crescimento populacional ocorreu na década de 60 e 70. Período em que a migração foi intensa para a cidade em vista da grande absorção de mão-de-obra pelas indústrias locais em decorrência da expansão generalizada da indústria brasileira na década de 60 e do “milagre econômico” na década de 70. Porque, sendo Joinville um fornecedor de peças para

a indústria nacional, notadamente no setor metal-mecânico, era extremamente sensível aos movimentos do mercado nacional.

## CONCLUSÃO

No começo da história de Joinville o comércio e a indústria estavam baseados essencialmente na transformação de produtos agrícolas e de extração vegetal (farinha de mandioca, aguardente, açúcar, erva-mate e madeira) e na exploração de madeira serrada e erva-mate beneficiada. A industrialização e comercialização da erva-mate esteve na base do processo de acumulação acentuada de capital local, através do qual se financiou a principal etapa do processo de industrialização, que se estendeu do penúltimo decênio do século XIX até meados da segunda década do século XX.

A erva-mate foi exportada in natura até 1877, ano em que foram montados os primeiros engenhos de beneficiamento, e já em 1900 Joinville figurava como o mais importante centro de industrialização e comercialização deste produto no país.

Esta etapa do desenvolvimento da indústria, que se estendeu até mais ou menos 1920 teve como principal fonte de financiamento os excedentes gerados pelas atividades exportadoras de então, principalmente a erva-mate. Esta etapa pode ser bem compreendida à luz dos postulados da teoria econômica de A. Hirschmann apresentados no início deste trabalho (capítulo 1 seção 1.3), segundo os quais o crescimento econômico seria induzido por um produto básico de exportação (neste caso a erva-mate) através do efeito de encadeamento, processo pelo qual a expansão das exportações induz investimentos em outras atividades da economia.

Internamente eram criadas as bases para o desenvolvimento com a produção de bens de consumo, ao mesmo tempo que os excedentes eram destinados aos mercados interno e externo e garantiam o financiamento das atividades locais.

O capital inicial provinha dos próprios imigrantes, da Sociedade Colonizadora e das subvenções do Governo Imperial. A segunda acumulação de capital, a de maior vulto, ocorreu com o comércio e industrialização da erva-mate. No período da erva-mate não houve nenhuma menção, pelos estudiosos do período, de aporte de capital público. Pelo contrário, eram evidenciadas as iniciativas

privadas. Na industrialização pesada, a partir de 1955, verificou-se uma grande participação de capital público no que tange principalmente à infra-estrutura. Porém as bases da indústria local continuaram sendo totalmente privadas.

A localização geográfica permitiu o avanço da industrialização. Os corredores de exportação da erva-mate, principal produto da região sul na época, convergiam para Joinville. A rota da erva-mate era: Planalto (norte de Santa Catarina e sul do Paraná), Joinville (beneficiamento), Porto de São Francisco. Joinville teve efetiva participação no principal comércio catarinense e paranaense dos anos 1900, a erva-mate, justamente por sua posição geográfica e sua infra-estrutura.

A indústria de Joinville, inserida na indústria brasileira, teve uma dinâmica peculiar. Logo nos 10 primeiros anos de fundação da então colônia, a par da agricultura, a indústria começava a se desenvolver ativamente. Isto foi favorecido pelas características dos primeiros imigrantes que chegaram, dado que, além dos agricultores, vieram comerciantes, negociantes, padeiros, serralheiros, sapateiros, intelectuais, etc., conforme consta nos diversos relatórios da administração da colônia e nos diversos relatos de escritores que evidenciavam a importância da indústria.

A “Sociedade Colonizadora Hanseática”, nome da antiga “Sociedade Colonizadora de Hamburgo”, não foi bem sucedida na realização dos excedentes, perdeu uma grande parte do capital nela investido. Não obteve o lucro pretendido com a venda dos lotes e com o transporte dos imigrantes, porém transformou em sucesso a única colônia privada de Santa Catarina (todas as outras foram compradas pelo governo, inclusive a de Blumenau), sendo altamente positivos os efeitos econômicos e sociais advindos da colonização.

