

Boletim Gaúcho de Geografia

<http://seer.ufrgs.br/bgg>

ASPECTOS HISTÓRICOS E LOCACIONAIS DA ECONOMIA SALINEIRA BRASILEIRA

Marco Túlio Mendonça Diniz; Fábio Perdigão Vasconcelos

Boletim Gaúcho de Geografia, v. 43, n.1, Agosto, 2016.

Versão online disponível em:

<http://seer.ufrgs.br/index.php/bgg/article/view/53882>

Publicado por

Associação dos Geógrafos Brasileiros



**Portal de Periódicos
UFRGS**

UNIVERSIDADE FEDERAL
DO RIO GRANDE DO SUL

Informações Adicionais

Email: portoalegre@agb.org.br

Políticas: <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/editorialPolicies#openAccessPolicy>

Submissão: <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#onlineSubmissions>

Diretrizes: <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#authorGuidelines>

Data de publicação - Agosto, 2016.
Associação dos Geógrafos Brasileiros
Seção Porto Alegre, RS, Brasil.

Boletim Gaúcho de Geografia

ASPECTOS HISTÓRICOS E DINÂMICA LOCACIONAL DA ECONOMIA SALINEIRA BRASILEIRA

Marco Túlio Mendonça Diniz

Professor Adjunto do Departamento de Geografia - CERES/UFRN e do Mestrado
Profissional em Ensino de Geografia - UFRN, tuliogeografia@gmail.com

Fábio Perdigão Vasconcelos

Docente do Programa de Pós-Graduação em Geografia - PROPGEO/UECE,
fabioperdigao@gmail.com

RESUMO

A atividade salineira no Brasil ocorre desde o período pré-colonial, quando os nativos consumiam este produto coletado em salinas naturais. Ao longo do trabalho é debatida a dinâmica locacional da produção de sal marinho nos diversos momentos históricos pelos quais o país passou. A indústria salineira é base para diversos outros setores industriais e por isso é de fundamental importância para o país. Foi afetada por diversas vezes por ações de intervenção do estado em seu desenvolvimento, passando por políticas de cota até o estímulo aos grandes empreendimentos oligopolistas que atualmente dominam a atividade no país.

PALAVRAS-CHAVE: Indústria salineira, sal marinho, formação territorial do Brasil.

1. INTRODUÇÃO

O sal é um elemento indispensável à vida animal, é uma substância que se forma na interação entre um ácido e uma base, podendo se apresentar de diversas formas, mas o que nos interessa nesta pesquisa é o Cloreto de Sódio (NaCl), que pode ser extraído de minas, ou das águas marinhas – o sal marinho.

Segundo Femenick (2007b, *on-line*) a palavra “sal, salis”, vem do grego “hals, halos”, que tanto significa sal como mar”. O consumo de sal pelo homem é tão antigo quanto a sua história, na antiguidade há diversos relatos de sociedades que deram grande valor ao sal, segundo Souto e Fernandes (2005, p. 12) comentam a famosa história da construção de um caminho que ligava as salinas de Óstia a Roma na Itália por volta de 500 anos antes de Cristo, chamado Via Salária. O caminho por onde passava o valioso produto era guardado por soldados romanos, que recebiam parte de seu pagamento em sal, ao qual denominavam *salarium*, o que teria originado o sistema salarial utilizado até os dias de hoje.

No Brasil a produção e consumo de sal é pré-colonial, sabe-se que aqui havia salinas naturais (onde o sal se acumulava naturalmente) desde antes da invasão por povos europeus, especialmente no Nordeste do país, havia consumo por algumas tribos indígenas neste período. Após a colonização, as grandes salinas do Nordeste setentrional foram descobertas pelos portugueses quando esses rumaram para o Maranhão em sua disputa com os franceses por trechos da colônia. Desde então há exploração econômica do sal marinho.

O objetivo deste trabalho é apresentar aspectos históricos e a dinâmica locacional da atividade de extração de sal marinho no Brasil. Para tanto foi feita uma rigorosa pesquisa bibliográfica e documental afim de perceber a localização da economia salineira em sua principal área produtora. A pesquisa se encontra dividida em tópicos com base em momentos históricos marcantes para a atividade em questão.

2. O SAL NO BRASIL COLONIAL E IMPERIAL

Os portugueses que colonizaram o Nordeste construíram salinas pequenas na desembocadura de rios para a extração do sal, esse era utilizado na arte de curtir couros e na salga de carnes e peixes, visando a sua conserva (ANDRADE, 1995).

As salinas naturais do Nordeste Setentrional foram descobertas pelos portugueses quando esses rumaram para o Maranhão em sua disputa com os franceses por trechos da colônia.. Em 1587, “Gabriel Soares de Souza, ao descrever

a costa brasileira, salientava que no Rio Grande havia muito sal feito” (ANDRADE, 1995, p. 23). Frei Vicente de Salvador, historiador do século XVII, afirmou que nas salinas potiguares:

[...] naturalmente se coalha o sal em tanta quantidade que se pode carregar grandes embarcações todos os anos, porque assim como se tira, se coalha e cresce continuamente outro (apud CARVALHO JÚNIOR; FELIPE; ESCÓSSIA, 1982, p. 10).

Esse registro nos revela que nas largas planícies flúvio-marinhas e de maré do Litoral Setentrional Potiguar (LSP), especialmente, em dias de preamar excepcional, as águas salgadas do Oceano Atlântico avançavam muitos quilômetros continente adentro pelos canais dos rios, quando do recuo da maré grande parte dessas águas ficava represada nessas planícies, formando pequenas lagunas, que submetidas à forte insolação e aos ventos constantes, evaporavam, “coalhando” o sal – como no dizer de Frei Vicente.

Câmara Cascudo (1955) conta que, nas palavras de Barão de Studart, em 1607, os Jesuítas Francisco Pinto e Luís Filgueira que iam catequizar indígenas, no Ceará, embarcaram no Recife em um barco que ia carregar nas salinas de Mossoró. No período em que os holandeses ocuparam a região, também se dedicaram à extração do produto, logo que tomaram conhecimento de sua abundância. Os neerlandeses não eram produtores de sal em sua terra de origem, assim como eram seus concorrentes portugueses e espanhóis, por isso entende-se que eles, uma vez estabelecidos no Nordeste do Brasil, “tivessem grande interesse pelo produto e procurassem desenvolver sua exploração” (SOUTO & FERNANDES, 2005, p. 43).

Gedeon Morris de Jonge, que foi comandante da guarnição holandesa do Ceará, tratou de desenvolver a atividade salineira, dado que o empreendimento daria muito lucro à Companhia das Índias Ocidentais. O comandante afirmou que havia no Rio Upanema (Mossoró) lugares em que as salinas naturais “tinham 1, 2 e 3 dedos de sal, pelo que calculei que vinte navios não poderiam carregar todo sal aí existente” (CASCUDO, 1987, p. 13).

O aventureiro holandês fora ajudado pelos índios Tapuios e chegou a explorar também a costa ocidental do Ceará, no litoral de Camocim já que tomara conhecimento de que lá havia algumas salinas naturais utilizadas pelos indígenas (SOUTO; FERNANDES, 2005; ANDRADE, 1995).

No Brasil Holandês, especificamente nas salinas do Ceará e seu litoral adjacente, o trabalho de extração de sal era indígena e de forma compulsória, o que causou a revolta das populações autóctones contra os invasores da época

(CASCUDO, 1987). Em verdade, o domínio das terras de salinas fora uma das razões do domínio neerlandês na Capitania do Siará Grande. Cascudo (1955) confirma que os holandeses Gedeon Morris de Jonge e Elbert Smient tinham trabalhado na extração até 1644.

