



UNISUL

UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA

LUCAS DE SOUSA

**A GESTÃO PÚBLICA DO PORTO DE IMBITUBA (SANTA CATARINA) A PARTIR
DE 2012: A DINAMIZAÇÃO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA E O IMPACTO NA
URBANIZAÇÃO MUNICIPAL**

Tubarão

2019

LUCAS DE SOUSA

**A GESTÃO PÚBLICA DO PORTO DE IMBITUBA (SANTA CATARINA) A PARTIR
DE 2012: A DINAMIZAÇÃO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA E O IMPACTO NA
URBANIZAÇÃO MUNICIPAL**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Geografia da
Universidade do Sul de Santa Catarina
como requisito parcial à obtenção do título
de Licenciado em Geografia.

Orientador: Prof. Agostinho Schneiders, Dr.

Tubarão
2019

LUCAS DE SOUSA

**A GESTÃO PÚBLICA DO PORTO DE IMBITUBA (SANTA CATARINA) A PARTIR
DE 2012: A DINAMIZAÇÃO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA E O IMPACTO NA
URBANIZAÇÃO MUNICIPAL**

Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado à obtenção do título de Licenciado em Geografia e aprovado em sua forma final pelo Curso de Geografia da Universidade do Sul de Santa Catarina.

Tubarão, 27 de junho de 2019.

Professor e orientador Agostinho Schneiders, Dr.
Universidade do Sul de Santa Catarina

Prof. Clóvis da Silva, Ms.C
Universidade do Sul de Santa Catarina

Prof. João Antolino Monteiro, Ms.C
Universidade do Sul de Santa Catarina

Dedico este trabalho:

A Deus, por esta grande conquista e
realização de um sonho;

Aos meus avós, por tudo até aqui;

À criança que admirava a vista para o porto
na cidade onde cresceu, e hoje realiza este
relevante estudo relacionado ao mesmo.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, por me conceder sabedoria e condições essenciais para chegar até aqui escrevendo essas palavras, o que por si só já é uma grande conquista pessoal.

Aos meus avós maternos, por me proporcionarem um humilde alicerce de formação, educação e desenvolvimento como ser humano em busca de sonhos e realizações.

A todos os familiares e amizades conquistadas desde a infância, que torcem por mim e desejam-me sucesso, com os quais também tenho grande carinho e admiração.

À empresa Althoff Supermercados Ltda., na qual prestei serviços por alguns anos antes e já no início do ingresso na universidade, e que sou grato por me conceder condições econômicas posteriores ao longo da graduação.

Às escolas: E. E. M. Eng. Annes Gualberto, E. B. M. Pe. Dr. Itamar Luis da Costa e E. E. B. Prof. André A. de Souza, pelas experiências e aprendizados obtidos nos estágios durante a vigência da respectiva graduação em licenciatura.

Aos professores de Geografia, Agostinho Schneiders (também orientador deste trabalho) e Clóvis da Silva, pela competência profissional e inspiração, no que tange ao conhecimento geográfico.

A todos os entrevistados e demais colaboradores deste trabalho, que contribuíram de forma bastante satisfatória e obtêm minha total gratidão.

À empresa SCPar Porto de Imbituba S/A em especial, pela inspiração na delimitação do tema e posterior colaboração para a realização deste estudo.

Ao professor e coordenador de curso Alexandre Motta, pela assistência e encaminhamentos prestados na trajetória acadêmica.

E aos colegas de universidade: Juliette, Cibely, Ruan e Nathan, com os quais construí uma grande amizade desde o primeiro semestre; e aos também acadêmicos de Geografia de mesma fase: Vinícius, Joelson, Mariana, Paula e Fernanda, pela parceria e união firmada até o último ano de conclusão de curso.

“Difícil não é lutar por aquilo que se quer, e sim desistir daquilo que mais se ama.” (Bob Marley).

RESUMO

Este estudo teve como objetivo analisar a dinâmica do Porto de Imbituba-SC, sob gestão pública a partir de 2012, e o impacto da atividade portuária na urbanização municipal. Compreendendo a histórica interação entre porto e cidade no desenvolvimento urbano de Imbituba, a recente mudança ocorrida na administração portuária inaugurou um novo ciclo de crescimento para o porto local. Sendo assim, para entender e explicar tais desdobramentos, a pesquisa quanto ao nível de profundidade, classifica-se como sendo do tipo exploratória, e qualitativa e quantitativa quanto à abordagem dos dados. Quanto aos procedimentos realizados para coleta de dados, esta é do tipo de levantamento e documental (utilizando-se a técnica de entrevistas com questionários semiestruturados para setores econômicos e políticos do município). Verificou-se que há reflexos relevantes do crescimento recorde portuário na transformação do espaço urbano ao longo desse período, que exaltam o porto como o grande propulsor de arrecadação econômica local, até com um certo grau de dependência para a cidade que a torna vulnerável, ao passo que há também potenciais turísticos e industriais para serem desenvolvidos no município. Considerando-se o período atual animador do porto, este gera grandes expectativas de contínua expansão urbano-portuária, com a possibilidade do fortalecimento das exportações de produtos primários agrícolas, através de viabilidades logísticas de curto prazo que favoreçam o porto de Imbituba na sua hinterlândia.

Palavras-chave: Imbituba. Porto. Cidade.

ABSTRACT

This study aimed to analyze the dynamics of the Port of Imbituba-SC, under public management from 2012, and the impact of port activity on municipal urbanization. Understanding the historic interaction between port and city in the urban development of Imbituba, the recent change in the port administration inaugurated a new growth cycle for the local port. Thus, to understand and explain such unfolding, depth-level research is classified as exploratory, qualitative and quantitative in terms of data approach. As for the procedures performed for data collection, this is of the type of survey and documentary (using the technique of interviews with semistructured questionnaires for economic and political sectors of the municipality). It was verified that there are relevant reflections of the port's record growth in the transformation of the urban space during this period, which exalts the port as the great propeller of local economic collection, even with a certain degree of dependence on the city that makes it vulnerable, step there are also tourist and industrial potential to be developed in the municipality. Considering the current period of the port's liveliness, it generates high expectations of continuous urban-port expansion, with the possibility of strengthening exports of agricultural primary products through short-term logistic viability that favors the port of Imbituba in its hinterland.

Keywords: Imbituba. Port. City.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Malha ferroviária atual da Ferrovia Tereza Cristina.....	23
Figura 2 – Bandeira do Município de Imbituba.....	26
Figuras 3 e 4 – Porto de Imbituba: configuração anterior (silo de carvão) e atual (terminal de contêineres).....	32
Figura 5 – Localização do Município de Imbituba	33
Figuras 6 e 7 – Rua Nereu Ramos, no centro da cidade: em meados do século passado, e atualmente, revitalizada e transformada em calçadão urbano.....	35
Figura 8 – PDDSI: Mapa do Plano Regulador e de Uso do Solo	44
Figura 9 – Localização das zonas industriais, centrais e portuárias de Imbituba, de acordo com o PDDSI.....	47
Figura 10 – Zonas Industriais: localização de instalações correlacionadas (ou não) à atividade portuária de Imbituba	48
Figura 11 – Novo centro de distribuição logística retroportuário, inaugurado em 2019	52
Figura 12 – Armazéns de <i>commodities</i> na Zona Industrial, às margens da BR-101.....	52
Figura 13 – Logística do entorno da Zona Portuária de Imbituba.....	53
Figura 14 – Área do Porto Organizado de Imbituba	54
Figuras 15 e 16 – Berços de atracação do Porto de Imbituba	55
Figura 17 – Áreas arrendadas e disponíveis para exploração no Porto de Imbituba	60
Figuras 18 e 19 – Imagens de satélite do município de Imbituba, em maior escala (2012 e 2018).....	62
Figuras 20 e 21 – Imagens de satélite do município de Imbituba, em menor escala, com ênfase à área portuária e suas proximidades (2012 e 2018).....	64
Figura 22 – Trecho do Acesso Norte de Imbituba, em frente à unidade industrial da Votorantim Cimentos.....	68
Figura 23 – Trecho do Acesso Norte, com vista para o Porto de Imbituba	69
Figura 24 – Área estudada pela Cattalini para um possível empreendimento da empresa na cidade de Imbituba	71
Figura 25 – BR-285: possibilidade de ligação logística em curto prazo para o Porto de Imbituba	95

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Porto de Imbituba: Movimentação Anual de Cargas (t) (2010-2018).....	74
Gráfico 2 – Participação de cada perfil de carga no Porto de Imbituba em 2018.....	75
Gráfico 3 – Porto de Imbituba: Movimentação de Contêineres (TEU) (2013-2018) ..	78
Gráfico 4 – Evolução da geração de emprego formal anual por setor econômico no município de Imbituba (2012-2018).....	80
Gráfico 5 – Variação anual do PIB brasileiro no período em análise (2012-2018)	83

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Armações baleeiras construídas no litoral catarinense entre os séculos XVIII e XIX.....	21
Quadro 2 – Cidades catarinenses com portos marítimos na atualidade	37
Quadro 3 – Estruturação e classificação dos roteiros de entrevistas utilizados como coleta de dados para a pesquisa monográfica.....	39
Quadro 4 – Categorias de zoneamento urbano do Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Imbituba (2005).....	45
Quadro 5 – Lista de operadores portuários qualificados no Porto de Imbituba	57
Quadro 6 – Dados gerais sobre os entrevistados obtidos nas abordagens	87

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – População total e taxa de urbanização no Brasil ao longo dos Censos Demográficos	19
Tabela 2 – População Rural e Urbana de Imbituba (1970-1980-1991-2000-2010)...	30
Tabela 3 – Imbituba: Produto Interno Bruto a preços correntes (2016).....	34
Tabela 4 – Divisão modal recente (2016) e perspectiva futura (2045) na movimentação de contêiner (TEU) no Porto de Imbituba	66
Tabela 5 – Cargas a granel mais movimentadas no Porto de Imbituba em 2018	75
Tabela 6 – Estimativa populacional do município de Imbituba (2014-2018)	79
Tabela 7 – Variação anual de empregabilidade nos setores econômicos do município de Imbituba (2012-2018)	81
Tabela 8 – Participação anual de atividades relacionadas ao Porto de Imbituba na arrecadação municipal de ISS (2012-2019*).....	85
Tabela 9 – Movimentação de contêineres nos portos catarinenses em 2018	89

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	14
2	FORMAÇÃO E OCUPAÇÃO DO ESPAÇO URBANO.....	17
2.1	ESPAÇO GEOGRÁFICO, URBANIZAÇÃO E GLOBALIZAÇÃO.....	17
2.2	HISTÓRICO DA INSERÇÃO SOCIOECONÔMICA DE IMBITUBA NO SUL CATARINENSE.....	20
2.2.1	O início da colonização no atual município e a caça à baleia.....	20
2.2.2	A descoberta do carvão no Sul Catarinense: minas, ferrovia e porto.....	22
2.2.3	Henrique Lage: marco de progresso e emancipação para a cidade	24
2.3	PORTO DE IMBITUBA: TRAJETÓRIA DE CICLOS E EFEITOS SOBRE O ESPAÇO LOCAL.....	26
2.3.1	Carvão: dependência, expansão e crise	27
2.3.2	Indústrias Cerâmica, Siderúrgica, Carboquímica e a ZPE: início e fim....	29
2.4	REESTRUTURAÇÃO DO PORTO: MUDANÇAS E NOVA CONFIGURAÇÃO ADMINISTRATIVA	31
3	APRESENTAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DOS OBJETOS DE PESQUISA.....	33
3.1	ÁREA DE ESTUDO	33
3.2	O PORTO DE IMBITUBA: DESDE 2012, SOB GESTÃO PÚBLICA	35
3.3	PLANEJAMENTO E EXECUÇÃO DAS ENTREVISTAS	37
4	ANÁLISE E DISCUSSÃO DE DADOS	41
4.1	IMPORTÂNCIA DO PLANEJAMENTO URBANO	41
4.1.1	Planejamento urbano municipal em Imbituba-SC.....	41
4.2	ESPAÇOS DE FLUIDEZ LOGÍSTICA URBANO-PORTUÁRIA	46
4.2.1	Zona Portuária: configuração do espaço e divisão de tarefas	53
4.3	TRANSFORMAÇÕES E DIVERGÊNCIAS DO ESPAÇO LOCAL NA DÉCADA DE 2010	60
4.3.1	Problemática da principal via logística portuária.....	65
4.3.2	Conflitos econômicos e socioambientais na cidade	69
4.4	NOVA GESTÃO PORTUÁRIA: CRESCIMENTO E REFLEXOS EM DADOS SOCIOECONÔMICOS MUNICIPAIS	73
4.4.1	Evolução recorde das estatísticas recentes no Porto de Imbituba	73

4.4.2 Panorama socioeconômico do município	79
4.4.2.1 Evolução do emprego nos setores econômicos municipais	80
4.4.2.2 Participação do Porto na arrecadação tributária municipal	84
4.5 ANÁLISE QUALITATIVA DAS ENTREVISTAS	87
4.5.1 Definições de cidade portuária	88
4.5.2 A dinâmica do Porto de Imbituba sob nova gestão	89
4.5.3 Interação da atividade portuária na urbanização local	91
4.5.4 Perspectivas de desenvolvimento urbano-portuário em Imbituba-SC.....	94
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	97
REFERÊNCIAS.....	100
APÊNDICES	109
APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA I	110
APÊNDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTA II	111
APÊNDICE C – ROTEIRO DE ENTREVISTA III	112
APÊNDICE D – ROTEIRO DE ENTREVISTA IV	113
APÊNDICE E – ROTEIRO DE ENTREVISTA V	114
APÊNDICE F – LISTA FINAL DE ATIVIDADES RELACIONADAS AO PORTO DE IMBITUBA, PARA CÁLCULO DE ARRECADAÇÃO MUNICIPAL DE ISS	115
ANEXOS	117
ANEXO A – CARTA DE APRESENTAÇÃO.....	118

1 INTRODUÇÃO

Em uma cidade portuária, é interessante analisar-se sua dinâmica ao perceber as particularidades e interações que há neste espaço, um fluxo notório de produtos e informações que percorrem uma infraestrutura local necessária até o cais portuário, e de lá realizadas a distribuição por via marítima à variadas escalas geográficas, desde uma região mais próxima, até a um ponto bem distante em outro continente.

O município de Imbituba, localizado no litoral sul do estado de Santa Catarina, e a cerca de 90 quilômetros da capital Florianópolis, está devidamente incluído nesta descrição, vivendo há mais de um século compactando seu crescimento econômico com o ambiente constante de circulação de mercadorias que entram e saem de um porto marítimo, desde os primórdios da descoberta carbonífera no Sul Catarinense, na qual o carvão foi de suma importância para que se construísse uma ferrovia na região no final do século XIX.

É através dessa ferrovia que então surge a idealização de uma área portuária, onde décadas mais tarde, uns 3 quilômetros de distância, se estabelecesse o centro urbano do futuro município de Imbituba, que posteriormente chegou até a ser denominado Henrique Lage no ano de sua emancipação (1958), em alusão ao principal responsável pelos grandes êxitos iniciais urbanísticos e portuários da localidade. De acordo com Neu (2003, p. 73):

A cidade se desenvolveu como extensão do Porto, pois o novo caráter que surgia requeria a presença de inúmeros serviços até então inexistentes no pequeno aglomerado urbano. Assim, a nova cidade se estruturava internamente, consumindo habitações, serviços básicos, alimentação, cultura e recreação, etc.

Portanto, porto e cidade mantêm uma relação dialética ao longo da linha do tempo, e modifica-se o espaço local na medida em que surgem necessidades para suprir o avanço das atividades portuárias conforme o contexto histórico, em concordância com Santos (2017, p. 96), quando ressalta que as épocas se distinguem umas das outras num espaço geográfico, ao passo que há mudanças verificáveis, a partir da evolução marcante das etapas de processo de trabalho e relações sociais.

Visto que o porto de Imbituba, ao longo de sua trajetória presenciou momentos distintos no seu desempenho econômico, Goularti Filho (2010, p. 256)

sugere uma divisão cronológica em períodos, no qual o porto evoluiu nos aspectos estruturais, administrativos e na movimentação de cargas, observando ciclos que vão de fases de maior investimento, dificuldades, auges de sucesso produtivo, e também de fracasso, que acarretam as famosas crises conjunturais, tudo isso sempre afetando direta ou indiretamente a estrutura socioeconômica da região local.

Assim sendo, justifica-se a realização de um estudo que procure agregar interpretações contemporâneas desta conjuntura porto-cidade, tendo como base o entendimento de períodos passados, para avaliar o contexto socioeconômico vigente que a nova gestão portuária proporciona ao quadro urbano atual, e as expectativas e especulações que possam transitar nas próximas décadas em ambas as partes.

A nova gestão portuária citada trata-se da SCPar Porto de Imbituba S/A, concessionária de caráter público, empresa interligada ao Governo do Estado de Santa Catarina, que assumiu a administração do porto de Imbituba no final de 2012, substituindo assim a histórica empresa de caráter privado Companhia Docas de Imbituba, criada em 1922.

Essa mudança histórica na autoridade portuária, que tornou pública a gestão do porto de Imbituba pela primeira vez, impulsiona a idealização do presente estudo, no qual configura-se com a seguinte temática: **A gestão pública do Porto de Imbituba (Santa Catarina) a partir de 2012: a dinamização da atividade portuária e o impacto na urbanização municipal.**

Desse modo, partindo-se de uma prévia que o porto de Imbituba sob nova gestão voltou a crescer como nunca no decorrer da década, formula-se para a pesquisa a seguinte questão-problema: **Qual é o atual grau de relevância que o porto possui para o crescimento da cidade e as perspectivas de desenvolvimento para as próximas décadas?**

A pesquisa possui como objetivo geral analisar os desdobramentos que impactam sobre a urbanização em Imbituba, a partir da nova forma de gerenciamento do Porto. Já entre os objetivos específicos, pontuam-se:

- a) Identificar no espaço local, por intermédio do plano diretor municipal em vigência, as áreas de instalações industriais e logísticas correlacionadas ao Porto de Imbituba.
- b) Avaliar as mudanças e conflitos na infraestrutura urbana da cidade perceptíveis após a entrada da nova gestão portuária.

- c) Interpretar estatísticas recentes de operações realizadas no Porto que possam refletir em dados quantitativos de setores econômicos municipais.
- d) Dialogar com empresários e políticos do município sobre o contexto e as perspectivas de desenvolvimento da cidade, a partir do desempenho atual da atividade portuária.

Em relação à metodologia, ela decorre de uma pesquisa de levantamento e documental (procedimentos para coleta de dados), de nível exploratório (quanto aos objetivos) e de abordagem qualitativa e quantitativa. Quanto aos procedimentos na coleta de dados, além dos tipos de levantamento e documental, utilizou-se da técnica de entrevistas com questionários semiestruturados, e outros instrumentos, tais como mapas da área de estudo e fotos de satélite. Posteriormente, os dados obtidos são analisados e tabulados a fim de facilitar a apresentação em ilustrações, textos, procurando demonstrar tudo com a maior clareza e ênfase necessária.

O presente trabalho está organizado em cinco capítulos, nos quais o primeiro e o quinto são a introdução e as considerações finais, respectivamente. O segundo capítulo trata de uma fundamentação teórica, com a apresentação de alguns conceitos pertinentes ao tema de estudo, além de uma trajetória histórica do porto e da cidade de Imbituba, através de um referencial com alguns autores locais que possuem publicações ligadas ao assunto. O terceiro capítulo apresenta características gerais atuais sobre a cidade de Imbituba, a nova gestão do porto, além da descrição da realização das entrevistas com cada sujeito e instituição alvo da abordagem. Já o quarto capítulo, busca analisar detalhadamente todos os dados obtidos, a fim de atingir os objetivos traçados no planejamento da respectiva monografia.

2 FORMAÇÃO E OCUPAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

2.1 ESPAÇO GEOGRÁFICO, URBANIZAÇÃO E GLOBALIZAÇÃO

A Geografia é a ciência que tem como foco de estudo o espaço geográfico, e a partir dele, busca analisar toda a interação na relação entre ser humano e natureza, que gera trabalho e diferentes modos de produção. É uma vasta área de análise crítica, pois leva em conta toda ação humana produzida em um determinado espaço, local e/ou global, que está em constante transformação, resultado de processos históricos remetentes até a contemporaneidade.

No que tange à uma definição deste espaço, Milton Santos, um dos maiores expoentes da renovação crítica da Geografia no século passado, perpassa, desde as primeiras páginas de uma das suas grandes obras, intitulada “A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção”, a ideia de que ele (o espaço) “[...] é formado por um conjunto indissociável [...] de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá” (SANTOS, 2017, p. 63).

Portanto, o espaço geográfico obtém sentido dinâmico, uma forma-conteúdo, a partir da interação de objetos e ações. Ainda conforme o autor supracitado, é considerada a tese de Marx, ao simplificar que um sistema de objetos significa um conjunto de forças produtivas, e que um sistema de ações resulta um sinônimo de conjunto de relações sociais de produção.

Os próprios objetos se transformam ao longo do tempo: inicialmente são apenas naturais, e a partir do trabalho humano, são substituídos por artificiais, adequando-se às necessidades da sociedade, tornando-se fabricados, técnicos, mecanizados, e mais recentemente cibernéticos, que logo são marcados no espaço em redes e fluxos de expansão contínua, verificadas em transporte (como os portos, por exemplo), infraestrutura, geração de energia, telecomunicações, sempre envolvidas em um tal processo de ações, que por sua vez, são carregados de intencionalidade e finalidades econômicas em seus atos.

[...] a questão a colocar é a da própria natureza do espaço, formado, de um lado, pelo resultado material acumulado das ações humanas através do tempo e, de outro, animado pelas ações atuais que hoje lhe atribuem um dinamismo e uma funcionalidade. Paisagem e sociedade são variáveis

complementares cuja síntese, sempre por refazer, é dada pelo espaço humano (SANTOS, 2017, p. 106).

A evolução do trabalho humano com os recursos naturais, fez com que se diversificasse a produção e as técnicas, e o espaço antes com predomínio da atividade rural, recebe o advento da industrialização, que surge inicialmente em países considerados hoje desenvolvidos (Inglaterra, França, Estados Unidos), e dão impulso ao fenômeno da urbanização, no qual as cidades começam a se sobrepor sobre o campo em termos produtivos e econômicos, numa paisagem que tornou-se cada vez mais artificial e com gradativa aglomeração populacional.

No Brasil, o processo de urbanização se caracteriza significativamente de forma tardia, já em meados do século XX, quando a industrialização toma grande fôlego de financiamento por parte do Estado, o mesmo que historicamente, desde a colonização, considerou uma vocação essencialmente agroexportadora do território brasileiro, que não possuía integração entre as vastas regiões, denominadas como grandes arquipélagos mercantis¹. Segundo Brito, Horta e Amaral (2001, p. 1):

O grande ciclo de expansão da urbanização no Brasil é relativamente recente. O seu início se articula com um conjunto de mudanças estruturais na economia e na sociedade brasileira, a partir da década de trinta do século vinte. Vale lembrar que foi somente em 1970 [...] que os dados censitários revelaram, no Brasil, uma população urbana superior a rural.

O grande crescimento urbano brasileiro no século passado, foi possível graças a uma conjuntura de fatores que propiciaram uma “metamorfose” nas grandes cidades, apoiadas por intervenções e estímulos governamentais, os quais Deák e Schiffer (1999, p. 13) chamam de “planejamento urbano” ou “planos integrados de desenvolvimento” no decorrer após a década de 1930, que reconhecia as transformações da sociedade brasileira, atraídas por melhores condições de vida na cidade, provocando simultaneamente um expressivo êxodo rural. Como resultado, houve então um enorme crescimento no índice populacional urbano com o passar das décadas, alicerçado com o fato da explosão demográfica no país, devido à alta taxa

¹ “O Brasil foi, durante muitos séculos, um grande arquipélago, formado por subespaços que evoluíam segundo lógicas próprias, ditadas em grande parte por suas relações com o mundo exterior. Havia, sem dúvida, para cada um desses subespaços, polos dinâmicos internos. Estes, porém, tinham entre si escassa relação, não sendo interdependentes” (SANTOS, 1993, p. 26).

de natalidade e diminuição na taxa de mortalidade, refletindo uma relativa melhoria nos padrões de vida do contexto urbano.

Tabela 1 – População total e taxa de urbanização no Brasil ao longo dos Censos Demográficos

Ano	População Total	População Urbana	% da População Urbana
1872*	9.930.478	582.749	5,9
1890*	14.333.915	976.038	6,8
1900*	17.438.434	1.644.149	9,4
1920*	30.635.605	3.287.448	10,7
1940	41.236.315	12.880.182	31,24
1950	51.944.397	18.782.891	36,16
1960	70.967.185	31.990.938	44,67
1970	93.139.037	52.084.984	55,92
1980	119.002.706	80.436.409	67,59
1991	146.825.475	110.990.990	75,59
2000	169.799.170	137.953.959	81,23
2010	190.732.694	160.902.101	84,36

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2010).

*Nos quatro primeiros censos, urbano significa a população total dos municípios cuja sede tinha mais de 50.000 habitantes. A partir de 1940, urbano significa somente a população de cidades e vilas, como definidas legalmente, isto é, respectivamente toda sede de município e toda sede de distrito, independentemente de seu tamanho (OLIVEN, 1988, p. 67).

Ainda neste contexto do pós-Segunda Guerra Mundial, o mundo sofre mudanças, e há uma bipolaridade de modos de produção (capitalista e socialista) que ditam o ritmo geopolítico global, gerando grandes avanços materiais na técnica e na ciência, os quais fundamentam Santos (1993, p. 35-36) a definir um novo termo para esse momento histórico que, além da intensificação do fenômeno urbano, traz consigo uma gama de aspectos que se deriva mais complexa a análise espacial:

Esse meio técnico-científico (melhor será chamá-lo de meio técnico-científico-informacional) é marcado pela presença da ciência e da técnica nos processos de remodelação do território essenciais às produções hegemônicas, que necessitam desse novo meio geográfico para sua realização. A informação, em todas as suas formas, é o motor fundamental do processo social e o território é, também, equipado para facilitar a sua circulação.

No meio técnico-científico-informacional, os objetos passam a ser produzidos unindo ciência, tecnologia e informação, atendendo aos interesses do

mercado. Esses elementos não só participam da fabricação, como também do funcionamento, podendo até ser produzidos pelo próprio objeto, como um computador de maior dimensão, menos portátil e com menor processamento de dados, ou um telefone celular, que a partir de novas informações, pesquisas e aperfeiçoamentos, evoluem para os modernos *notebooks*, *tablets* ou *smartphones* de maiores capacidades, melhores performances e constantes inovações.

As décadas de 1980 e 1990, marcam um novo quadro geopolítico global, com a polarização do sistema capitalista, internacionalização do capital financeiro e produtivo, expansão de empresas multinacionais e proliferação dos ideais neoliberais. Essas características deram grande impulso ao processo contemporâneo da globalização, no qual Pena (2018) compreende esse fenômeno como sendo:

[...] uma *mundialização* da difusão de técnicas e objetos, parâmetro que possui a informação como a principal energia motora de seu funcionamento. Tal fator proporciona alterações não só do espaço geográfico em si, mas da forma como o percebemos e lidamos com ele. (grifo do autor).

Portanto, a globalização, como Santos (2000, p. 23) introduziu sendo “[...] o ápice do processo de internacionalização do mundo capitalista [...]”, apresenta-se como um conceito bastante complexo, de grande relevância na atualidade, na forma de analisar como são dadas as ações e concebidos os objetos dentro de um espaço geográfico cada vez dinâmico, informacional e predominante na consolidação da materialidade urbana.

2.2 HISTÓRICO DA INSERÇÃO SOCIOECONÔMICA DE IMBITUBA NO SUL CATARINENSE

2.2.1 O início da colonização no atual município e a caça à baleia

O início do povoamento mais efetivo no atual território do município de Imbituba, deu-se por volta do século XVIII, a partir de 1715, após realização de uma “[...] viagem de inspeção às colônias do sul do Brasil, ocasião em que verificou se tratar de uma região promissora, no setor da pesca” (IMBITUBA, 2016). No decorrer deste século, núcleos imigratórios portugueses vindos das ilhas dos Açores e da Madeira se estabeleceram na região historicamente habitada por tribos indígenas do

grupo Carijó, fundando-se as vilas de Sant'Ana de Vila Nova e do Mirim, nos anos de 1755 e 1856, respectivamente (COSTA, 2011, p. 78-79).

No entanto, em termos econômicos, a inserção da região de Imbituba (na conjuntura ainda colonial do período) teve origem com a atividade da caça à baleia, vista a abundância de baleias que visitavam as águas do litoral catarinense já naquela época. Sendo assim, em 1796, foi instalada uma armação baleeira em Imbituba, na enseada da atual Praia do Porto, à 3 km da localidade de Vila Nova. Segundo Neu (2003, p. 28-29) o governo da Metrópole ofereceu o monopólio da atividade extrativista à ricos comerciantes, e “[...] as armações foram criadas para legalizar uma prática lucrativa [...]” e da qual também possibilitou à Coroa cobrar impostos.

Quadro 1 – Armações baleeiras construídas no litoral catarinense entre os séculos XVIII e XIX

Denominação	Localização (Município Atual)	Ano de Fundação
Armação da Ilha da Graça	São Francisco do Sul	1807
Armação de Itapocoróia	Penha	1778
Armação de Nossa Senhora da Piedade	Governador Celso Ramos	1740-42
Armação da Lagoinha	Florianópolis	1772
Armação de São Joaquim da Garopaba	Garopaba	1793-95
Armação de Imbituba	Imbituba	1796

Fonte: Adaptado de Palazzo Junior (1999).

Durante o período no qual as armações obtiveram boa lucratividade, a baleia era caçada com intuito de extrair-se dos cetáceos capturados um óleo derivado, que era depois utilizado na iluminação pública das poucas cidades da colônia, como Rio de Janeiro e São Paulo, além de participar da fabricação de argamassa para a construção de fortalezas e edifícios (JERÔNIMO; BALOD; JERÔNIMO, 2008, p. 66).

Porém, as armações baleeiras logo entram em decadência já no século XIX por uma série de fatores, entre os quais, cabe citar: a descoberta do petróleo nos EUA, que viabiliza a produção do querosene; e a descoberta do cimento, que se tornam mais viáveis e desempenham melhor as atividades citadas no parágrafo anterior, proporcionadas pelo “azeite de peixe”; além da diminuição progressiva de baleias no litoral catarinense, resultado da caça predatória que quase culminou na extinção da espécie (*Eubalaena australis*).

2.2.2 A descoberta do carvão no Sul Catarinense: minas, ferrovia e porto

Desde o início do século XIX, havia-se uma especulação sobre a existência de carvão mineral nas cabeceiras do Rio Tubarão, na região sul do atual estado de Santa Catarina. Até que, em 1870, as primeiras jazidas foram descobertas: as minas localizadas no território do atual município de Lauro Müller. Logo, foi dada a largada para a exploração das minas por diversas companhias carboníferas, nas quais Zilli, Gianezini e Vieira (2015, p. 3) ressaltam “[...] a necessidade de uma estrutura logística para o escoamento da produção de carvão [...]”, o que resultou na construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, que viabilizaria futuramente o chamado “complexo carbonífero catarinense”, intitulação bastante utilizada por Goularti Filho em suas pesquisas.

