

# AS CIDADES CATARINENSES E SEUS PORTOS<sup>1</sup>

MSc.Márcia Fernandes Rosa Neu<sup>2</sup>

USP/UNISUL

[marciarn@usp.br](mailto:marciarn@usp.br)

[marcia.neu@unisul.br](mailto:marcia.neu@unisul.br)

## 1. INTRODUÇÃO

A indústria de transporte, assim chamada por Marx (2000), intensificou o seu crescimento, principalmente, por meio do valor de uso das mercadorias, que só se realizam a partir de seu consumo. Assim, os portos surgem como uma das principais formas de redução das escalas espaciais, por isso a história dos portos se confunde com a história da humanidade. Um porto, mesmo sem toda a organização necessária, é o responsável pelo desenvolvimento do meio de transporte mais eficiente quando se trata de um grande volume de cargas. Além disso, durante muitos séculos, foi a única forma de comunicação entre os povos, proporcionando a ampliação das fronteiras e o desenvolvimento do capitalismo.

Historicamente, os núcleos portuários tinham um papel negativo, servindo como estrutura de submissão à Europa. Assim, Silva e Cocco (1999) observam que a relação de quase toda a cidade brasileira com o mar está ligada ao papel histórico de seus portos. Servem de porta de entrada e saída de riquezas.

As cidades de modo geral fazem parte de uma realidade muito dinâmica e em constante transformação. A cada momento histórico, há a combinação dos fatores: comportamento demográfico, grau de modernização, tipos de atividades e relações que mantêm os grupos sociais envolvidos, além da criação e retenção do valor adicionado, a capacidade local para guardar uma maior ou menor parcela da mais-valia gerada, o grau de redistribuição da renda entre os produtores, os efeitos diretos e indiretos da modernização sobre a política, a sociedade, a cultura e a ideologia. (SANTOS,1982: 38). Nesse sentido, as cidades portuárias abrigam em seu território, diversas atividades e dão suporte ao movimento dos portos. Essa relação de apoio gera a complexidade, comum a qualquer cidade, mas potencializada nas cidades portuárias, onde a inserção do global no local é mais intensa.

---

<sup>1</sup> EIXO TEMÁTICO: 1º GEOGRAFIA DA AMERICA LATINA EM TRANSFORMAÇÃO POLITICA E SOCIAL; 2º DINÂMICA URBANA.

<sup>2</sup> Doutoranda pela Universidade de São Paulo – USP e Professora e pesquisadora da UNISUL.

A função que essas cidades portuárias desempenham no espaço regional e ou nacional não fica restrita a comercial, ainda possuem outras funções, pois ao atrair capital estrangeiro, movimentam a indústria e o setor de serviços. No entanto, esse aparente desenvolvimento é permeado por sérios problemas sociais que envolvem desde a prostituição até a circulação de bens e drogas ilícitas.

Conforme Thierry Baudouin (1999: 31), “as cidades portuárias na plena acepção do termo, cidades de comércio marítimo internacional – impõem-se como protagonistas centrais da globalização”. Essa função, segundo ele, se dá principalmente pelo papel de local de passagem obrigatória de vários fluxos, tanto de mercadorias como de informação.

As cidades portuárias são pontos estratégicos para o escoamento da produção de um país ou região, no entanto apesar da sua importância ser discutida por vários autores, o que se coloca hoje é um desigual crescimento das cidades brasileiras e, principalmente, valorização do seu papel no nível regional e nacional.

Em Santa Catarina, pelas características do relevo, tem a divisão de seu território em duas partes distintas. O litoral, formado pela planície litorânea e o planalto, na qual a Serra Geral e a Serra do Mar se confundem. Assim, também a rede hidrográfica, pela divisão do relevo, forma duas vertentes, a do litoral e do planalto. A vertente do litoral formada por pequenas bacias hidrográficas formou diversos estuários que originaram portos naturais e que com a organização das suas atividades passaram a figurar entre os principais portos do Brasil. Além disso, migração de italianos e alemães para a encosta da Serra catarinense, teve o assentamento preferencial nos leitos das bacias hidrográficas da vertente do litoral.