No Relatório de Adriano Verdonck dirigido ao Conselho Político do Brasil Holandês, datado de 1630 está escrito que:

Quando há ali falta de sal, o Capitão Mor do dito Forte do Rio Grande, manda uma ou duas barcas, de 45 a 50 toneladas a um lugar, 60 milhas para o norte, onde há grandes e extensas salinas que a natureza criou por si; ali podem carregar, segundo muitas vezes ouvi de barqueiros que ali vinham com carregamento de sal, mais de 1.000 navios com sal, que é mais forte que o Espanhol e alvo como a neve (CASCUDO. 1987, p. 11).

Segundo Couto Filho (2008), nesta época Handrick Van Ham, a frente da administração holandesa do Ceará relatou ao Conselho Supremo da Holanda sobre as salinas na região de Aracati, que as salinas da região tinham cerca de três quilômetros de largura por um de extensão, havendo cerca de três dedos de espessura. Sua produção poderia carregar de vinte a trinta navios.

Após 1644, desmoronava o domínio holandês no Nordeste, depois da retomada ao domínio português, estes passaram a expropriar e dizimar os indígenas das ribeiras. Isso aconteceu também nas planícies flúvio-marinhas, logo que os portugueses perceberam a importância do sal.

Dominada a região, os sesmeiros se apossaram das terras de sal, e pouco a pouco foram compreendendo que poderiam auferir maiores lucros, vendendo o gado abatido, sob a forma de charque, do que vendendo o gado vivo, transportado a pé da região açucareira para as cidades e vilas do interior. A possibilidade de desenvolver a indústria da carne seca chamada de “Carne do Ceará”, e do beneficiamento do couro dos bovinos e de pele dos caprinos e ovinos, valorizou a atividade de exploração das salinas (ANDRADE, 1995, p. 26).

Admite-se que a atividade salineira tenha se iniciado no estuário do Rio Jaguaribe, dando origem à povoação e depois à vila de Aracati (ANDRADE, 1995), expandindo-se depois para outras áreas do Rio Grande do Norte, Ceará e Piauí. Povoações como as de Acaraú, Camocim e Granja no Ceará; Açu e Mossoró, no Rio Grande do Norte, e outras nas margens do Parnaíba se desenvolveram graças à indústria da carne salgada. A atividade

tem especial importância para as áreas próximas a essas localidades, que além de terem salinas, eram portos por onde poderiam ser comercializadas a carne, o couro, o chifre e outros produtos da pecuária em direção aos centros consumidores na Bahia e Pernambuco (ANDRADE, 1995).

Além das salinas do Nordeste, havia atividade salineira importante também no entorno da Lagoa de Araruama, uma laguna de alta salinidade localizada na Região dos Lagos Fluminense. Lá como no restante das terras do Brasil Colonial até o ano de 1631, a produção e o comércio de sal eram livres. O sal era transportado como lastro de embarcações que vinham de Portugal em busca de açúcar e outros gêneros de exportação. Mas logo os portugueses perceberam que poderiam auferir lucro em vender sal para o Brasil, já que eram grandes produtores nas marinhas de Setúbal, do Aveiro e da Figueira. Em 4 de agosto de 1631 foi estabelecido por alvará o estanque do sal, que proibia sua produção no Brasil (CHRISTÓVÃO, 2011).

Em carta Régia de 28 de fevereiro de 1690, os colonizadores reafirmaram a proibição ao comércio livre de sal aos produtores brasileiros, a eles foi inclusive impedido o “aproveitamento até do que a natureza produziu” (CARVALHO JÚNIOR; FELIPE; ESCÓSSIA, 1982, p. 10) o que garantia o monopólio da metrópole sobre o fornecimento do sal, para que fosse fortalecida sua economia e em benefício dos produtores das rias do Aveiro, Figueira e Setúbal, na época os proprietários daquelas salinas tinham grande influência política em Portugal.

No início do estanque do sal, a concessão para a comercialização foi dada a apenas uma pessoa. No início do século XVIII, com a expansão da pecuária e as entradas do colonizador mais para o interior, foram feitas mais algumas concessões, mas que ainda eram poucas, o que acarretava em preços mais elevados para a mercadoria (PAIXÃO, 2004).

Há registros de que a atividade de extração de sal prosseguiu de forma clandestina no Nordeste. A atividade persistiu no Rio Grande do Norte e na Paraíba que forneciam carne fresca a Pernambuco. Também não pararam de funcionar as oficinas de sal do Piauí e principalmente do Ceará que eram grandes fornecedores de carne para a zona da mata, razão pela qual se chamava “Carne do Ceará” a que era salgada.

Contratadores (como eram chamados comerciantes autorizados pela Coroa) do Rio de Janeiro, que estavam tendo considerável prejuízo com a atividade fora da lei, enviaram tropas pagas aos portos nordestinos para fazerem a apreensão de todo o sal que havia além de sequestrarem os bens dos moradores a quem pertencia esse sal (CARVALHO JÚNIOR; FELIPE; ESCÓSSIA, 1982). Souto

e Fernandes, (2005, p. 44) destacam que “A interdição da indústria de sal por parte da coroa portuguesa realizava-se através de multas, sanções e perseguições de toda espécie”. Apreensões também foram feitas em outras partes do Brasil, o que acarretou motins por parte da população em Santos, São Paulo, Bahia e Rio de Janeiro (PAIXÃO, 2004).

Dada a grande necessidade do sal e aos altos preços praticados pelos contratadores autorizados pela Coroa, era grande o apelo dos colonos pela liberação da produção no Brasil, assim como era comum seu contrabando no Nordeste e na região de São Paulo, como também, no Sul do Brasil (CHRISTÓVÃO, 2011). Em 1758 foi então permitido que os produtores de sal produzissem para o seu consumo (SOUTO; FERNANDES, 2005), mas o monopólio da metrópole só veio a ser abolido em 1801. Oficialmente, a produção de sal no Brasil ficou proibida durante 170 anos, de 1631 a 1801, retardando consideravelmente o desenvolvimento da atividade salineira e causando um enorme atraso econômico, principalmente, na Região Nordeste, que poderia ter desenvolvido seu potencial dois séculos antes do período em que ocorreu.

Com o fim do estanco, a atividade ganhou novo impulso, especialmente na Lagoa de Araruama porque a Coroa criou novos impostos para repor as perdas do monopólio (PAIXÃO, 2004). “A distribuição e a venda do sal passaram para o controle das câmaras dos distritos produtores, sendo eles Cabo Frio, Pernambuco e Rio Grande do Norte” (PAIXÃO, 2004, p. 95). A taxação de impostos sobre a produção de sal foi mais uma estratégia de Lisboa para beneficiar os produtores portugueses em detrimento do desenvolvimento do Brasil, atitude típica de um povo colonizador que se preocupa com o não desenvolvimento de suas colônias.

Com a vinda da família real portuguesa para o Brasil, em carta Régia de 7 de setembro de 1808, Dom João VI determinou e incentivou a exploração das salinas brasileiras (CARVALHO JÚNIOR; FELIPE; ESCÓSSIA, 1982), já que a indústria de sal portuguesa caíra em domínio napoleônico (SOUTO; FERNANDES, 2005). Houve então escassez de sal em todo o Reino (GIFFONI, 1999). Com a transformação do Brasil, ou pelo menos, do Rio de Janeiro em sede da Coroa Portuguesa, o interesse em produzir sal, localmente, passou a ser uma necessidade para o abastecimento do reino.