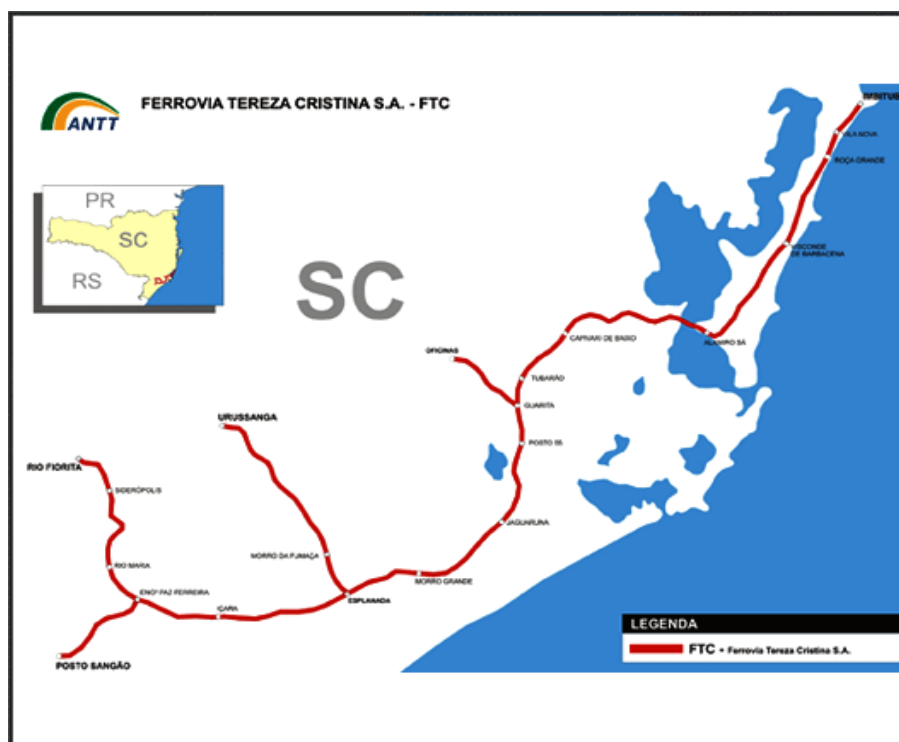
A ferrovia foi inaugurada em 1884², com iniciativa do empresário Visconde de Barbacena, que conseguiu a concessão do poder público e o financiamento com capital inglês privado, realizando assim a construção da rede de transporte do carvão. A região sul catarinense torna-se então um meio técnico, e a rede ferroviária é a base capacitada para uma fluidez na produção carvoeira.

Neste contexto apresentado, Neu (2003, p. 36) afirma que “[...] o povoado de Imbituba e Vila Nova, voltou a sentir sinais de progresso.” Isso se deve ao fato da imposição de um porto marítimo que fizesse o escoamento da produção de carvão extraído desde as minas da foz do Rio Tubarão, localizadas no interior da região. Já havia, portanto, o porto de Laguna, porém, com dificuldades logísticas e entraves geográficos, que, por outro lado, favoreciam a enseada de Imbituba, de mar aberto, onde já existia a armação baleeira. Um cenário de disputa pelo embarque do carvão foi criado, sendo explanado por Goularti Filho (2010, p. 238) o seguinte:

É bom lembrar que nesta época a Enseada de Imbituba ficava no município de Laguna, somente a 28 quilômetros mais ao norte. O governo imperial optava pelo porto de Laguna, já Barbacena optava pelo porto de Imbituba. Com a vinda dos ingleses, foi reforçada a opção por Imbituba.

² “Durante quatro anos – 18/12/80 a 31/08/84 – a Ferrovia foi construída. Ao término, uma linha tronco de 118.096 m que ligava Imbituba as Minas e um ramal de 7.056 m que ia de Bifurcação a Laguna, 44 pontes e pontilhões e 234 bueiros. Sete estações: Imbituba, Bifurcação, Laguna, Piedade, Pedras Grandes, Orleans e Minas. E as oficinas, inicialmente, localizadas, localizadas em Imbituba” (FERROVIA TEREZA CRISTINA S/A, 2015).

Figura 1 – Malha ferroviária atual da Ferrovia Tereza Cristina



Fonte: Ferrovia Tereza Cristina S/A (2018).

Desse modo, a construção da ferrovia partiu da enseada onde se constituiu mais tarde o porto de Imbituba, que chegou a coexistir com a armação baleeira por 4 décadas, sendo um em ascensão, e a outra em decadência. Segundo Neu (2003, p. 35), “A estrada de ferro marcou muito bem esta separação, delimitando os espaços e os tempos de cada um.”

Conforme a autora supracitada, a extração do carvão não obteve o êxito e o retorno financeiro investido esperado, pois o preço e a qualidade do carvão catarinense não geravam competitividade diante da concorrência importada da Inglaterra, criando déficits constantes para os investimentos de firma inglesa.

Esse fracasso resultou numa liquidação da companhia inglesa encarregada na mineração e num abandono das minas, ainda em 1887. O empresário Visconde de Barbacena tinha a posse e o domínio dos terrenos situados na enseada de Imbituba e na cabeceira do Rio Tubarão, até que ele se associa à conceituada firma Lage & Irmãos, do Rio de Janeiro, e acaba vendendo todas essas áreas para a empresa (NEU, 2003, p. 41).

Na sucessão dos fatos, Goularti Filho (2010, p. 241) pontua que no começo do século XX, a ferrovia é adquirida pelo Governo Federal, e o porto de Imbituba é quase abandonado por completo. É então que surge a decisiva figura de Henrique

Lage (que assume os negócios após a morte de dois irmãos), que vai impulsionar novamente a extração carbonífera e iniciar melhorias fundamentais no porto de Imbituba a partir de 1917, já em outro contexto histórico.

2.2.3 Henrique Lage: marco de progresso e emancipação para a cidade

A empresa de Henrique Lage possuía navios que realizavam comércio de cabotagem, e a compra de terras carboníferas no Sul de Santa Catarina, significou investir em combustível para sua frota e um estaleiro que possuía no Rio de Janeiro. Um fator que ajudou a incentivar esse grupo empresarial carioca a investir de fato em Imbituba foi o advento da 1ª Guerra Mundial, pois conforme ressalta Neu (2003, p. 42):

A companhia Lage & Irmãos foi obrigada a iniciar os trabalhos de pesquisa e exploração das minas de carvão. O Governo Federal também procurou fomentar a produção em geral, já que a guerra trouxe prejuízos financeiros para o governo, pois boa parte dos impostos arrecadados eram originários do setor de exportação. A queda nas exportações deixou o governo com a arrecadação muito baixa, e a exploração do carvão seria a saída mais viável para o desenvolvimento da indústria de base.

Nessa época, o porto de Imbituba passou a servir de escala de navios de carga e passageiros da firma de Henrique Lage, do Rio de Janeiro até Porto Alegre. Mas ainda havia uma disputa com o porto de Laguna em relação ao título de porto carvoeiro, porém, Henrique Lage optou pela melhoria do porto de Imbituba, pois segundo Neu (2003, p. 44) “Imbituba tinha uma situação muito favorável à instalação do porto carbonífero: a maioria dos terrenos de marinha pertenciam ao grupo H. Lage [...]”, associado ainda ao fato da localização do ponto final da estrada de ferro.

Assim, o porto de Imbituba logo se transformou num porto especializado na exportação de carvão³, com o produto mineral chegando a ocupar 95% das exportações. Com o porto ditando o ritmo de crescimento econômico da cidade, logo

³ “[...] em 1941, foi concedida à Companhia Docas de Imbituba a autorização para realizar as obras de aparelhamento no porto, que de certa forma já vinham sendo realizadas desde 1918. Com a inauguração do porto em 1942 e a crise no porto de Laguna nos anos 1950, Imbituba consagrou-se como o único porto carvoeiro do País. Na segunda metade dos anos 1970, dentro do II PND, o porto sofreu uma ampliação para escoar a produção da ICC e atender à crescente produção de carvão” (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009, p. 263).

o carvão foi de longe o motor propulsor dessa economia, inclusive para todo o sul catarinense.

Ainda em relação ao porto, Henrique Lage criou em 1919 o que viria a se chamar depois de Indústria Cerâmica Imbituba S/A, com a finalidade principal de fabricar louças sanitárias e peças de cerâmica para suprir os navios da sua firma em sua rota. “A matéria-prima utilizada, a argila, era também retirada das minas de carvão, pois era uma das camadas a serem removidas para a extração do carvão” (SILVA, 1999, p. 21).

Assim, junto com o porto, a Indústria Cerâmica se constituiu logo de início na principal atividade econômica, sendo um fator propulsor da urbanização da cidade, além de incentivar a vinda da mão de obra de outras cidades da região para o trabalho industrial. Em 1922, ele também fundou a Companhia Docas de Imbituba (CDI), empresa privada de capital aberto, que obteve a administração da área portuária até 2012. Sobre esse contexto de crescimento, Neu (2003, p. 45) cita a primeira iniciativa emancipatória em Imbituba:

O desenvolvimento foi tão intenso que em 1923, Imbituba conseguiu sua 1ª emancipação política, com a posse do engenheiro de confiança de Henrique Lage, Álvaro Catão, como o 1º prefeito. Porém, com a insatisfação de Laguna em perder seu distrito mais próspero, a emancipação foi revogada em 1930, graças ao apoio de políticos de Laguna ao Governo Provisório do então Presidente da República Getúlio Vargas.

Imbituba só conseguiria de fato a emancipação político-administrativa definitiva de Laguna, 28 anos após perder essa primeira autonomia, em 1958, acarretando um certo atraso no crescimento da cidade. O brasão da bandeira adotada pelo município valoriza bastante a história de desenvolvimento da cidade através das atividades citadas ao longo do tempo (Figura 2).

Como pode ser observado na ilustração subsequente, no brasão municipal é retratado um trem carregado de carvão sobre a ferrovia na parte superior à esquerda; à direita a Indústria Cerâmica, principal atividade industrial da cidade no século passado; e na parte inferior e centralizado, um navio atracado no Porto de Imbituba, sendo todas essas atividades creditadas aos esforços fundamentais feitos na cidade pelo exaltado Henrique Lage.

Figura 2 – Bandeira do Município de Imbituba



Fonte: Imbituba (2018).

Mais recentemente, foi adicionada uma cauda de baleia na parte inferior à ilustração do navio, representando o animal que hoje é símbolo da cidade, alvo de conservação e valorização, além de um atrativo turístico, totalmente contrário ao passado condizente de caça predatória.

2.3 PORTO DE IMBITUBA: TRAJETÓRIA DE CICLOS E EFEITOS SOBRE O ESPAÇO LOCAL

De acordo com Rial (2008, p. 31), “Mais do que um elo logístico da cadeia de circulação de mercadorias [...] porto é, sobretudo, infraestrutura e, como tal, construção espacial ligada à rede urbana em todas as suas escalas.” Em paralelo à concepção do espaço urbano-portuário, Monié e Vasconcelos (2012) complementam que “Nas cidades portuárias, porto e cidade constituem um sistema cujas interações e complementaridades variam no tempo sob influência das dinâmicas produtivas, tecnológicas, sociais e urbanas.”

Em Imbituba, segue-se essa interpretação, a partir do momento no qual o sistema portuário recebe investimento e infraestrutura necessária para atender o escoamento da produção de carvão do complexo carbonífero catarinense. Conforme análise de Goularti Filho (2010, p. 256), “[...] é possível identificar quatro períodos, destacando a evolução estrutural, a movimentação de carga e a administração do porto de Imbituba.” Períodos que, em outras palavras, podem ser designados de ciclos

econômicos⁴, pelos momentos de formação, expansão, crise e reestruturação que acompanham o porto imbitubense ao longo de sua trajetória.

Ainda sobre a dialética do porto de Imbituba ao longo do século XX, Neu (2003, p. 81) ressalta que “A hinterlândia⁵ portuária de Imbituba sempre foi influenciada por decisões governamentais que refletiram os interesses econômicos do momento.” A consolidação da especialização do porto em atender o escoamento da produção carbonífera gerou grandes resultados e crescimento para a região, porém essa exclusividade também creditou à atividade portuária tornar-se passiva e vulnerável à acontecimentos adversos nas décadas seguintes.

A história econômica brasileira tem demonstrado, diversas vezes, como a dependência de apenas um produto pode gerar surpresas desastrosas, principalmente quando ela não cria o seu substituto. Assim, as atividades econômicas de Imbituba sempre estiveram ligadas, de uma forma ou de outra, às minas de carvão (NEU, 2003, p. 84).

2.3.1 Carvão: dependência, expansão e crise

Vale destacar aqui o auge alcançado pelo complexo carbonífero e a posterior crise, que envolveu grande parte dos municípios do sul catarinense, como Criciúma e Tubarão, assim como Imbituba. O complexo, que antes restringia-se às minas, à ferrovia e aos portos, recebeu um planejamento estatal para aproveitar ao máximo os derivados do carvão.

Em 1946, Imbituba tornou-se porto exclusivo do carvão, e foi criado o Lavador de Capivari, no atual município de Capivari de Baixo, que fazia o processo de beneficiamento do carvão metalúrgico para as siderúrgicas nacionais; em 1965, entrou em funcionamento a Usina Termoelétrica Jorge Lacerda em Tubarão, produzindo energia em larga escala com o carvão à vapor; e em 1979, a Indústria Carboquímica Catarinense (ICC) instalou-se em Imbituba, produzindo os ácidos

⁴ a) 1880 a 1919 – Construção e abandono do porto inglês; b) 1919 a 1942 – Porto Henrique Lage; c) 1942 a 1990 – Porto carvoeiro do Plano Nacional do Carvão; d) 1990 à atual – Tentativas de reestruturação (GOULARTI FILHO, 2010, p. 256-257).

⁵ Pode ser definida como “[...] o mercado efetivo de um porto ou o espaço geoeconômico em que este vende serviços e interage com seus clientes” (PIZZOLATO; SCAVARDA; PAIVA, 2010, p. 564)

sulfúrico e fosfórico para fertilizantes, a partir dos rejeitos piritosos do carvão (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009).

Com toda essa estrutura em produção ativa, na década de 1980, o porto de Imbituba atingiu recordes na movimentação de cargas. Segundo dados estatísticos da CDI, em 1983 o porto exportou um número recorde de 3,14 milhões de toneladas de carvão, e em 1986, foi atingido o maior percentual histórico da atividade portuária naquela altura, sendo 4,11 milhões de toneladas movimentadas.

No entanto, já foi a partir da década de 1990 que o complexo carbonífero sofreu o início de uma grave crise, que provocou um desmonte parcial no sistema, e o porto de Imbituba viu perder progressivamente sua grande prioridade de embarque, ou seja, o próprio carvão. Isto, contudo, foi efeito mais uma vez de uma política adotada pelo Governo Federal, que implantava o neoliberalismo no país, abrindo o mercado às importações, e cortando os subsídios de proteção ao carvão nacional, que logo não teve condições de competir com o produto estrangeiro de melhor qualidade e viabilidade.

[...] com a política neoliberal, toda a parte estatal do complexo foi desativado. A CSN fechou as unidades de extração (minas) e beneficiamento (lavador), a Petrobrás desativou a ICC e o porto parou de exportar o carvão metalúrgico. Além disto, a termoeletrica foi privatizada, e a ferrovia foi concedida à iniciativa privada. O desmonte foi parcial, porque ainda as minas continuam em operação fornecendo carvão para a termoeletrica, transportado pela ferrovia (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009, p. 264).

A década de 1990 iniciava então, de forma mais expressiva em âmbito mundial, o fenômeno da globalização, tão citado na atualidade; já naquele período, tal evento adquiriu grande impacto, propiciando uma racionalização em variados aspectos humanos, indo do global ao local com enorme fluidez.

Porém, na conjuntura socioeconômica brasileira atrelada aos setores de exportação daquela época, esse processo foi bastante prejudicial. Sobre o setor em análise, Goularti Filho e Moraes (2009, p. 267) complementam de forma objetiva ao afirmar que “Os resultados das políticas neoliberais para o setor carbonífero em Santa Catarina foram empresas fechadas, usinas abandonadas e mais de dez mil desempregados.”

2.3.2 Indústrias Cerâmica, Siderúrgica, Carboquímica e a ZPE: início e fim

Como já dito anteriormente, o carvão movimentava as atividades no porto de Imbituba, e conseqüentemente, demais indústrias que tiveram um papel importante na transformação do espaço urbano. Aliás, apenas duas dessas indústrias citadas no subtítulo (Cerâmica e Carboquímica), prosperaram durante um período, e formaram junto com o porto, um “tripé” econômico da cidade em seus auge, sendo as maiores geradoras de empregos para a população local. Já a Siderúrgica (SIDERSUL) e a Zona de Processamento de Exportação (ZPE), chegaram a ter instalação física, porém fracassaram em seus projetos, que dependiam de ação estatal, sem gerar nenhuma produção, apenas especulações.

Atualmente, todas essas indústrias se encontram extintas ou em total desativação, mas cabe ressaltar o papel que desempenharam no crescimento e desenvolvimento da cidade. A Cerâmica, por exemplo, a mais antiga, idealizada por Henrique Lage para atender a frota de navios na emergente zona portuária há um século, foi instalada às margens da ferrovia, na região onde ocorreu um planejamento urbano inaugural, do que veio a ser o centro da cidade, próximo ao porto (NEU, 2003, p. 87-88).

Já na década de 1960, ainda segundo Neu (2003, p. 84-85), foi projetada a instalação de uma siderúrgica na cidade, às margens da implantada rodovia BR-101⁶, que intensificou a imigração local, fazendo surgir assim o bairro de Nova Brasília; e mais tarde, em 1996, com a instalação da ZPE, próximo ao local da antiga SIDERSUL, mais uma vez elevou-se a população deste bairro, que hoje é o mais populoso do município, apesar destas atividades nunca terem chegado a produzir lucro de fato.

Adiante, a ICC, em seus 15 anos de existência (1979-1994), trouxe benefícios, mas também prejuízos, que refletiram diretamente no cenário local. Essa indústria modificou a paisagem urbana, trouxe uma série de infraestruturas inclusive no porto, com a construção de um cais exclusivo para a sua produção, além de

⁶ “No início dos anos 70, foram concluídas as obras de pavimentação da BR-101 ao longo de toda a faixa litorânea de Santa Catarina. [...] Iniciou-se, nas regiões contempladas pela rodovia, uma profunda transformação espacial. O território foi explorado, de forma diferenciada, com instalações voltadas para o comércio, a indústria, o turismo e a hotelaria” (NUNES, 2008, p.32).

desapropriar famílias de terrenos próximos ao porto, resultando na criação de um novo bairro, a Vila Nova Alvorada (NEU, 2003, p. 85).

Os benefícios para a cidade com a instalação da ICC foram numerosos, tais como: acesso asfáltico, água da CASAN, luz da CELESC, bancos (Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal). Os prejuízos também foram grandes, principalmente ao meio ambiente, afetando diretamente a população das áreas próximas à empresa, e de modo indireto, toda a população da zona urbana (NEU, 2003, p. 102).

Tabela 2 – População Rural e Urbana de Imbituba (1970-1980-1991-2000-2010)

POPULAÇÃO	1970	%	1980	%	1991	%	2000	%	2010 ⁷
Urbana	9.550	46	16.590	66	25.831	83	33.597	97	40.170
Rural	10.948	54	8.573	34	5.155	17	1.173	3	-
TOTAL	20.498	100	25.163	100	30.986	100	34.770	100	40.170

Fonte: Elaborado pelo autor (2019) a partir de Silva (1999, p. 11), nos anos de 1970, 1980 e 1991; e Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (2013), nos anos de 2000 e 2010.

No que tange à ZPE, fica a maior das frustrações para a cidade, pois ela teria a função de atrair empresas a se instalarem num complexo onde produziriam voltadas às exportações no porto, isentas de taxas tributárias. Essa espécie de área de livre comércio com o exterior criou expectativas para a população local nos anos 1990, afetada pela alta taxa de desemprego gerada pela crise do carvão que afetou uma grande cadeia produtiva na região (LINS; AMORIM, 2016, p. 83).

Porém, mais de duas décadas depois, a ZPE de Imbituba virou um grande fracasso, com uma estrutura física totalmente abandonada e ociosa, a exemplo de outras ZPEs projetadas pelo Brasil, muitas das quais nem saíram do papel, devido à falta de interesse do poder público federal, que não cumpriu com as suas obrigações. Sobre esse panorama estático e sem perspectiva, Lins e Amorim (2016, p. 87) concluem o seguinte:

Analiticamente falando, deve-se sublinhar que não há, propriamente, uma problemática específica na experiência de Imbituba. Há, sim, um problema geral, referente ao descaso e à demora na órbita do Governo Federal com respeito ao equacionamento do assunto ZPE em nível de Brasil.

⁷ No Censo de 2010, a população urbana de Imbituba alcançou a totalidade de 100%. Além de Imbituba, mais 2 municípios catarinenses também obtiveram este percentual máximo: Balneário Camboriú e Bombinhas (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2019).

2.4 REESTRUTURAÇÃO DO PORTO: MUDANÇAS E NOVA CONFIGURAÇÃO ADMINISTRATIVA

De acordo com Goularti Filho e Moraes (2009, p. 263), “Com o fim do embarque do carvão metalúrgico em 1990, o porto de Imbituba entrou em crise, gerando uma alta capacidade ociosa.” O porto imbitubense, aliás, adaptou-se de forma tardia à Lei de Modernização dos Portos (Lei 8.630/93)⁸, buscando novas formas de parceria, como no arrendamento de parte de sua estrutura física para a iniciativa privada (ZILLI; GIANEZINI; VIEIRA, 2015, p. 8).

Anteriormente sem uma diversificação de cargas, o porto de Imbituba atendeu à realidade presente na logística portuária global para a virada do século XXI, recebendo cargas containerizadas, além de graneis sólidos e líquidos em geral. Para elucidar a transformação ocorrida, Goularti Filho (2004, p. 14) cita o desmonte do tradicional silo de carvão da área portuária (Figura 3), para a construção de um Terminal Frigorífico (TERFRIO) no mesmo local, que tinha capacidade inicial de estocagem de 3,8 toneladas. Alterava-se também o sentido histórico de navegação, feitos antes de forma majoritária em cabotagem, para priorizar as navegações de longo curso.

A atividade portuária de Imbituba deu sinais de recuperação da crise do carvão com a movimentação de contêineres, mas de forma breve. Em 1995, a própria gestão administrativa portuária (CDI) iria provocar outra grande decadência operacional, pois a mesma, arbitrariamente, elevou as tarifas portuárias em 100%, o que resultou na perda progressiva de linhas e clientes de cargas containerizadas, chegando à zero em 2000 (GOULARTI FILHO, 2004, p. 14).

Como efeito da má gestão, a zona portuária de Imbituba iniciava o século XXI em nova ociosidade, operando de forma tímida. Segundo análise de Goularti Filho (2004, p. 15), “O problema maior do porto de Imbituba é que sempre se ajustou às demandas externas, e nunca houve um esforço interno para dinamizar a sua estrutura diversificando e ampliando sua carteira de clientes/usuários.”

⁸ “A Lei nº 8.630 estabelece um novo regime jurídico para a exploração portuária no Brasil [...] autorizando a “privatização dos terminais públicos” e a movimentação de carga de terceiros em terminais privativos, o chamado terminal de uso privativo misto, o que até então não se permitia. Vários argumentos conjugados concluíam que a “privatização” do setor portuário brasileiro era o remédio para seus males (altos custos, baixa produtividade, burocracia, etc.)” (OLIVEIRA, 2000, p.36).

No entanto, mais uma vez o complexo portuário indicaria uma recuperação subsequente. Em 2008, o terminal de movimentação de contêineres é arrendado após licitação pela empresa Santos Brasil, que passa a realizar melhorias visíveis na infraestrutura logística do espaço (Figura 4); e em 2012, vence-se o prazo de concessão da exploração do porto, feita pela CDI desde 1941, por intermédio na época do Governo Federal. A partir de então, o Governo do Estado de Santa Catarina assume a administração portuária, tornando-se pública a gestão do porto de Imbituba (ZILLI; GIANEZINI; VIEIRA, 2015, p. 11).

O governo estadual, numa gestão vinculada à sociedade de economia mista SC Participações e Parcerias S.A., cria a subsidiária SCPar Porto de Imbituba S.A., inaugurando uma nova fase de crescimento notório da atividade portuária já nos anos seguintes da década vigente.

Figuras 3 e 4 – Porto de Imbituba: configuração anterior (silo de carvão) e atual (terminal de contêineres)



Fonte: Companhia Docas de Imbituba (2011).

Em referência ao contexto contemporâneo urbano-portuário de Imbituba, o próximo capítulo irá abordar características atuais da cidade em análise, da configuração administrativa do porto sob a gestão de caráter público citada, além de detalhar o planejamento realizado para a execução de entrevistas semiestruturadas realizadas em distintas instituições do município.

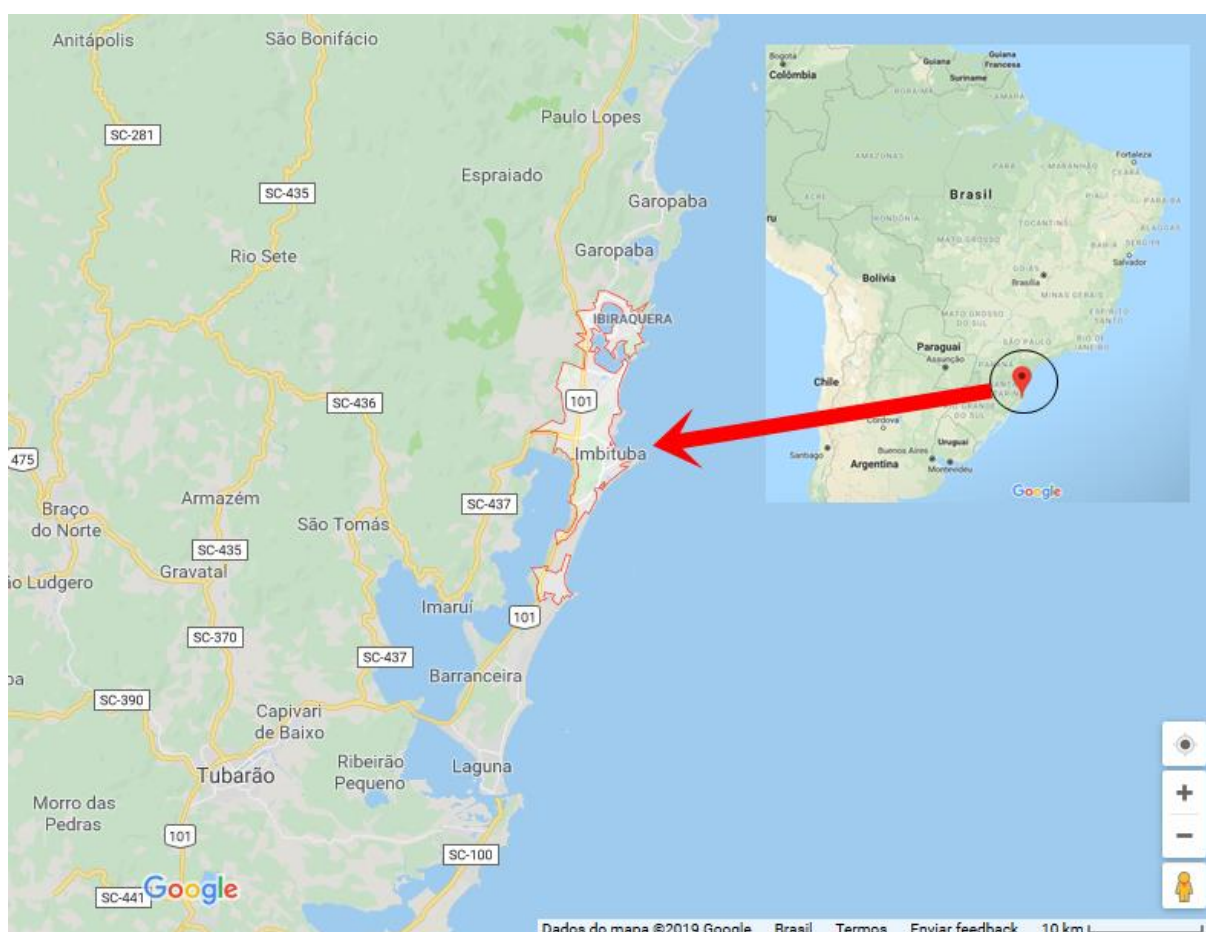
3 APRESENTAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DOS OBJETOS DE PESQUISA

3.1 ÁREA DE ESTUDO

Imbituba é um município litorâneo situado na mesorregião Sul do Estado de Santa Catarina e na microrregião de Tubarão, além de ser também um dos integrantes da Associação de Municípios da Região de Laguna (AMUREL). O início do povoamento no atual território municipal é datado a partir de 1715 pela colonização açoriana, e sua emancipação político-administrativa definitiva do município de Laguna só veio a ocorrer em 1958.

O município em questão possui hoje uma área territorial de 182,929 km², e sua denominação tem origem indígena da palavra “Imbé”, “[...] que se refere a uma espécie de cipó existente em grande quantidade no município, utilizado na confecção de cordas para o uso de pescadores e agricultores açorianos” (IMBITUBA, 2016a).

Figura 5 – Localização do Município de Imbituba



Fonte: Adaptado do Google Maps (2019).

Segundo estimativa em 2018 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o total da população é de 44.412 habitantes, com uma densidade demográfica de 219,59 hab/km². Esse contingente populacional, inclusive, aumenta significativamente no verão com a vinda de turistas, devido à cidade oferecer belezas naturais, com destaque para as praias, lagoas e à prática do *surf*. Além disso, Imbituba detém um título mais recente de “Capital Nacional da Baleia Franca”, devido ao relevante número de baleias que visitam as águas do litoral catarinense anualmente para a reprodução da espécie, num presente contexto de preservação e conservação que se tornou um atrativo turístico, em contraste ao passado de caça ao animal que quase culminou na sua extinção.

Em relação aos dados socioeconômicos, no Censo de 2010 realizado pelo IBGE, Imbituba apresentou um Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 0,765 (elevado), um pouco abaixo da média de Santa Catarina (0,774) e acima da média do Brasil (0,699) no mesmo período. Sobre o Produto Interno Bruto (PIB), em 2014, o município ultrapassou o valor de R\$ 1.000.000 a preços correntes, e em 2016, o PIB *per capita* foi de R\$ 31.256,53.

Tabela 3 – Imbituba: Produto Interno Bruto a preços correntes (2016)

SETOR	R\$ (x 1000)	(%)
Agropecuária	27.516,95	2,40
Indústria	160.695,15	13,96
Comércio e Serviços	962.187,40	83,64
TOTAL	1.150.399,50	100,00

Fonte: Adaptado de IBGE (2019).