A bacia do Rio Itajaí-açú, porto de Itajaí, tem em Blumenau a origem da industrialização no norte do Estado, que juntamente com Joinville, instalada na Bacia do Rio Cubatão, na hinterlândia direta do porto de São Francisco do Sul. E na Bacia do Rio Tubarão, a formação de dois portos (Laguna e Imbituba).

Nesse sentido, as cidades de Itajaí, São Francisco do Sul e Imbituba, praticamente nasceram com seus portos, sendo a sua razão de existir. A organização das atividades portuárias reflete uma necessidade regional, nacional e internacional de comércio, e só acontece por meio da união de esforços dos governos envolvidos e do sítio portuário adequado, mas sem planejamento as cidades portuárias poderão ter problemas sociais maiores que normalmente as cidades de seu porte teriam. A compreensão do funcionamento dos portos e os reflexos sobre as cidades portuárias revelam diferenças na proximidade entre as três principais cidades

portuárias catarinenses.

A pesquisa, ainda com resultados preliminares, é parte da tese de doutoramento, que pretende analisar os portos do Sul do Brasil. A metodologia de pesquisa é a documental, com análise de dados estatísticos sobre a movimentação portuária nos últimos anos.

## **2. SANTA CATARINA: FORMAÇÃO SOCIO ESPACIAL**

Santa Catarina, por suas características geográficas, possui o segundo maior litoral da entre os três Estados do Sul do Brasil, com muitas enseadas e baías, que permitem em 561,4 Km de litoral, diversos portos em funcionamento. Os portos de carga geral: São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba, e um pesqueiro, Laguna e mais alguns terminais, dentre eles: Itaopá e Navegantes. Além disso, há mais cinco municípios que possuem pontos para desembarque pesqueiro, são eles: Barra do Sul, Porto Belo, Governador Celso Ramos, Florianópolis e Passo de Torres. Itajaí, Navegantes, Laguna e Passo de Torres são os que possuem o maior volume de pescados desembarcados (mapa 01).

Na análise temporal do litoral de Santa Catarina, verificou-se que, no século XIX, embarcações de todas as nacionalidades utilizavam a costa catarinense para abastecer os navios no longo trajeto até a Bacia Platina. Esse fator, impulsionado pelas disputas de expansão territorial portuguesa e espanhola, imobilizou um grande investimento da coroa portuguesa para povoar o Brasil Meridional.

Neu (2003) destacou que, “o mar sem dúvida foi a ligação mais forte de Santa Catarina com a metrópole portuguesa”, por isso os primeiros povoados tiveram seu assentamento justamente em baías e enseadas pela facilidade do acesso das embarcações. O problema de Portugal estava no fato de que o território facilitava o acesso a todos os tipos de bandeira, não só os navios da metrópole portuguesa (NEU, 2003, p. 23).

Mapa 01: Portos catarinenses



Fonte: Secretaria do Estado de Infra-estrutura

Além da tentativa de controle militar, o litoral no período colonial, destacou-se pela atividade pesqueira, e em especial para a pesca da baleia. Assim, numerosas armações baleeiras foram oficializadas na Província século XVIII, para garantir a cobrança de impostos, são elas: Armação da Ilha da Graça (próximo ao Porto de São Francisco do Sul), Armação de Itapocoróia (próximo a Itajaí), Armação Grande ou de Nossa Senhora da Piedade, Armação da Lagoinha, (ambas próximas de Florianópolis) Armação de Garopaba e Armação de Imbituba (Porto de Imbituba).

Estas armações, segundo Ellis (1969 apud Neu 2003), seriam a definição dos núcleos baleeiros meridionais como atividades secundárias, mas que demonstra a existência de uma rede de locais marítimos articulados por meio da distribuição do óleo de baleia. Ressalta-se que, embora em posição secundária, pois o período remontava para a extração de ouro nas minas, realizava um papel fundamental para a navegação de cabotagem, interligando áreas isoladas aos centros econômicos brasileiros (NEU, 2003, p. 29).