Em 1810, foi revogado o imposto para a produção de sal, isso feito com vistas a incentivar o progresso das salinas. A partir daquele momento, houve considerável progresso nas salinas da Região dos Lagos. Tanto que:

Em 1822, nasceu em Cabo Frio no Estado do Rio de Janeiro a primeira salina com caráter industrial, pertencente a Luis Lindberg, oficial do exército alemão a serviço de D. Pedro I, que a construiu após obter uma concessão de terras devolutas em área de Marinha, às margens da Lagoa de Araruama. Essa é considerada a primeira grande empresa produtora de sal no país. Luis Lindberg introduziu novas técnicas de extração em sua salina, já desenvolvidas na Alemanha, o que impulsionou a produção e o comércio do produto (JOÃO, 2012, p. 27).

Na mesma época, o engenheiro francês Léger Palmer construiu a Salina Moçoró em São Pedro d'Aldeia também na Região dos Lagos Fluminense, a qual fora, anteriormente, utilizada pelos indígenas, mas sob a posse do homem branco (JOÃO, 2012; PAIXÃO, 2004).

Em 1885, começaram a chegar à região os primeiros portugueses. Luis João Gago construiu a Salina Acaíra em Arraial do Cabo, essa funcionava nos moldes das salinas do Aveiro, logo vieram muitos outros lusitanos, especialmente provenientes de Aveiro e Figueira da Foz. Desde então, as salinas empregaram várias gerações desses pioneiros na região. Assim, os municípios do entorno da Lagoa de Araruama têm forte influência portuguesa na sua colonização, graças às salinas lá instaladas (JOÃO, 2012). De acordo com Lamego (1946), a produção salineira fluminense teve grande impulso com a chegada dos portugueses, que passaram a empregar melhor tecnologia, o que aumentou a produtividade das salinas da região (PEREIRA, 2009, 2010a).

Contudo, a quebra do monopólio metropolitano não trouxe grandes repercussões no desenvolvimento da atividade salineira no Nordeste, isso ocorreu tendo em vista a pequena demanda pelo produto no mercado nordestino e a “desorganização do comércio europeu, controlado pela Inglaterra durante as guerras napoleônicas” (ANDRADE, 1995, P. 31).

Quando o Brasil declarou sua independência, em 1822, tinha uma população de cerca de quatro milhões de pessoas, dispersas em um imenso território, com parca infraestrutura de transporte de carga, o que dificultava bastante o comércio entre as regiões de uma área continental. Daí, o uso generalizado de extrações locais de sal. A atividade foi mais próspera exatamente na região de maior densidade demográfica, ou seja, nas proximidades do Rio de Janeiro.

Passaram-se muitos anos para que a produção nacional fosse suficiente para atender o mercado interno, isso se deve em parte aos longos anos de repressão que perduraram até o início do século XIX. Conforme dados fornecidos por Carvalho Júnior, Felipe e Escóssia (1982), em meados do século XIX, as importações

atingiram os seguintes valores em contos de reis (Quadro 1):

Quadro 1: Importações Brasileiras no período 1859-1864.

Anos	Total Geral das importações (em contos de reis)	Total de Sal importado (em contos de reis)	% do sal sobre o total das importações
1859/1860	113.028	1.129	1,0
1860/1861	123.720	813	0,7
1861/1862	110.531	1.129	1,0
1862/1863	99.173	1.168	1,2
1863/1864	123.046	1.1327	1,1

Fonte: Carvalho Júnior; Felipe; Escóssia (1982).

Mesmo tendo um enorme potencial de produção, o Brasil importava quantidade considerável de sal, que representava cerca de 1% do total das importações do país na década de 1860 (Quadro 1). A região com o maior potencial produtivo, o LSP, não tinha portos, nem mesmo empresas organizadas para produzir e exportar seu sal nessa época.

Ao contrário da Região dos Lagos Fluminense, no Nordeste Setentrional até o século XIX o produto foi obtido de crostas formadas pela cristalização natural do sal no solo, em especial ao redor de lagunas temporárias. Essas crostas eram quebradas, trituradas e comercializadas (SOUTO; FERNANDES, 2005).

Com o crescimento vegetativo da população, houve também aumento na demanda por sal para suprir diversas atividades humanas. Nas salinas do Nordeste foram sendo construídos cercos (tanques) nas planícies flúvio-marinhas para aprisionar as águas salobras de preamar que invadiam o continente. A energia dos ventos era utilizada para o transporte da água entre evaporadores e cristalizadores em um estágio tecnológico mais avançado.

Há que se comentar que o sal brasileiro (tanto o do Nordeste, como o do Sudeste) era considerado de baixa qualidade, sendo o sal espanhol, da região de Cádiz, o mais utilizado pelas famílias de classes média e alta para conservar seus alimentos.

Até a proclamação da República e os primeiros eventos políticos do século XX, a atividade salineira fluminense e a nordestina tinham uma coisa em comum, eram ainda bastante incipientes. Mas após o início do século passado elas se

desenvolveram a novos patamares, contudo este desenvolvimento se deu em épocas distintas e de modo diferente nessas duas regiões produtoras de sal marinho.

3. DO INÍCIO DA REPÚBLICA ATÉ A INDUSTRIALIZAÇÃO DA ATIVIDADE SALINEIRA

Logo nos primeiros anos do Brasil Republicano, os maiores produtores de sal eram a Região dos Lagos Fluminense – que abastecia o Rio de Janeiro, então capital federal; e Ceará e Rio Grande do Norte que possuíam maior potencial para a produção de sal marinho. Nesses últimos estados, o sal chegou a ser o segundo produto mais exportado, perdendo apenas para o algodão (ANDRADE, 1995).

No fim da Monarquia, pelo Decreto Nº 10.413 de 1889, a Coroa fez uma concessão para a exploração de salinas nas terras devolutas compreendidas entre os rios Açu e Mossoró a Antônio Coelho Roma, o que inaugurava um novo monopólio a partir do Rio de Janeiro (ANDRADE, 1995). O monopólio gerou graves conflitos com os produtores do Rio Grande do Norte, levando alguns a migrarem para o Ceará, mas com a chamada Política dos Governadores, Mossoró e seus empresários passaram a ter grande peso político e econômico no estado, assim o contrato foi levado a juízo por ser considerado “inconstitucional e contrário à liberdade” (SOUZA, 1985, p. 28), tendo sido anulado pelo governador Ferreira Chaves em 1914 (SOUTO; FERNANDES, 2005).

Em 1902, o engenheiro Rodolfo Lahmeyer conseguiu uma concessão estadual para a produção de sal nas salinas de Canoé, localizada no estuário do Rio Pirangi, no então Município de Aracati, atualmente Município de Fortim. O empresário construiu uma estrada de ferro até o porto do fortinho, em 1904, e em a parceria com a empresa Rodrigues Faria & Cia. do Rio de Janeiro havia três vapores denominados Aracati, Canoé e Maroim para intensificar o escoamento da produção (COUTO FILHO, 2008).

O êxito da empresa cearense gerou ciúmes nas empresas rio-grandenses e com uma jogada suja política consegue a rescisão da Lei 687 [que deu a concessão] e a empresa do engenheiro é fechada (COUTO FILHO, 2008, p. 154).

O sal nordestino, em geral, era embarcado em pequenas nave à vela dos portos de Camocim/CE, Aracati/CE, Areia Branca/RN e Macau/RN em direção a portos de maior calado como Tutóia/MA, Amarração/PI, Fortaleza/CE, Natal/

RN e Recife/PE (ANDRADE, 1995). A partir desses portos maiores, o produto era então enviado aos mercados consumidores mais ao sul do país, porém estes eram abastecidos principalmente pelas salinas da Lagoa de Araruama, que embarcavam sua produção pelo porto de Cabo Frio/RJ.