Ao interpretar a tabela 3, fica evidente que no município, o setor terciário é extremamente predominante sobre os setores primário e secundário juntos. Ainda em 2016, na soma total do PIB, Imbituba ficou em 37º no ranking estadual, e em 2º entre os municípios da região AMUREL, atrás apenas de Tubarão.

Como visto no capítulo anterior, a urbanização na cidade em pauta é um processo histórico. Cabe aqui ressaltar Santos (1988, p. 19) quando define que:

A cidade reúne um considerável número das chamadas profissões cultas, possibilitando o intercâmbio entre elas, sendo que a criação e a transmissão do conhecimento têm nela lugar privilegiado. Dessa forma, a cidade é um elemento impulsionador do desenvolvimento e aperfeiçoamento das técnicas.

No caso de Imbituba, a análise sobre a transformação urbana, como pode ser observada nas figuras 6 e 7, é realizada em uma conjuntura dinâmica de desenvolvimento técnico e econômico junto à atividade portuária estabelecida.

Figuras 6 e 7 – Rua Nereu Ramos, no centro da cidade: em meados do século passado, e atualmente, revitalizada e transformada em calçadão urbano



Fonte: Imbituba (2016)/Coelho Junior (2013).

3.2 O PORTO DE IMBITUBA: DESDE 2012, SOB GESTÃO PÚBLICA

Imbituba é um município que pode se identificar com o *status* de cidade portuária. Sua localização geográfica privilegiada foi um fator histórico positivo para a idealização de um porto, em uma enseada aberta ao mar. Tanto que, aliás, o local do porto de Imbituba ainda se tornou pelo IBGE⁹ na década de 1950, um marco zero do nível médio das marés do litoral brasileiro, sendo então utilizado como referência geodésica para calcular altitudes em praticamente todo o território do país.

Em relação à concessão administrativa portuária, é oportuno citar a legislação brasileira, no que tange ao chamado Sistema Portuário Nacional:

⁹ “Uma das ações desenvolvidas pelo IBGE [...] é o estabelecimento de um conjunto homogêneo de marcos geodésicos com altitudes de alta precisão em todo o território nacional. Esse conjunto de marcos geodésicos é formalmente denominado Rede Altimétrica de Alta Precisão (RAAP) do Sistema Geodésico Brasileiro (SGB). Atualmente, grande parte das altitudes da RAAP refere-se ao Datum de Imbituba, isto é, ao nível médio do mar no Porto de Imbituba (SC) entre 1949 e 1957” (IBGE, 2019).

Existem 37 Portos Públicos organizados no país. Nessa categoria, encontram-se os portos com administração exercida pela União, no caso das Companhias Docas, ou delegada a municípios, estados ou consórcios públicos. A área destes portos é delimitada por ato do Poder Executivo segundo art. 2º da Lei nº 12.815 de 5 de junho de 2013 (BRASIL, 2017).

Dessa forma, o complexo portuário imbitubense está categorizado como porto marítimo organizado, sempre vinculado à União, que exerce a função de conceder a outorga de exploração portuária à uma determinada autoridade. Assim sendo, o que houve nesse caso recentemente, foi uma expiração de contrato de concessão em dezembro de 2012 à uma empresa privada (Companhia Docas de Imbituba), e com isso, criou-se uma nova delegação, dessa vez de caráter público, ao Estado de Santa Catarina, inicialmente por interveniência de uma empresa interligada ao governo estadual, denominada SCPar Participações e Parcerias S/A.

De acordo com Brasil (2018, p.74), a atual SCPar Porto de Imbituba S/A substituiu a interveniente SCPar Participações e Parcerias S/A em março de 2013, e no ano seguinte, em setembro de 2014, por meio de outro convênio de delegação, foi lhe prorrogado o prazo de vigência de administração e exploração portuária para 25 anos, podendo ser ao final do contrato, novamente prorrogado pelo mesmo período.

Em relação a essa gestão portuária em vigência, o Plano Mestre do Complexo Portuário de Imbituba, publicado em 2018, aponta que a SCPar realiza a fiscalização das operações portuárias, porém não participa diretamente das mesmas, situação chamada de modelo *landlord*¹⁰. Por conseguinte, o documento executivo conclui que:

[...] a Autoridade Portuária é responsável pela administração do porto e pelo fornecimento de condições satisfatórias de infraestrutura de acesso [...] e compete à iniciativa privada, por meio de operadores portuários, explorar as operações e a armazenagem de mercadorias no porto e fornecer a superestrutura necessária às suas atividades (BRASIL, 2018, p. 75).

Analisando em âmbito estadual, outras cidades catarinenses possuem portos marítimos com grande relevância econômica. Hoje, em Santa Catarina, existem portos com gestão pública vinculados à União; e num período mais recente, também

¹⁰ Esse modelo de Autoridade Portuária, "*Landlord Port*", foi adotado pelo Governo Federal, como forma de explorar seu Sistema Portuário, inspirado em portos internacionais da Europa e dos EUA, que já utilizavam tal padrão (BRASIL, 2010, p. 4-5).

terminais portuários que se instalaram totalmente por iniciativa privada. A seguir, são identificadas as cidades catarinenses portadoras de portos públicos ou privados em funcionamento (Quadro 2):

Quadro 2 – Cidades catarinenses com portos marítimos na atualidade

Município	Autoridade portuária	Caráter da gestão	Ano do início da concessão atual
Itapoá	Itapoá Terminais Portuários S.A.	Privado	2011
São Francisco do Sul	SCPar Porto de São Francisco do Sul S.A.	Público (estadual)	2011
Navegantes	Portonave S/A – Terminais Portuários de Navegantes	Privado	2007
Itajaí	Superintendência do Porto de Itajaí	Público (municipal)	2000
Imbituba	SCPar Porto de Imbituba S.A.	Público (estadual)	2013

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados fornecidos nos sites das autoridades portuárias (2019).

3.3 PLANEJAMENTO E EXECUÇÃO DAS ENTREVISTAS

De acordo com a elaboração anterior do projeto de pesquisa, para a execução das etapas de coleta e análise de dados desta monografia, idealizou-se a estruturação de um questionário (Apêndices) semiestruturado de perguntas a serem abordadas qualitativamente com sujeitos de funções distintas, mas diretamente ligados ao alcance do tema em pauta.

Assim sendo, conforme o planejamento, no intuito de abarcar a dinâmica entre porto e cidade na respectiva área de estudo (município de Imbituba), os alvos a serem entrevistados foram classificados em cinco setores específicos, os quais são listados na sequência:

- a) Setor Econômico – Empresarial;
- b) Setor Econômico – Portuário;
- c) Setor Histórico;
- d) Setor Político – Legislativo; e
- e) Setor Político – Executivo.

Por conseguinte, foram definidos cinco formulários, sendo cada um correspondente especificamente à cada categoria citada. O primeiro contato com os alvos preteridos de abordagem qualitativa foi estabelecido previamente, na intenção de justificar a problemática da pesquisa monográfica, e a sua relação com a determinada função vigente de cada um. Após o *feedback* positivo dos potenciais participantes, agendou-se as datas e os horários com cada um, de acordo com a disponibilidade particular de ambos os sujeitos.

Tratando-se assim, de funções diferentes exercidas por cada alvo entrevistado, foram formuladas um total de quinze questões, ao passo que três delas seriam exploradas a todos os setores, e as outras doze de forma mais exclusiva, totalizando ao final sete perguntas para cada um dos cinco roteiros de entrevista (Apêndices A, B, C, D e E). Na sequência, segue uma esquematização resumida (Quadro 3) com a elaboração dos eixos temáticos aplicados e direcionados de forma objetiva ao perfil de cada entrevistado, dentro de sua contemplada instituição.

Para a realização das entrevistas *in loco*, formalmente introduziu-se de início uma Carta de Apresentação (Anexo A) emitida pela Coordenação do Curso de Geografia da Unisul e Orientação do respectivo TCC de mesma instituição, validando dessa forma a posterior abordagem de finalidade científica.

Cada entrevista foi realizada pelo autor deste estudo usando um aplicativo gravador de voz de um *smartphone* próprio, modelo *MotoG7 Play*, e armazenadas em áudio com formato *WAVEform audio format* (WAV).

Todos os roteiros de entrevista foram planejados e realizados no mês de abril de 2019. A primeira abordagem foi executada no Setor Econômico – Empresarial no dia 2, no período matutino com o Sr. Adilson Jorge Silvestre, 56, gerente do Silvestre Praia Hotel Empreendimentos Turísticos S/A, no seu próprio estabelecimento. Tal empresário é também o presidente da gestão em vigência (2018-2020) da Associação Empresarial de Imbituba (ACIM), importante instituição nos quesitos de empreendedorismo e desenvolvimento econômico para a cidade local.

Percorrendo a ordem cronológica das entrevistas, no dia 4, foram realizadas outras duas, ambas no período vespertino. Inicialmente pelo Setor Econômico – Portuário, na sede administrativa da SCPar Porto de Imbituba S/A, com o Sr. Elivelton Luiz Doré, 27, contador e funcionário desde 2015 da gestão pública portuária em análise, que aceitou com grande receptividade e informações apuradas representar a atual concessionária do Porto de Imbituba na pesquisa.

Quadro 3 – Estruturação e classificação dos roteiros de entrevistas utilizados como coleta de dados para a pesquisa monográfica

Setores de pesquisa	Setor I – Econômico Empresarial	Setor II – Econômico Portuário	Setor III – Histórico	Setor IV – Político Legislativo	Setor V – Político Executivo
Instituição de referência no setor	Associação Empresarial de Imbituba (ACIM)	SCPar Porto de Imbituba S/A	Órgão Gestor de Mão de Obra do Trabalho Avulso do Porto de Imbituba (OGMO)	Câmara Municipal de Imbituba	Prefeitura Municipal de Imbituba
Nome completo de cada entrevistado	Adilson Jorge Silvestre	Elivelton Luiz Doré	Gilberto Barreto da Costa Pereira	Roberto Luiz Rodrigues	Rosivaldo da Silva Júnior
Eixos temáticos abordados em cada entrevista	- Status de cidade portuária em Imbituba				
	- Qualidade do espaço logístico urbano e portuário				
	- Infraestrutura do complexo portuário na atual gestão		- Mudanças históricas ocorridas na cidade com o porto	- Análise do zoneamento urbano municipal	
	- Empreendedorismo local e expansão urbana		- Percepção de notícias sobre a atividade portuária	- Expectativa sobre o distrito industrial da cidade	
	- Evolução recente do setor terciário municipal	- Relação entre SCPar e empresas arrendatárias	- Conflitos de interesses econômicos e socioambientais na cidade		
	- Projetos de desenvolvimento econômico local	- Relevância atual da movimentação de contêineres	- Elevação do bem-estar social na década em vigência		
	- Perspectiva futura na dinâmica porto-cidade				

Fonte: Elaborado pelo autor (2019).

Posteriormente, pelo Setor Político – Legislativo, em gabinete na Câmara de Vereadores, o Sr. Roberto Luiz Rodrigues, 59, vereador reeleito para o mandato na cidade na gestão 2017-2020, em exercício também na presidência da Câmara Municipal para o ano de 2019. Além da função exercida na política, o vereador também é conhecido na cidade por sua atuação no cenário esportivo recente, sendo

o fundador e presidente do Imbituba Futebol Clube, clube de futebol profissional local, criado em 2007.

Na semana subsequente, foi contatado e entrevistado pelo Setor Histórico, no período vespertino do dia 8, o Sr. Gilberto Barreto da Costa Pereira, 71, um grande especialista em Portos e Vias Navegáveis, detentor de amplo currículo profissional, sendo um ex-administrador do Porto de Imbituba ainda na gestão privada da antiga Companhia Docas de Imbituba (entre os anos de 1985 a 1993, e de 2001 a 2003), e atualmente em atuação na direção executiva do Órgão Gestor de Mão de Obra do Trabalho Portuário Avulso do Porto de Imbituba (OGMO), mantendo-se dessa forma, interligado à atividade portuária da cidade. A entrevista ocorreu na própria sede do OGMO de Imbituba, em seu escritório.

E por último, restou-se o Setor Político – Executivo, representado pelo prefeito municipal de Imbituba em vigência, eleito para a gestão 2017-2020, o Exmo. Sr. Rosivaldo da Silva Júnior, 44, ao qual a disponibilidade de tempo foi mais dificultosa devida à intensa agenda de compromissos do administrador público em questão, que também exerce na cidade a função de médico cardiologista, dada a sua formação profissional. E assim, a realização da entrevista foi sucedida após algumas semanas no dia 23, em período vespertino no gabinete do próprio na Prefeitura Municipal.

Após a finalização da coleta de dados através dessas abordagens qualitativas descritas, os diálogos armazenados em formato de áudio foram transcritos, tornando-se assim fontes de informação pertinentes para o posterior desenvolvimento analítico de dados acerca dos objetivos traçados na presente monografia.

4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DE DADOS

4.1 IMPORTÂNCIA DO PLANEJAMENTO URBANO

Em vista de todas as transformações que são suscetíveis no espaço geográfico, provocadas pela complexidade da atividade humana, o planejamento urbano tornou-se na contemporaneidade algo fundamental na agenda de políticas públicas das cidades. No Brasil, de acordo com a Confederação Nacional dos Municípios e Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas – CNM e SEBRAE, essas políticas públicas de planejamento foram incluídas de forma específica na Constituição Federal de 1988, “[...] posteriormente regulamentado pela Lei nº 10.257/01, mais conhecida como Estatuto da Cidade” (SILVA JUNIOR; PASSOS, 2006, p. 7-8).

Conforme o parágrafo único do Art. 1º da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Brasil, 2001), o Estatuto da Cidade “[...] estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.”

Dessa forma, fica à cargo dos municípios o cumprimento de normas e diretrizes estabelecidas por lei, que possibilitem o desenvolvimento econômico, social e ambiental para todos os seus habitantes. Ao analisar o Estatuto da Cidade em conjunto, Silva Junior e Passos (2006, p. 8-9) destacam como diretrizes principais a serem atingidas, “[...] o desenvolvimento sustentável, a gestão democrática da cidade e o planejamento do desenvolvimento das cidades.”

É nesse contexto que se ressalta a importância da elaboração do plano diretor, como um documento feito por cada município nas suas especificidades, servindo como base para planejar o espaço local, articulando todas as políticas públicas em uma só direção.

4.1.1 Planejamento urbano municipal em Imbituba-SC

O histórico de planejamento urbano em forma de plano diretor em Imbituba remete-se inicialmente ao ano de 1974, quando segundo análise de Krausen (2017, p. 13), “foi aprovado o primeiro Plano Diretor de Imbituba, através da Lei Ordinária de nº 375/1974, denominada Plano de Imbituba, com intuito de Organização e controle

do Desenvolvimento do município.” Aliás, a elaboração desse plano precursor deu-se muito por conta do contexto da época de instalação do complexo industrial carbonífero, a ICC, que impactou de forma significativa na conjuntura urbana, socioeconômica e ambiental da cidade, posteriormente.

Contudo, na década de 1990, com o colapso na indústria do carvão, foi necessário agregar outros produtos para embarque e desembarque pelo porto. Além disso, a consolidação de áreas já ocupadas gerou grande quantidade de ocupações irregulares expandindo-se sobre áreas de proteção ambiental (KRAUSEN, 2017, p. 13).

Considerando a informação acima já quase na virada do século, surge em Imbituba a necessidade de uma atualização do planejamento urbano da cidade, visto que a cidade apresentava uma realidade bastante distinta da década de 1970. Aliado a esse fato, o município agora também precisaria se adequar à legislação federal do Estatuto da Cidade, na qual a cidade teria a obrigação de readequar o plano diretor, por se encaixar no quesito de município com mais de vinte mil habitantes, por exemplo (Art. 41 da Lei 10.257/01¹¹).

Assim sendo, o poder público municipal, dentro de suas obrigações legais, aprova em 2005 um novo plano diretor (após três décadas), denominado Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Imbituba (PDDSI), através da Lei nº 2.623 de 19 de março de 2005.

Segundo o Art. 2º desta Lei, “O PDDSI é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana, elaborada através de ampla consulta popular em oficinas participativas.” Tal sentença descrita legitima o plano diretor da cidade, na medida em que se fez cumprir normas preestabelecidas pelo Estatuto da Cidade, que visava a participação da população na elaboração, aprovação e execução do plano diretor municipal em vigor.

¹¹ Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:

I – com mais de vinte mil habitantes;

II – integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;

III – onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal;

IV – integrantes de áreas de especial interesse turístico;

V – inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.

VI - incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos. (Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012) (BRASIL, 2001).

No entanto, cabe salientar que, conforme frisado por Silva Junior e Passos (2006, p. 11), “A lei do plano diretor deve ser revista, pelo menos, a cada dez anos e suas diretrizes e prioridades devem ser incorporadas pelas leis orçamentárias.” Portanto, por não haver uma nova atualização do plano diretor de Imbituba há mais de uma década e até o presente momento¹², a legislação de 2005 continua vigente e sendo utilizada como base investigativa para tais fins de análise urbana na cidade.

Em relação aos princípios conceituais encontrados no PDDSI, de acordo com o parágrafo 4º do Art. 2º, são definidos:

- I – URBANIZAÇÃO: o processo espontâneo de crescimento urbano;
- II – URBANIFICAÇÃO: o processo deliberado de projeção urbanística ou de correção da urbanização;
- III – EQUIPAMENTOS PÚBLICOS URBANOS: aqueles que compõem as redes de abastecimento de água, os serviços de esgoto cloacal e pluvial, de energia elétrica, comunicação, iluminação pública e gás; e
- IV – EQUIPAMENTOS PÚBLICOS COMUNITÁRIOS: são os de lazer, cultura, educação, saúde e segurança (IMBITUBA, 2005).

No que se refere à gestão administrativa do PDDSI, optou-se por uma descentralização, resultando assim na criação de cinco regiões de planejamento no município. Segundo o Art. 12 (alterado pela Lei Complementar nº 3.911/2011), as regiões são: I – Sul (Itapirubá); II – Sudeste (Vila Nova); III – Leste (Centro); IV – Oeste (Nova Brasília); e V – Norte (Ibiraquera).

E sobre a questão da definição do zoneamento do município em sua totalidade, o Art. 64 estabelece a divisão da Área Urbana (que abrange todo o território) em quatro partes especificadas: I – Área Urbana Atual (AUA); II – Área Urbana de Expansão (AUE); III – Área Urbana de Produção Primária (AUPP); e IV – Área Urbana de Proteção Ambiental (AUPAM). A seguir, será exposto pela figura 8, o Mapa 11 do PDDSI atualizado (através da Lei Complementar nº 4.992/2019), que exhibe todo o território de Imbituba, conforme estabelecido o tipo de zoneamento e respectivo uso do solo pelo Plano Diretor; e procedida pelo quadro 4, que interpreta a legenda de siglas utilizadas para designar cada área urbana.

¹² Em entrevista para o TCC, o prefeito em exercício comentou sobre a situação atual do Plano Diretor. Segundo Rosivaldo Júnior, a administração pública está rediscutindo questões sobre o Plano Diretor com as pessoas, através de oficinas realizadas em todas as regiões do município iniciadas neste ano, sendo no total quatro ciclos de audiências públicas pela cidade. A comissão do Plano Diretor foi formada no final de 2018, e o entrevistado crê que o novo plano fique pronto até meados de 2020.

Quadro 4 – Categorias de zoneamento urbano do Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Imbituba (2005)

I – Área Urbana Atual (AUA)	ZC (1 a 3): Zona Centro
	ZSH: Zona de Sítio Histórico
	ZRM (1 e 2): Zona Residencial Mista
	ZRUP (1, 2, 5 e 6): Zona Residencial Uni e Pluri familiar
	ZRUP (3 e 4) (parcial): Zona Residencial Uni e Pluri familiar
	ZP1: Zona Porto 1 (industrial/comercial)
	ZP2: Zona Porto 2 (recreativo)
	ZSP: Zona de Serviços Portuários
	ZI1: Zona Industrial 1
	ZUE1: Zona de Uso Especial 1
	ZUE2: Zona de Uso Especial 2
	ZUE3: Zona de Uso Especial 3
	ZUE4: Zona de Uso Especial 4
	ZPU (1 a 7): Zona Parque Urbano
II – Área Urbana de Expansão (AUE)	ZRUP (3 e 4) (parcial): Zona Residencial Uni e Pluri familiar
	ZRUP (7 e 8): Zona Residencial Uni e Pluri familiar
	ZRM: Zona Residencial Mista
	ZI2: Zona Industrial 2
	ZI3: Zona Industrial 3
	ZI4: Zona Industrial 4
III – Área Urbana de Produção Primária (AUPP)	ZRUP (1a e 2a): Zona Residencial Uni e Pluri familiar
	ZR1: Zona Rururbana 1
IV – Área Urbana de Proteção Ambiental (AUPAM)	ZR2: Zona Rururbana 2
	ZRIE: Zona de Relevante Interesse Ecológico
	ZPA (1 a 6): Zona de Proteção Ambiental

Fonte: Adaptado de Imbituba (2005).

Como pode ser observado nas ilustrações (Figura 8 e Quadro 4), Imbituba possui um território bastante heterogêneo, pois há a ocorrência de zonas de interesse econômico, como áreas portuárias, industriais e comerciais, que convivem muito próximas de áreas de preservação permanente (APP), por exemplo. O município, além de apresentar condições de crescimento econômico com a sua atividade portuária, também possui um interessante potencial turístico sustentável, dada a existência de atrativos naturais (praias, lagoas, áreas remanescentes da Mata Atlântica), que impulsionam um turismo de grande destaque no verão.

Em uma análise do território municipal enfatizado, von Behr (2014, p. 12) complementa o seguinte:

Diversas áreas destacam-se como de proteção especial no município, segundo preconiza a legislação ambiental federal. [...] Quanto à expansão urbana, ainda há áreas de vazios, ocasionando pressão por ocupações irregulares em APP's e outras áreas protegidas pela legislação ambiental, como áreas muito próximas as dunas e lagoas.

4.2 ESPAÇOS DE FLUIDEZ LOGÍSTICA URBANO-PORTUÁRIA

Com intuito de verificar o espaço logístico municipal, atrelado às atividades do porto local, torna-se conveniente explorar as zonas industriais, as zonas centrais de comércio e prestação de serviços da cidade, e sua ligação espacial com a zona portuária. Segundo Santos (2017, p. 274):

Uma das características do mundo atual é a exigência de fluidez para a circulação de ideias, mensagens, produtos ou dinheiro, interessando aos atores hegemônicos. A fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são um dos suportes da competitividade.

Sendo assim, para se ter uma boa fluidez na economia local, é necessária uma infraestrutura adequada à expansão do desenvolvimento econômico. No decorrer do texto, será mostrado um mapa do município (Figura 9), onde buscou-se evidenciar a localização das áreas disponibilizadas pelo Plano Diretor de Imbituba à instalação de empresas de diferentes portes (zonas industriais), a zona portuária e áreas centrais de concentração do setor terciário.

Em relação às zonas industriais, a maior porção de áreas localiza-se às margens da BR-101, na parte norte do município, locais de vazios demográficos e propícios a serem explorados. O trecho da rodovia no sul de Santa Catarina recebeu uma duplicação nas últimas duas décadas, e possui um fluxo bastante notório, atravessando todo o litoral catarinense e sendo designada inclusive como Corredor do Mercosul, pela proximidade com países vizinhos.

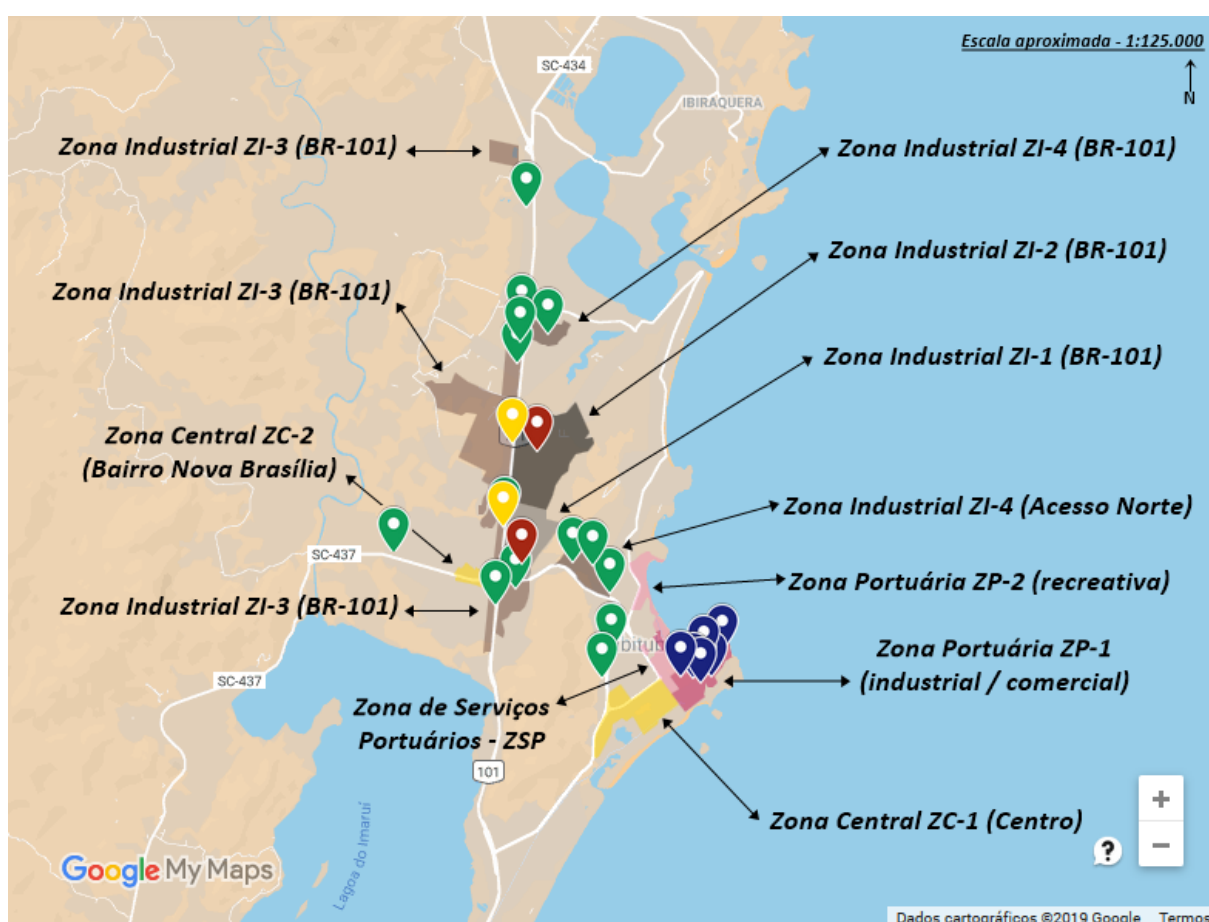
A BR-101 indiscutivelmente, é fundamental para a logística do porto de Imbituba, já que o modal rodoviário é amplamente utilizado. E para acessar o complexo portuário e o centro da cidade, a partir da rodovia federal:

Há duas opções de acesso [...] uma pelo norte da cidade e a outra pelo sul. O Acesso Norte, trajeto por onde passa a maioria dos veículos pesados destinados ao Porto, é composto pela Av. Marieta Konder Bornhausen e pela Rua Manoel Florentino Machado, enquanto o Acesso Sul é formado pela Av. Vinte e Um de Junho e pela Av. Renato Ramos da Silva, que por sua vez se

encontra com a Rua Manoel Florentino Machado – sendo, a partir deste entroncamento, um trajeto único, que segue até o Porto (BRASIL, 2018).

Portanto, o Acesso Norte é a principal via logística que interliga a BR-101 e zonas industriais ao porto, tornando-se uma região bastante estratégica para a circulação de pessoas, mercadorias e informação, assim como para a expansão de áreas industriais, como é visto na figura 9.

Figura 9 – Localização das zonas industriais, centrais e portuárias de Imbituba, de acordo com o PDDSI



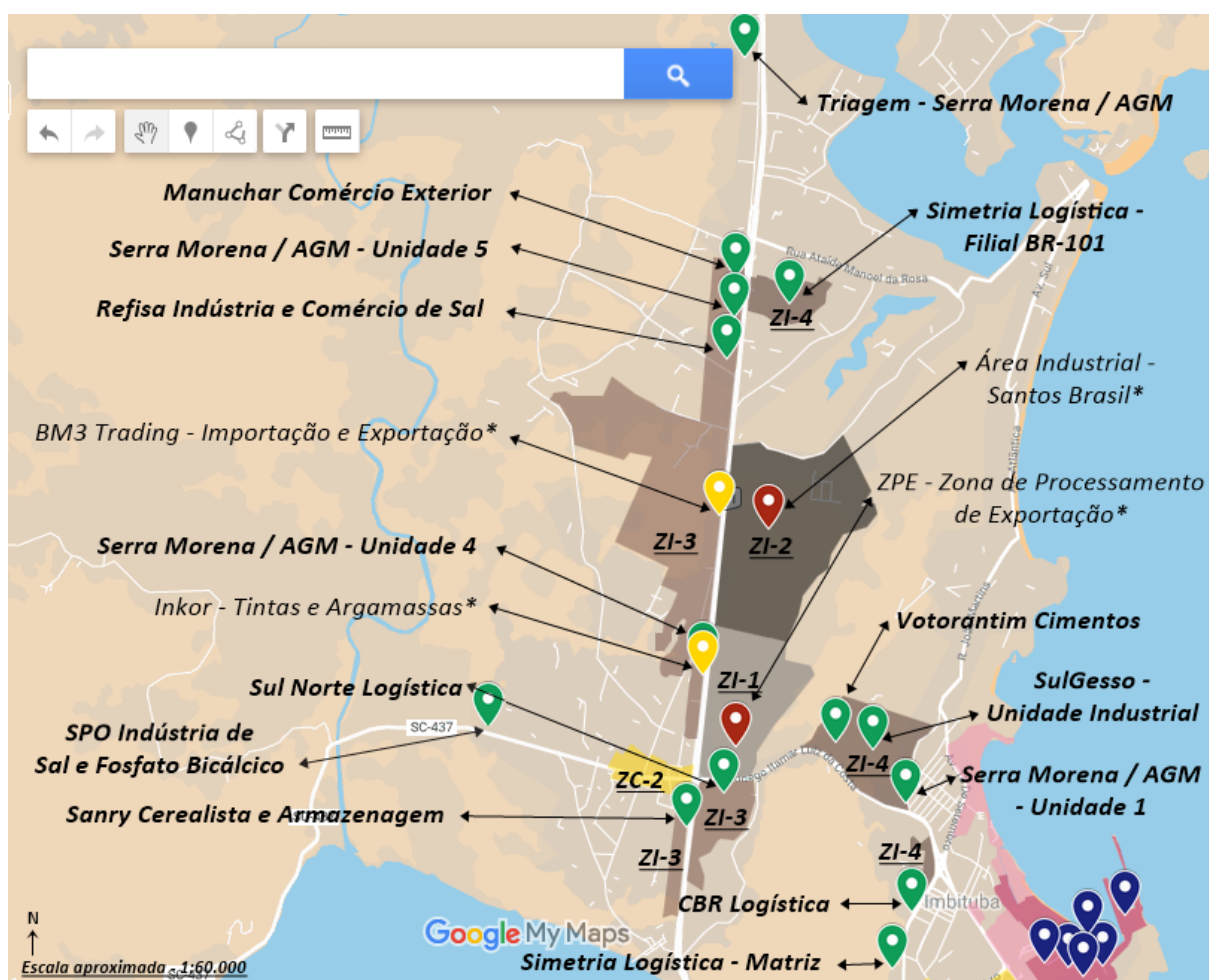
Fonte: Elaborado pelo autor a partir do Google Maps (2019).