Nesse sentido, Mamigonian (1966) destacou que:

O litoral foi transformado no século XVIII com o estabelecimento de casais açoreanos e madeirenses: as explorações policultoras familiares forneceram, nos fins do século XVIII e início do século XIX, importantes excedentes alimentares (farinha de mandioca, arroz, feijão, melado, etc.), que se destinavam ao abastecimento do Rio, Salvador, Recife e até mesmo de Montevideu (MAMIGONIAN: 1966, 35).

Desta forma, como lembrou o autor, os centros comerciais como Laguna, São Francisco e Desterro (atual Florianópolis), se formaram e se fortaleceram. Toda a produção era escoada pelos portos, montados com trapiches rudimentares, iniciando-se, assim, os primeiros sinais de organização portuária.

Anos mais tarde, já no século XIX, a intensificação da imigração alemã e italiana nas regiões norte e central de Santa Catarina trouxe novo vigor ao desenvolvimento portuário. Esses imigrantes, com experiência da atividade industrial, iniciaram várias atividades produtivas tanto industriais como agrícolas. Algumas delas encontraram um mercado consumidor ávido por produtos industrializados, principalmente os produtos têxteis.

Algumas casas comerciais de Florianópolis, como a Hoepcke, fretavam navios em Hamburgo, na Alemanha, e transportavam mercadorias que adquiriam na Europa. Além disso, adquiriam, algumas vezes, bens de produção, como máquinas de teares, ampliando a capacidade produtiva da região colonial e intensificando o comércio com a capital, Rio de Janeiro (MAMIGONIAN: 1966, 36).

Outro caso que demonstra o excepcional crescimento industrial ligado à área têxtil é a história da família Hering. Eles chegaram a Blumenau, com os demais imigrantes, em 1850, com apenas dois teares e, poucos anos depois, tinham importado, com facilidade, mais de 100<sup>3</sup>. Escoavam a produção para os grandes centros pelo Porto de Itajaí.

---

<sup>3</sup> O destaque para a importação com facilidade, de bens de produção se dá porque um dos problemas que mais atrapalhava o crescimento industrial no Brasil era a falta de bens de produção e a dependência de

Lins (2000) destacou que:

[...] a história da industrialização catarinense confunde-se com a das atividades do complexo têxtil-vestuarista no estado. As iniciativas de mestres artesãos de origem alemã, como Hering e Schlösser nas últimas décadas do século XIX, figuram entre os eventos que deram partida tanto para a produção têxtil em larga escala como, [...] ao efetivo movimento de industrialização de Santa Catarina (LINS:, 2000, 84).

Também o Sul de Santa Catarina, que escoava a produção agrícola via bacia do Rio Tubarão até a Lagoa de Santo Antônio, Porto de Laguna, interligava o porto com o interior do Estado. Os imigrantes açorianos, e mais tarde, os italianos produziam desde arroz até farinha de mandioca. O excedente era vendido aos centros urbanos no sudeste do Brasil, por meio da navegação de cabotagem.

No final do século XIX, diante da conjuntura de investimentos ingleses na infra-estrutura brasileira, o sul de Santa Catarina foi contemplado com a construção da Ferrovia Dona Tereza Christina, ligando a mina, em Criciúma, ao Porto de Imbituba. Somente com a ameaça da 1ª Guerra Mundial e com a necessidade de combustível para movimentar a frota de Henrique Lage<sup>4</sup>, a região teve sua economia impulsionada. Como Imbituba apresentava as melhores condições de atracagem, passou a receber investimentos de toda ordem. Era uma cidade a ser construída: casas para os operários, casas dos engenheiros, escola básica, hotel, granja (para abastecer os navios), estradas, usina elétrica, distribuição de água, entre demais infra-estruturas.

Atualmente, a hinterlândia portuária dos portos catarinenses se expandiu consideravelmente. O Relatório de Infra-estrutura de Santa Catarina, realizado pela Fundação Universitária José Bonifácio em 2005, revela que “parte da carga destinada aos portos catarinenses, no entanto, é originária do norte do Paraná, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, percorrendo distâncias maiores”. Ainda revela o Relatório que o transporte utilizado nesses casos é o modal rodoviário, embora o ferroviário fosse a alternativa mais viável.