Em 1912, foi criado o Sindicato dos Salineiros do Rio Grande do Norte, que em princípio era controlado pela companhia de Antônio Coelho Roma, então detentora do monopólio. Após 1914, empresários de São Paulo e Rio de Janeiro passaram a investir no Nordeste o que contribuiu para o fim do monopólio na produção potiguar (ANDRADE, 1995). Mas o sal nordestino ainda tinha outro rival a superar, o sal de Cádiz, que era o preferido pelas charqueadas do sul, que pediam a isenção de impostos sobre a importação do produto, o que seria um desastre para a economia salineira nordestina. Entretanto, a produção salineira do Brasil como um todo superou este obstáculo com o início da Primeira Guerra Mundial, que impossibilitou o consumo do sal espanhol. Na mesma época, foram criadas barreiras alfandegárias ao sal estrangeiro, o que também favoreceu a atividade nacional (PAIXÃO, 2004).

O início do século passado trouxe um grande impulso para a produção de sal fluminense, tendo em vista que a capital federal vivia um período de modernização que contagiou cidades vizinhas, as estradas de ferro representavam a modernidade necessária ao crescimento do país (PAIXÃO, 2004). A imigração portuguesa também trouxe inovações importantes na extração de sal como os moinhos de vento, a impermeabilização dos tanques e cristalizadores e a utilização de rodos de encimar (LAMEGO, 1946).

Apesar das mudanças, as primeiras décadas do século XX foram de escassez na produção de sal no Brasil, Carvalho Júnior, Felipe e Escóssia (1982) afirmam que importávamos em 1934 cerca de 10.000 toneladas (t) de sal. A importação de sal sempre foi considerada desnecessária pelos potiguares, já que em muitos anos as propriedades estocavam sal por conta da impossibilidade logística em atender a todo o mercado nacional até as primeiras décadas do século XX.

Após a revolução de 1930 as oligarquias regionais foram desmanteladas, o poder foi centralizado no Rio de Janeiro, o Governo Federal passou então a dar novos rumos à economia brasileira, foram tomadas por parte do Governo Federal várias medidas keynesianas de proteção e incentivo à indústria nacional, dentre elas, estava a proteção alfandegária, que anulou a concorrência de produtos importados, como no caso, o sal de Cádiz.

Ainda na década de 1930, houve pequenas melhorias na infraestrutura para a produção do sal fluminense. “Em 1937 o deputado José Waltz Filho, com

apoio do governo federal estendeu as linhas férreas da estrada de Ferro Maricá até a cidade de Cabo Frio” (PAIXÃO, 2004, p. 101) o que melhorou substancialmente o escoamento da produção da Lagoa de Araruama, pois até então todo sal era levado ao porto do Rio de Janeiro em pequenas embarcações. A estrada de ferro se somou a estrutura já implantada do Porto do Forno construído pela Salina Perynas, em 1929, para escoar sua produção (CHRISTÓVÃO, 2011), contudo ainda na década de 1960 o transporte ferroviário foi substituído pelo rodoviário. Na figura 1 se vê automóveis e não trens na inauguração do terminal ferroviário de Cabo Frio.

Figura 1: Inauguração da ‘Estação do Sal’, ramal Cabo Frio da Estrada de Ferro Maricá.



Fonte: Christóvão, 2011, p. 71.

Ainda no Estado Novo foi criado o Instituto Nacional do Sal (INS) pelo Decreto-Lei Nº 2.300, de 6 de julho de 1940, com jurisdição em todo território nacional. Dentre outras atribuições o INS foi responsável pelo estabelecimento de cotas para os estados produtores e financiamento da produção; o INS vedou a construção e ampliação de novas salinas e racionalizou a relação entre produção e consumo. Na primeira distribuição de cotas para a produção de sal coube ao Rio Grande do Norte 60,55% da produção nacional; ao Rio de Janeiro 14,36% e ao Ceará 12,34%, o que foi mais ou menos seguido até 1945.

O sistema de cotas estabelecido era veementemente contestado pelos produtores do país, mas esse sistema parecia beneficiar os produtores potiguares, que teriam mercado para seu produto que na época era mais caro que o fluminense, devido aos altos custos do escoamento de sua produção para os mercados consumidores do sudeste brasileiro. No Quadro 2, podemos observar que o sal que saía das salinas do Rio Grande do Norte a Cr\$ 100,00, no ano de 1947, chegava ao Rio de Janeiro com preço de Cr\$ 583,20, sendo que 46,7% desse valor se devia aos custos de transporte.

Quadro 2: Composição do preço de venda do sal do Rio Grande do Norte na praça do Rio de Janeiro em julho de 1947.

Atividade	CR\$	%
Custo nas salinas	100,00	17,1
Taxa do INS	10,00	1,7
Impostos	52,20	9,0
Despesas até bordo	45,90	7,8
Despesas marítimas	147,90	25,4
Despesas portuárias e de armazenamento	78,60	13,5
Sacaria	102,00	17,5
Lucro do intermediário	46,60	8,0
Preço total	583,20	100,0

Fonte: Instituto Nacional do Sal. Arquivo Nacional – Fundo INS/IBS, caixa nº 4 (apud CHRISTÓVÃO, 2011).

Sobre o custo do transporte e de produção de sal Christóvão (2011, p. 74) afirma que se:

Não fosse o alto custo do transporte o produto potiguar não teria concorrente no Brasil, pois o custo de produção do sal era muito menor no Rio Grande do Norte do que no Rio de Janeiro. No biênio 1953/1954 o INS registrou os seguintes valores médios para a produção do sal: Cr\$ 286,50 para o Rio de Janeiro e Cr\$103,80 para o Rio Grande do Norte. Fica evidente que o grande problema que o Rio Grande do Norte tinha que resolver era o transporte.

Femenick (2007d, online) faz uma descrição do quanto era complicado, demorado, e por consequência, custoso, o transporte do sal potiguar antes da construção do Porto-Ilha de Areia Branca:

Depois de carregadas, as barcas transportavam o sal até o costado do navio, às vezes percorrendo 15 milhas, até o mar aberto. O tempo de duração das viagens, entre as salinas e o costado dos navios, era de seis a oito horas para as barcas a vela ou rebocadas; e de cerca de duas horas, para as autopropulsadas. Ai começava outra operação também precária e ineficiente: o transbordo da carga das barcas para os navios. O sal era transferido em tinas que tinham capacidade entre 400 e 700 quilos, enchidas manualmente nas barcas por vários estivadores e levado para os porões dos navios por operadores de guinchos. O processo, agravado pelas difíceis condições de trabalho a descoberto em alto mar, limitava bastante a capacidade de escoamento de sal da região, além de ser a causa principal da grande elevação dos custos de transporte. De fato, um navio do tipo Liberty, de 10.000 DWT (Deadweight – peso de carga), demorava, em média, 15 dias carregando, a um ritmo de menos de 800 toneladas por dia.

4. A CONSTRUÇÃO DAS ÁLCALIS - A ERA DO OURO DA ECONOMIA SALINEIRA FLUMINENSE E SEU POSTERIOR DECLÍNIO

Entre as décadas de 1950 e 1970 a produção de sal no estado do Rio de Janeiro teve seu período de maior progresso. Isso se deveu às inúmeras campanhas do governo pelo aumento do consumo (humano e animal); à inauguração de duas refinarias de sal em Cabo Frio – a Cia. Salinas Perynas e a Refinaria Nacional de Sal; e principalmente à inauguração da Companhia Nacional de Álcalis – CNA, ou somente Álcalis, que era o maior consumidor individual de sal do país (CHRISTOVÃO, 2011; PEREIRA, 2010b). As duas primeiras eram salinas modernas e produziam sal por combustão a vácuo a partir de salmoura previamente concentrada nos tanques, isso dava certa autonomia em relação ao clima e maior qualidade ao produto. Após esses investimentos, o Rio de Janeiro chegou a produzir cerca de 20% de todo o sal do Brasil por alguns anos da década de 1950.