Sobre o zoneamento industrial, vale destacar que apenas a ZI-1 foi considerada, na época de aprovação do PDDSI (2005), como uma Área Urbana Atual, ou seja, já existente naquele contexto. Essa região corresponde à ZPE, inaugurada na década de 1990, mas que nunca produziu de fato na sua área designada. Os demais zoneamentos (ZI-2, ZI-3 e ZI-4) foram classificados como Áreas Urbanas de Expansão, isto é, apresentavam condições favoráveis para atrair um crescimento mais

recente, graças à concessão de lotes públicos para empresas de distintas regiões do país (e até mesmo do exterior), interessadas em se instalar em um espaço próximo de um complexo portuário, que contribuísse para o êxito de tal empreendimento.

O próximo mapa (Figura 10) indica a localização de atividades de produção, armazenamento e logística nas zonas industriais, nas quais estão incluídas importantes retroáreas para o porto de Imbituba. O catálogo de tais instalações foi realizado com auxílio de buscas no *Google Maps*, alicerçado pela observação *in loco* como forma de atualização em tempo real, além de informações colhidas em *sites* próprios dos empreendimentos.

Figura 10 – Zonas Industriais: localização de instalações correlacionadas (ou não) à atividade portuária de Imbituba



Fonte: Elaborado pelo autor a partir do Google Maps (2019).

Para a identificação das atividades logísticas de armazenamento e/ou industriais no município, encontradas principalmente dentro das zonas industriais

legais, e interligadas (ou não) ao porto local, foram designados marcadores, que ilustram a localização geográfica de tais instalações. Os marcadores verdes representam instalações em funcionamento dinâmico com atividades portuárias, os quais são predominantes os armazéns de operadores portuários especializados em granéis sólidos (grãos agrícolas – como soja e milho, e minerais – como o coque de petróleo e o sal), que são hoje os principais portfólios de operação no porto de Imbituba.

Entre os grandes espaços de armazenagem nas zonas industriais, vale destacar a Manuchar Comércio Exterior Ltda., empresa multinacional de distribuição, logística e *trading*¹³, com sede em Antuérpia, na Bélgica, e que possui experiência no arranjo de produtos químicos, fertilizantes, polímeros, aços, etc. Segundo o *site* da empresa, a mesma atua no porto de Imbituba desde 1996, sendo que em fevereiro de 2019, inaugurou um novo centro de distribuição na cidade¹⁴, às margens da BR-101:

[...] uma estrutura moderna e planejada para o negócio atual e desenvolvimentos futuros, com 8 armazéns de alto padrão, sendo 4 de 3.750m² para carga geral, 3 de 4.500m² para granel e 1 de 2.000m² para cargas especiais, totalizando 30.500m² de área de armazenagem e capacidade para 150 mil toneladas [...] (MANUCHAR BRASIL, 2019).

Próximo à recém-inaugurada infraestrutura citada, há também outro relevante empreendimento, a Refisa Indústria e Comércio Ltda., uma referência em refinaria de sal com alta tecnologia, e responsável pelo considerável volume de importação de sal no porto imbitubense. Em sua plataforma virtual, a empresa afirma ser “[...] a maior importadora de sal do Deserto do Atacama no Chile, garantindo disponibilidade de produto mesmo quando o Brasil está em dificuldade produtiva” (REFISA, 2019).

No entanto, foram designadas outras duas categorias de marcadores na figura, com cores distintas: o amarelo, à empresas relevantes que não possuem hoje

¹³ O termo *trading company* não aparece na legislação brasileira, mas seu objetivo equivale ao de uma empresa comercial exportadora (ECE): adquirir mercadorias no país em que está a sua sede para depois comercializá-las no exterior. A diferença é que uma empresa trading possui um Certificado de Registro Especial, que só pode ser obtido sendo ela uma S/A (sociedade anônima) (TRADEWAYS ACE, 2018).

¹⁴ Em entrevista para o TCC, o vereador e atual presidente da Câmara exaltou a inauguração da nova estrutura da empresa. Segundo Roberto Rodrigues, a instalação gigantesca e de primeira qualidade, ainda vai trazer contribuições futuras para o porto e a cidade, em termos de novos empreendedorismos e maiores arrecadações para o município.

ligação logística com o porto da cidade; e em vermelho, duas grandes áreas industriais definidas pelo Plano Diretor Municipal que permanecem ociosas e sem grandes notícias de perspectiva produtiva.

Durante a observação na respectiva área em análise, foram levantadas as ocupações físicas existentes, procurando classificá-las quanto à ligação ou não com a zona portuária de Imbituba. E assim, percebeu-se no Distrito Industrial, uma maior notoriedade à uma grande fábrica de tintas, argamassas e impermeabilizantes, denominada Inkor – Indústria Catarinense de Colas e Rejuntas Ltda. A Inkor é uma empresa com sede na cidade, e chamou atenção de forma inicial, o fato de possivelmente não utilizar o próprio porto local como elemento logístico para suas finalidades econômicas.

Por conseguinte, surgiu a necessidade de buscar informações mais concretas, junto à um representante da firma local¹⁵. Através de abordagem qualitativa, o entrevistado forneceu dados sobre o histórico institucional e propósitos socioeconômicos da empresa na cidade. A Inkor foi criada em 2004 na cidade de Palhoça-SC, mas desde então participou da licitação da área industrial recém-definida de Imbituba na época pelo PDDSI, conseguindo se instalar no município em 2008, e posteriormente no atual condomínio industrial em 2012.

Segundo Luiz Gonzaga Carvalho, a empresa detém destaque nacional, sobretudo na Região Sul do país. Ela realiza importação e exportação, mas através de portos do litoral norte catarinense (como Itajaí e Navegantes), devido à carência do porto de Imbituba quanto ao suprimento de linhas marítimas de contêineres, tanto para trazer a matéria prima da Alemanha ou da Ásia, quanto para exportar seus produtos para a região do Caribe. Ademais, a Inkor atende também países vizinhos da América do Sul, porém, já com apoio logístico da rede rodoviária, mantendo-se dessa forma, sem conexão com a zona portuária do município no qual possui sua matriz instalada.

Aliás, o mesmo problema de ausência de uma linha marítima de contêineres é o que alega a outra empresa destacada em amarelo no mapa. Trata-se de uma *trading* de importação e exportação, a BM3, que compõe um conglomerado

¹⁵ Foi contatado e entrevistado na sede da Inkor, em período matutino do dia 6 de maio de 2019, o empresário da firma, e por coincidência o também atual vice-prefeito municipal, Luiz Gonzaga Carvalho, 48.

empresarial com outras empresas (Grupo Soul), instaladas na cidade em 2010. A *trading* em questão possui escritórios na China, e de acordo com informações confirmadas por um funcionário da empresa¹⁶, deixou de fazer operações logísticas com o porto de Imbituba, devido à perda da linha de contêineres para a Ásia recentemente, fato que será abordado no decorrer da análise monográfica.

E por último, os marcadores em vermelho indicam dois grandes terrenos localizados em zonas industriais da margem direita da BR-101 (ZI-1 e ZI-2), que não contribuem logisticamente ao porto de Imbituba, justamente por se tratarem de áreas não aproveitadas economicamente. A ZI-1, como já citada, corresponde à ZPE¹⁷; e já a ZI-2, compete à Santos Brasil Participações S/A, empresa referência em operações portuárias de contêineres no Brasil, que chegou na cidade em 2006, adquirindo o Terminal de Carga Geral (TCG), e em 2008, o Terminal de Contêineres (TECON) no porto de Imbituba, realizando grandes melhorias na infraestrutura portuária local (SANTOS BRASIL, 2019).

Porém, em pouco mais de uma década, a empresa também detém uma retroárea industrial expressiva, mas em capacidade ociosa e sigilosa, visto se tratar de interesses privados, e que dependem também da questão levantada de dificuldade do porto local na obtenção de linhas de contêineres.

Considerando o panorama logístico apresentado para a atividade portuária em Imbituba, é possível ainda remeter-se ao contexto de cidades com portos de um modo geral na atualidade, aproveitando-se da interferência do fator contêiner já citado durante a análise. Sendo assim, Monié e Vidal (2006, p. 976-977) contribuem que:

[...] atribui-se a maior transformação do setor aos navios contêineres especialmente projetados para a maximização do transporte de contêineres, ícone das transformações mundiais no transporte e manuseio de cargas. A eficiência e a dinâmica de um porto não se limitam apenas às instalações e à capacidade dos navios, mas principalmente ao seu entorno, dadas as atividades produtivas que fazem uso dos seus serviços, ou seja, sua *hinterlândia*.

¹⁶ Os dados da empresa BM3 Trading foram obtidos pelo *site* oficial, e complementadas através de ligação telefônica à sede da firma, no período matutino do dia 6 de maio de 2019.

¹⁷ Em entrevista para o TCC, o representante da SCPAr comentou sobre o futuro da ZPE. De acordo com Elivelton Doré, a ZPE é uma das áreas que em breve, será integrada à SCPAr Participações e Parcerias, ou seja, à mesma administradora portuária, possibilitando assim um desenvolvimento futuro em comum com o complexo portuário da cidade.

Figura 11 – Novo centro de distribuição logística retroportuário, inaugurado em 2019



Fonte: Manuchar Brasil (2019).

Figura 12 – Armazéns de *commodities* na Zona Industrial, às margens da BR-101

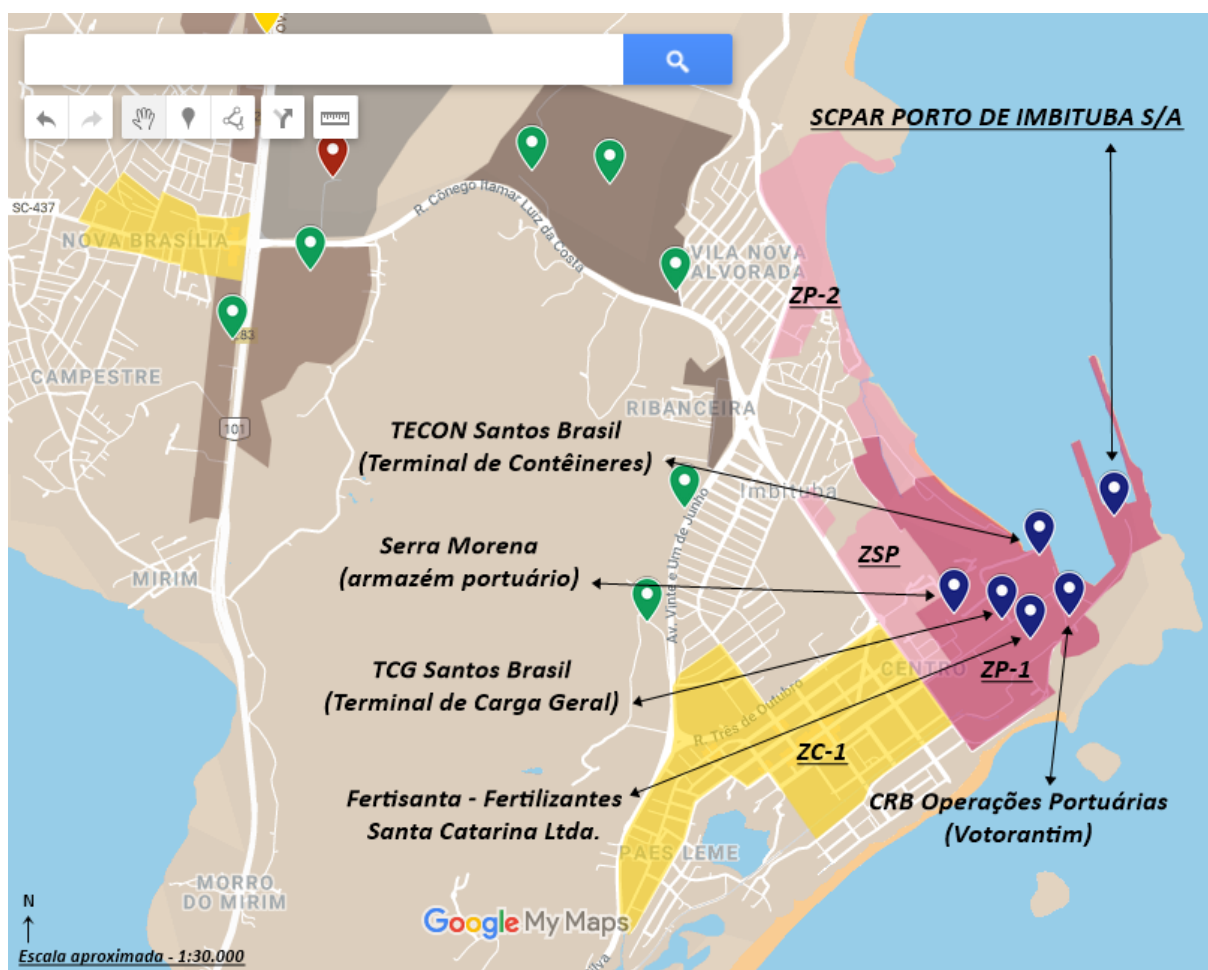


Fonte: Serra Morena (2019).

4.2.1 Zona Portuária: configuração do espaço e divisão de tarefas

O complexo portuário de Imbituba localiza-se ao lado do centro da cidade, o que já evidencia a interação histórica porto-cidade existente no município. De acordo com o PDDSI, a área ligada ao interesse portuário divide-se em três: a ZP-1, onde acontece de fato as operações vitais do porto em sua infraestrutura física, no qual é possível vislumbrar na figura 13, com marcadores azuis, as empresas que operam em instalações arrendadas dentro dessa área; a ZSP (Zona de Serviços Portuários), área mais ociosa, onde se encontra toda a estrutura desativada da antiga ICC; e a ZP-2, zona de caráter recreativo, que se estende por toda a Praia do Porto, e em contato com a comunidade residencial e ranchos de pesca do bairro Vila Alvorada.

Figura 13 – Logística do entorno da Zona Portuária de Imbituba



Fonte: Elaborado pelo autor a partir do Google Maps (2019).

O porto de Imbituba possui uma extensão total de 4.332.406 metros quadrados, sendo 1.237.796 m² de área terrestre e 3.094.610 m² de área marítima,

em uma enseada aberta, e abrigada por um molhe de 850 metros de comprimento (SCPAR PORTO DE IMBITUBA, 2019). Essa área vigente, em forma de poligonal, foi legalmente constituída pelo Governo Federal, através do Decreto de 17 de janeiro de 2007, como pode ser vista na figura 14.

Figura 14 – Área do Porto Organizado de Imbituba



Fonte: Brasil (2018, p. 15).

Segundo dados disponibilizados pela atual administradora portuária em seu *site*, o porto de Imbituba possui três berços de atracação em operação: os berços 1 e 2, com 250 e 410 metros respectivos, que formam um cais totalizando 660m de comprimento, onde encontram-se instalações especializadas em granéis líquidos, carga geral e contêineres, além também de serem capazes de movimentar granéis sólidos, como grãos agrícolas; e o berço 3, com 245m de comprimento, especializado na movimentação de granéis sólidos.

A seguir, serão exibidas figuras ilustrativas, que permitem a identificação da logística dos cais portuários em análise.

Figuras 15 e 16 – Berços de atracação do Porto de Imbituba



Fonte: SCPar Porto de Imbituba S/A (2019).

Ainda sobre a estrutura física existente, o porto imbitubense conta com os seguintes equipamentos para suas atividades: 2 portêineres (*ship-to-shore*)¹⁸, 7

¹⁸ “Guindaste portuário montado sobre uma estrutura de pórtico e responsável pela movimentação de cargas do navio para o cais e vice-versa. Atualmente é o equipamento portuário de maior representatividade na logística operacional dos terminais especializados na movimentação de contêineres” (NOGUEIRA NETO, *et al*, 2011, p. 4).

guindastes sobre rodas (*Mobile Harbor Crane*)¹⁹, 1 *shiploader*²⁰, 1 plataforma para granel líquido e 4 balanças rodoviárias. O espaço portuário contém também terminais específicos para: Contêineres (TECON), Fertilizantes e Ração Animal (TERFER), Importação e Exportação de Granéis Sólidos (TIEGS), Granel Líquido (TGL) e Carga Geral (TCG) (SCPAR PORTO DE IMBITUBA, 2019).

No que tange aos atores envolvidos no trabalho portuário em sua totalidade, a concessionária atual SCPAR Porto de Imbituba S/A conta com uma diversidade de empresas atuantes no ramo, que irão realizar toda a movimentação logística característica de um porto, portador de um elo privilegiado de conexão comercial com diferentes pontos da costa brasileira e do exterior. Trata-se então, entre outras, de duas categorias de empresas que desempenham funções necessárias na atividade portuária, que vale aqui a identificação: as agências marítimas e os operadores portuários.

As agências marítimas são as representações dos armadores – “donos dos navios”, que atracam nos portos, em relação à autoridade portuária local. Elas gerenciam uma cadeia logística de informações sobre transporte e armazenagem, lidando com as demais empresas marítimas atuantes no porto. Segundo definição no *site* de uma dessas agências, elas fornecem “[...] às autoridades todos os dados necessários ao trâmite tanto de chegada ao porto e atracação do navio quanto para liberação da embarcação, da carga e da tripulação (WILSON SONS, 2019).

Em Imbituba, são encontradas um total de oito agências marítimas, que realizam tais funções no porto local: Amart Services Ltda., Friendship Serviços Portuários Ltda., Marítima Imbituba, Oceanus, Orion Ltda., Sagres Agenciamentos Marítimos Ltda., Wilson Sons e Simonsen Agência Marítima Ltda (SCPAR PORTO DE IMBITUBA, 2019).

Já os operadores portuários, são os grandes responsáveis pela movimentação de cargas, envolvidos assim em uma complexidade de tarefas inter-relacionadas dentro da área do porto organizado, previamente qualificados para o

¹⁹ “Equipamentos portuários de alta capacidade operacional em formato de grua, utilizado para a elevação e movimentação de cargas dos navios e pátios de armazenagem [...] De muita flexibilidade, esses equipamentos móveis permitem a adaptação de quase todos os implementos de movimentação de carga [...]” (NOGUEIRA NETO, *et al*, 2011, p. 7).

²⁰ “[...] é uma máquina, que pesa em média 600 toneladas, usada para carregar materiais sólidos a granel em embarcações marítimas para o transporte” (PRADO, 2011).

referido trabalho. No quadro 5, são listadas as empresas operadoras portuárias em Imbituba, que possuem contratos vigentes para atuarem no porto local, e os tipos de cargas com as quais são logisticamente especializadas.

Quadro 5 – Lista de operadores portuários qualificados no Porto de Imbituba

Empresa	Razão social	Vigência	Cargas operadas
CRB (arrendatária)	CRB Operações Portuárias S.A.	01/03/2020	Granel sólido
Fertisanta (arrendatária)	Fertilizantes Santa Catarina Ltda.	01/03/2020	Carga geral; granel sólido
Santos Brasil – TECON (arrendatária)	Santos Brasil Participações S.A.	16/03/2020	Carga geral; contêineres; granel sólido; cargas perigosas (ABNT e IMO)
Santos Brasil – TCG (arrendatária)	Santos Brasil Participações S.A.	16/03/2020	Carga geral; contêineres; granel sólido; cargas perigosas (ABNT e IMO)
OPL	Operadora Portuária e Logística Ltda.	01/03/2020	Carga geral; granel sólido; granel líquido; cargas perigosas (ABNT e IMO)
ILP	Imbituba Logística Portuária Ltda.	01/03/2020	Carga geral; contêineres; granel sólido; outros
Serra Morena	Serra Morena Corretora Ltda.	01/03/2020	Carga geral; contêineres; granel sólido
Lóxus Granéis	Lóxus Granéis Ltda.	24/04/2020	Carga geral; contêineres; granel sólido; outros
Sanaval	Sanaval Serviços e Transportes de Produtos Químicos Ltda.	30/10/2020	Granel líquido
AGM Operadora Portuária	AGM Operadora Portuária Ltda.	28/01/2021	Carga geral; contêineres; granel sólido
Simetria Logística	Simetria Transportes e Armazéns Gerais Ltda.	05/03/2023	Carga geral; contêineres; granel sólido
Sul Norte Logística	Sul Norte Logística Ltda.	06/04/2023	Carga geral; granel sólido
Granéis Imbituba	Granéis Imbituba Ltda.	31/07/2023	Carga geral; contêineres; granel sólido
Friendship Serviços Portuários	Friendship Serviços Portuários Ltda.	27/08/2023	Granel líquido

Fonte: Adaptado de SCPar Porto de Imbituba S/A (2018).

Entre os operadores portuários em Imbituba levantados na ilustração, é conveniente dentre eles, citar os arrendatários. A legislação federal permite que sejam arrendadas, para fins privados, áreas de portos públicos. A Nova Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013, de 5 de junho de 2013), define arrendamento no inciso XI do Art. 2º como “[...] cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado.” Portanto, precedidas de licitação, empresas privadas podem obter licença para intervir junto à atividade portuária, possibilitando um maior desenvolvimento e competitividade para tal complexo logístico.

Atualmente, a SCPar Porto de Imbituba conta com três empresas privadas detentoras de contrato de arrendamento na zona portuária: a CRB Operações Portuárias (Grupo Votorantim), a Santos Brasil Participações S/A e a Fertilisanta – Fertilizantes Santa Catarina Ltda., que possuem papéis protagonistas no crescimento e expansão econômica da atividade portuária na cidade.

A CRB Operações Portuárias S/A, do Grupo Votorantim, obteve o arrendamento do Terminal de Importação e Exportação de Granéis Sólidos (TIEGS), em 2003. A Votorantim S/A é um dos maiores grupos empresariais do Brasil, sendo a Votorantim Cimentos uma das sete empresas do grupo (VOTORANTIM, 2019). A CRB é responsável pelo grande volume de coque de petróleo movimentado no porto de Imbituba, e a partir de 2011, passou a atender uma fábrica de cimento da própria Votorantim inaugurada na cidade²¹, em uma área industrial estratégica (ZI-4), localizada às margens do Acesso Norte de Imbituba.

Já a Santos Brasil Participações S/A, como citada anteriormente, possui o arrendamento de dois terminais no porto de Imbituba (TCG e TECON), assumidos em 2006 e 2008, respectivamente. A empresa investiu consideravelmente na infraestrutura e ampliação do cais dos berços 1 e 2, no intuito de proporcionar em Imbituba, uma logística de contêineres com alta tecnologia, viabilizando assim o atendimento de navios de grande porte. Além de Imbituba, a Santos Brasil opera também no Norte do país (Vila do Conde-PA), e em Santos-SP, onde possui o maior terminal de contêineres da América do Sul (SANTOS BRASIL, 2019).

²¹ Em notícia de inauguração da fábrica na cidade, o poder público executivo exaltou o prestígio da empresa de cimentos: “A Votorantim Cimentos está entre os dez maiores players globais no segmento de materiais básicos de construção (cimento, concreto, agregados e produtos complementares), com forte presença nacional e nas Américas” (IMBITUBA, 2011).

Por fim, a Fertisanta – Fertilizantes Santa Catarina Ltda., constitui-se na primeira indústria de fertilizantes instalada em Santa Catarina, em 1992. A empresa conseguiu em 2012, através de contrato de arrendamento público, adquirir uma área portuária de 60.000 m², com modernos armazéns próximos dos berços de atracação, onde também corresponde ao Terminal de Fertilizantes e Ração Animal (TERFER). No porto de Imbituba, a empresa foi pioneira no embarque de grãos, tais como soja, milho e farelo de soja (FERTISANTA, 2015).

Entre os seus clientes, a Fertisanta detém a multinacional Manuchar, a qual em 2015, adquiriu 75% de participação na arrendatária do porto em questão, uma sociedade que possibilitou maiores expectativas de investimento e expansão econômica na zona portuária arrendada pela firma catarinense²².

Para concluir, a figura 17, elaborada pelo Plano Mestre do Complexo Portuário de Imbituba, evidencia a disposição atual do espaço dinâmico portuário, que além das áreas arrendadas pelas empresas descritas, ainda possui outras com disponibilidade para futuros arrendamentos de iniciativa privada.

Sobre esse aproveitamento do espaço portuário, é cabível destacar a situação do Terminal de Carga Frigorificada – TERFRIO, localizado no cais ao lado do berço 1, construído na década de 1990, no lugar do antigo silo de carvão desmontado após a crise do setor carbonífero. Hoje, o TERFRIO se encontra extinto, com recente autorização para demoli-lo, ordenada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, através da Resolução nº 6.815-ANTAQ, de 29 de março de 2019, cujo Art. 1º ratifica:

[...] Autorizar a baixa física e contábil e a demolição dos bens pertencentes à União, objeto do Laudo Técnico de Inspeção Predial (SEI nº 0475103), relativamente aos imóveis edificadas no extinto Terminal de Carga Frigorificada – TERFRIO, integrante do patrimônio do porto organizado de Imbituba, sob administração e gestão da empresa SCPAR PORTO DE IMBITUBA S/A, consoante o disposto na Resolução nº 443-ANTAQ.”

²² Conforme notícia divulgada na época do acordo, Plácido (2015) assinala que: “Certamente, a experiência internacional da Manuchar contribuirá ao desenvolvimento dos potenciais da Fertisanta, arrendatária de terminal no Porto de Imbituba [...] A pioneira junção de esforços já produz resultados, com o planejamento da construção de novo armazém, modelado às novas exigências de mercado [...]”

Figura 17 – Áreas arrendadas e disponíveis para exploração no Porto de Imbituba



Fonte: Brasil (2018, p. 76).

4.3 TRANSFORMAÇÕES E DIVERGÊNCIAS DO ESPAÇO LOCAL NA DÉCADA DE 2010

O espaço geográfico no decorrer do tempo, é factível de perceptíveis mudanças, por meio dos sistemas de objetos e ações que agem dialeticamente, guiados por uma intencionalidade. De acordo com Santos (2017, p. 54):

Em qualquer momento, o ponto de partida é a sociedade humana em processo, isto é, realizando-se. Essa realização dá-se sobre uma base material: o espaço e seu uso; o tempo e seu uso; a materialidade e suas diversas formas; as ações e suas diversas feições.

Com a evolução das técnicas, em meados do século passado, a análise espaço-temporal também se aprimora, graças ao surgimento de recursos cada vez mais aperfeiçoados, como por exemplo, o sensoriamento remoto através de fotos produzidas por satélites artificiais. Em relação ao avanço dessa tecnologia em escala global, Luchiari, Kawakubo e Morato (2005, p. 33) definem o seguinte:

Imagens obtidas por meio de satélites que se situam a elevadas altitudes permitem a representação de grandes áreas, com dimensões de dezenas de quilômetros quadrados. De cada área podem ser obtidas várias imagens com intervalos de poucos dias, caracterizando a repetitividade do processo.

Assim sendo, tal tecnologia descrita de imageamento remoto da superfície terrestre é de grande legitimidade para análise das modificações do espaço urbano da presente área de estudo, durante o intervalo de alguns anos. Graças aos dados acessados no *software Google Earth*, foi possível obter um resgate de registros fotográficos via satélite, correspondentes à dois períodos na cidade de Imbituba: no ano de 2012, que marcou a mudança de gestão administrativa portuária; e no ano de 2018, já compreendendo ao contexto atual de elaboração do trabalho em questão.

As figuras 18 e 19, no decorrer do texto, revelam o mesmo espaço geográfico de Imbituba, sob as duas óticas temporais citadas. Por conseguinte, são observadas algumas transformações espaciais, sendo destacadas no intuito de averiguar as intencionalidades geradas em cada local de abrangência ilustrado.

Durante a década de 2010, as áreas destinadas à expansão do zoneamento industrial notadamente se desenvolveram com grandes instalações logísticas, comerciais e industriais, que percorrem cerca de 6 km o lado esquerdo da BR-101 (sentido norte), conforme visto anteriormente, onde algumas delas são importantes retroáreas portuárias de armazenagem. O loteamento destinado ao Distrito Industrial, localizado nessa faixa de terra (ZI-3), está inclusive inteiramente repassado a empresas de diversos setores, conforme informação obtida na administração pública municipal²³.

²³ Em entrevista para o TCC, o atual prefeito Rosivaldo Júnior discorre que, mesmo as áreas que ainda se encontram vazias em tal zoneamento, já foram repassadas ao interesse empresarial, cabendo então ao poder executivo o papel de fiscalizar se em tais lotes estão sendo cumpridas pelas empresas uma série de requisitos que viabilizem o desenvolvimento produtivo local.

Figuras 18 e 19 – Imagens de satélite do município de Imbituba, em maior escala (2012 e 2018)



Fonte: Adaptado do Google Earth (2019).

Percorrendo essa área industrial em direção ao sul, encontra-se um cruzamento que dá origem ao Acesso Norte de Imbituba, principal via logística para o centro urbano da cidade e zona portuária. Trata-se da localidade de Nova Brasília, bairro que possui hoje um interessante comércio e o maior contingente populacional do município. Segundo o Censo 2010 do IBGE, Nova Brasília obteve um total de 4.626 habitantes, 11,5% do percentual municipal no mesmo período.

Nas proximidades do Trevo de Nova Brasília na BR-101, é possível ver instalações de grandes armazéns, até então inexistentes no início da década. As

infraestruturas em destaque são de responsabilidade, de um lado da rodovia, da Sanry Cerealista e Armazenagem Ltda., detentora de um grande terminal de grãos agrícolas; e do outro lado, da Sul Norte Logística Ltda., que dispõe de um expressivo terminal de transporte e logística, contendo 5 armazéns capacitados para receber carga geral e granéis sólidos, a 4 km de distância do porto.

Outra alteração vista no espaço urbano municipal entre as figuras, menos perceptível em virtude da escala utilizada, mas que impacta de forma considerável na conjuntura logística, é a revitalização do Acesso Norte, compreendido pela Av. Marieta Konder Bornhausen e Rua Manoel Florentino Machado. Esse trecho estratégico passou nessa década por um recapeamento, no qual a pavimentação asfáltica foi trocada pela de concreto, com intuito de melhorar a qualidade da via (BRASIL, 2018, p. 72).

A reforma realizada no Acesso Norte deu-se após sucessivos transtornos causados pela precariedade da via, gerando assim a insatisfação e mobilização da população local e demais setores econômicos ligados à via, fato que será retratado posteriormente.