No processo de desenvolvimento de Joinville três atores estiveram presentes: as pessoas (trabalho e conhecimento), o capital e o estado. Via-de-regra um não se desenvolve sem o outro, são interdependentes. Sem o trabalhador não se trabalha a terra, sem o capital não existem os meios para o trabalhador e sem o estado não

teriam existidos os incentivos e subvenções para a infra-estrutura requerida, posto que nem os imigrantes, nem a Sociedade Colonizadora, dispunham de capital suficiente para a infra-estrutura necessária. Os aportes de capital do Governo Imperial foram cruciais na etapa inicial do desenvolvimento. O capital é uma necessidade para o desenvolvimento, porém são as pessoas as molas propulsoras do progresso, só se obtém resultado através das pessoas. A qualidade da mão-de-obra que imigrou para Joinville, dado seu maior grau de instrução geral do que a média da população brasileira, além dos aspectos específicos em diversas profissões, foi o principal fator para o desenvolvimento local.

O sucesso alcançado pela antiga Colônia Dona Francisca e por outras colônias como Blumenau, São Bento, Corupá ou Brusque não foi devido à agricultura, nem mesmo no caso de Blumenau, que dispunha de férteis terras no Vale do Itajaí. Estas antigas colônias somente se tornaram centros de progresso quando as modestas atividades agrícolas se derivaram para a indústria de transformação (Oliveira, 1984, pg 148).

A definitiva integração de Joinville à economia nacional se deu após a Segunda Guerra Mundial, quando o Brasil acelerou seu processo de industrialização, que culminou com o Plano de Metas, elaborado no Governo de Getúlio Vargas e implantado no Governo de Juscelino Kubistchek. A partir desta data houve um impulso nos diversos setores de atividades industriais, com destaque para a metalurgia, mecânica, transformação de plásticos e química. Esse modelo permitiu a Joinville se desenvolver muito rapidamente e conquistar uma posição de destaque no cenário nacional, não obstante as dificuldades no campo da logística, dada a sua localização relativamente distante frente aos principais mercados consumidores e centros produtores de insumos e matérias-primas.

O status alcançado por Joinville, deveu-se, portanto, a industrialização, que norteou seu destino desde seus primeiros passos. A importância do parque industrial ali implantado não deixa margem a qualquer dúvida.

## ANEXOS

TABELA A1 - ESTABELECIAMENTOS INDUSTRIAIS, COMERCIAIS E SERVIÇOS -  
1920/26

ESTABELECIAMENTO	1920	1926
Fábrica artigos aço e ferro		3
Fábrica cadarços		4
Fábrica alimentos		2
Fábrica águas gasosas	3	6
Fábrica cervejas	3	6
Fábrica artigos madeira, móveis	8	9
Fábrica vime		5
Fábrica arame farpado		2
Fábrica têxtil, vestuário, meias	11	12
Fábrica sabões e velas	3	3
Fábrica licores	4	7
Fábrica pasta sapato		2
Fábrica vinagre	7	4
Fábrica cigarro/charuto		7
Fábrica chapéus		3
Fábrica laticínios		27
Fábrica mostarda		2
Fábrica bombons		2
Fábrica sacos de papel		3
Fábrica vinho	2	2
Fábrica conservas banana		5
Fábricas diversas *		27*
Moinho de trigo	1	2
Moinho de sal		3
Moinho de fubá (farinha de milho)		27
Usinas de açúcar/ álcool	2	3
Armador		3
Engenhos de açúcar		536
Engenhos de araruta e tapioca	6	5
Engenhos de arroz	7	12
Engenhos de erva-mate	4	3
Cortumes	2	5
Fundições	4	18
Funilarias	9	15
Ferrarias	16	41
Olarias	20	43
Serrarias	20	
Açougues	27	55
Atacadista (importação/exportação)	2	3
Varejistas		328
Restaurantes	42	55
Casas de Jóias	2	4
Agências Seguro	5	7

Bancos	2	2
Confeitarias	6	9
Padarias	15	
Marcenarias	16	74
Cinemas	2	4
Empresa telefônica	1	
Hotéis	8	
Atelier costura		6

\* Fábricas diversas: artefatos de gesso; malas de couro; pó de arroz; essência de frutas e óleos vegetais; foguetes; manilhas de cimento e ladrilhos; pentes; fósforos; bordados; ponto russo; niquelagem; crina vegetal; gaitas; escovas; baldes de zinco; piteiras; aniagem; botões; brinquedos; artefatos de chifre e osso; celulóide e gelatina; graxa para couro; objetos de mármore; cola, papel de lixa e farinha de osso; chapéu de sol; veneziana de madeira; artefatos de borracha.