Os portos catarinenses, com exceção de Imbituba, encontram-se em fase de saturação. Segundo citado Relatório (2005, p. 8), um aspecto crítico que afeta o sistema portuário do Estado é a falta de uma visão estratégica integrada do sistema.

Ainda, segundo o Relatório,

---

importação dessas da Inglaterra. Em muitos casos há relatos de morosidade na importação. O mesmo não era relatado quando os alemães enviavam as máquinas nas seus patrícios no Brasil.

<sup>4</sup> Empresário do Rio de Janeiro que explorava a navegação costeira no Brasil, no início do século XX.

Em termos mundiais, a tendência em serviços portuários indica maior demanda por serviços logísticos integrados, maior concorrência entre seus fornecedores e maiores exigências de eficiência por parte dos consumidores para poder competir num mundo globalizado (RELATÓRIO DE INFRAESTRUTURA DE SANTA CATARINA, 2005, p. 8).

Considera-se como público consumidor não só os que utilizam o serviço portuário, mas também a população das áreas próximas aos portos, que exige mais cuidado na preservação do meio-ambiente. Sabe-se que áreas portuárias são insalubres e apresentam também as portas abertas para a bioinvasão<sup>5</sup>. Além disso, diversas situações comprometem o meio-ambiente litorâneo, por isso, alguns portos catarinenses estão entre os que têm maior índice de HIV e Hepatite C do Brasil.

## 2.1 PORTO DE IMBITUBA

O porto de Imbituba está localizado no litoral sul de Santa Catarina, na enseada da Praia do Porto. Nos relatos dos viajantes, o Porto era um bom abrigo natural para navios que realizavam a navegação de costeira<sup>6</sup>.

No final do século XVIII, o Porto passou a ter oficialmente nesta enseada uma armação baleeira, com o monopólio do capital comercial português. A existência dessa armação permitiu que um pequeno vilarejo tivesse contato com os centros urbanos da colônia, intensificando, assim, o comércio de diversos produtos inexistentes na região, como tecidos e algumas manufaturas.

No final do século XIX, a descoberta de carvão em Criciúma motivou o investimento na construção da estrada de ferro para escoar o carvão pela enseada de Imbituba. O governo republicano concedeu o direito aos ingleses de construir a estrada de ferro, com as obras por Imbituba (NEU, Op. Cit).

Após o primeiro carregamento de carvão, no início do século XX, as extrações foram interrompidas, originando muitas especulações. Os diversos relatórios produzidos eram

---

<sup>5</sup> Bioinvasão refere-se ao impacto das invasões biológicas sobre a estrutura e funcionamento dos ecossistemas.

<sup>6</sup> DUPERREY, Louis Isidore. Ilha de Santa Catarina. Relato de Viajantes estrangeiros: séc. XVIII e XIX. Florinaopolis: 4 ° ed. Lunardelli. 1996. apud NEU, Marcia F.R.. Porto de Imbituba: de armação baleeira a porto carbonífero. Unisul: Tubarão, SC. 2003.

divergentes. Em alguns, constava que o carvão não era de boa qualidade, enquanto outros afirmavam que as minas eram distantes do litoral e a concorrência com o carvão inglês era muito forte<sup>7</sup>.

Somente com a ameaça da Primeira Guerra Mundial, 1917, empresários do Rio de Janeiro, temendo ficar sem combustível para seus navios, passaram a investir na extração e no transporte do carvão até a capital republicana. O Porto de Laguna também era utilizado para o transporte de carvão, mas foi o Porto de Imbituba que recebeu investimentos para se transformar no primeiro porto privado do Brasil, especializado no escoamento do carvão.

No entanto, apesar de ser privado, o governo era seu principal cliente. Tanto realizava o carregamento pela estrada de ferro, quanto transportava por navios o carvão até a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). Além disso, havia cotas<sup>8</sup> que obrigavam as empresas a utilizarem uma parte do carvão nacional para movimentar os fornos. As cotas garantiram a produção mínima às mineradoras durante décadas. Esse fato motivou os empresários a reinvestirem em outras atividades, diversificando o parque industrial de Criciúma, SC, e região.