Às margens do Acesso Norte, delimitou-se uma outra área de zona industrial (ZI-4), onde se instalou em 2011, a unidade da Votorantim Cimentos na cidade, um ano antes da SCPar assumir a administração do porto. Além disso, nessa mesma área é possível notar uma expansão antrópica acrescida por uma atividade produtiva em alinhamento com a Votorantim. Trata-se da Sulgesso Indústria e Comércio S.A., empresa de destaque no fornecimento de gesso agrícola, gesso industrial e finos de ferro na Região Sul do Brasil.

A empresa beneficia-se da exploração mineral de finos de ferro na sua respectiva área industrial, com a finalidade de comercializar volumes significativos para o mercado chinês, movimentando assim o percentual de cargas exportadas no porto de Imbituba, através da parceria com a CRB (Votorantim), uma das arrendatárias e operadoras da zona portuária local (SULGESSO, 2019).

Prosseguindo com as alterações espaciais em Imbituba entre 2012 e 2018, optou-se por uma redução de escala na zona portuária e seus arredores, obtendo um maior detalhamento urbano do território. As figuras 20 e 21 detalham assim, com melhor precisão, a infraestrutura portuária, o crescimento imobiliário próximo ao centro da cidade e os trechos finais de rodovias de acesso urbano-portuário.

Figuras 20 e 21 – Imagens de satélite do município de Imbituba, em menor escala, com ênfase à área portuária e suas proximidades (2012 e 2018)



Fonte: Adaptado do Google Earth (2019).

Nota-se agora, com melhor definição pela distinção de cores, a pavimentação em concreto realizada no Acesso Norte de Imbituba, dentro do período destacado. Outra porção do território que não passa despercebida no espaço-tempo é encontrada no bairro Village, localizado bem próximo do centro de Imbituba. O processo de urbanização de boa parte da localidade é algo recente, como é possível ver pela diferença da organização e disposição das ruas.

Essa área é definida hoje pelo PDDSI como Zona Residencial Uni e Pluri familiar (ZRUP-1a), porém essa sigla ainda nem constava no mapa do Plano Diretor

aprovado em 2005, tanto que várias denominações de vias locais foram ratificadas pela legislação municipal posteriormente, através da Lei Ordinária nº 3.832/2010. Hoje, a expansão imobiliária no Village é relevante, com o crescimento do número de condomínios residenciais construídos na região.

Por fim, mas não menos importante, a infraestrutura portuária também é alvo de uma verificável evolução espacial. Houve, no período em que a iniciativa pública do governo estadual passou a gerir o porto, uma maior organização do espaço interno utilizado pela atividade portuária, fato que vai se refletir no crescimento econômico do porto de Imbituba nesses últimos anos. Porém, são os investimentos de caráter privado das empresas operadoras portuárias, especialmente as arrendatárias de áreas dentro do porto, que viabilizam o desenvolvimento logístico da zona em questão²⁴.

Ao verificar as melhorias da área portuária nos dois contextos levantados, as empresas arrendatárias demonstram contribuições que qualificam o investimento privado frisado: a Santos Brasil, com uma maior organização e ocupação dos seus terminais (TECON e TCG); a Fertisanta, com a construção de novos e modernos armazéns; e a CRB (Votorantim), com a instalação de dispositivos de contenção em seu pátio arrendado de armazenagem, com o objetivo de conter a dispersão de partículas de coque de petróleo pelo espaço urbano da cidade, por exemplo.

4.3.1 Problemática da principal via logística portuária

O acesso rodoviário ao centro de Imbituba (e ao porto também), possui um histórico de problemas, os quais a situação chegou à um nível extremamente precário na década de 2010, quando foi feito o já citado recapeamento de concreto. A história da rodovia remete-se ao final da década de 1970 e começo da década de 1980, quando a legislação catarinense aprova um Plano Rodoviário Estadual, onde consta a Rodovia SC-435, fazendo a ligação Imbituba – BR-101 (IMBITUBA, 2015a).

²⁴ Em entrevista para o TCC, o ex-administrador do porto de Imbituba e atual diretor executivo do OGMO de Imbituba, Gilberto Barreto, ressalta que os investimentos de grande envergadura para o desenvolvimento do porto de Imbituba são todos de iniciativa das empresas privadas, cabendo à gestão pública portuária criar um ambiente de segurança à comunidade portuária, para que esses investimentos privados possam ser atraídos e realizados.

As obras iniciais do sistema viário de Imbituba foram executadas pela antiga Companhia de Distritos Industriais de Santa Catarina (CODISC), sendo em 1980, repassadas para o Município a posse somente das pistas da rede viária (terrenos na margem viária e laterais das pistas continuaram a ser de propriedade da CODISC). A infraestrutura construída teve uma extensão total de 14,46 km, compreendendo as seguintes vias:

- a) **VAP – Via Arterial Principal** (Rua Manoel Florentino Machado (parte) e Marieta Konder Bornhausen), com 5.520 metros de extensão e 10,50 metros de largura;
- b) **VAS – Via Arterial Secundária** (Avenidas Renato Ramos da Silva, 21 de junho e 13 de setembro), com 7.760 metros de extensão e 10,00 metros de largura;
- c) **VEU – Via Estrutural Urbana** (Rua 3 de outubro), com 1.180 metros de extensão e 9,50 metros de largura (IMBITUBA, 2015). (grifo do autor).

Ou seja, os Acessos Norte e Sul à cidade de Imbituba, denominados SC-435, faziam parte da malha rodoviária de Santa Catarina, até que em 2005, tal sigla foi excluída do Plano Rodoviário Estadual, abrindo-se então uma lacuna que foi prejudicial à manutenção das vias em questão. Em especial, o Acesso Norte tornou-se mais vulnerável, por receber a circulação de grandes tráfegos de veículos mais pesados para o porto, devido ao Acesso Sul possuir restrições, por apresentar maior grau de regiões urbanizadas em seu entorno (BRASIL, 2018, p. 61).

Com o crescimento da atividade portuária, o aumento do fluxo de caminhões exige que as rodovias estejam em boa qualidade, aliado ao fato de que o modal rodoviário é amplamente predominante no transporte de cargas movimentadas no complexo portuário imbitubense. De acordo com Brasil (2018, p. 57), o porto de Imbituba ainda conta com um modal ferroviário, no entanto, a participação atual da Ferrovia Tereza Cristina restringe-se à uma parte da movimentação de contêineres, com perspectiva de manutenção dessa restrição para as próximas décadas.

Tabela 4 – Divisão modal recente (2016) e perspectiva futura (2045) na movimentação de contêiner (TEU) no Porto de Imbituba

Sentido	2016		2045	
	Participação rodovia (%)	Participação ferrovia (%)	Participação rodovia (%)	Participação ferrovia (%)
Recepção	29,2	70,8	59,2	40,8
Expedição	36,5	63,5	54,3	45,7

Fonte: Brasil (2018, p. 57).

De volta à questão rodoviária, o entrave causado no sistema viário de Imbituba adentra a década de 2010, com a extinção total da CODISC (companhia que detinha o direito de propriedade sobre as vias) feita pela liquidante Companhia de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina (CODESC). No entanto, o poder público de Imbituba necessitava agir, pois os transtornos de infraestrutura, segurança e trânsito, causados principalmente no Acesso Norte, impactavam a população local, a atividade portuária, e interesses privados como a Votorantim, que inaugurou sua unidade industrial na região em 2011.

Todavia, é oportuno ressaltar que outra empresa privada na cidade, a Santos Brasil, elaborou e apresentou no começo da década um projeto de duplicação para o Acesso Norte, ao qual não obteve êxito em colocá-lo em prática, visto o impasse não resolvido entre as esferas públicas estadual e municipal em questão. No final de 2014, o Município resolve sancionar, pela Lei nº 4.484/2014, a renúncia de posse que lhe cabia (apenas as pistas) do sistema viário para o Estado (CODESC), buscando assim uma maior viabilidade de recursos para realizar melhorias emergenciais na rodovia (IMBITUBA, 2015b).

Em 2013 inclusive, a construção de uma Via Expressa Portuária em Imbituba, estava na pauta de prioridades da Administração Pública Estadual para o ano seguinte (LDO 2014 – Lei nº 16.083, de 6 de agosto de 2013). Porém, a tramitação seguiu-se ao longo de 2014 e 2015, através de audiências e reuniões que envolviam solicitações do poder público do município ao estado, assim como de partes interessadas da SCPar e Votorantim, sobre a urgência da revitalização do Acesso Norte, e a definição do encaminhamento da obra para duplicação ou recapeamento total da via (IMBITUBA, 2015a).

Após várias tratativas, ficou definido que a obra de reabilitação da via seria de recapeamento com concreto, e em 2016, deu-se então início aos trabalhos de instalação de pavimento rígido, drenagem pluvial e sinalização, viabilizados através de um convênio firmado entre o Município de Imbituba, o Governo do Estado e a SCPar Porto de Imbituba (IMBITUBA, 2016b).

O andamento das operações de revitalização, no entanto, ainda causou manifestações de insatisfação da sociedade, quanto ao atraso na finalização das obras em 2017, que colocavam mais uma vez em risco a segurança e trafegabilidade

local. Rosa (2017) registrou uma ação de protesto feita por dezenas de manifestantes de localidades próximas nesse período:

Com faixas e gritos de ordem, pararam o trânsito nos dois sentidos, nas imediações do bairro Divineia, na avenida Marieta Konder Bornhausen - no meio do trecho do Acesso Norte - onde passam diariamente centenas de carros e caminhões, para exigir que o Governo do Estado, bem como a Setep, cumpram o acordo desde de o início das obras há mais de dois anos, quando a licitação foi ganha pela empresa.

Hoje, tais transtornos relatados foram superados com o desfecho das obras de concretagem da via, porém, ainda há a expectativa de uma futura duplicação desse acesso logístico como prevenção à futuros gargalos, considerando-se o aumento progressivo do trânsito à cidade e ao porto como consequência, por exemplo, do constante crescimento da atividade portuária de Imbituba.

Figura 22 – Trecho do Acesso Norte de Imbituba, em frente à unidade industrial da Votorantim Cimentos



Fonte: Acervo pessoal (2019).

Figura 23 – Trecho do Acesso Norte, com vista para o Porto de Imbituba



Fonte: Acervo pessoal (2019).

4.3.2 Conflitos econômicos e socioambientais na cidade

No que diz respeito à questão ambiental, Imbituba possui diversas APPs distribuídas em seu território. Entre essas zonas de interesse ecológico presentes no município, vale citar a Área de Proteção Ambiental (APA) da Baleia Franca²⁵, criada pela legislação federal (Decreto sem nº de 14 de setembro de 2000), que engloba áreas terrestres e marítimas de nove municípios catarinenses: desde Balneário Rincão ao sul, até o sul da Ilha de Santa Catarina (Florianópolis) ao norte.

²⁵ “As finalidades da APA da Baleia Franca são proteger, em águas brasileiras, a baleia franca austral (*Eubalaena australis*), ordenar e garantir o uso racional dos recursos naturais da região, ordenar a ocupação e utilização do solo e das águas, ordenar o uso turístico e recreativo, as atividades de pesquisa e o tráfego local de embarcações e aeronaves” (INSTITUTO CHICO MENDES DE BIODIVERSIDADE, 2019).

Em um território urbanizado, a relação entre interesses ambientais e econômicos tende a ser ambíguo, a começar pelo ser humano, que interfere e transforma o espaço natural, tornando este um espaço geográfico, fruto de uma racionalidade antrópica. Segundo Santos (2017, p.187), “Quanto mais artificial é o meio, maior a exigência dessa racionalidade instrumental que, por sua vez, exige mais artificialidade e racionalidade.”

Em Imbituba, o crescimento socioeconômico pode ser visualizado na transformação do espaço ao longo do tempo, a partir da introdução de novas “artificialidades”. Porém, nem sempre um empreendimento consegue modificar a paisagem local em prol de sua intencionalidade, devido à uma divergência com a pauta ambiental e sustentável. Na década de 2010, um caso desse tipo adquiriu grande repercussão da opinião pública na cidade: a Cattalini Terminais Marítimos S/A.

A Cattalini é uma empresa do ramo logístico fundada em 1981, especializada em graneis líquidos, e detentora do maior terminal da categoria no Brasil, localizada no porto de Paranaguá-PR. Segundo o *site* oficial, a estrutura conta com 520 mil m³ de espaço físico para armazenagem de diversos produtos em mais de 100 tanques (CATTALINI, 2019).

Com intuito de implantar um novo terminal de armazenagem de líquidos, a empresa se interessou por Imbituba, apostando suas fichas na possibilidade lucrativa que o porto da cidade pudesse lhe proporcionar. Sendo assim, a Cattalini solicitou todo um estudo no município que gerou em 2016, a publicação de um Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), realizado por uma outra empresa, especializada em consultoria na área, através de uma equipe técnica multidisciplinar, como parte do processo de licenciamento exigido pela antiga Fundação do Meio Ambiente de Santa Catarina (FATMA), atual Instituto do Meio Ambiente de Santa Catarina (IMA).

Buscando justificar o novo empreendimento, a empresa forneceu em seu RIMA uma série de informações, dentre as quais cabe destacar o seguinte:

O empreendimento estará interligado ao Porto de Imbituba e será dotado de todos os equipamentos e mecanismos necessários para atender com qualidade e segurança as operações, como caldeiras, estação de tratamento de efluentes, balanças e sistemas automatizados, já utilizados nos terminais em operação em outras unidades (CATTALINI, 2016, p. 15).

Entre as áreas selecionadas em Imbituba para uma possível instalação, a Cattalini optou por uma porção de terreno com 127.193 m², localizada próxima ao

porto e correspondente à Zona de Serviços Portuários (ZSP), conforme o Plano Diretor Municipal. A figura 24 demonstra a localização da área averiguada pelo RIMA.

Figura 24 – Área estudada pela Cattalini para um possível empreendimento da empresa na cidade de Imbituba



Fonte: Cattalini (2016, p. 35).

A proximidade estratégica do terreno enfatizado com a área portuária, além de facilitar a ligação logística rodoviária entre ambos, viabilizaria também ligações adicionais feitas através da construção de dutos de exportação, que transportariam o granel líquido diretamente entre o terminal instalado e o berço 1 de atracação do porto.

A presença da Cattalini na cidade certamente seria economicamente relevante para a atividade portuária, e consequentemente para o município²⁶. Entre os benefícios, a empresa concluiu que havia boas expectativas para o desenvolvimento sustentável local:

A implantação do empreendimento resultará de um modo geral em impactos ambientais que podem ser considerados aceitáveis frente à oportunidade de potencialização dos efeitos positivos, que já se fazem presentes, tais como: geração de emprego e renda, tanto diretos quanto indiretos, aumento da receita, aumento do movimento comercial no município e da arrecadação de tributos, melhoria dos serviços públicos à comunidade, entre outros (CATTALINI, 2016, p. 173).

²⁶ Em entrevista para o TCC, o representante da SCPAr Elivelton Doré cita que em termos econômicos, a movimentação de combustíveis feita pela Cattalini poderia impulsionar a arrecadação do município em até 40%, além de retorno de ICMS, prestação de serviço, ISS e geração de emprego na cidade.

No entanto, a repercussão foi consideravelmente negativa quanto à instalação da empresa em Imbituba. Isso se deve principalmente à ligação com o passado, quando a ICC foi inaugurada na década de 1970. A indústria carboquímica, depois de falir, deixou rastros de poluição e degradação ambiental na cidade, sendo que a vinda dela também era tratada na época como um marco de desenvolvimento para Imbituba, ao qual a Cattalini décadas depois, acabou adquirindo tal estereótipo de ameaça ao meio ambiente local.

Tanto que no decorrer de 2016, numa audiência pública marcada na Câmara de Vereadores para tratar do assunto, a mobilização popular se fez presente em grande número contrário, o suficiente para fazer com que a audiência fosse cancelada sem haver um debate. Em defesa dessa opinião pública, Costa (2016) explana sérios riscos que a cidade poderia ficar vulnerável com a execução da atividade em questão:

Se implantado, o terminal poderá armazenar milhões de litros de óleos, combustíveis, ácidos e outros produtos líquidos que queimam, matam, poluem e corroem. Caso despejados nas águas e no solo, as consequências seriam imprevisíveis. Caso explodam, não haverá tecnologia capaz de minimizar a tragédia, principalmente se em tempos de Sul ou de Nordeste soprando na região.

Aliás, além da Cattalini ser impedida de instalar-se em Imbituba, a pressão popular resultou também na aprovação, ainda em 2016, da Lei Complementar nº 4.752/2016, que passou a proibir a armazenagem de granéis líquidos e outros produtos classificados como perigosos (segundo Resolução ANTT nº 420/2004), dentro do território municipal (IMBITUBA, 2016).

Embora a possível vinda da empresa relatada ter sido considerada positiva para o porto de Imbituba, por outro lado, a SCPAr tem demonstrado uma evidente preocupação no setor ambiental e no crescimento sustentável. Prova disso foi o lançamento de um Relatório de Sustentabilidade organizado pela autoridade portuária em 2017, fazendo um balanço positivo das ações realizadas em 5 anos de administração pública no porto até então.

No que se refere ao trabalho realizado na gestão ambiental, a concessionária portuária ressalta que “Entre os procedimentos que integram o Plano de Controle Ambiental [...] estão 18 programas de monitoramento, entre eles o

Programa de Pesquisa e Monitoramento das Baleias Francas, vencedor de 3 prêmios ambientais” (SCPAR PORTO DE IMBITUBA, 2017, p. 5). O êxito levantado pela SCPAr reafirma a missão da empresa de fazer em Imbituba um porto multipróposito, tanto ambientalmente sustentável, quanto pelo reconhecimento de seus clientes na qualidade do atendimento e na eficiência administrativa (SCPAR PORTO DE IMBITUBA, 2017, p. 72).

4.4 NOVA GESTÃO PORTUÁRIA: CRESCIMENTO E REFLEXOS EM DADOS SOCIOECONÔMICOS MUNICIPAIS

Um novo quadro administrativo portuário, que alcança um novo ciclo de crescimento, após duas décadas de modestos resultados econômicos na atividade local, certamente irá impactar o contexto socioeconômico do município, no qual a história evidencia tal interação e interdependência na relação urbano-portuária. Na sequência, serão levantados dados estatísticos que possibilitem vislumbrar o desenvolvimento da operação portuária e sua influência em aspectos sociais.

4.4.1 Evolução recorde das estatísticas recentes no Porto de Imbituba

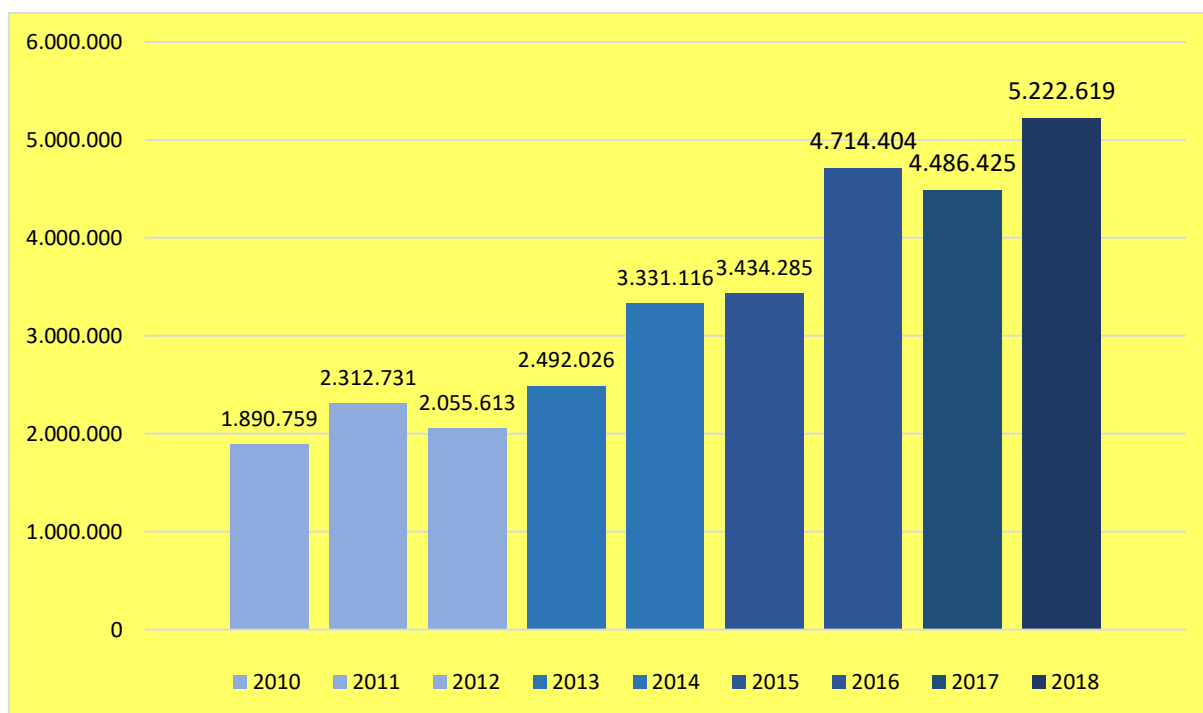
A entrada da nova gestão administrativa no porto da cidade, em dezembro de 2012, deu início à uma nova fase para a atividade, que historicamente credita à Imbituba a função de cidade portuária. A partir então de 2013, a empresa SCPAr, ligada ao poder público estadual, assume a autoridade portuária com fôlego renovado, e logo no primeiro ano, já supera a movimentação de cargas recentes que a ex-administradora CDI vinha obtendo na reta final da sua concessão.

O gráfico 1 permite comparar os últimos números da antiga com a atual gestão, considerando apenas os resultados anuais da década de 2010. Os números obtidos anualmente mostram que, com a liderança da SCPAr, o porto de Imbituba iniciou um crescimento progressivo, sendo que em todos eles, a movimentação de cargas foi superior aos números do início da década ainda com a CDI.

Os resultados, no entanto, foram ainda mais além em questão de pouco tempo: em 2016, a SCPAr bateu o recorde histórico de movimentação de cargas no porto de Imbituba pela primeira vez, com 4,71 milhões de toneladas anuais, ao superar

exatamente há 3 décadas, o auge do ciclo do carvão alcançado em 1986 (4,11 milhões de toneladas).

Gráfico 1 – Porto de Imbituba: Movimentação Anual de Cargas (t) (2010-2018)



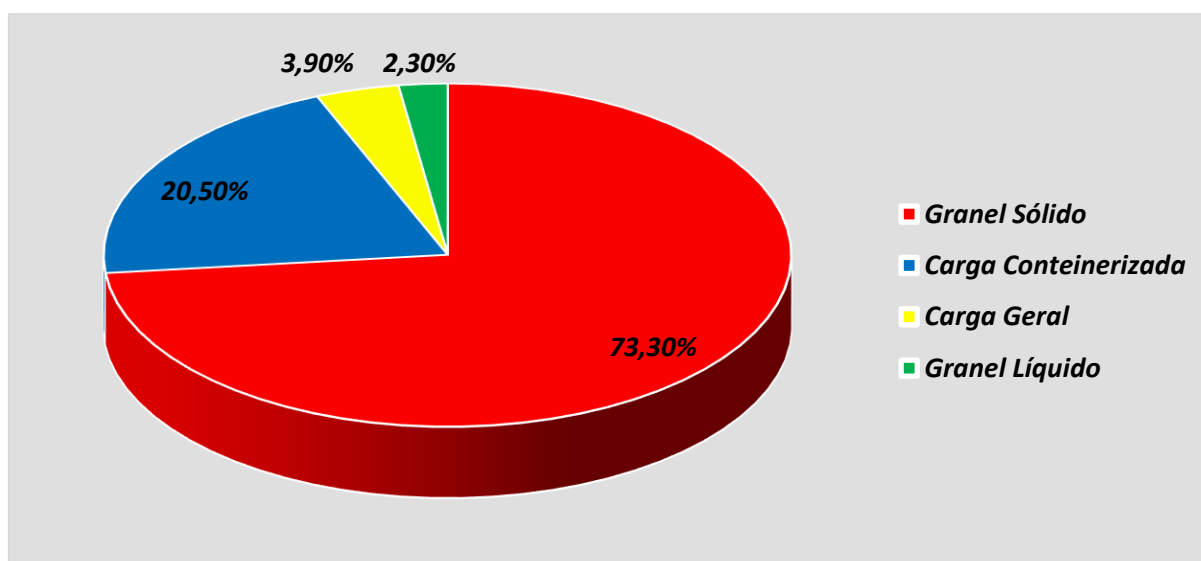
Fonte: Elaborado pelo autor (2019) a partir de dados da ANTAQ (2010-2012) e SCPAR Porto de Imbituba (2013-2018).

Entre as ações positivas ocorridas nesse curto espaço de tempo, a concessionária lista em seu *site*: em 2016, o início do agendamento eletrônico para recebimento dos caminhões, a operação de duas novas balanças rodoviárias, e o já abordado apoio à recuperação do Acesso Norte; e em 2017, a inauguração de dois novos armazéns de granéis dentro da área portuária, nova iluminação nos três cais, e uma reforma e ampliação nas portarias de acesso à área alfandegada (SCPAR PORTO DE IMBITUBA, 2019).

Na sequência dos fatos, em 2018 o porto de Imbituba voltou a bater sua marca histórica de movimentação anual, ultrapassando pela primeira vez o feito de 5 milhões de toneladas movimentadas ao longo do ano (5.222.619).

O gráfico 2 exibido a seguir, indica a participação percentual de cada natureza de carga nas exportações e importações feitas no porto de Imbituba em 2018, correspondendo assim, ao atual recorde histórico anual da movimentação portuária local.

Gráfico 2 – Participação de cada perfil de carga no Porto de Imbituba em 2018



Fonte: ANTAQ (2019).

Nesse período, assim como nos anteriores, o tipo de navegação em longo curso foi amplamente predominante sobre o de cabotagem (pela costa brasileira). Segundo a ANTAQ (2019), o primeiro em longo curso totalizou 4.382.692 toneladas (83,91%), contra 840.298 t do segundo em navegação doméstica (16,1%).

O perfil de carga largamente hegemônico na demanda do porto de Imbituba na atualidade é o granel sólido, principalmente em razão dos grãos agrícolas de soja, e aos minerais, onde destacam-se o coque de petróleo e o sal. A lista das dez cargas mais relevantes no complexo portuário imbitubense em 2018 são informadas na tabela 5.

Tabela 5 – Cargas a granel mais movimentadas no Porto de Imbituba em 2018

Carga	Natureza de carga	Movimentação (t)	Participação (%)
Coque de petróleo	Granel sólido mineral	1.271.387	24,3
Grão de soja	Granel sólido vegetal	1.039.446	19,9
Sal	Granel sólido mineral	603.457	11,6
Milho	Granel sólido vegetal	185.278	3,5
Farelo de soja	Granel sólido vegetal	163.553	3,1
Soda cáustica	Granel líquido	111.254	2,1
Barrilha	Granel sólido mineral	103.160	2,0
Carvão mineral	Granel sólido mineral	98.326	1,9
Cevada	Granel sólido vegetal	98.127	1,9
Arroz	Granel sólido vegetal	88.581	1,7

Fonte: ANTAQ (2019).

Dentre as mercadorias proeminentes, apenas o coque, a soja e o sal juntos, somaram 55,8% do total movimentado no porto de Imbituba em 2018, ou seja, mais da metade das recordistas 5,22 milhões de toneladas.

O coque, combustível fóssil sólido derivado do refino de petróleo, é movimentado em Imbituba em dois tipos: o calcinado (coque “verde” – BTE) e o não calcinado (ATE), com baixo e alto teor de enxofre, respectivamente. O ATE é movimentado pela CRB, importado dos Estados Unidos, e destinado às fábricas de cimento da Votorantim no Brasil; enquanto o BTE (de melhor qualidade), chega de Cubatão-SP via rodoviária, sendo exportado para países como Canadá, África do Sul e Emirados Árabes (BRASIL, 2018, p. 25).

Os grãos de soja passaram a ser embarcados no porto de Imbituba em 2014 (assim como o milho em 2013, e o farelo de soja em 2016)²⁷, tendo como origem os estados do Mato Grosso, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, e com exportação voltada principalmente para a Rússia (BRASIL, 2018, p. 21). Aliás, a infraestrutura logística para atender os graneis sólidos vegetais em Imbituba também se expandiu recentemente, acompanhando o aumento da demanda portuária no segmento de *commodities*²⁸, com novas instalações de armazenagem, tanto dentro do porto, como no terminal arrendado pela Fertilisanta; quanto ao longo do município, em espaços retroportuários operados pelas empresas Serra Morena e AGM, por exemplo.

Em âmbito nacional, a soja hoje é o produto mais presente nas exportações do Brasil, representando 12% do setor em 2017²⁹. Tanto que na Região Sul do país, há a presença de portos fortalecidos no embarque de volumes expressivos de grãos, casos de Paranaguá-PR e São Francisco do Sul-SC.

Já o sal, por sua vez, registrou um aumento expressivo de 47% no porto de Imbituba em 2018, o qual cerca de 90% é importado do Chile para a fábrica da Refisa (como visto anteriormente), destinado ao consumo humano e para fins industriais,

²⁷ Em entrevista para o TCC, o funcionário da SCPAr Elivelton Doré cita que o embarque recente de grãos no porto de Imbituba foi fruto de análise ao mercado, onde verificou-se um gargalo na demanda do setor agrícola, gerando oportunidade de expansão portuária local.

²⁸ “[...] mercadorias básicas que podem ser facilmente intercambiáveis e comumente utilizadas como insumo de produção para outros produtos” (REIS, 2018).

²⁹ “As exportações principais do Brasil são Soja (\$25,9 Bilhões), Minério de Ferro (\$20,1 Bilhões), Crude Petroleum (\$17,4 Bilhões), O açúcar bruto (\$11,4 Bilhões) e Carros (\$6,78 Bilhões) [...]” (SIMOES, 2019). (grifo do autor).

como salga de peixe e fábricas de ração e alimentação animal. O restante desse produto a granel origina-se de Areia Branca-RN e é desembarcado por cabotagem, para a empresa SPO Indústria e Comércio Ltda., também instalada em Imbituba, que realiza o beneficiamento do mineral para o consumo animal e industrial. Vale ressaltar também que uma parcela do sal importado se configura com salitre, um elemento de fertilizante utilizado na produção de fumo no sul catarinense (BRASIL, 2018, p. 25).

Outras cargas movimentadas em menor percentual, mas cabíveis de citar são: a soda cáustica, referente aos granéis líquidos, destinada às indústrias químicas e de celulose, que desembarca em Imbituba majoritariamente por cabotagem, de origem do porto de Aratu-BA; a barrilha, composto químico importado para a empresa Manuchar, que a distribui para o estado do Rio Grande do Sul, com finalidade de uso principalmente na indústria de vidros; e o carvão mineral, do tipo hulha betuminosa, importado e depois direcionado (por via rodoviária) para fins metalúrgicos na região de Criciúma (BRASIL, 2018, p. 26).