Ainda na década de 1940, por meio do Decreto nº 5.684 de 20 de julho de 1943 o Presidente Getúlio Vargas criou a Companhia Nacional de Álcalis, entretanto, essa só veio a funcionar efetivamente em 1958. A criação da Álcalis foi mais uma ação com vias a substituição de importações. Ela foi instalada em Arraial do Cabo, no Rio de Janeiro e teve grande repercussão na produção salineira daquele estado, pois comprava grande parte da produção de sal da Lagoa de Araruama (CHRISTOVÃO, 2011). Seus principais produtos eram a Barrilha (Carbonato de Sódio – Na_2CO_3) e a Soda Cáustica (Hidróxido de Sódio – NaOH), ambos tinham como principal matéria-prima o sal marinho (Cloreto de Sódio – NaCl).

A Álcalis, além de comprar a produção local, criou suas próprias salinas para suprir suas demandas. As cotas criadas pelo INS não se aplicavam ao consumo de sal por parte da indústria, o que impulsionou a atividade salineira local. Os produtos da Álcalis eram de importância fundamental para a indústria brasileira, pois eram utilizados para a produção de “adubos químicos, borracha sintética, celulose, couros, detergentes, refinação de petróleo, refratários, siderurgia, vidro, alumínio, explosivos, sabão, entre outras” (CHRISTÓVÃO, 2011, p. 40).

Apesar da pior qualidade do sal grosso (devido à menor concentração de NaCl nas águas) de suas salinas, o sal fluminense continuava tendo maior valor de mercado na época, isso devido à construção das refinarias que agregou valor ao produto; e ao seu menor preço final, pois sua posição geográfica e melhor infraestrutura de escoamento da produção lhe conferiam um menor preço de transporte de sua mercadoria para os grandes mercados consumidores do Centro-Sul do Brasil, o que fazia do sal fluminense mais barato em relação ao sal nordestino, no preço final ao consumidor.

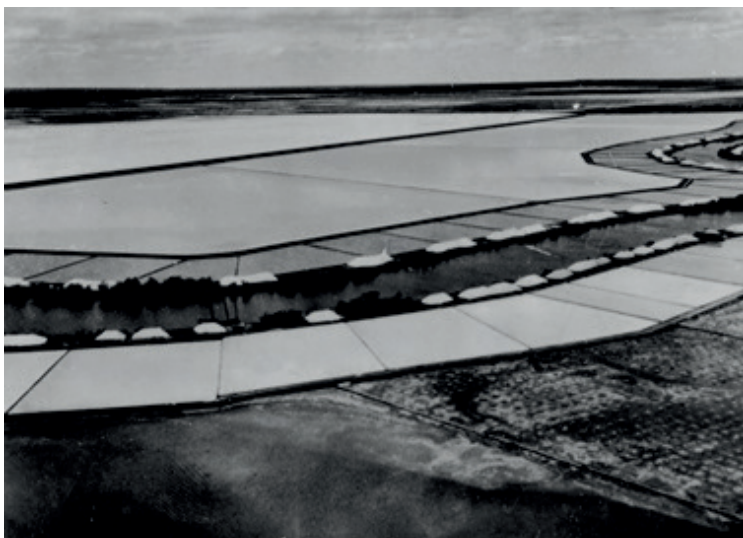
Como resultado do desenvolvimento da atividade salineira na região, as cidades do entorno da Lagoa de Araruama passaram a receber considerável fluxo migratório de pessoas vindas dos municípios do Norte e Noroeste fluminense para trabalhar nas salinas (PEREIRA, 2010a), mudando um pouco as relações de trabalho, que anteriormente eram temporárias.

Em 1967, o Instituto Brasileiro do Sal (como o INS passou a se chamar após 1957) deixa de existir, em seu lugar é criada a Comissão Executiva do Sal (CES), meses após sua criação, a CES extingue o sistema de cotas. Essa ação era ao mesmo tempo aguardada por uns e temida por outros produtores, pois liberava o comércio de sal bem como a ampliação e venda de salinas, o que certamente viria a favorecer ao grande capital monopolista (CHRISTÓVÃO, 2011).

O fim das cotas possibilitava a ampliação da produção de sal em uma vasta área ociosa no Rio Grande do Norte, desde que fossem feitos os devidos investimentos em ampliação das salinas e melhorias no transporte. A ampliação das salinas fluminenses por sua vez, era impossível já que estas estavam limitadas ao entorno da Lagoa de Araruama, que se encontra presa entre os morros cristalinos e a restinga, não havendo como ampliar a área para produção de sal no Rio de Janeiro. Segundo Barbière (1975), em 1970, a área dedicada à produção de sal no Nordeste era de 233.100.000 m², enquanto no Estado do Rio esta área era de 22.210.837 m²; o mesmo autor afirma ainda que devido às condições climáticas menos favoráveis, a produtividade das salinas fluminenses era menor por hectare, o que era responsável por uma qualidade inferior de seu sal. Comparando as Figuras

2 e 3 é possível perceber a diferença entre o tamanho das salinas do Rio Grande do Norte e do Rio de Janeiro já na década de 1950.

Figura 2: Salina São Raimundo na Margem do Rio Mossoró/RN no ano de 1952. Na figura é possível observar que as salinas do RN tinham tanques muito grandes, sua construção era possível devido a estarem em áreas de extensas planícies flúvio-marinhas. Em salinas deste porte é viável mecanizar a produção com colhedoras, esteiras etc.



Fonte: Biblioteca do IBGE. Autor da fotografia: Stivanfaludi.

Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/fotografias/GEBIS%20-%20RJ/RN10841.jpg>>. Acesso em: 19 abr. 2013.

Mesmo com o fim das cotas, a economia salineira fluminense se manteve com razoável lucratividade até meados da década de 1970. O sal fluminense tinha preço mais elevado que o nordestino ao sair da salina. No ano de 1952, por exemplo, o preço médio por tonelada do sal do Piauí, Ceará e Rio Grande do Norte foi de Cr\$ 120; já no Rio de Janeiro esse valor foi de Cr\$ 280 (BRASIL, 1953). Entretanto, devido aos altos custos de transporte do sal do Nordeste, o sal da Lagoa de Araruama chegava mais barato ao consumidor final. Esta situação fazia com que em alguns anos a produção fluminense representasse em Cruzeiros (Cr\$) um valor mais elevado que a produção do Rio Grande do Norte. Já em volume, o Rio Grande do Norte sempre foi o maior produtor (Quadro 3).

Quadro 3: Produção brasileira de sal marinho em toneladas (t) e em Cruzeiros (Cr\$ x 1000) nos principais estados produtores entre os anos de 1958 e 1962

UF	1958		1959		1960		1961		1962	
	t	(Cr\$ 1000)	t	(Cr\$ 1000)	t	(Cr\$ 1000)	t	(Cr\$ 1000)	t	(Cr\$ 1000)
CE	139.809	56.622	121.074	72.645	148.611	133.750	103.373	93.036	127.816	195.558
RN	550.765	223.059	492.794	295.677	584.131	525.718	498.840	449.065	886.640	1.356.559
RJ	190.573	228.688	152.761	305.522	109.707	329.121	199.538	598.614	132.695	663.475
BRASIL	955.006	563.040	854.473	776.095	922.944	1.125.067	888.942	1.293.412	1.240.402	2.474.286

Fonte: Anuário Estatístico do Brasil – anos de 1960 e 1963.

A produção fluminense valeu mais em Cruzeiros (Cr\$) do que a produção potiguar nos anos de 1958, 1959 e 1961, mesmo sendo em uma quantidade bem inferior. O sal do Rio de Janeiro era vendido refinado, o que fazia com que obtivesse valor de mercado quatro vezes superior ao produto bruto (BARBIÉRE, 1975) que predominava nas salinas nordestinas.