O Porto especializado em carvão teve carga garantida até o final do século XX. Poucos produtos dividiam os cais do único porto privado do país. No entanto, a quebra dos subsídios trouxe dificuldades que o Porto não estava preparando para enfrentar. Em pouco tempo, teve que mudar radicalmente a sua história, procurando diversificação de cargas e remodelando os terminais exclusivos para carga de carvão (NEU, 2003).

Depois de mais de 50 anos de investimentos, alguns privados, outros subsidiados, o Porto de Imbituba contava com 4 cais, sendo: 2 especializados em carvão, 1 em carga geral e o outro no modo *roll-on – roll-off* (navios que embarcam os caminhões carregados).

No entanto, conforme Neu:

[...] em 1990, a movimentação do carvão no cais nº 1 e 2 correspondem ao total de 63% das cargas movimentadas no Porto. Neste momento, o carvão já encontrava uma sensível diminuição na movimentação em função da extinção dos subsídios do carvão (NEU, 2003, p. 61).

---

<sup>7</sup> A comprovação desse fato mereceria uma outra investigação.

<sup>8</sup> O sistema de cota garantiu aos empresários tanto do porto como das mineradoras a venda de carvão por mais de 50 anos. Na primeira Lei de proteção a extração do carvão nacional, Getúlio Vargas impôs a compra de 10% de carvão nacional, mais tarde essa Lei foi ampliada para 200%.



As alterações na movimentação de carvão produziram modificações substanciais no gerenciamento e no re-ordenamento da atividade portuária. A crise teve que gerar obrigatoriamente diversificação das cargas, além de investimentos em infra-estrutura, pois a realidade não permitia aguardar investimentos governamentais, como era comum em outra época.

Seguindo a orientação da Lei 8.630/93, os portos deveriam especializar suas atividades com expansão por meio da privatização da operação portuária. Um dos primeiros cais a serem arrendados foi justamente o que era exclusivo para o escoamento do carvão, arrendado para um frigorífico que exportava frangos (Frangosul), que mais tarde foi incorporado a uma empresa francesa, a Doll.

O Porto passou também a ser o local ideal para receber carvão e coque importados do Texas (EUA), pois as condições de armazenagem já estavam instaladas. Em relação ao coque, pelo alto risco ambiental, houve a necessidade de realizar a contenção da dispersão pelo vento, principalmente porque se tratava de um produto que contém partículas finas e poluentes liberadas no transporte deste material. A Empresa Votorantin é responsável hoje pelo gerenciamento da importação do material, que serve de matéria-prima para a indústria de cimento.

No início de 2000, os investimentos em pátios de containers aparecem como possibilidades para aumentar a movimentação de cargas no porto. A existência de espaços ociosos na retro-área portuária permitiu a construção de imensos pátios de armazenagem dos containers. Segundo dados do Relatório de Projetos Estruturantes da Infra-Estrutura Logística de Santa Catarina, realizado pela Fundação Universitária José Bonifácio para o Governo catarinense, em 2005, a área de pátios para armazenagem de Imbituba é de 1.500.000 m<sup>2</sup>, sendo que apenas 21,27 % é ocupada, ou seja, 318.991 m<sup>2</sup>.

O Porto de Imbituba possui capacidade de expansão para os pátios de containers, o que tem atraído investidores que realizam movimentação de contêiner. A atração de cargas pode se estender aos pólos industriais do Norte do Rio Grande do Sul, facilitado pela melhoria de rodovias do Sul de Santa Catarina. Além disso, há um porto seco instalados em Porto Alegre (RS) e outro Criciúma (SC), para preparar as cargas em contêineres para a exportação.

Ainda segundo o Relatório (2005, p. 36), o Porto de Imbituba [...] tem características físicas e geográficas capazes de transformá-lo em um dos principais portos brasileiros. Pode-se atingir, com investimentos relativamente baixos, um calado de 16m junto aos berços e ao

longo do canal de acesso, o que o habilitaria a receber os navios do tipo full contêineress de até 6000 TEU e ainda os graneleiros cape-size.