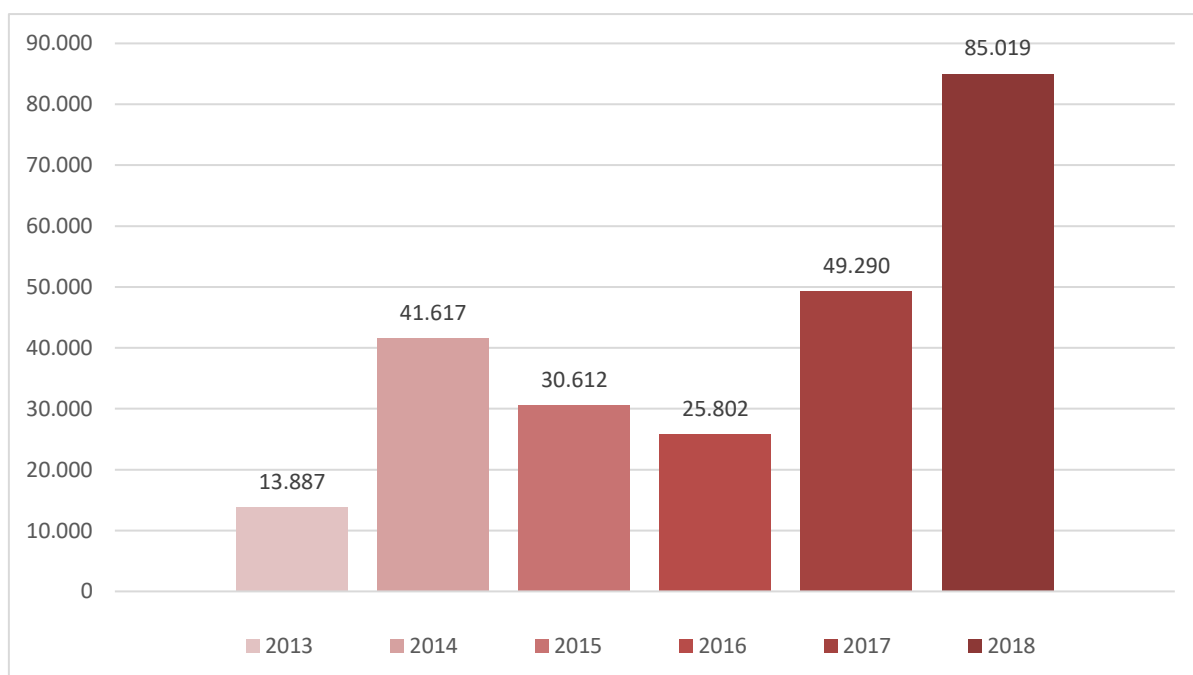
No que se refere à circulação de contêineres no porto de Imbituba, tal carga em 2018 obteve grande destaque, assim como os granéis abordados (coque, soja e sal), porém com ainda maior notoriedade ao levar-se em conta o crescimento comparado ao ano anterior.

Conforme notícia divulgada no *site* da concessionária, a movimentação de contêiner apresentou um “[...] aumento de 81% no número de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), ultrapassando os 75 mil TEU – volume histórico para o terminal” (SCPAR PORTO DE IMBITUBA, 2018). O gráfico 3 traz a evolução anual deste setor, durante o período no qual a SCPAR administra o porto.

O Terminal de Contêineres (TECON) do porto de Imbituba, arrendado desde 2008 pela Santos Brasil, registrou um desempenho variável ao longo dos anos, de altos e baixos. No entanto, o fato mais relevante e comemorado pela comunidade portuária local aconteceu em 2017, quando a Santos Brasil conseguiu para o porto de Imbituba, uma nova linha de longo curso de contêineres para o mercado asiático, com escala semanal, beneficiando um quadro econômico em escala regional.

Na ocasião, entre as principais cargas exportadas por essa linha, estavam couros e peles, carne de frango e polietileno, enquanto eram importados com maior destaque, medicamentos, resinas amínicas e polipropileno (SCPAR PORTO DE IMBITUBA, 2017, p. 25).

Gráfico 3 – Porto de Imbituba: Movimentação de Contêineres (TEU) (2013-2018)



Fonte: SCPAR Porto de Imbituba (2019).

A referida Linha Ásia, foi formada através de uma *joint venture*³⁰, composta por 13 embarcações porta-contêineres de 8 armadores, atravessando 19 portos entre a América do Sul e a Ásia (SCPAR PORTO DE IMBITUBA, 2017). Para se ter uma noção da importância da Ásia para o comércio exterior, 9 entre os 10 maiores portos do mundo na atualidade são asiáticos, sendo 7 deles localizados na China³¹.

Em consequência desse fator logístico adicional, o porto de Imbituba obteve em 2018 uma enorme alta na movimentação de contêineres em longo curso, comparada à 2017 (+152,13%), com um total movimentado de 365.316 toneladas, embora nesse caso, a navegação por cabotagem ainda seja predominante (703.264 t, com alta de 37,41% em relação ao ano anterior) (ANTAQ, 2019).

Contudo, o porto local iniciou 2019 com a perda da Linha Ásia, que passou a fazer escala no porto de Rio Grande-RS, conforme interesses logísticos da *joint venture* envolvida. A ausência desse itinerário, que operou em Imbituba por cerca de um ano e meio, gera incertezas não só para a operação portuária, mas também a

³⁰ “[...] associação econômica (um acordo comercial) entre duas ou mais empresas, de ramos iguais ou diferentes, que decidem reunir seus recursos para realizar uma tarefa específica, durante um período determinado e, portanto, limitado” (CAMARGO, 2017).

³¹ Lista dos 10 maiores portos do mundo: Xangai, Hong Kong, Guangzhou, Qingdao, Ningbo-Zhoushan, Tianjin e Qinhuangdao (China); Singapura (Singapura); Busan (Coreia do Sul); e Rotterdam (Holanda) (LUCAS, 2018).

empresas da região sul catarinense, que se beneficiavam do comércio feito com o mercado asiático (OLIVEIRA, 2019).

Apesar dessa baixa, o porto imbitubense segue em um eufórico crescimento operacional, tanto que ao final do primeiro trimestre de 2019, a SCPAr divulgou a notícia de que em março, o porto de Imbituba bateu o recorde de movimentação mensal da sua história, com 592.641 toneladas. Ao final do ano, a expectativa é de que o porto movimente cerca de 5,4 milhões de toneladas de cargas em geral (granéis e containerizadas), o que resultaria em um novo recorde histórico anual, de forma consecutiva (SCPAR PORTO DE IMBITUBA, 2019).

4.4.2 Panorama socioeconômico do município

De acordo com o Censo Demográfico de 2010 do IBGE, Imbituba passou a deter 100% da sua população residente em área urbana. Esse percentual máximo de urbanização foi alcançado devido aos critérios adotados no Plano Diretor Municipal publicado em 2005.

Em relação ao crescimento populacional do município, foram obtidas estimativas anuais emitidas pelo IBGE no decorrer da década vigente. Vale lembrar que a população total de Imbituba calculada no Censo de 2010 foi de 40.170 habitantes.

Tabela 6 – Estimativa populacional do município de Imbituba (2014-2018)

2014	2015	2016	2017	2018
42.708	43.168	43.624	44.076	44.412

Fonte: IBGE (2019).

Em percentuais, de 2014 a 2018, o crescimento foi de aproximadamente 4% (3,98), com uma média de elevação anual de apenas 1%. Considerando o valor do Censo de 2010, até a última estimativa em 2018, o aumento populacional foi de 10,5%. Nota-se, com os dados numéricos exibidos, que Imbituba possui um contingente populacional de pequeno porte, e que não houve um crescimento expressivo de habitantes, no período ao qual a atividade portuária atingiu recordes históricos de operação.

No entanto, o município, por apresentar um relevante turismo sazonal durante a alta temporada no verão, registra um aumento periódico significativo no

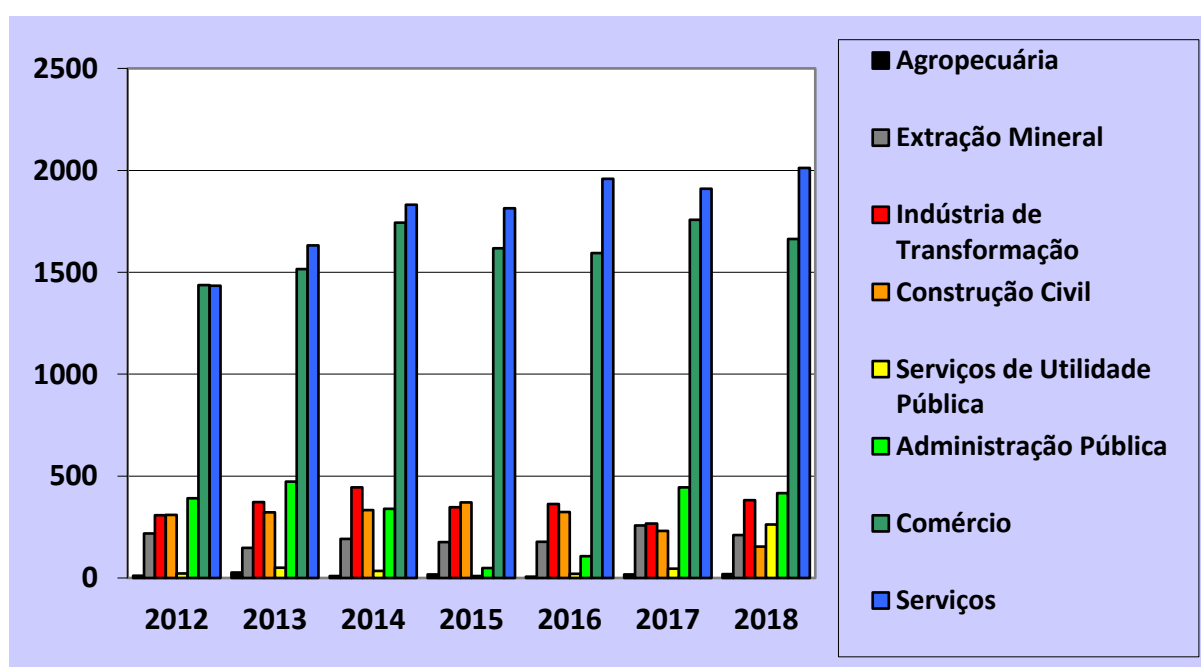
número de habitantes. Em janeiro de 2019, estimou-se que havia mais de 80 mil pessoas circulando pela cidade, quase o dobro de residentes, ocasionando até em problemas de abastecimento de água ao redor do município (SPECK, 2019).

No que se refere aos aspectos de renda social, segundo o IBGE, em 2016, a média salarial do trabalho formal em Imbituba foi de 2,2 salários mínimos, ao passo que 31,3% da população possuía um rendimento *per capita* de até meio salário mínimo apenas. No mesmo ano, o número registrado de pessoas ocupadas no município foi de 11.181, representando 25,6% da população total no período.

4.4.2.1 Evolução do emprego nos setores econômicos municipais

Com intuito de identificar a representatividade de cada setor econômico no município, foram utilizados dados disponíveis em plataforma virtual do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) do governo federal, que contabiliza a empregabilidade em todo o Brasil, a partir das admissões e demissões registradas mensalmente. No gráfico 4, são levantadas as proporções de cada setor da economia em Imbituba, considerando apenas o total de admissões anuais a partir de 2012, quando houve na cidade a entrada da nova gestão portuária.

Gráfico 4 – Evolução da geração de emprego formal anual por setor econômico no município de Imbituba (2012-2018)



Fonte: Brasil (2019).

Ao observar a ilustração, percebe-se de imediato a grande superioridade de contratações em dois setores terciários: o comércio e a prestação de serviços. Tal predominância, denominada “terceirização da economia” não é uma novidade, visto que é uma tendência propagada em escala global, conforme afirma Lacerda (2006): “[...] a migração para o setor de serviços, é cada vez mais evidente na economia mundial. Trata-se de uma extensão das grandes transformações provocadas pela globalização [...]”.

No período em análise dentro da década de 2010, somente os setores de comércio e serviços foram capazes de gerar proporcionalmente milhares de novos empregos anuais em Imbituba. A atividade portuária, compreendendo uma complexa cadeia logística, fica incluída em prestação de serviços, o que contribui para a evolução do setor, que a partir de 2013, supera o comércio no total de novas vagas de trabalho formal cadastradas.

Tabela 7 – Variação anual de empregabilidade nos setores econômicos do município de Imbituba (2012-2018)

SETOR/ANO	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Agropecuária	-11,11	+40,00	-6,98	+13,95	-6,12	-4,65	+9,52
Extração Mineral	+10,88	-13,81	+9,36	0,00	+13,60	+13,35	+1,42
Indústria de Transformação	0,00	+3,94	+6,67	-3,07	+1,57	-6,77	+8,62
Construção Civil	+11,95	-4,15	+2,48	-3,20	-3,49	-20,34	-5,76
Serviços de Utilidade Pública	+6,78	+35,94	+5,41	-10,34	-1,92	+40,38	+225,35
Administração Pública	-9,03	+25,38	+14,62	+2,87	-22,15	-11,28	-2,26
Comércio	+8,83	+3,85	+5,43	+3,56	+4,16	+3,51	+2,36
Serviços	+4,19	+11,45	+1,70	+6,22	+1,11	+3,46	+3,13
TOTAL	+3,71	+8,93	+5,58	+3,41	-1,24	+0,45	+3,98

Fonte: Brasil (2019).

A tabela 7 exibida informa o percentual variável da empregabilidade nos setores econômicos em Imbituba, considerando o número total de admissões e demissões catalogadas no CAGED, no mesmo período estabelecido do gráfico 4 (de 2012 até 2018). No entanto, é importante interpretar de início as proporções de cada setor na totalização numérica de geração de emprego no município.

O setor de agropecuária, por exemplo, é praticamente insignificante, pois representa apenas dezenas de admissões ou demissões formais ao longo dos anos. Assim como o setor de serviços industriais de utilidade pública, que despontou em 2018 com um aumento de 225,35%, porém, isso se deve pela mudança proporcional em relação aos anos anteriores (+45 e -24 em 2017, para +262 e -102 em 2018).

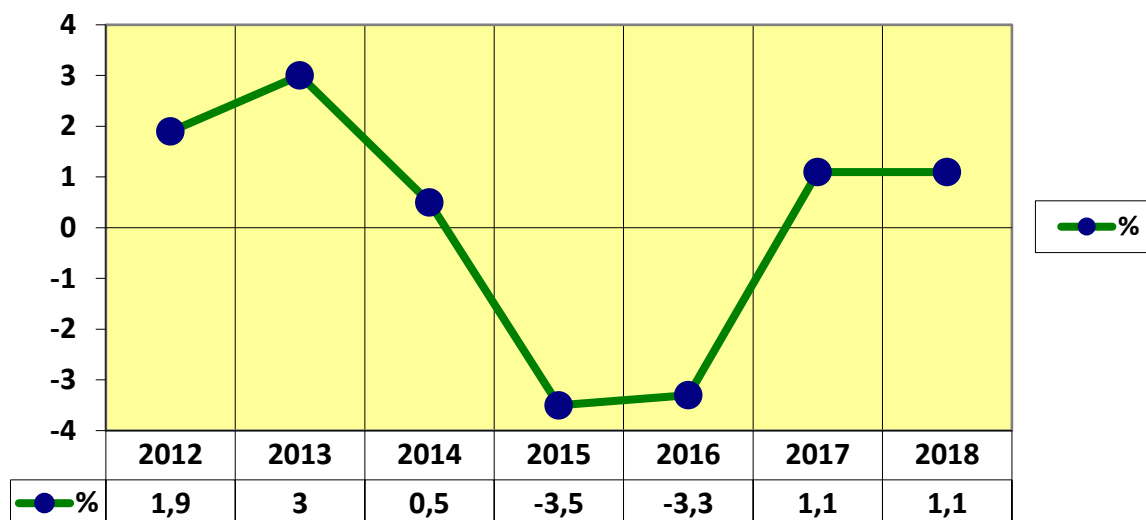
Já nos setores de extração mineral, indústria de transformação, construção civil e administração pública, obtêm-se maiores dimensões, variando numericamente em centenas, contudo apresentam em geral evolução instável, entre percentuais positivos e negativos ao longo do tempo. Na administração pública, por exemplo, a variável política também é levada em conta nos recrutamentos e desligamentos, em vista de trocas de gestão do poder público municipal e seus cargos comissionados.

No que se refere aos principais setores da economia em representatividade (comércio e serviços), cabe ressaltar que da mesma forma que tais setores geram milhares de novas ocupações, em contrapartida, eles também acarretam milhares de desempregos anuais. Observa-se, no entanto, um saldo positivo nas contratações formais em todos os anos, contudo em percentuais não gradativos e de pequena amplitude. Durante o período enfatizado, o percentual médio de evolução de emprego do CAGED no comércio e na prestação de serviços foram de +4,53% e +4,47%, respectivamente.

Ou seja, o crescimento da geração de emprego, sobretudo no setor terciário municipal, acompanhou de forma tímida os recordes atingidos pela movimentação portuária da cidade. Segundo o poder público executivo³², outros fatores influenciam na conjuntura econômica do município, como o próprio crescimento do país, que registrou ascensões e recessões no PIB num curto espaço de menos de uma década.

³² Informação obtida em entrevista para o TCC, com o atual prefeito de Imbituba, Rosivaldo Júnior.

Gráfico 5 – Variação anual do PIB brasileiro no período em análise (2012-2018)



Fonte: IBGE (2019).

O gráfico 5 elucida os altos e baixos da economia do país entre 2012 e 2018. Nos anos de 2012 e 2013, o Brasil obteve crescimento no PIB, período condizente à entrada da nova gestão administrativa no porto de Imbituba. Além disso, são nesses anos que os setores comerciais e de serviços em Imbituba apresentaram os melhores percentuais de geração de emprego: o comércio, em 2012 (+8,83%), e a prestação de serviços, em 2013 (+11,45%).

No entanto, o país entra em recessão a partir de 2014, causada por sérias instabilidades políticas, atingindo índices econômicos negativos nos dois anos seguintes, que culminaram em 2016 com um processo de *impeachment* na Presidência da República. Os reflexos da crise nacional são detectados no município, ao se observar que no ano de 2016, Imbituba registra um percentual negativo no CAGED, na somatória de todos os setores da economia (-1,24%), ou seja, houve-se mais demissões do que admissões registradas ao longo desse ano.

Contraditoriamente, a atividade portuária em Imbituba se demonstrou “imune” à recessão econômica do país, pois foi exatamente em 2016, como já visto anteriormente, que o porto conseguiu seu melhor resultado anual em toda a história, com façanha repetida em 2018.

Posteriormente, nos anos de 2017 e 2018, o Brasil iniciou uma recuperação econômica com ascensão positiva, porém ainda pouco expressiva, assim como a

empregabilidade total nos setores econômicos de Imbituba (+0,45% em 2017, e +3,98% em 2018).

No que tange à questão do emprego na atividade portuária, a SCPAR, dentro da sua função restrita de administradora pública da infraestrutura do porto, divulgou em seu Relatório de Gestão em 2018, obter um quadro geral de 99 colaboradores, sendo 61 deles classificados como mão de obra qualificada por concurso público. O número total recente de funcionários representa um aumento de 54,7% em relação à 2014 (64 colaboradores).

Porém, dada a complexidade da atividade portuária em diversas empresas privadas que operam nesse espaço logístico, o número de ocupação gerada pelo porto torna-se muito maior. Estima-se que há cerca de 2.500 empregos diretos e indiretos relacionados ao complexo portuário de Imbituba (SCPAR PORTO DE IMBITUBA, 2017, p. 37).

4.4.2.2 Participação do Porto na arrecadação tributária municipal

Com intuito de dimensionar de forma mais empírica em números a relevância recente da atividade portuária para o município de Imbituba, a arrecadação municipal de impostos torna-se um dado quantitativo oportuno para averiguar o grau de participação do complexo portuário na geração de renda obtida através da cobrança de tributos.

Entre os vários tipos de impostos existentes hoje no país, optou-se por analisar numericamente o Imposto Sobre Serviços (ISS), que segundo Feitosa (2018), “Trata-se de um tributo cobrado pelos municípios e pelo Distrito Federal. Isso significa que todos os valores recolhidos a título de ISS são destinados aos cofres públicos municipais.” Sendo assim, o ISS, imposto de âmbito municipal, surge como o mais adequado para investigar o percentual de contribuição da atividade portuária na arrecadação econômica do poder público de Imbituba.

Os contribuintes de ISS são empresas prestadoras de serviços que se enquadram em obrigações legislativas federais (Lei Complementar nº 116/2003), além de profissionais autônomos que também prestem serviços (FEITOSA, 2018). O ISS incide sobre serviço de qualquer natureza, com exceção aos tributos cobrados pelo Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), de âmbito estadual, e exigido a qualquer pessoa física e/ou jurídica na circulação de mercadorias, e serviços

de comunicação e transporte intermunicipal e interestadual. No entanto, ambos os impostos em certos casos, podem ainda apresentar alguns conflitos de competência (ALVES, 2017).

Para calcular a participação da atividade portuária na arrecadação municipal de ISS, foram obtidos valores numéricos na Coordenadoria de Fiscalização Tributária da Prefeitura Municipal de Imbituba, que repassou uma planilha com milhares de itens de atividades econômicas em geral, com finalidade de se selecionarem as ocupações relacionadas à temática em pauta, para ser gerado então um posterior somatório contábil. Por conseguinte, a seleção de atividades correlacionadas (totalmente ou em grande parte considerável) às operações portuárias realizou-se com a colaboração da Diretoria Executiva do OGMO da cidade, e do Setor de Contabilidade e Finanças da SCPAr Porto de Imbituba.

Vale ressaltar que a somatória exata de arrecadação da atividade portuária é praticamente inviável, visto se tratar de uma complexa cadeia logística, que impacta direta ou indiretamente sobre atividades distintas no município. Neste caso, buscou-se por um resultado que se aproxime da realidade de condizente acúmulo de valores.

Tabela 8 – Participação anual de atividades relacionadas ao Porto de Imbituba na arrecadação municipal de ISS (2012-2019*)

Ano referência	Arrecadação total municipal (R\$)	Arrecadação total de atividades relacionadas ao Porto (R\$)	Participação na arrecadação total (%)
2012	7.355.429,96	3.286.497,57	44,68
2013	8.793.234,34	3.201.551,48	36,41
2014	13.424.355,63	7.599.232,24	56,61
2015	13.882.095,68	8.306.242,98	59,83
2016	16.279.632,48	10.365.412,86	63,67
2017	16.307.854,11	8.356.563,43	51,24
2018	18.702.387,31	11.560.527,24	61,81
2019 (*até 31/05)	7.764.640,06	6.436.935,66	82,90

Fonte: Imbituba (2019).

A tabela 8 em exibição contém valores numéricos anuais tributários, somados e disponibilizados pela Prefeitura Municipal de Imbituba, no que tange ao valor total arrecadado por todos os contribuintes de ISS no município, além de uma somatória de valor do imposto referente às atividades selecionadas em uma planilha

final, relacionadas aos diversos tipos de prestações de serviços ligadas ao porto de Imbituba.

Tal relação descritiva das atividades portuárias em questão, que contribuíram para essa análise arrecadatória, é concedida na seção de apêndices deste trabalho (Apêndice F). Vale realçar que, para esse caso analítico, foi utilizado na tabela somente o valor devido de arrecadação, que se distingue em pequena parcela do valor pago pelos contribuintes em cada período.

De 2012 (último ano da gestão privada no porto) até 2018, o valor geral de débito arrecadado por ISS em Imbituba obteve um aumento percentual de 154%, ao passo que o mesmo cálculo apenas sobre a arrecadação de ISS de atividades relacionadas ao porto foi ainda mais além, com uma evolução de aproximadamente 252%. Quanto ao crescimento de participação de tais atividades sobre o montante tributário do município, nota-se que tal processo é bastante significativo. Apenas em 2012 e 2013, a geração tributária de ISS “portuário” ficou abaixo da metade (50%) da arrecadação geral.

No entanto, o maior crescimento de receita tributária em ambos os casos se dá em 2014, quando a participação portuária passa a representar sempre acima de 50% do valor total municipal. Posteriormente, nos anos de recorde de movimentação portuária (2016 e 2018), esse percentual cresce um pouco mais, ultrapassando os 60%, em contrapartida de 2017, único período no qual o crescimento de arrecadação portuária sofre uma queda considerável.

Contudo, o fato que mais chama atenção é exatamente o período em vigência (2019), com dados calculados até o final de maio, representando assim quase metade do ano. Segundo os dados tributários informados mais recentes, este mesmo percentual de participação de atividades portuárias no débito de ISS em Imbituba ultrapassa expressivos 80% (82,9), o que deixa claro a grande relevância de toda a cadeia logística portuária para a economia do município, em evidência principalmente no presente período de elaboração deste estudo.

Considerando-se ainda os dados numéricos atuais em andamento, a estimativa para o final do ano é de que a arrecadação total de ISS em Imbituba alcance R\$ 18,9 milhões, enquanto o débito arrecadado desse imposto nas atividades interligadas ao porto aproxime-se de um expressivo valor de R\$ 15,7 milhões.

4.5 ANÁLISE QUALITATIVA DAS ENTREVISTAS

Após a realização e transcrição das entrevistas, tais abordagens foram interpretadas, com intuito de selecionar dados que contribuíssem com a temática da presente monografia em sua totalidade. Todos os entrevistados colaboraram de forma pontual e satisfatória, correspondendo com a função e instituição às quais representam na atualidade.

De acordo com as informações fornecidas por cada entrevistado, foi possível classificá-los em duas categorias mais amplas de análise: a econômica, com maior enfoque na atividade portuária e empresarial; e a política, com ênfase às temáticas sociais e urbanas.

Quadro 6 – Dados gerais sobre os entrevistados obtidos nas abordagens

Entrevistado	Naturalidade	Formação	Imbituba-SC
Adilson Silvestre (Associação Empresarial – ACIM)	Cascavel-PR (56 anos)	Graduação em Economia	Desde 1998
Elivelton Doré (SCPar Porto de Imbituba S/A)	Rio Negrinho-SC (27 anos)	Graduação em Contabilidade	Desde 2015
Gilberto Barreto (OGMO Imbituba)	Caruaru-PE (71 anos)	Graduação em Engenharia Civil, com Especialização em Portos e Vias Navegáveis	Desde 1985
Roberto Rodrigues (Câmara Municipal)	Tubarão-SC (59 anos)	Ensino Médio	Desde 1974
Rosivaldo Júnior (Prefeitura Municipal)	Imaruí-SC (44 anos)	Graduação em Medicina, com Especialização em Cardiologia	Desde 2001

Fonte: Elaborado pelo autor (2019).

Em relação ao perfil pessoal dos entrevistados, chama atenção o fato de nenhum deles ser natural de Imbituba, embora exerçam hoje funções de destaque em relevantes instituições públicas e privadas do município. Vale lembrar que todos aceitaram prontamente serem identificados na elaboração do respectivo trabalho de finalidades acadêmicas, sem nenhum tipo declarado de restrição.

4.5.1 Definições de cidade portuária

Em um mundo cada vez mais globalizado, caracterizado pelo avanço do meio técnico-científico-informacional, e em busca constante por fluidez produtiva, a dinâmica de uma cidade portuária torna-se um belo exemplo para se observar transformações espaciais, ao passo que estimulam Monié e Vasconcelos (2012) a definirem o seguinte:

Tanto as mudanças nas atividades e infraestruturas portuárias implicam em novos posicionamentos frente ao espaço (urbano-)portuário; quanto o desenvolvimento e crescimento urbanos também levam à uma nova postura da cidade em relação à presença do porto.

Sobre essa condição de cidade portuária no caso em questão, Gilberto Barreto, ex-administrador do porto imbitubense em dois períodos, afirma: “[...] não é que Imbituba tenha adquirido esse status, ela nasceu portuária. Aliás, o porto nasceu primeiro que a cidade [...]”. O entrevistado supracitado indaga também que “[...] as grandes cidades, Rio de Janeiro, Salvador, Recife... do mesmo modo que Imbituba, mantidas as proporções, elas nasceram do porto.” É interessante notar, na fala do entrevistado, a comparação de Imbituba com grandes capitais brasileiras em sua origem, que também possuem essa ligação histórica com o estabelecimento de um porto marítimo.

Adiante, Adilson Silvestre cita que são “[...] poucos municípios que têm o privilégio de tê-las como setor de riquezas [...]”, enquanto Roberto Rodrigues, numa visão empreendedora, ressalva que “[...] a cidade portuária é um carimbo de qualidade que leva à frente um cartão de apresentação maravilhoso para investidores.” Já Elivelton Doré, hoje funcionário da autoridade portuária vigente (SCPar), adiciona a mudança funcional ocorrida ao longo da história, colocando que “[...] a cidade em si é que foi formada pelo porto, desde a época carvoeira, e depois criou-se novas estruturas, e foi se criando essa dinâmica multipropósito que é a relação existente hoje.”

E para deixar claro o indispensável papel que o porto historicamente cumpre em Imbituba, Gilberto Barreto complementa que quem não acompanha a atividade portuária, não faz ideia da sua relevância para a cidade: “O porto gera faturamentos diários superiores à um milhão de reais, nenhuma outra atividade em Imbituba faz isso, acho que nem todas as outras juntas reunidas.”

4.5.2 A dinâmica do Porto de Imbituba sob nova gestão

A localização do porto de Imbituba, ao mesmo tempo em que possui vantagens, pela posição estratégica entre as principais capitais da Região Sul do país (Curitiba-PR e Porto Alegre-RS), assim como uma relativa proximidade com países vizinhos do Mercosul, também convive com desvantagens, dentre as quais é citada por Gilberto Barreto: “Imbituba é um porto excepcional, ele não tem atividade econômica industrial na sua retaguarda, nem atividade agrícola, então não tem nenhuma produção local.”

Sendo assim, o porto de Imbituba na realidade, para se manter em evolução operacional, “[...] vive em função das dificuldades da infraestrutura nos outros portos, aonde geram nichos de mercado, que são explorados aqui [...]”, ressalta Gilberto Barreto. Ou seja, Imbituba carece de uma hinterlândia próxima dinamizada, que requer muitas vezes que o porto busque alternativas longínquas, como os grãos agrícolas transportados por milhares de quilômetros desde o Mato Grosso.

Sobre a mudança de gestão, as próprias estatísticas já comprovaram que ela foi bastante positiva para Imbituba, aliado também por outros fatores que permitiram tal reestruturação: “Em 2012 quando terminou a concessão, a cidade recebeu assim, com muita expectativa a mudança para o estado, porque a Companhia Docas de Imbituba já era uma empresa falida, totalmente insolvente, sem nenhuma expectativa para com a cidade, diferente de suas origens.” (GILBERTO BARRETO).

Segundo o entrevistado supracitado, a SCPar foi privilegiada por ter recebido o porto com todas as dívidas acumuladas pela CDI assumidas pela União, permitindo que logo de início a atividade portuária sob gestão pública pudesse obter um *superávit* produtivo. A vinda da SCPar inclusive, segundo Adilson Silvestre, deve-se também à “[...] uma ação da Associação Empresarial. Ela (ACIM) tem entre seus associados todas as empresas que trabalham no setor portuário, todo o *trading* portuário é sócio da Associação Empresarial (de Imbituba).”