Com a crescente industrialização, pela qual o Brasil passou no século XX, ao longo dos anos a maior parte da produção de sal do país passou a ser consumida pela indústria. Femenick (2007a) afirma que já na década de 1960 cerca de 80% da produção nacional era consumida na região Centro-Sul do país, onde está a maior parte do parque industrial brasileiro. Isso representava um grande problema para indústria salina do Nordeste, pois conforme já foi dito, eram muito elevados os custos de transporte até os centros consumidores – esse era o maior ponto de estrangulamento da economia salina do Nordeste.

As muitas discussões sobre a implantação de portos no Rio Grande do Norte tiveram fim no ao de 1969. Em pleno período do “milagre econômico brasileiro” o Governo Federal decidiu pela construção de um porto salineiro nesse estado, o TERMISA – Terminal Salineiro de Areia Branca, ou simplesmente Porto Ilha de Areia Branca que foi inaugurado, em 1974, e começou a operar no mesmo ano. A construção do porto foi, sem dúvida, o maior golpe na economia salina fluminense, já que associado à expansão do sistema rodoviário do país, praticamente anulou os problemas logísticos da economia salina potiguar. Com isso, os produtores do Rio de Janeiro puderam auferir bons lucros apenas até a década de 1970 (CHRISTÓVÃO, 2011).

Além da inauguração do porto potiguar, no ano de 1974, também foi inaugurada a Ponte Presidente Costa e Silva, conhecida como Rio-Niterói, que impulsionou decisivamente o turismo na Região dos Lagos. A especulação imobiliária que veio com o turismo foi outro fator que influenciou para o fechamento

de salinas na região. Assim, o ano de 1974 marca o fim de um ciclo e o início de outro para os municípios do entorno da Lagoa de Araruama, bem ilustrado no belo título da dissertação de CHRISTÓVÃO (2011) – “Do sal ao sol”, dessa forma a Região dos Lagos deixa de ter nas salinas sua principal atividade econômica e passa a ter como principal fonte de emprego e renda as atividades do turismo, veraneio e lazer.

Outros elementos que contribuíram para a crise na economia salineira fluminense na segunda metade da década de 1970 foram:

[...] o fracasso do contrato com a Álcalis, que havia se comprometido em adquirir o sal produzido em torno da lagoa porém, até o final da década, a companhia comprou apenas o sal proveniente do Rio Grande do Norte, cuja concentração de substâncias para a extração da soda caustica era maior que o produzido na região dos lagos; a queda do preço do produto; e o mercado imobiliário em expansão devido ao crescimento do turismo na região (PAIXÃO, 2004, p. 102).

Aos poucos foram sendo fechadas as grandes empresas da região, assim como, as técnicas modernas de produção por combustão foram abandonadas por não darem o devido retorno ao investimento. Na figura 3 é possível observar que as salinas fluminenses eram (são) pequenas em comparação às do Rio Grande do Norte e a impossibilidade de expandi-las se deve à presença de morros cristalinos (ao fundo) que tornam o relevo irregular e impossibilitam a construção de grandes empresas que possam ter sua atividade de colheita mecanizada.

Figura 3: Salina perto de Almeida, próximo à cidade de Araruama/RJ, no ano de 1958.



Fonte: Biblioteca do IBGE. Autor da fotografia: TiborJablonsky.

Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/fotografias/GEBIS%20-%20RJ/RJ17941.jpg>>. Acesso em: 19 abr. 2013.

5. A MODERNIZAÇÃO DAS SALINAS POTIGUARES E A CONSTRUÇÃO DO PORTO-ILHA DE AREIA BRANCA

Em 1960, a produção salineira representava cerca de 25% da receita total do Estado do Rio Grande do Norte, o que mostra sua grande importância na história econômica do estado (FEMENICK, 2007g), mas a atividade era muito atrasada tecnicamente e passava por diversas crises. No ano de 1961 houve grande cheia no rio Mossoró, quando cerca de 600 mil toneladas de sal foram levadas pelas águas. Os anos de 1963, 1964 e 1965 também foram de pluviosidade bem acima da média, por isso, no início da década de 1960 houve uma queda bastante acentuada na produção de sal do Rio Grande do Norte, quando foi criado “um perigo de falta do produto no mercado” (PENHA FILHO, 1982, p. 36).

Como medida para tentar solucionar o problema, a importação de sal foi liberada pelo IBS o que agravou a crise para os produtores. A crise perdurou e em 1967 a CES deu fim ao sistema de cotas. Houve, então, um grande crescimento de pequenas salinas, que eram proibidas pela lei de cotas até então vigente, fato esse que ia na direção contrária do que estava acontecendo no restante do país.

O cenário político era outro, bem diferente também era a política econômica federal em relação ao que havia na “Era Vargas”, no período dos governos militares do Brasil foi estimulada a concentração oligopolista com ações de governo onde

(...) o favorecimento da grande empresa era o seu objetivo. O arrocho salarial sua estratégia. O combate à inflação, sua justificativa legitimadora. O ‘milagre’ econômico veio a ser seu resultado (MENDONÇA; FONTES, 2006, p. 21).

Diante de tal quadro, Andrade (1995, p. 40-41) nos conta que, ao contrário do que vinha ocorrendo no resto do país, onde se instalava o capital estrangeiro monopolista e outras orientações anti-intervencionistas que vinham dismantando as velhas estruturas do país, no Rio Grande do Norte:

Havia na região salineira uma situação quase anárquica, de vez que o domínio do trabalho manual – poderemos chamá-lo de artesanal – estava dando uma baixa produtividade e um elevado custo de produção, dificultando a concorrência no próprio mercado nacional, com uma grita, sobretudo dos principais produtores em favor do financiamento ao setor de mecanização e de beneficiamento do sal na própria região. Os elevados custos de produção também provocaram fortes atritos entre os proprietários e os trabalhadores, em vista dos baixos salários, levando os mesmos a greves frequentes.

O sal brasileiro em seu preço final ao consumidor era um dos mais caros do mundo, também como resultado de seu arcaico sistema de produção e transporte. Nesse contexto, a indústria química que florescia no Brasil estaria bastante comprometida, já que o sal era um de seus principais insumos (FEMENICK, 2007h). Foram afetados também os setores de petróleo, farmacêutico, de papel, têxtil e outros muitos.

Diante dessa situação caótica, as alternativas que se apresentavam eram contraditórias, ou a modernização concentradora de rendas, ou uma modernização progressiva e em cooperativas com a maior participação dos trabalhadores na incorporação das novas tecnologias. Como era óbvio de se pensar para a época, o governo optou pela primeira alternativa, favorecendo amplamente os patrões e criando um gravíssimo quadro de desemprego nas regiões salineiras (ANDRADE, 1995).

Desse modo, a crise do início dos anos 1960 foi marcante para a modernização da economia salineira, e para o fim de um antigo regime produtivo e de política econômica como o sistema de cotas de Vargas. A primeira salina brasileira planejada com sua produção totalmente mecanizada foi a Salinas Guanabara S/A,

[...]integralmente planejada para ser uma fábrica de fazer sal. Contava com oito grupos de bombas para movimentação da água dentro da salina (cada uma delas com capacidade de movimentar cem litros de água por segundo), tratores, colhedoras, lavador de sal, 24 esteiras transportadoras para movimentação na área de estocagem e embarque, além de outros equipamentos nunca usados no setor. A demanda de energia elétrica era atendida por dois grupos geradores de 110 KWA para as fases de empilhamento, beneficamento e embarques, além de quatro outros, para a vila operária. Graças a estas novas técnicas é que a empresa conseguiu se firmar como a maior produtora de sal do país (FEMENICK, 2007c, on-line).