Fonte: Relatório: Joinville em 1926; in Ternes, 1986, pgs 127, 128.

Outros estabelecimentos para o ano de 1920: Advogados 6; Agrimensores 2; Barbearias 13; Caieiras 2; Casas de negócios por atacado e a varejo 6; Casas de negócios 1ª ordem 6; Casas de negócios 2ª ordem 11; Casas de negócios 3ª ordem 26; Casas de negócios 4ª ordem 48; Casas de negócios 5ª ordem 64; Casas comissões e consignações 7; Comerciantes de lenha 17; Dentistas 4; Empreiteiros de obras 7; Engenheiro civil 1; Escoveiros 2; Fábrica de grega 2; Fábrica de tecidos de tira de madeira, palitos 1; Fábrica de rendas e bordados 1; Fábrica de chapéu de sol 2; Fábrica de cola 1; Fábrica de foguetes e fogos de artifício 1; Fábrica de torrefação de café 4; Fábrica de pontas de Paris e arame farpado 1; Fábrica de produtos químicos e preparados 1; Fábricas de produtos farmacêuticos 3; Fábrica de fósforos 2; Fábrica de baldes de zinco e Crown-cork 1; Litografia 1; Loja de calçados 8; Médicos 5; Seleiros 5; Farmácias e Drogarias 3; Fotógrafos 2; Pintores 2; Relojoeiros 4; Pedreiros 8; Sapateiros 4; Secadores de camarão 4; Secadores de palha de mangue 3; Tipografias 4; Salões 7; Alfaiates 19; Carpinteiros 25; Torneiros 3; Tanoeiros 5; Barriqueiros 13; Vendedores de leite 40.

- Número de automóveis - 30;  
- Número de carros e carroças - 1.307.

Fonte: Guia Joinvillense, Ano 1, nº 1, 1920.

TABELA A2 - EMPRESAS, ANO DE FUNDAÇÃO E RAMO

Em atividades até 1986.

EMPRESA	ANO FUNDAÇÃO	RAMO
WETZEL	1856	Sabões e Velas
DÖHLER	1881	Têxtil
SCHNEIDER (CISER)	1881	Parafusos
STEIN - Com & Ind	1883	Alimentos
JORDAN	1891	Erva-mate/Veículos
Fabril LEPPER	1907	Têxtil
DOUAT	1910	Erva-mate
Casimiro Silveira S/A - LUMIÉRE	1924	Têxtil - Lingerie
Bozler & Cia	1925	Têxtil
Mold Motores	1925	Mecânica
Fiação Joinvilense S/A	1926	Têxtil
Vogelsanger S/A - CAMPEÃ	1926	Têxtil
Têxtil A.M. Schmalz - NYLONSUL	1926	Têxtil
Drogaria e Farmácia Catarinense	1927	Drogaria
Cervejaria Catarinense (Depois adquirida pela Antarctica)	1928	Bebidas
Malharia MANZ S/A	1929	Têxtil
Metalúrgica WETZEL	1932	Metalurgia
Fábrica de Máquinas RAIMANN	1933	Mecânica
Indústria de Plásticos AMBALIT	1936	Plástico
Afonso Meister S/A	1937	Metal-Mecânico
Fundição TUPY S/A	1938	Fundição
Companhia HANSEN Industrial	1941	Plástico
Buschle & Lepper S/A Com e Ind	1943	Químico
S/A Moinho Santista	1944	Moinho
Indústrias SCHNEIDER S/A	1946	Metal-mecânico
Carrocerias Nielson S/A - BUSCAR	1946	Montadora
Irmãos Strhaus Ltda	1948	Metal-mecânico
Metalúrgica DOUAT	1950	Metalurgia
Indústria de Refrigeração CONSUL	1950	Mecânico/plástico

Metalúrgica DUQUE	1955	Metalurgia
DOCOL	1956	Metal-mecânico
Metalúrgica SCHULZ	1963	Metalurgia
EMBRACO	1971	Mecânico
AKROS	1977	Plástico

Fonte: Ternes, 1986.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Álbum do Centenário de Joinville. Curitiba, Gráfica Mundial, 1951.

ALMEIDA, Rufino Porfírio de. Um Aspecto da Economia de SC, a Indústria Ervateira. Florianópolis, UFSC. Dissertação de Mestrado. 1986.

BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. O Milagre Alemão e o Desenvolvimento do Brasil - As Relações da Alemanha com o Brasil e a América Latina (1949-1994). São Paulo, Ensaio, 1994.

BRUM, Argemiro J. O Desenvolvimento Econômico Brasileiro. 2ª Edição, Rio de Janeiro, Vozes, 1982.

CASTRO, Antônio Barros de. A Economia Brasileira em Marcha Forçada. 2ª Edição, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1985.

DRAIBE, Sônia. Rumos e Metamorfoses: um Estudo Sobre a Constituição do Estado e as Alternativas de Industrialização no Brasil, 1930-1960. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1985.

FICKER, Carlos. História de Joinville - Crônica da Colônia Dona Francisca. Joinville, Impressora Ipiranga, 1965.

HIRSCHMANN, Albert O. Estratégia do Desenvolvimento Econômico. Rio de Janeiro, Fundo de Cultura, 1977.

\_\_\_\_\_. De la Economía a La Política y mas Allá. México, Fondo de Cultura, 1984.

LIMA, Heitor Ferreira. História Político-Econômica e Industrial do Brasil. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1976.

MATTOS, Fernando Marcondes de. Santa Catarina, Nova Dimensão. Florianópolis, Editora da UFSC, 1973.

MEDEIROS, Vítor Hugo, Org. Joinville, Vida e Negócios. Prefeitura Municipal de Joinville, 1992.

MELLO, João Manuel Cardoso de. Capitalismo Tardio. São Paulo, Brasiliense, 1982.

MILONE, Paulo César. “Crescimento e Desenvolvimento Econômico”. In Manual de Economia; PINHO, Diva Benevides & VASCONCELOS, Marco Antônio Sandoval, Organizadores. 2ª Edição, São Paulo, Saraiva, 1992, vários autores.

OBERACKER, Carlos. “Viajantes, Naturalistas e Artistas Estrangeiros”. In, Holanda, Sérgio Buarque de (org): História Geral da Civilização Brasileira. São Paulo, Difel, 6ª edição, vol III, pg. 119-131, 1985.

OLIVEIRA, Carlos Gomes. Integração. Florianópolis, Gráfica Canarinho, 1984.

PEREIRA, Carlos da Costa. “A Região das Araucárias”. In Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina. Florianópolis, 1943.

PESCH, Jaroslau. “Álbun do Centenário de Joinville”. Curitiba, Gráfica Mundial, 1951.

PIAZZA, Walter Fernando. A Colonização de Santa Catarina - 3a Edição. Florianópolis, Lunardeli, 1994.

PRADO JÚNIOR, Caio. História Econômica do Brasil. São Paulo, Brasiliense, 1953.

Relatório “JOINVILLE EM 1926”. In “Jornal de Joinville, edição de 22 de maio de 1926.

RICHTER, Klaus. A Sociedade Colonizadora Hanseática de 1897 e a Colonização do Interior de Joinville e Blumenau. 2ª ed.rev. e ampl. Florianópolis: UFSC; Blumenau: FURB,1992.

RODOWICZ-OSWIECIMSKI, Theodor. A Colônia Dona Francisca no Sul do Brasil. Florianópolis: Ed. da UFSC, FCC; Joinville: FCJ, 1992.

SILVA, Sérgio. Expansão Cafeeira e Origens da Indústria no Brasil. São Paulo, Editora Alfa-Ômega, 6ª edição, 1985.

SIMONSEN, Roberto C. Evolução Industrial do Brasil e Outros Estudos. São Paulo, Editora Nacional e Editora da USP, 1973.

\_\_\_\_\_. História Econômica do Brasil 1500-1820. São Paulo, Nacional, 8ª edição, 1978.

SINGER, Paul. Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana. São Paulo, Cia Editora Nacional, 1977.

SUZIGAN, Wilson. Indústria Brasileira - Origem e Desenvolvimento. São Paulo, Brasiliense, 1986.

TERNES, Apolinário. História Econômica de Joinville. Joinville, Meyer, 1986.

TSCHUDI, Johann Jakob Von. As Colônias de Santa Catarina. Blumenau: CNPQ: Fundação “Casa Dr. Blumenau”, 1988.

VERSIANI, Flávio Rabelo e MENDONÇA DE BARROS, José Roberto, organizadores. Formação Econômica do Brasil - série ANPEC de Leituras de Economia. São Paulo, Saraiva, 1977.