Além desse fato, Elivelton Doré garante também que “[...] a empresa SCPar trouxe essa confiabilidade para o mercado, ela buscou aplicar os recursos tão somente na atividade e no desenvolvimento do complexo portuário.” Em uma das ações da concessionária, o entrevistado cita a reativação da Ferrovia Tereza Cristina em 2014, para o transporte com reduzido custo logístico de contêineres, movimentados no porto especialmente via cabotagem.

No entanto, o experiente Gilberto Barreto inicia uma abordagem mais crítica ao comentar que “[...] tudo foi conseguido pelos operadores privados, cem por cento, não tem uma grama de carga que o porto tenha conseguido. Algumas vezes até atrapalha (gestão pública), a se conseguir carga por uma questão de política tarifária.” De acordo com o experiente gestor de área portuária, embora o governo estadual pense no porto como um fator de desenvolvimento, falta para o poder público colocá-lo isso em prática, visto que os créditos pelo crescimento da movimentação e diversificação de cargas no porto local são da iniciativa privada.

A relação da SCPar hoje com as empresas privadas, conforme pontua Elivelton Doré, “[...] é prover soluções de infraestrutura que possibilitem as empresas, principalmente as operadoras e arrendatárias de fomentarem os seus negócios [...]”, em alusão ao papel de um “síndico de condomínio”, por exemplo.

Ao observar essa infraestrutura portuária atual, o presidente da ACIM, Adilson Silvestre, insere o termo oportuno de “prancha”, definindo-o como sendo a “[...] quantidade de carga que você coloca dentro do navio em menor tempo possível. Normalmente os portos estão fazendo isso através de esteira, e nós ainda estamos levando a nossa mercadoria através de caminhão.” Sendo assim, a falta de uma maior mecanização acaba por influenciar no desempenho de fluidez logística obtida dentro da zona portuária.

Entretanto, um fato que atrai a busca de maior informação é a movimentação de contêineres no porto, e os motivos que impedem a impulsão desse tipo de carga em Imbituba, apesar de todo o investimento feito na última década. Além do já citado fator da perda da linha asiática para outro porto, Imbituba mais uma vez sofre por não ter nas proximidades um raio logístico expressivo. Contudo, o entrevistado da SCPar, Elivelton Doré, aponta na legislação federal uma das principais causas para essa problemática: “Os contêineres [...] após a Lei 12.815/2013, uma lei federal que possibilitou os terminais privados operarem cargas de terceiros em seus terminais, houve-se uma dificuldade de mercado dos portos públicos, e isso em contexto nacional. Essa dificuldade de operação é em virtude dos principais terminais privados terem como parceiros ou acionistas, grandes armadores, que logicamente preferem, ou de alguma forma buscam interagir ou operar suas cargas, em seus polos ou em seus terminais, à exemplo do porto de Navegantes e do porto de Itapoá, que são hoje mais concentradores de operações de contêiner em Santa Catarina e no sul do país.”

A lei enfatizada é a chamada Nova Lei dos Portos sancionada em 2013, que beneficiou terminais portuários privados, tais como os portos catarinenses citados, a aumentarem seus portfólios (com cargas containerizadas), dando-lhes maior liberdade competitiva com os portos públicos em geral, segundo o entrevistado. “[...] eu não vejo (em) Imbituba hoje, necessário o contêiner para o superávit operacional, porém é uma carga extremamente benéfica para a sociedade quanto à geração de emprego e renda.” (ELIVELTON DORÉ).

Tabela 9 – Movimentação de contêineres nos portos catarinenses em 2018

Porto (público/privado)	Movimentação portuária total (t)	Movimentação de contêineres (t)	Participação do contêiner na movimentação total (%)
Navegantes	8.032.368	8.032.368	100
Itapoá	7.138.567	7.138.567	100
Itajaí	3.682.823	3.657.742	99,3
Imbituba	5.222.993	1.068.580	20,5
São Francisco do Sul*	11.412.896	-	-

Fonte: ANTAQ (2019).

*Em 2018, o porto de São Francisco do Sul movimentou um expressivo percentual de 75,8% de grãos sólidos, e 24,1% de carga geral, sem nenhuma movimentação de contêineres (ANTAQ, 2019).

Por fim, Gilberto Barreto conclui seu raciocínio frisando que o porto, “[...] deve continuar importante por muito tempo na cidade [...]”, mas em contrapartida também mantém a cautela sobre o que a atividade portuária oferece para a cidade, pois “[...] não deve ser só isso, porque qualquer crise nesse setor impacta a cidade muito fortemente. Ninguém quer ter mais de cinquenta por cento de faturamento na mão de um cliente só.”

4.5.3 Interação da atividade portuária na urbanização local

Em Imbituba, o desenvolvimento urbano reporta-se às primeiras décadas do século XX, com a entrada em cena de Henrique Lage na cidade. Segundo Gilberto Barreto, o município se desenvolveu com “[...] aquela estrutura do centro urbano que foi criado pelo Henrique Lage e seus arquitetos, (porém) ela não se multiplicou [...] então ficou o centro muito bem urbanizado, mas o entorno da cidade é de ruas estreitas.” O planejamento urbano, portanto, privilegiou parcialmente o espaço da cidade, que se desenvolveu antes com a ferrovia, que transportava toneladas de

carvão, das minas até o porto, e atualmente assiste a ampla hegemonia logística das rodovias (não só na cidade, mas também no país), onde inúmeros caminhões passam a transportar toneladas de outras cargas ao mesmo complexo portuário.

Hoje, dada a relevância do modal rodoviário para o porto e à cidade, todos os entrevistados concordam de forma plena que o sistema viário de Imbituba necessita de reformas, principalmente uma obra de duplicação no Acesso Norte, visto que a intensificação da atividade portuária irá causar gargalos e transtornos locais, se caso não for feita a ampliação viária. “[...] é inevitável que se tenha uma ampliação da rodovia, até porque dificilmente essa teria uma via entre a BR-101 e porto somente para atividade portuária [...]” (ELIVELTON DORÉ).

Segundo Gilberto Barreto, a duplicação há alguns anos era algo que poderia vir a ser uma realidade, visto que “[...] o porto teria dinheiro para isso a partir da concessão para o estado. E hoje tem esse dinheiro, mas faltou vontade política de levar adiante o projeto.” Ciente dos fatos, o atual prefeito Rosivaldo Júnior cita que a duplicação é algo que tem que ser debatido com a direção da SCPAr, e reativado em breve. De acordo com o político, “Antigamente já foi feito um projeto [...] de duplicação da via, mas que ficou esquecido em alguma gaveta, não foi para frente, agora a gente tem realmente que começar a pensar nisso.”

Por último, Elivelton Doré acrescenta outra solução logística portuária, que segundo ele, “[...] precisaria ter ao menos [...] um anel viário interno no porto, para que retirasse um pouco o fluxo interno próximo ao porto.” Com essa hipótese, o fluxo de veículos pesados poderia ter acesso alternativo ao chegar nos arredores do porto, diminuindo assim o tráfego na avenida que separa a área portuária do centro da cidade em seu trecho final.

Logo, com o crescimento urbano, há um aumento da especulação imobiliária, acompanhado por um maior empreendedorismo, que no caso de Imbituba, o fator porto é decisivo para tais intervenções espaciais. Um exemplo visto são as zonas industriais do município, uma “área nobre” da cidade, segundo Roberto Rodrigues. O vereador eleito presidente da Câmara Municipal em 2019 afirma que “Área industrial é para incentivar realmente a empresa que vai gerar emprego [...] algumas empresas e alguns negócios que foram feitos precisam ser revistos inclusive.”

Tal afirmação indica um maior potencial que a zona industrial de Imbituba possui de se expandir economicamente, em virtude da existência de áreas ocupadas,

porém ainda ociosas. Rosivaldo Júnior aborda a área correspondente ao chamado Distrito Industrial, em uma parte do lado esquerdo da BR-101 em sentido norte, onde as empresas “[...] compraram os lotes com valor subsidiado, pagaram um valor bastante baixo para estímulo do empreendimento, mas em contrapartida, teriam alguns critérios que elas precisariam cumprir, em termos de produção, de geração de emprego.” Ou seja, a facilidade de aquisição dos lotes com baixo custo, foi um fator fundamental para a expansão da área em questão.

Em relação ao desenvolvimento sustentável, Rosivaldo Júnior coloca a vocação turística que o município possui, com a oferta de belezas naturais inseridas em áreas de preservação, que segundo o prefeito, “[...] precisam conviver com o desenvolvimento econômico. Então a gente precisa trabalhar de maneira com que as empresas que venham, sejam empresas que respeitem esse outro lado que Imbituba tem.” No entanto, é nesse aspecto empresarial que Adilson Silvestre faz uma crítica aos ambientalistas da cidade, que em certos momentos, impedem com redundância a vinda de novos investimentos para Imbituba: “O que existe é um desejo latente da população, e principalmente das ONGs da cidade em deixar tudo preservado [...] e não querendo sentar para entender que o crescimento ele é viável, e é compatível com a preservação ambiental.”

O comentário do presidente da ACIM refere-se, por exemplo, ao caso recente da empresa Cattalini, que repercutiu consideravelmente em Imbituba, tanto que resultou na formação de movimentos sociais contrários à vinda da empresa de grãos líquidos. Roberto Rodrigues também relata esses “desencontros”, citando a ameaça constante do desemprego na cidade, e ressaltando: “[...] não quero aqui dizer que eu fui a favor da Cattalini, não. Eu sou a favor de ouvir as pessoas, ouvir o empresário o que é que tem a fazer, entende.” Dessa forma, evidencia-se que há certo antagonismo e falta de diálogo entre setores econômicos e ambientais, que interferem diretamente nas circunstâncias socioeconômicas do município.

No que diz respeito ao panorama socioambiental, Gilberto Barreto analisa a conjuntura portuária local e os seus impactos no meio urbano municipal: “O porto de Imbituba é um dos portos mais limpos que eu conheço, apesar de só movimentar cargas sujas, fertilizantes, coque, essas coisas todas. Mas ainda há muito que fazer muita mecanização, até para enfrentar o nosso vento tradicional, em comparação [...] de carga confinada, desde o armazém até o porão, reduzindo essas emanações de poeira, que é o principal problema daqui.”

Portanto, a responsabilidade da atividade portuária sobre o meio ambiente é considerável, pois ela gera em sua totalidade, certos agentes poluentes para a zona urbana, como citado pelo entrevistado o exemplo da dispersão de partículas de coque pelo entorno portuário, através da ação do vento característico da região. “Não pode sim a atividade econômica ser exploradora do ser humano, nem da natureza. Respeitando isso, aí tem é que incentivar realmente” (GILBERTO BARRETO).

4.5.4 Perspectivas de desenvolvimento urbano-portuário em Imbituba-SC

Em Imbituba, a história torna verídica a interação da atividade portuária com a cidade, ao passo que conduz Gilberto Barreto à citar que “[...] até os anos sessenta, setenta, a cidade dependia integralmente do porto, depois com a ICC houve uma diversificação [...] a cidade toda pertencia ao porto, então a cidade era o porto, essa integração porto-cidade era cem por cento.” Todavia, essa relação intrínseca formada no passado introduz o porto como um elemento cultural do município, que se perpassa ao longo das décadas, produzindo novas interações, de acordo com o contexto socioeconômico que se estabelece.

Como visto em capítulos anteriores, o porto de Imbituba na atualidade detém como principal gerador de lucro os grãos sólidos, onde se destacam as *commodities* agrícolas, com predomínio do grão de soja. É justamente no mercado agrícola que o porto da cidade carrega boas expectativas de desenvolvimento para a próxima década.

Segundo Elivelton Doré, “pensando-se à longo prazo, o noroeste do Rio Grande do Sul é um dos principais produtores de grãos agrícolas do país [...] é o segundo maior produtor, só perde para Mato Grosso [...]”. A região gaúcha em questão vem adquirindo destaque no mercado nacional da soja, e passou a ser uma oportunidade interessante para o porto de Imbituba aprimorar sua hinterlândia.

O porto imbitubense aguarda com otimismo a conclusão das obras de implantação e pavimentação total da BR-285, rodovia que atravessa de leste à oeste o estado do Rio Grande do Sul, desde São Borja-RS, na fronteira com a Argentina, até o sul de Santa Catarina, ao conectar-se com a BR-101, próximo à Araranguá-SC.

Figura 25 – BR-285: possibilidade de ligação logística em curto prazo para o Porto de Imbituba



Fonte: Canário (2018).

O trecho em obras da BR-285 compreende 30,438 km entre os municípios de São José dos Ausentes-RS e Timbé do Sul-SC, numa região de relevo acidentado, denominada Serra da Rocinha (SERVIÇOS TÉCNICOS DE ENGENHARIA S/A, 2016). A rodovia é considerada um corredor estratégico, tanto de ligação internacional com outras rodovias da Argentina, indo até o Chile (do Atlântico ao Pacífico), quanto para o escoamento da produção agrícola de cidades gaúchas, aonde o porto de Imbituba aparece em situação logística favorável para atender a demanda dos grãos.

Com a finalização do trecho, prevista para até 2020, Elivelton Doré salienta que “[...] Imbituba vai entrar num patamar competitivo de buscar esses grãos, com os terminais do Rio Grande do Sul.” Do mesmo modo que Gilberto Barreto também prevê que a ligação encurtada e com boa infraestrutura “[...] tornaria cativa àquela região do noroeste do Rio Grande do Sul. Isso cria outras expectativas, outros ciclos, para que o porto [...] se mantenha bem.”

Além dessa perspectiva de expansão da *hinterlândia* no setor de *commodities* agrícolas, Roberto Rodrigues vê com entusiasmo a continuidade do crescimento nas zonas industriais do município, como áreas de grande potencial retroportuário. De acordo com o entrevistado, “[...] hoje nós temos diversos armazéns gigantescos naquela área, então com certeza [...] empresários de grandes redes, estão vendo isso e aí podem trazer cargas novas para o porto, que hoje tem condição de atrair.”

No que concerne às estimativas para o município nas próximas décadas, Adilson Silvestre cita um projeto de iniciativa empresarial da ACIM, designado Programa de Desenvolvimento Econômico Local (DEL). Segundo o empresário, o DEL é “[...] um plano de desenvolvimento para trinta anos no município, e ali então inclui, com as cabeças da cidade esses projetos de interação porto-cidade.”

Entre os principais resultados apresentados pelo programa, o porto é reconhecido como um ponto forte, definido como a “Singularidade de Imbituba”, ao mesmo tempo em que é um ponto fraco para a cidade, tê-lo como “grande dependência” (IMBITUBA, 2018). Para o prefeito Rosivaldo Júnior, é preciso haver uma diversificação econômica que diminua a “porto-dependência” do município, como o desenvolvimento do potencial turístico local.

No entanto, Adilson Silvestre comenta que ainda falta uma maior interação entre porto e cidade, sugerindo que a administração pública tivesse “[...] uma secretaria específica para tratar desse assunto.” Elivelton Doré reconhece que essa interação é fundamental para o crescimento econômico e precisa ser “intimamente ligada”, pois segundo o entrevistado, “Imbituba hoje tem oferta de empresas, e o município precisa apoiar juntamente com o porto, e fomentar essas novas indústrias e parcerias que vem para desenvolver o município.”

Para finalizar a questão levantada, Rosivaldo Júnior ressalta que há e sempre houve uma relação aberta e amistosa do poder público municipal com a direção portuária, “[...] no sentido de que os problemas que o porto gera que atrapalham aqui, a gente vai lá, senta junto e tenta resolver, a prefeitura contribui, o porto contribui, para que a população não sofra.” A fala do administrador público demonstra que a comunicação entre porto e município é positiva, podendo assim viabilizar uma contínua cooperação entre as partes, em prol do desenvolvimento local.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho de conclusão de curso teve como objetivo analisar a dinamização da atividade portuária, em Imbituba, e seu impacto sobre o espaço urbano municipal, a partir da mudança da gestão privada da empresa Companhia Docas de Imbituba para a administração pública estadual, através da concessionária SCPar Porto de Imbituba, com início em dezembro de 2012.

Para o desenvolvimento desse estudo, foi utilizada uma pesquisa de nível exploratória, com abordagens qualitativa e quantitativa. Em relação à coleta de dados, utilizou-se a pesquisa do tipo de levantamento e documental, com entrevistas semiestruturadas com profissionais das áreas econômica e política da cidade, além de pesquisas documentais, que foram fundamentais para a elaboração da análise em textos e diferentes tipos de ilustrações.

Dentre os principais autores que fizeram parte deste trabalho, cabe citar: Milton Santos, uma referência brasileira e mundial no conhecimento geográfico, que contribuiu através de conceituações sobre o espaço urbano e o fenômeno da globalização; Alcides Goularti Filho, relacionado ao resgate à história do complexo carbonífero catarinense e a questão portuária brasileira; Márcia Fernandes Rosa Neu, com a história do porto de Imbituba até o início do século XXI; além de Frédéric Monié, com temáticas voltadas ao sistema portuário mundial e as relações existentes com o cotidiano das cidades na atualidade.

Em relação aos objetivos específicos, o primeiro deles, ao se identificar no espaço local, por intermédio do plano diretor municipal em vigência, as áreas de instalações industriais e logísticas correlacionadas ao Porto de Imbituba, percebeu-se de início a desatualização de mais de uma década do plano diretor do município. Todavia, constatou-se haver em Imbituba áreas privilegiadas para a expansão produtiva, sobretudo de empreendimentos retroportuários logísticos, com destaque para a armazenagem de cargas como as *commodities* agrícolas e o sal, localizados às margens da duplicada rodovia BR-101 e da principal via de acesso portuário e urbano de Imbituba (Acesso Norte).

No entanto, algumas dessas áreas ainda se encontram ociosas, e outras em exercício não possuem ligação com a atividade portuária local, devido ao fato da carência de linhas de contêineres de longo curso no porto de Imbituba, causadas entre outros motivos, pela recente legislação portuária federal (Lei dos Portos de 2013), que

conferiu maior competitividade à portos privados ao operarem cargas de contêiner em geral, tendo em vista assim, a forte concorrência de terminais vizinhos no litoral norte catarinense.

Já no que se refere à zona portuária, a SCPar administra e fiscaliza uma complexa logística interna, ao passo que existe uma comunidade portuária de empresas privadas em volta, que são fundamentais para o desenvolvimento da atividade, dentre as quais destacam-se as chamadas empresas arrendatárias, que são grandes responsáveis pelos investimentos feitos nos terminais portuários e no crescimento econômico do porto na última década: a CRB (Grupo Votorantim), a Santos Brasil, e a Fertisanta, que passou a ter como principal acionista a multinacional Manuchar, e que também marca forte presença na atividade portuária local.

No que diz respeito ao segundo objetivo específico, avaliar as mudanças e conflitos na infraestrutura urbana da cidade perceptíveis após a entrada da nova gestão portuária, ficou bastante notória a transformação do espaço no período pós-entrada da nova gestão portuária. Ao se verificar registros de satélite em 2012 e 2018, percebeu-se a expansão da zona industrial ao longo da rodovia federal, a pavimentação em concreto realizada no Acesso Norte (concluída após vários transtornos de precariedade da via, amplamente utilizada por diferentes tipos de tráfego), o crescimento imobiliário, assim como a própria evolução da área portuária.

Todavia, o Acesso Norte enfatizado ainda irá necessitar de uma futura obra de duplicação, pois estimativas de crescimento portuário tornam-se uma ameaça no que tange à criação de gargalos no tráfego local, já que o fluxo de caminhões ao porto hoje convive com toda a circulação urbana municipal. Outro fato que impactou de forma significativa nessa década foi a (não) vinda da empresa Cattalini, considerada de alto risco à preservação do meio ambiente. A história recente da cidade, com o legado de degradação deixado pela ICC, fez com que a população se manifestasse com vigor contra o interesse empresarial em pauta, gerando opiniões divergentes e até polêmicas nesse quesito.

Adiante, sobre o terceiro objetivo específico, interpretar estatísticas recentes de operações realizadas no Porto que possam refletir em dados quantitativos de setores econômicos municipais, evidenciou-se com clareza os recordes históricos de movimentação de cargas atingidos com a SCPar na administração portuária. Grande parte dessas conquistas se deve aos graneis sólidos, e a aposta do porto local na operação de grãos agrícolas, especialmente a soja. Porém, tal crescimento não

influenciou significativamente no aspecto social, visto que a evolução do emprego na cidade foi pouco expressiva, sendo este mais afetado pela recessão econômica do país como um todo nesse mesmo período. Vale salientar, no entanto, que grande parte significativa de arrecadação tributária municipal hoje, se deve à influência da atividade portuária na economia local.

Em consonância com os demais, o último objetivo específico, dialogar com empresários e políticos do município sobre o contexto e as perspectivas de desenvolvimento da cidade, a partir do desempenho atual da atividade portuária, foi finalizado de forma excepcional, ficando-se demonstrado na opinião em geral dos entrevistados que o porto é algo vital para o desenvolvimento econômico de Imbituba, e há por exemplo, a expectativa à curto prazo de expansão da hinterlândia local no mercado agrícola do Rio Grande do Sul, com a finalização das obras na BR-285, fazendo com que Imbituba se fortaleça ainda mais na exportação de grãos como a soja e o milho.

Ademais, confirma-se hoje que o porto, assim como no passado, detêm um grau de grande relevância para o quadro econômico do município, tanto que seu impacto gera uma certa dependência além do necessário, visto que a cidade ainda possui bons potenciais alternativos de desenvolvimento nos setores turístico e empreendedor, que certamente contribuiriam para diversificar e elevar a conjuntura socioeconômica local.

Para o decorrer perspectivo da cidade, sugere-se inclusive ao município, seguir o próprio exemplo do porto nesse quesito da diversificação na economia, em alusão ao passado portuário submisso apenas ao carvão, mas que hoje se encontra reestruturado, definindo-se como um porto multipropósito, tanto em projetos na área de sustentabilidade, quanto na operação de diversos tipos de carga.

Por fim, espera-se que novos recordes no porto sejam atingidos, e que o desenvolvimento da cidade seja de fato conquistado nas próximas décadas, para que assim Imbituba possa inspirar, de forma positiva, novos estudos e projetos nessa linha temática, e fazer jus aos lemas “mar de oportunidades” e “cidade que mais cresce no sul do estado” propagados em um tempo atrás não muito distante.

REFERÊNCIAS

ALVES, Fernanda Mendes Sales. **Conflito de competência entre ICMS e ISS**. 2017. Disponível em:

<https://fernandasales7583.jusbrasil.com.br/artigos/418504741/conflito-de-competencia-entre-icms-e-iss>. Acesso em: 07 jun. 2019.

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Anuário: Movimentação Portuária**. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/anuario/>. Acesso em: 20 mai. 2019.

_____. Resolução nº 6.815, de 29 de março de 2019. Brasília, 01 abr. 2019. Disponível em: <https://antaq.wordpress.com/tag/terminal-de-carga-frigorificada-terfrio/>. Acesso em: 11 mai. 2019.

ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL. **Imbituba, SC**. 2013. Disponível em: http://atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/imbituba_sc. Acesso em: 20 mai. 2019.

BM3 IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO. **A Empresa**. Disponível em: <http://www.bm3.com.br/blank>. Acesso em: 10 mai. 2019.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Brasília, 10 jul. 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 04 mai. 2019.

_____. Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. **Lei dos Portos**. Brasília, 10 jun. 2013. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm. Acesso em: 11 mai. 2019.

_____. Ministério da Infraestrutura. **Sistema Portuário Nacional**. 2017. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/sistema-portu%C3%A1rio.html>. Acesso em: 30 abr. 2019.

_____. Ministério do Trabalho e Emprego. **Evolução de Emprego do CAGED – EEC**. Brasília: MTE, 2019. Disponível em: <http://bi.mte.gov.br/eec/pages/consultas/evolucaoEmprego/consultaEvolucaoEmprego.xhtml#relatorioSetor>. Acesso em: 31 mai. 2019.

_____. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **Plano Mestre: Complexo Portuário de Imbituba**. Brasília: MTPA, 2018. Disponível em: http://www.transportes.gov.br/images/SNP/planejamento_portuario/planos_mestres/suario_executivo/se12.pdf. Acesso em: 30 abr. 2019.

_____. Secretaria de Portos. Presidência da República. **Evolução da Legislação Portuária - Senado Federal**. 2010. Disponível em: http://www.senado.gov.br/comissoes/ci/ap/AP20100629_Fabrizio_Pierdomenico.pdf. Acesso em: 30 abr. 2019.

BRITO, Fausto; HORTA, Cláudia Júlia Guimarães; AMARAL, Ernesto F. L. 2001. A urbanização recente no Brasil e as aglomerações metropolitanas. In: **XXIV General Population Conference of the International Union for the Scientific Study of Population (IUSSP)**. Salvador: IUSSP. August 18-24.

CAMARGO, Renata Freitas de. **Joint Venture é uma boa estratégia para seu negócio? Veja como formar acordos comerciais estratégicos**. 2017. Disponível em: <https://www.treasy.com.br/blog/joint-venture/>. Acesso em: 20 mai. 2019.

CANÁRIO, Jonathan Canela. **Implantação e Pavimentação da BR-285/RS/SC Obras e Programas Ambientais**: Traçando novos horizontes. 2018. Disponível em: <https://docplayer.com.br/63005870-Implantacao-e-pavimentacao-da-br-285-rs-sc-obras-e-programas-ambientais-tracando-novos-horizontes.html>. Acesso em: 29 mai. 2019.

CARDOSO, Ana Paula. **Rua Nereu Ramos, em Imbituba, reabre sábado**. 2013. Disponível em: <http://www.engeplus.com.br/noticia/geral/2013/rua-nereu-ramos-em-imituba-reabre-sabado>. Acesso em: 30 abr. 2019.

CATTALINI TERMINAIS MARÍTIMOS S/A. **Cattalini**: desde 1981 oferecendo qualidade. Disponível em: <https://www.cattalinterminais.com.br/>. Acesso em: 18 mai. 2019.

_____. **RIMA – Relatório de Impacto Ambiental**. 2016. Disponível em: [http://www.fatma.sc.gov.br/ckfinder/userfiles/arquivos/Rimas/RIMA\(3\).pdf](http://www.fatma.sc.gov.br/ckfinder/userfiles/arquivos/Rimas/RIMA(3).pdf). Acesso em: 18 mai. 2019.

COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA. **Fotos**. 2011. Disponível em: <http://www.cdiport.com.br/porto/fotos.htm>. Acesso em: 21 set. 2018.

COSTA, Sandro da Silveira. **Santa Catarina**: História, Geografia, Meio Ambiente, Turismo e Atualidades. Florianópolis: Postmix, 2011.

COSTA, Viegas Fernandes da. **Não ao terminal da Cattalini em Imbituba**. 2016. Disponível em: <http://www.grandejornal.com.br/nao-ao-terminal-da-cattalini-em-imituba/>. Acesso em: 18 mai. 2019.

DÉAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Terezinha Ramos. **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp, 1999.

DORÉ, Elivelton Luiz. **Entrevista** [abr. 2019]. Entrevistador: L. Sousa. Imbituba: SCPar Porto de Imbituba, 2019. Arquivo de áudio wav (29 minutos).

FEITOSA, Anderson. **O que é ISS, como calcular esse imposto e quem precisa pagar?** 2018. Disponível em: <https://conube.com.br/blog/o-que-e-iss/>. Acesso em: 07 jun. 2019.

FERROVIA TEREZA CRISTINA S/A. **História da Estrada de Ferro no sul de Santa Catarina**. 2015. Disponível em: <http://ftc.com.br/a-empresa/historia>. Acesso em: 21 set. 2018.

FERTISANTA – FERTILIZANTES SANTA CATARINA LTDA. **Institucional**. Disponível em: <https://fertisanta.com.br/institucional.php>. Acesso em: 11 mai. 2019.

GOULARTI FILHO, Alcides. O porto de Imbituba na formação do complexo carbonífero catarinense. **Revista de História Regional**, Criciúma, p.235-262, 2010.

_____. **Sistema Portuário Catarinense**: A Construção dos Portos de São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba. 2004. Disponível em: <http://cdn.fee.tche.br/jornadas/2/E3-03.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2019.

GOULARTI FILHO, Alcides; MORAES, Fabio Farias de. Formação, Expansão e Desmonte Parcial do Complexo Carbonífero Catarinense. **História & Perspectivas**, Uberlândia, p.251-267, jun. 2009.

ICMBIO – INSTITUTO CHICO MENDES DE BIODIVERSIDADE. **Área de Proteção Ambiental da Baleia Franca**. Disponível em: <http://www.icmbio.gov.br/apabaleiafranca/>. Acesso em: 18 mai. 2019.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Brasil em Síntese | Santa Catarina | Imbituba**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/imituba/panorama>. Acesso em: 05 jun. 2019.

_____. **Censo Demográfico**: Séries históricas. 2010. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas-novoportal/sociais/populacao/9662-censo-demografico-2010.html?=&t=series-historicas>. Acesso em: 21 set. 2018.

_____. **RMPG – Rede Maregráfica Permanente para Geodésia**. Disponível em: https://ww2.ibge.gov.br/home/geociencias/geodesia/rmpg/default_rmpg_int.shtm?c=10. Acesso em: 10 jun. 2019.

_____. **Sinopse do Censo Demográfico 2010**: Santa Catarina. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?uf=42&dados=21>. Acesso em: 10 jun. 2019.

_____. **Sistema de Contas Nacionais Trimestrais – SCNT**. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9300-contas-nacionais-trimestrais.html?=&t=series-historicas&utm_source=landing&utm_medium=explica&utm_campaign=pib%25252523evolucao-taxa%252523evolucao-taxa%2523evolucao-taxa%23evolucao-taxa#evolucao-taxa. Acesso em: 10 jun. 2019.

IMBITUBA. Município de Imbituba. **Acesso Norte Documento assinado por todos é entregue ao Governo do Estado**. 2015a, outubro. Disponível em: <https://www.imbituba.sc.gov.br/noticias/index/ver/codMapaltem/16434/codNoticia/403107>. Acesso em: 17 mai. 2019.

_____. **Análise Situacional de Imbituba é apresentada**. 2018. Disponível em: <https://www.imbituba.sc.gov.br/noticias/index/ver/codMapaltem/16434/codNoticia/484348>. Acesso em: 29 mai. 2019.

_____. **Concretagem do Acesso Norte iniciou em setembro.** 2016b, outubro. Disponível em:
<https://www.imbituba.sc.gov.br/noticias/index/ver/codMapaltem/16434/codNoticia/394805>. Acesso em: 17 mai. 2019.

_____. **Governo de Imbituba cobra duplicação do Acesso Norte.** 2015b, fevereiro. Disponível em:
<https://www.imbituba.sc.gov.br/noticias/index/ver/codMapaltem/16434/codNoticia/402693>. Acesso em: 17 mai. 2019.