139

A economia salineira potiguar começou a passar então por enormes mudanças, grande parte delas financiadas por investimentos estrangeiros. Tais mudanças se deram no sentido de mecanizar a extração de sal, tornando-a uma atividade intensiva. Outro caráter marcante foi a concentração da produção e da renda da atividade salineira potiguar.

O pós-1964 trouxera para o a região salineira do Rio Grande do Norte a penetração de muitas indústrias multinacionais, graças às políticas de incentivo do governo federal, e à incapacidade dos produtores locais em dar a contrapartida aos financiamentos e incentivos recebidos, principalmente, por meio da SUDENE

(FEMENICK, 2007h). Estas empresas adquiriram as melhores áreas e nelas intensificaram sua atividade industrial e logo se oligopolizaram (FELIPE, 1980), o que perdura até os dias de hoje, pois em 2007, apenas 8 produtores respondiam por 92,5% do sal produzido no Rio Grande do Norte.

Na visão de alguns, a mecanização das salinas foi “uma natural decorrência das próprias leis da economia” (PENHA FILHO, 1982, p. 33), pois o aumento dos conflitos entre patrões e empregados por melhores salários e condições de trabalho, somado à concorrência externa e o crescimento do número de pequenas salinas viriam a estrangular a economia extensiva, que necessitou transformar-se em atividade intensiva.

As demissões nas grandes salinas e o crescente processo de concentração de capital e renda na região salineira potiguar trouxeram graves prejuízos sociais. Em decorrência, o desemprego assolou a região, e em 1970, centenas de trabalhadores foram às portas do Sindicato dos Trabalhadores na Indústria do Sal em Mossoró pedir comida e emprego, pois passavam por sérias privações (FEMENICK, 2007h).

A diminuição da massa assalariada e o crescimento das grandes propriedades, ao mesmo tempo, baixaram os custos de produção e o preço final do sal potiguar, aumentando as vendas e lucros obtidos pelos empresários, mas mesmo com os consideráveis ganhos de produtividade, a economia salineira potiguar ainda tinha que superar outro ponto nevrálgico – os elevados custos de transporte de seu produto para o Centro-Sul do país.

Antes da construção do porto de Areia Branca a produção das salinas era feita em barcaças que “fundavam” em lugares incertos das planícies dos rios Mossoró e Açu. A incerteza era dada pelas marés que alteravam de forma muito dinâmica as áreas mais propícias ao embarque, que ora tinham calado, ora não. Após embarcado nas barcaças, o sal percorria um complicado trajeto até seu destino final, conforme já descrito.

Diante desse quadro, era antiga a reivindicação dos produtores de uma solução para o caso. Dentre várias ideias houve a da construção de dois “portos-teleféricos” em alto mar, um em Macau e outro em Areia Branca que escoariam a produção das duas áreas produtoras potiguares do continente para o oceano via cabos. A ideia não vingou por razões técnicas. Outra solução seria a construção de um porto continental em Areia Branca, para o qual foi feito um estudo que consultou importantes técnicos e cientistas do país na época, dentre eles, geógrafos como Aziz Nacib Ab'Sáber (ROSADO, 1967). O porto serviria para escoar além do sal outros produtos dos sertões do Ceará, Paraíba e Rio Grande do Norte, mas a plataforma continental bastante rasa não abrigaria navios de grande porte

(FEMENICK, 2007d) e o projeto foi abandonado.

A Rede Ferroviária Federal S/A quis construir uma linha ferroviária ligando Areia Branca e Macau a Natal, a fim de embarcar a produção de sal das fozes dos rios Açú e Mossoró pelo porto de Natal, o que também não vingou (FEMENICK, 2007e).

Outra solução aventada foi a construção de ilhas artificiais, uma nas proximidades de Macau e outra próxima a Areia Branca (FEMENICK, 2007d), mas as limitações financeiras e a maior força política de Mossoró levaram a construção de um só Porto-Ilha, que ficaria nas cercanias marítimas de Areia Branca. Após a construção do TERMISA – Terminal Salineiro de Areia Branca, ou simplesmente Porto-Ilha de Areia Branca (figura 4), que entrou em operação 1974, consolida-se o processo crescente que transformou o Rio Grande do Norte em produtor quase que exclusivo de sal marinho no Brasil. Na obra, foram investidos 35 milhões de dólares. A construção de aço mede cerca de 15 mil metros quadrados e encontra-se localizado a uma distância de cerca de 14 km da região de Areia Branca (Mossoró e Grossos) e a 44 km da região de Macau (Galinhos e Guamaré). Desde sua fundação, foi o principal ponto de escoamento do sal potiguar (FEMENICK, 2007e).

Figura 4: Vista aérea e panorâmica do Porto-Ilha de Areia Branca.



Disponível em: <<http://www.jairsilva.com/2011/12/jornal-o-mossoroense-traz-reportagem.html>>. Acesso em: 25 mar. 2013.

As informações do site da Companhia Docas do Rio Grande do Norte – CODERN, que administra o Porto-Ilha, são de que sua capacidade de estocagem é de 100 mil toneladas. O sal chega ao porto vindo de Macau, Galinhos, Grossos,

Mossoró e Areia Branca em barcaças que carregam em média 7.000 t e descarregam no pátio através de dois equipamentos mecanizados (descarregadores), sendo um com capacidade de 350 t/h e o outro com capacidade de 450 t/h. O sal é levado ao porão dos navios atracados no porto por esteiras num percurso de 432 metros, depois lançado aos navios a uma velocidade de 1600 t/h. Foram embarcados no Porto-Ilha 1.285.919 t de sal marinho em 2011 e 997.296 t de sal marinho em 2012. Esse número chegou a 2.039.267 t em 2006 – atualmente o porto se destina apenas à exportação de sal marinho.

A mecanização da produção de sal nas salinas, a construção do Porto-Ilha (que também é mecanizado) e a ampliação do sistema rodoviário do país baixaram, sobremaneira, o preço do sal potiguar, e após a década de 1970 o Rio Grande do Norte passou a produzir mais de 90% do sal marinho do país. Os empresários potiguares quando conseguiram solucionar seus sérios problemas de transporte até os grandes centros consumidores do país e para o exterior, puderam baixar os preços e dominar praticamente todo o mercado nacional.

6. PARA CONCLUIR

A atividade salineira nos primórdios foi empreendimento nacional, durante sua modernização, a atividade teve forte investimento de capital estrangeiro (estadunidense, holandês, italiano e alemão) que controlava a maioria das modernas salinas potiguares. Ao longo dos anos os investidores estrangeiros foram vendendo sua participação, e hoje apenas o K+S Gruppe (alemão) é dono de salina no Rio Grande do Norte, a Salina Diamante Branco em Galinhos (FEMENICK, 2007f).

Os territórios do sal foram forjados ao custo de diferentes esforços e em diferentes épocas, atualmente a atividade permanece forte no Nordeste Brasileiro, especialmente no Rio Grande do Norte, maior produtor e está em forte declínio em seus maiores concorrentes, onde a pequena produção ainda persiste, Piauí, Ceará e Rio de Janeiro. Neste último a produção salineira fora principal atividade econômica de sua Região do Lagos, onde atualmente ela não passa de pequeno resquício, como que um fóssil de época áurea.

HISTORICAL ASPECTS AND LOCATIONAL DYNAMICS OF THE BRAZILIAN SALT WORK ECONOMY

ABSTRACT

The salt work activity in Brazil is from the pre-colonial period, when the natives consume this product collected in natural deposits. Throughout the work is discussed locational dynamics of salt work economy in different historical moments in which the country has. The salt industry is the basis for many other industries and is therefore of fundamental importance for the country. Was affected several times by state intervention actions in its development, through quota policy to the stimulation of large oligopolistic enterprises that currently dominate the activity in the country.