_____. **História.** 2016a, novembro. Disponível em:
<https://www.imbituba.sc.gov.br/cms/pagina/ver/codMapaltem/49267>. Acesso em: 21 set. 2018.

_____. Lei Complementar nº 2.623, de 19 de março de 2005. **Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Imbituba – PDDSI.** Imbituba, SC, 19 mar. 2005. Disponível em:
http://www.legislador.com.br/imgLei/715486459_pdf13_2_2623_2005.pdf. Acesso em: 04 mai. 2019.

_____. Lei Complementar nº 3.911, de 07 de junho de 2011. Altera redação da Lei Complementar nº 2.623, de 19 de março de 2005, que instituiu o Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Imbituba – PDDSI, e dá outras providências. Imbituba, SC, 07 jun. 2011. Disponível em:
<http://www.legislador.com.br/LegislatorWEB.ASP?WCI=LeiTexto&ID=316&inEspecieLei=2&nrLei=3911&aaLei=2011&dsVerbete=>. Acesso em: 04 mai. 2019.

_____. Lei Complementar nº 4.752, de 05 de outubro de 2016. Disciplina o armazenamento de produtos perigosos no município de Imbituba. Imbituba, SC, 05 out. 2016. Disponível em:
<http://www.legislador.com.br/legisladorweb.asp?WCI=LeiTexto&ID=316&inEspecieLei=2&nrLei=4752&aaLei=2016&dsVerbete=>. Acesso em: 18 mai. 2019.

_____. **VOTORANTIM CIMENTOS INAUGURA.** 2011. Disponível em:
<https://www.imbituba.sc.gov.br/noticias/index/ver/codMapaltem/16434/codNoticia/401504>. Acesso em: 11 mai. 2019.

JERÔNIMO, Daniel; BALOD, Edison P.; JERÔNIMO, Rosa N. T. **História, ambiente e turismo:** da caça à preservação da Baleia Franca em Garopaba e Imbituba – SC. 2008. Disponível em:
<http://www.okara.ufpb.br/ojs2/index.php/gaia/article/viewFile/2548/2221>. Acesso em: 13 mar. 2019.

KRAUSEN, Josimara Martins. **Considerações urbanísticas do Plano Diretor do Município de Imbituba/SC:** estudo de caso de obra embargada. 2017. 57 f. TCC (Graduação) - Curso de Engenharia Civil, Universidade do Sul de Santa Catarina, Tubarão, 2017. Disponível em:
https://riuni.unisul.br/bitstream/handle/12345/2215/TCC%20FINAL_07Jul17.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 04 mai. 2019.

LACERDA, Antonio Corrêa de. **A terciarização da economia mundial e seu impacto**. 2006. Disponível em: <http://terramagazine.terra.com.br/interna/0,,OI1086689-EI7095,00.html>. Acesso em: 01 jun. 2019.

LINS, Hoyêdo Nunes; AMORIM, Rosemar. Zonas de Processamento de Exportação: problemática geral e a experiência de Imbituba (SC). **Perspectiva Econômica**, [s.l.], v. 12, n. 2, p.72-89, 23 ago. 2016. UNISINOS - Universidade do Vale do Rio Dos Sinos. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.4013/pe.2016.122.05>. Acesso em: 21 mar. 2019.

LUCAS, Adriano S. **Top 10 maiores portos do mundo**. 2018. Disponível em: <https://top10mais.org/top-10-maiores-portos-do-mundo/>. Acesso em: 20 mai. 2019.

LUCHIARI, Ailton; KAWAKUBO, Fernando Shinji; MORATO, Rúbia Gomes. Aplicações do Sensoriamento Remoto na Geografia. *In*: VENTURI, Luis Antonio Bittar. **Praticando Geografia: técnicas de campo e laboratório**. São Paulo: Oficina de Textos, 2005. Cap. 3. p. 33-54.

MANUCHAR BRASIL. **A Manuchar no Brasil**. Disponível em: <https://manuchar.com.br/sobre-a-manuchar/a-manuchar-no-brasil/>. Acesso em: 10 mai. 2019.

_____. **Manuchar Brasil inaugura seu novo Centro de Distribuição em Imbituba**. Disponível em: <https://manuchar.com.br/noticias/manuchar-brasil-inaugura-seu-novo-centro-de-distribuicao-em-imbituba/>. Acesso em: 10 mai. 2019.

MONIÉ, Frédéric; VASCONCELOS, Flavia Nico. **Evolução das relações entre cidades e portos**: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. 2012. Disponível em: <https://confins.revues.org/7685?lang=pt>. Acesso em: 24 mai. 2019.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 6, n. 40, p.975-995, 2006. Bimestral. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/%0D/rap/v40n6/03.pdf>. Acesso em: 10 mai. 2019.

NEU, Márcia Fernandes Rosa. **Porto de Imbituba**: de armação baleeira a porto carbonífero. Tubarão: Unisul, 2003.

NOGUEIRA NETO, Mário de Souza *et al.* **Equipamentos portuários de movimentação e contêineres**: portêiner e guindaste móvel sobre pneus. 2011. Disponível em: http://www.fatecguaratingueta.edu.br/fateclog/artigos/Artigo_129.PDF. Acesso em: 10 mai. 2019.

NUNES, Izidro Tomaz. **A BR-101 e a migração para o litoral em Santa Catarina**. 2008. 80 f. TCC (Graduação) - Curso de Ciências Econômicas, Universidade Federal

de Santa Catarina, Florianópolis, 2008. Disponível em:
<http://tcc.bu.ufsc.br/Economia293366>. Acesso em: 13 mar. 2019.

OLIVEIRA, Clician do Couto. **O processo de modernização dos portos brasileiros na década de 90**. 2000. 171 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Ciências Econômicas, Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000.

OLIVEIRA, Francieli. **Fim da linha Ásia traz incertezas ao setor**. 2019. Disponível em: <https://www.4oito.com.br/noticia/fim-da-linha-asia-traz-incertezas-ao-setor-12539>. Acesso em: 20 mai. 2019.

OLIVEN, Ruben George. **Urbanização e Mudança Social no Brasil**. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2010.

PALAZZO JUNIOR, José Truda. **Plano de ação para a conservação da Baleia Franca, *Eubalaena australis*, no estado de Santa Catarina**. 1999. Disponível em: <http://www.baleiafranca.org.br/oprojeto/publicacoes/plano.pdf>. Acesso em: 21 set. 2018.

PENA, Rodolfo F. Alves. **Meio técnico-científico-informacional; Brasil Escola**. Disponível em <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/meio-tecnico-cientifico-informacional.htm>. Acesso em: 21 set. 2018.

PEREIRA, Gilberto Barreto da Costa. **Entrevista** [abr. 2019]. Entrevistador: L. Sousa. Imbituba: Sede do OGMO, 2019. Arquivo de áudio wav (41 minutos).

PIZZOLATO, Nélio Domingues; SCAVARDA, Luiz Felipe; PAIVA, Rodrigo. Zonas de influências portuárias – *hinterlands*: conceituação e metodologias para sua delimitação. **Gestão & Produção**, São Carlos, v. 17, n. 3, p.553-566, 11 jun. 2010. Trimestral. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/gp/v17n3/09.pdf>. Acesso em: 26 mai. 2019.

PLÁCIDO, Gervázio. **Empresas Fertisanta e Manuchar oficializam sociedade**. 2015. Disponível em: <https://gervazioplacido.blogspot.com/2015/06/empresas-fertisanta-e-manuchar.html>. Acesso em: 11 mai. 2019.

PRADO, Gisele Esteves (Org.). **Principais equipamentos de movimentação de cargas nos Portos**. 2011. Disponível em:
<http://fateclog.blogspot.com/2011/11/principais-equipamentos-de-movimentacao.html>. Acesso em: 10 mai. 2019.

REFISA INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE SAL LTDA. **Capacidade Técnica**. Disponível em: <http://refisa.com.br/capacidade-tecnica>. Acesso em: 10 mai. 2019.

REIS, Tiago. **O que são commodities: entenda tudo sobre esses produtos essenciais**. 2018. Disponível em: <https://www.sunoresearch.com.br/artigos/o-que-commodities/>. Acesso em: 20 mai. 2019.

RIAL, Mariana Fontes Pérez. **Cidade-porto: Dinâmicas Espaciais e Planejamento Intra-urbano**. 2008. 295 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

ROSA, Eduardo. **Por mais segurança e celeridade nas obras, manifestantes bloqueiam trânsito no Acesso Norte**. 2017. Disponível em: <http://portalahora.com.br/noticia/790/por-mais-seguranca-e-celeridade-nas-obras-manifestantes-bloqueiam-transito-no-acesso-norte>. Acesso em: 17 mai. 2019.

RODRIGUES, Roberto Luiz. **Entrevista** [abr. 2019]. Entrevistador: L. Sousa. Imbituba: Câmara Municipal, 2019. Arquivo de áudio wav (23 minutos).

SANTOS BRASIL PARTICIPAÇÕES S/A. **Perfil da Empresa**. Disponível em: https://www.santosbrasil.com.br/_pages/empresa-perfil.asp. Acesso em: 10 mai. 2019.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. ed. 9. reimpr. São Paulo: Edusp, 2017.

_____. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. **Metamorfoses do Espaço Habitado: Fundamentos Teóricos e Metodológicos da Geografia**. São Paulo: Hucitec, 1988.

_____. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. São Paulo: Record, 2000.

SCPAR PORTO DE IMBITUBA S/A. **Agências Marítimas**. Disponível em: <http://www.portodeimbituba.com.br/site/operacoes/?id=20>. Acesso em: 11 mai. 2019.

_____. **Estrutura Física**. Disponível em: <http://www.portodeimbituba.com.br/site/porto/?id=7>. Acesso em: 10 mai. 2019.

_____. **História: Mais de um século promovendo o desenvolvimento**. Disponível em: <http://www.portodeimbituba.com.br/site/porto/>. Acesso em: 21 set. 2018.

_____. **Porto de Imbituba bate recorde histórico de movimentação**. 2018. Disponível em: <http://www.portodeimbituba.com.br/site/noticias.php?id=281>. Acesso em: 20 mai. 2019.

_____. **Porto de Imbituba faz história e bate recorde operacional em março**. 2019. Disponível em: <http://www.portodeimbituba.com.br/site/noticias.php?id=297>. Acesso em: 20 mai. 2019.

_____. **Relatório de Gestão: Ano Referência: 2018. 2019**. Disponível em: <http://transparencia.portodeimbituba.com.br/wp-content/uploads/2019/05/10.-Relat%C3%B3rio-de-Gest%C3%A3o.pdf>. Acesso em: 04 jun. 2019.

_____. **Relatório de Sustentabilidade 2017**: SCPAr Porto de Imbituba. 2017.

Disponível em:

http://www.portodeimbituba.com.br/downloads/ambiental/Relatorio_de_Sustentabilidade_2017.pdf. Acesso em: 04 jun. 2019.

SILVA, Simone Espíndola de Souza. **Desenvolvimento, Crise e Reconstrução da Economia de Imbituba (SC)**. 1999. 83 f. Monografia (Especialização) - Curso de Ciências Econômicas, Ciências Econômicas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1999.

SILVA JUNIOR, Jeconias Rosendo da; PASSOS, Luciana Andrade dos. **O negócio é participar**: a importância do plano diretor para o desenvolvimento municipal. – Brasília DF: CNM, SEBRAE, 2006. 32 p.

SILVA JÚNIOR, Rosivaldo da. **Entrevista** [abr. 2019]. Entrevistador: L. Sousa. Imbituba: Prefeitura Municipal. Arquivo de áudio wav (18 minutos).

SILVESTRE, Adilson Jorge. **Entrevista** [abr. 2019]. Entrevistador: L. Sousa. Imbituba: Silvestre Praia Hotel, 2019. Arquivo de áudio wav (17 minutos).

SIMOES, Alexander. **The Observatory of Economy Complexity**: Brasil. Disponível em: <https://atlas.media.mit.edu/pt/profile/country/bra/>. Acesso em: 27 mai. 2019.

SPECK, Rodrigo. **Temporada dobra o número de habitantes e Imbituba sofre com a falta de água**. 2019. Disponível em: <https://www.acimimbituba.org/single-post/2019/01/03/Temporada-dobra-o-n%C3%BAmero-de-habitantes-e-Imbituba-sofre-com-a-falta-de-%C3%A1gua>. Acesso em: 31 mai. 2019.

STE – SERVIÇOS TÉCNICOS DE ENGENHARIA S/A. **BR-285/RS/SC**: Empreendimento. 2016. Disponível em: <http://br285rs-sc.com.br/empreendimento.php>. Acesso em: 29 mai. 2019.

SULGESSO INDÚSTRIA E COMÉRCIO S/A. **Nossa História**. Disponível em: <http://www.sulgesso.com/site/empresa/nossa-historia/>. Acesso em: 15 mai. 2019.

TRADEWAYS ACE. **Empresa comercial exportadora e trading company**: o que é e como funciona? Disponível em: https://tradewaysace.com.br/pt_BR/blog/empresa-comercial-exportadora-e-trading-company-o-que-e-e-como-funciona/. Acesso em: 15 mai. 2019.

VON BEHR, Miguel. **Uso e ocupação do solo e problemas ambientais urbanos na Área de Proteção Ambiental da Baleia Franca**. 2014. Disponível em: http://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/plano-de-manejo/21_caracterizacao_urbana_apa_da_baleia_franca.pdf. Acesso em: 05 mai. 2019.

VOTORANTIM CIMENTOS. **Crescimento com foco no longo prazo**. Disponível em: <https://www.votorantimcimentos.com.br/institucional/quem-somos/>. Acesso em: 11 mai. 2019.

WILSON SONS. **Agenciamento marítimo**: o que é e por que é importante contratar. Disponível em: <https://www.wilsonsons.com.br/blog/agencia/agenciamento-maritimo-o-que-e-e-por-que-e-importante-contratar/>. Acesso em: 11 mai. 2019.

ZILLI, Julio Cesar; GIANEZINI, Miguelangelo; VIEIRA, Adriana Carvalho Pinto. O Porto de Imbituba no Desenvolvimento do Sul de Santa Catarina. **XV Mostra de iniciação científica, pós-graduação, pesquisa e extensão**. 2015. Programa de Pós-graduação em Administração – UCS. Universidade de Caxias do Sul. Disponível em: <http://www.ucs.br/etc/conferencias/index.php/mostraucspgga/index/abolut/index>. Acesso em: 13 mar. 2019.

APÊNDICES

APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA I

ENTREVISTA PARA PESQUISA DE TCC

I – SETOR ECONÔMICO / EMPRESARIAL (Associação Empresarial de Imbituba – ACIM)

DADOS PESSOAIS
Nome: <u>Adilson Jorge Silvestre</u>
Idade: <u>56</u>
Naturalidade: <u>Cascavel - PR</u>
Formação: <u>Economia</u>
Função atual: <u>Gerente do Silvestre Praia Hotel</u>
Quanto tempo reside em Imbituba/SC: <u>20 anos (desde 1998)</u>
Fale sobre a sua trajetória: <u>(áudio)</u>
QUESTÕES
1. Ao longo da história, Imbituba adquiriu o <i>status</i> de cidade portuária. Como você interpreta essa identidade do município na atualidade?
2. Em relação à logística de circulação no espaço urbano municipal, como você classificaria hoje a infraestrutura de acesso às zonas urbanas e portuária de Imbituba?
3. Na sua percepção, quais foram as principais virtudes ou inovações feitas no complexo portuário na nova gestão que reestabeleceram o crescimento econômico satisfatório?
4. Que tipos de ações empreendidas pelo setor empresarial local, tiveram impacto visível na expansão de áreas urbanizadas em Imbituba recentemente?
5. Como você avalia a evolução na última década do setor terciário da cidade, frente aos resultados positivos da nova gestão portuária?
6. Como a ACIM projeta em relação à atração de novos investimentos e oportunidades para a cidade, buscando ou não, uma cooperação com o Porto de Imbituba?
7. Qual a sua perspectiva de desenvolvimento na interação cidade-porto em Imbituba para as próximas décadas?
Contato/e-mail: <u>adilsonzimba@gmail.com</u>
Data/horário: <u>2 de abril de 2018, 10 horas.</u>

APÊNDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTA II

ENTREVISTA PARA PESQUISA DE TCC

II – SETOR ECONÔMICO / PORTUÁRIO (SCPar Porto de Imbituba S/A)

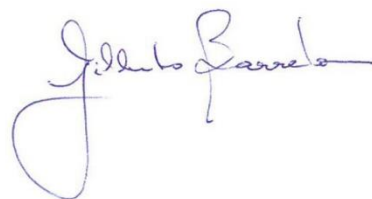
DADOS PESSOAIS
Nome: <u>Elivelton Doré</u>
Idade: <u>27</u>
Naturalidade: <u>Rio Negrinho-SC</u>
Formação: <u>Contabilidade</u>
Função atual: <u>Contador</u>
Quanto tempo reside em Imbituba/SC: <u>4 anos (desde 2015)</u>
Fale sobre a sua trajetória: <u>(áudio)</u>
QUESTÕES
1. Ao longo da história, Imbituba adquiriu o <i>status</i> de cidade portuária. Como você interpreta essa identidade do município na atualidade?
2. Em relação à logística de circulação no espaço urbano municipal, como você classificaria hoje a infraestrutura de acesso às zonas urbanas e portuária de Imbituba?
3. Na sua percepção, quais foram as principais virtudes ou inovações feitas no complexo portuário na nova gestão que reestabeleceram o crescimento econômico satisfatório?
4. Que tipos de ações empreendidas pelo setor empresarial local, tiveram impacto visível na expansão de áreas urbanizadas em Imbituba recentemente?
5. Como é a relação da SCPar com as empresas privadas, arrendatárias ou não, que atuam de forma direta nas operações portuárias?
6. Você destacaria hoje a movimentação de contêineres, além de símbolo da modernização logística, como um fator indispensável para o Porto de Imbituba poder se manter em constante <i>superávit</i> operacional?
7. Qual a sua perspectiva de desenvolvimento na interação cidade-porto em Imbituba para as próximas décadas?
Contato/e-mail: <u>elivelton.dore@portodeimbituba.com.br</u>
Data/horário: <u>4 de abril de 2019, 14 horas</u>

APÊNDICE C – ROTEIRO DE ENTREVISTA III

ENTREVISTA PARA PESQUISA DE TCC

III – SETOR HISTÓRICO (Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO Imbituba)

DADOS PESSOAIS
Nome: <i>Gilberto Barreto da Costa Pereira</i>
Idade: <i>71</i>
Naturalidade: <i>Caruaru-PE</i>
Formação: <i>Engenharia Civil, Especialização em Portos e Vias Navegáveis</i>
Função atual: <i>Diretor Executivo do OGMO</i>
Quanto tempo reside em Imbituba/SC: <i>34 anos (desde 1985)</i>
Fale sobre a sua trajetória: <i>(áudio)</i>
QUESTÕES
1. Ao longo da história, Imbituba adquiriu o <i>status</i> de cidade portuária. Como você interpreta essa identidade do município na atualidade?
2. Em relação à logística de circulação no espaço urbano municipal, como você classificaria hoje a infraestrutura de acesso às zonas urbanas e portuária de Imbituba?
3. Como você analisa as transformações históricas da cidade de Imbituba ao longo do século passado, até o contexto atual de novo ciclo de crescimento?
4. Na sua opinião, como é recebida pela população notícias recentes sobre o Porto de Imbituba que transmitem sinais de progresso para a cidade?
5. Quais são as principais dificuldades percebidas na cidade em seu desenvolvimento, quando há divergência de interesses econômicos e socioambientais?
6. No período analisado de gestão da SCPar (2013-2018), qual a ligação que você faz do crescimento recorde da atividade portuária em relação à evolução da qualidade de vida da população local?
7. Qual a sua perspectiva de desenvolvimento na interação cidade-porto em Imbituba para as próximas décadas?
Contato/e-mail: <i>gbcpc@terra-com.br</i>
Data/horário: <i>08 de abril de 2019, 17 horas.</i>



APÊNDICE D – ROTEIRO DE ENTREVISTA IV

ENTREVISTA PARA PESQUISA DE TCC

IV – SETOR POLÍTICO (Câmara Municipal)

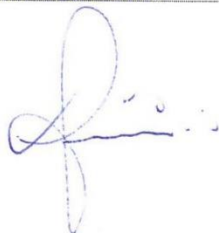
DADOS PESSOAIS
Nome: <u>Roberto Luiz Rodrigues</u>
Idade: <u>59</u>
Naturalidade: <u>Tubarão-SC</u>
Formação: <u>Ensino Médio Completo</u>
Função atual: <u>Vereador / Presidente da Câmara em 2019</u>
Quanto tempo reside em Imbituba/SC: <u>45 anos (desde 1974)</u>
Fale sobre a sua trajetória: <u>(áudio)</u>
QUESTÕES
1. Ao longo da história, Imbituba adquiriu o <i>status</i> de cidade portuária. Como você interpreta essa identidade do município na atualidade?
2. Em relação à logística de circulação no espaço urbano municipal, como você classificaria hoje a infraestrutura de acesso às zonas urbanas e portuária de Imbituba?
3. Sobre o planejamento do Plano Diretor Municipal, quais são os maiores obstáculos visíveis frente ao crescimento urbano e à especulação imobiliária?
4. Em relação ao Distrito Industrial, qual a sua expectativa atual e projeção futura que tais áreas possuem para impulsionar o desenvolvimento socioeconômico e portuário?
5. Quais são as principais dificuldades percebidas na cidade em seu desenvolvimento, quando há divergência de interesses econômicos e socioambientais?
6. No período analisado de gestão da SCPar (2013-2018), qual a ligação que você faz do crescimento recorde da atividade portuária em relação à evolução da qualidade de vida da população local?
7. Qual a sua perspectiva de desenvolvimento na interação cidade-porto em Imbituba para as próximas décadas?
Contato/e-mail: <u>rrshowdebola@gmail.com</u>
Data/horário: <u>4 de abril de 2019, 17 horas</u>

APÊNDICE E – ROTEIRO DE ENTREVISTA V

ENTREVISTA PARA PESQUISA DE TCC

V – SETOR POLÍTICO (Prefeitura Municipal)

DADOS PESSOAIS
Nome: <i>ROSENVALDO DA SILVA JÚNIOR</i>
Idade: <i>44</i>
Naturalidade: <i>Imbituba</i>
Formação: <i>Médico cardiologista</i>
Função atual: <i>Profeto</i>
Quanto tempo reside em Imbituba/SC:
Fale sobre a sua trajetória: <i>Criado aqui, lá para estudar, retornou em 2003.</i>
QUESTÕES
1. Ao longo da história, Imbituba adquiriu o <i>status</i> de cidade portuária. Como você interpreta essa identidade do município na atualidade?
2. Em relação à logística de circulação no espaço urbano municipal, como você classificaria hoje a infraestrutura de acesso às zonas urbanas e portuária de Imbituba?
3. Sobre o planejamento do Plano Diretor Municipal, quais são os maiores obstáculos visíveis frente ao crescimento urbano e à especulação imobiliária?
4. Em relação ao Distrito Industrial, qual a sua expectativa atual e projeção futura que tais áreas possuem para impulsionar o desenvolvimento socioeconômico e portuário?
5. Quais são as principais dificuldades percebidas na cidade em seu desenvolvimento, quando há divergência de interesses econômicos e socioambientais?
6. No período analisado de gestão da SCPar (2013-2018), qual a ligação que você faz do crescimento recorde da atividade portuária em relação à evolução da qualidade de vida da população local?
7. Qual a sua perspectiva de desenvolvimento na interação cidade-porto em Imbituba para as próximas décadas?
Contato/e-mail: <i>ROSENVALDO@CAROLLA.BR</i>
Data/horário: <i>23/04/19 - 14:22.</i>



**APÊNDICE F – LISTA FINAL DE ATIVIDADES RELACIONADAS AO PORTO DE
IMBITUBA, PARA CÁLCULO DE ARRECADAÇÃO MUNICIPAL DE ISS**

1	ADMINISTRAÇÃO DE INFRA-ESTRUTURA PORTUÁRIA
2	AGENCIAMENTO DE CARGAS
3	Agenciamento marítimo
4	ARMADOR – OUTROS
5	ARMAZÉNS GERAIS (EMIÇÃO DE WARRANTS)
6	ATIVIDADES DE AGENCIAMENTO MARÍTIMO
7	ATIVIDADES DE DESPACHANTE ADUANEIROS
8	Prestação de serviço de transporte intermunicipal e interestadual de carga, com substituição tributária
9	Prestação de serviço de transporte intermunicipal e interestadual, sem substituição tributária
10	Prestação de serviços de transporte para o exterior
11	Canais para navegação
12	Dragagem e desassoreamento
13	Estruturas de apoio Náutico I
14	Estruturas de apoio Náutico II
15	Estruturas de apoio Náutico III
16	Estruturas de apoio Náutico IV
17	Molhes e guias de correntes e similares
18	DEPÓSITO DE MERCADORIAS PARA TERCEIROS, EXCETO ARMAZÉNS GERAIS E GUARDA MÓVEIS
19	DEPÓSITO E COMÉRCIO DE BEBIDAS E ÁLCOOL
20	DEPÓSITO FECHADO E ARMAZÉNS GERAIS
21	DEPÓSITO FECHADO E ARMAZÉNS GERAIS
22	DEPÓSITO MAT. DE CONST. EM GERAL
23	DEPÓSITO MATERIAL DE CONSTRUÇÃO EM GERAL
24	DEPÓSITOS DE MERCADORIAS PRÓPRIAS
25	DESDOBRAMENTO DE MADEIRA
26	EMP. DE TRANSP. INTERMUNICIPAL/ARMAZENAGEM
27	EMP. DE TRANSPORTES INTRAMUNICIPAL
28	EMP. NAVEGAÇÃO E AGENCIAMENTO MARÍTIMO
29	INSTALAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PARA ORIENTAÇÃO À NAVEGAÇÃO MARÍTIMA FLUVIAL E LACUSTRE
30	Instalação de equipamentos para orientação a navegação marítima, fluvial e lacustre
31	LIMPEZA DE CASCOS E MANUTENÇÃO DE NAVIOS NO PORTO
32	Limpeza e dragagem de rios, portos, canais, baías, lagos, lagoas, represas, açudes e congêneres.
33	LOCAÇÃO DE EMBARCAÇÕES SEM TRIPULAÇÃO, EXCETO PARA FINS RECREATIVOS
34	LOCAÇÃO DE OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE NÃO ESPECIFICADOS ANTERIORMENTE, SEM CONDUTOR
35	LOCAÇÃO DE VEÍCULOS
36	LOCAÇÃO DE VEÍCULOS RODOV. DE PASSAG., C/ MOTORISTA, INTERMUNICIPAL, INTERESTADUAL E INTERNACIONAL
37	LOCAÇÃO DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS DE CARGA, COM MOTORISTA
38	Locação, sublocação, arrendamento, direito de passagem ou permissão de uso, compartilhado ou não, de ferrovia, rodovia, postes, cabos, dutos e condutos de qualquer natureza.
39	MOTORISTA DE CAMINHÃO TRANSP. RODOVIÁRIO
40	NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO
41	NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO
42	OBRAS MARÍTIMAS E FLUVIAIS
43	OBRAS PORTUÁRIAS, MARÍTIMAS E FLUVIAIS
44	OFICIAL DE MÁQUINAS
45	OFICINA DE REPAROS NAVAIS

46	OPERAÇÃO DE PORTOS E TERMINAIS
47	OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL – OTM
48	ORGANIZAÇÃO LOGÍSTICA DO TRANSPORTE DE CARGA
49	OUTRAS ATIVIDADES AUXILIARES AOS TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
50	OUTRAS ATIVIDADES AUXILIARES AOS TRANSPORTES TERRESTRES
51	OUTRAS ATIVIDADES RELACIONADAS A ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGAS
52	REBOCAGEM EM ESTUÁRIOS E PORTOS
53	REPRESENT. COMERCIAIS, AGENTES DO COMÉRCIO DE MÁQUINAS, EQUIPAMENTOS INDUSTRIAIS, EMBARCAÇÕES E AERONAV.
54	Serviço de praticagem
55	Serviços portuários, ferroportuários, utilização de porto, movimentação de passageiros, reboque de embarcações, rebocador escoteiro, atracação, desatracação, serviços de praticagem, capatazia, armazenagem de qualquer natureza, serviços acessórios, etc.
56	TRANSP. RODOV. DE CARGA, EXCETO PRODUTOS PERIGOSOS E MUDANÇAS, INTERMUNICIPAL, INTERESTADUAL E INTERNACIONAL
57	TRANSPORTE AQUAVIÁRIO INTERMUNICIPAL, URBANO
58	TRANSPORTE AQUAVIÁRIO MUNICIPAL, URBANO
59	TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS, INTERMUNICIPAL E INTERESTADUAL
60	TRANSPORTE MARÍTIMO DE CABOTAGEM
61	TRANSPORTE MARÍTIMO DE LONGO CURSO
62	TRANSPORTE MARÍTIMO DE LONGO CURSO – CARGA
63	TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA, EXCETO PRODUTOS PERIGOSOS E MUDANÇAS, INTERMUNICIPAL, INTERESTADUAL E INTERNACIONAL
64	TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS
65	TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS EM GERAL EXCETO PROD. PERIGOSOS E MUDANÇAS, MUNICIPAL, INTERMUNICIPAL
66	TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS EM GERAL, EXCETO PROD. PERIGOSOS E MUDANÇAS, INTERMUNICIPAL, INTERESTADUAL E INTERNACIONAL
67	TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS EM GERAL, INTERMUNICIPAL, INTERESTADUAL E INTERNACIONAL
68	TRANSPORTES E TERMINAIS
69	Portos
70	Terminais portuários
71	Terminal de minério
72	Terminal de produtos químicos
73	Terminal ferroviário de carga
74	Terminal retroportuários
75	Terminal rodoviário de carga

ANEXOS

ANEXO A – CARTA DE APRESENTAÇÃO

Prezado,

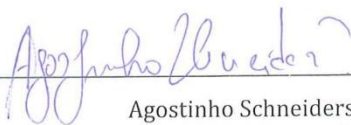
Meu nome é LUCAS DE SOUSA, acadêmico do Curso de Geografia da Universidade do Sul de Santa Catarina (UNISUL), venho por intermédio deste, solicitar informações e documentos referentes à atividade portuária. Estou desenvolvendo neste semestre (2019A) um Trabalho de Conclusão de Curso que tem como título, **A dinâmica do Porto de Imbituba (Santa Catarina), sob gestão pública a partir de 2012, no processo de urbanização municipal**, no curso acima citado. Qualquer dado ou informação colhida sobre o assunto da pesquisa tem um único interesse, qual seja, servir de base para construção do trabalho acadêmico. Desde já, agradeço a disponibilidade.

Tubarão, 26 de março 2019.

Cordialmente,



Lucas de Sousa
Acadêmico do Curso de Geografia



Agostinho Schneiders
Professor Dr. Orientador

UNISUL - Universidade do Sul de Santa Catarina
Congregação do Curso de Geografia e História



Alexandre de Medeiros Motta
Coordenador do Curso de Geografia