KEYWORDS: Salt industry, sea salt, territorial formation of Brazil.

ASPECTOS HISTÓRICOS Y LA DINÁMICA LOCACIONAL DE LA ECONOMÍA SALINERA BRASILEÑA

RESÚMEN

La actividad salinera en Brasil se produce a partir del período pre-colonial, cuando los nativos consumen este producto recogido en salinas naturales. A lo largo de la obra se analiza la dinámica de localización de la producción de sal marina en distintos momentos históricos del país. La industria de la sal es la base para muchos otros sectores industriales y, por tanto, es de fundamental importancia para el país. Se ha visto afectada varias veces por las acciones de intervención del Estado en su desarrollo, a través de la política de cuotas para el estímulo a las grandes empresas oligopólicas que actualmente dominan la actividad en el país.

PALABRAS-CLAVE:

Industria salinera, sal marina, formación territorial brasileña.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, M. C. de. **O território do sal**. Mossoró: Coleção Mossoroense, 1995.
- BARBIÉRI, Evandro Biassi. Ritmo climático e extração do sal em Cabo Frio. Tese de Mestrado apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo Separata da **Revista Brasileira de Geografia**, ano 37, nº 4. IBGE, 1975.
- BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil 1952**. Rio de Janeiro: IBGE, V.13, 1953.
- CARVALHO JÚNIOR, J. V. de; FELIPE, J. L. A.; ESCÓSSIA, C. A. da. Introdução à história do sal. **Terra e Sal**, Mossoró, ano 1, n.2, p. 6-26, dez. 1982.
- CASCUDO, L. C. **Notas e documentos para a história de Mossoró**. Mossoró: Coleção Mossoroense, 1955.
- _____. **Os Holandeses nas Salinas do Rio Mossoró**. Mossoró: Coleção Mossoroense, 1987.
- CHRISTÓVÃO, J. H. de O. **Do sal ao sol**: a construção social da imagem do turismo em Cabo Frio. São Gonçalo, 2011. 145f. Dissertação (Mestrado em História Social). Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo-RJ, 2011.
- COUTO FILHO, C. **Ciclos Econômicos do Ceará**. Fortaleza: Edição CCF, 2008.
- FELIPE, J. L. A. Tecnologia capitalista nas salinas do Rio Grande do Norte, e a organização de novos espaços para salineiros desempregados. **Boletim Recifense de Geografia**. Recife: n. 3, p. 30-37, jul-set, 1980.
- FEMENICK, T. O sal nosso de cada dia I: Produto do suor do homem. **Gazeta do Oeste**, Mossoró, 23 set. 2007a. Disponível em <www.tomislav.com.br/o-sal-nosso-de-cada-dia-i-produto-do-suor-do-homem>. Acesso em: 12 mar. 2013.
- _____. O sal nosso de cada dia II: A crise dos anos 60. **Gazeta do Oeste**, Mossoró, 30 set. 2007b. Disponível em <www.tomislav.com.br/o-sal-nosso-de-cada-dia-ii-a-crise-dos-anos-60>. Acesso em: 12 mar. 2013.
- _____. O sal nosso de cada dia III: E veio a mecanização. **Gazeta do Oeste**, Mossoró, 07 out. 2007c. Disponível em <www.tomislav.com.br/o-sal-nosso-de-cada-dia-iii-e-veio-a-mecanizacao/>. Acesso em: 12 mar. 2013.
- _____. O sal nosso de cada dia IV: Pesadelos e sonhos portuários. **Gazeta do Oeste**, Mossoró, 14 out. 2007d. Disponível em <www.tomislav.com.br/o-sal-nosso-de-cada-dia-iv-pesadelo-e-sonhos-portuarios/>. Acesso em: 12 mar. 2013.
- _____. O sal nosso de cada dia V. **Tribuna do Norte**, Natal, 21 out. 2007e. Disponível

em <tribunadonorte.com.br/noticia/o-sal-nosso-de-cada-dia-v/56326>. Acesso em: 12 mar. 2013.

_____. O sal nosso de cada dia VI: O pai do porto. **Gazeta do Oeste**, Mossoró, 28 out. 2007f. Disponível em <www.tomislav.com.br/o-sal-nosso-de-cada-dia-vi-o-pai-do-porto/>. Acesso em: 12 mar. 2013.

_____. O sal nosso de cada dia VIII: As crises até os anos 60. **Gazeta do Oeste**, Mossoró, 11 nov. 2007g. Disponível em <www.tomislav.com.br/o-sal-nosso-de-cada-dia-viii-as-criises-ate-os-anos-60/>. Acesso em: 12 mar. 2013.

_____. O sal nosso de cada dia IX: A crise social. **Gazeta do Oeste**, Mossoró, 18 nov. 2007h. Disponível em <www.tomislav.com.br/o-sal-nosso-de-cada-dia-ix-a-criese-social/>. Acesso em: 12 mar. 2013.

GIFFONI, José Marcello Salles. **Sal: um outro império (1801-1850)**. Niterói, 1999. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói-RJ, 1999.

JOÃO, C. R. V. **Terra do sal**: Projeto de um Museu do Sal em Praia Seca, Araruama-RJ. Rio de Janeiro, 2012. 134 f. Dissertação (mestrado em História, Política e Bens Culturais). Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais. Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro-RJ, 2012.

LAMEGO, A. R. **O homem e a restinga**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1946.

MENDONÇA, S. R. de; FONTES, V. M. **História do Brasil recente – 1964-1992**. 5. ed. São Paulo: Ática, 2006.

PAIXÃO, C. Os caminhos do sal no território fluminense. In: **Pesquisa histórica e banco de dados - ouro, café, açúcar e sal**. Projeto Inventário de Bens Culturais Imóveis – Desenvolvimento Territorial dos Caminhos Singulares do Estado do Rio de Janeiro. SEBRAE, 2004. Disponível em: <http://www.sebraerj.com.br/custom/pdf/cam/pesq/00_PesquisaHistorica_FULL.pdf>. Acesso em: 12 mar. 2013.

PENHA FILHO, J. A mecanização das salinas em Mossoró, Areia Branca e Macau. **Terra e Sal**, Mossoró, ano 1, n.1, p.31-38, set.-nov. 1982.

PEREIRA, W. L. **Cabo das tormentas e vagas da modernidade**: uma história da Companhia Nacional de Álcalis e de seus trabalhadores, Cabo Frio (1943 – 1964) Arraial do Cabo. Niterói, 2009. 479f. Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói-RJ, 2009.

_____. História e Região: Inovação e industrialização na economia salineira fluminense. *Revista de História Regional*, v. 15, p. 184-210, 2010a.

_____. Vagas da modernidade: a Companhia Nacional de Álcalis em Arraial do Cabo (1943/1964). *Estudos Históricos (Rio de Janeiro)*, v. 23, p. 321-343, 2010b.

- ROSADO, V. O Porto continental de Areia Branca. [S.L.] Instituto Nacional do Desenvolvimento Agrário, 1967.
- SEBRAE/RJ. Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas. **Projeto Inventário de Bens Culturais Imóveis:** Desenvolvimento Territorial dos Caminhos Singulares do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2004.
- SOUTO, E. F.; FERNANDES, C. H. C. **A importância da indústria salineira do Rio Grande do Norte para a economia brasileira.** Mossoró: Coleção Mossoroense, 2005.
- SOUZA, I. de. O sal potiguar na República Velha (1889-1939). **Terra e Sal**, ano 3, n. 3, Mossoró, 1985.

Data de recebimento: 01/03/2015

Data de aceite: 26/08/2015