Além disso, a infraestrutura portuária dispõe, na zona primária, de uma retro-área de cerca de 1.500.000 m<sup>2</sup>, da qual apenas 318.991 m<sup>2</sup> são atualmente ocupados, e, na área secundária, de uma área de 1.045.788 m<sup>2</sup>, a cerca de 2,5 km do porto.

A administração do Porto é da iniciativa privada, com direito à sua concessão até 2012. Possui um passivo trabalhista muito grande, com dívidas que se acumulam ao longo dos anos, ocasionadas principalmente por erros gerenciais.

A cidade de Imbituba surgiu em 1923 com a primeira emancipação de Laguna, por ter arrecadação suficiente para se tornar independente. No entanto, pela forte disputa política que girava no entorno dessa emancipação, ela foi revogada em 1930, a cidade voltou a ser Vila e a pertencer a Laguna. A nova emancipação só ocorreu em 1958. Foi o único caso registrado na história de revogação de emancipação política.

Atualmente as atividades econômicas da cidade giram em torno o Porto, que apesar de empregar o menor número de trabalhadores da sua história, proporciona trabalho indireto em diversos setores de apoio ao porto. As indústrias que existem na cidade ainda não têm o Porto como foco de atração para escoar a produção, apesar de haver uma área destinada como Zona de Processamento de Exportação (ZPE) que não atraiu nenhuma empresa.

Apesar de características de uma cidade pequena, com 39.749 habitantes, tem problemas de cidade grandes, com moradias de baixa renda, problemas de violência e uso de droga bastante elevados.

## 2.2.PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL

O porto de São Francisco situado na baía de Babitonga, nordeste do Estado de Santa Catarina é um dos principais pontos de entrada e saída de mercadorias do sul do Brasil. Possui um canal de acesso com 11 m. de profundidade, 9,3 Km de distância e largura mínima de 150 metros. No estuário do rio Itapocu / Parati, com profundidade média de 30 metros e águas abrigadas, com facilidade para fundear navios de qualquer porte.

O Porto de São Francisco do Sul está assentado numa das cidades mais antigas de Santa Catarina. A Ilha de São Francisco foi descoberta inicialmente por franceses que chegaram em 1503 e conviveram com índios carijós aproximadamente 4 meses.

A ocupação efetiva somente aconteceu no século XVII, com a chegada dos vicentistas interessados em descobrir as riquezas da região e caçar os índios. Como a Ilha era própria para a navegação, servia também para guarda e escambo das navegações que se aventuraram na região. A criação de uma povoação sólida foi obra de uma família da Capitania de São Vicente, com poderes para povoar a região e planos para plantar e criar gado.

Em meados do século XVI, novos grupos de colonizadores açorianos instalaram-se na região, formando uma Vila subordinada à de Paranaguá. Como o progresso foi expressivo, a freguesia foi à elevada a categoria de Vila em 1662. Nesse período, os engenhos de aguardente e de farinha de mandioca predominavam na economia do lugar. O Porto era um ancoradouro natural que escoava a água ardente e a farinha de mandioca produzida para os centros comerciais do Brasil colônia.

No século XIX, o norte de Santa Catarina recebeu grande quantidade de imigrantes alemães, que vieram na primeira leva de uma colônia particular para as terras “Dona Francisca” (terras doadas à irmã do D. Pedro II como dote ao seu casamento). A colônia instalada próxima a São Francisco do Sul desenvolve a atividade industrial a partir de experiências da sua terra de origem.

Esse desenvolvimento econômico no entorno do Porto provocou a organização das atividades portuárias, para, inicialmente, abastecer as novas colônias e, mais tarde, garantir o escoamento de novos produtos industriais.

Na trajetória deste Porto detectam-se, pelo menos, duas fases distintas: a primeira, diz respeito à exportação da madeira. A navegação se restringia à pequena e à grande cabotagem, sendo São Paulo, Rio de Janeiro e Argentina os principais mercados. Esse período se expandiu até 1964, quando as áreas extrativas entram em extinção.

A exportação de madeira caracterizou o momento de expansão populacional pelo oeste catarinense, tanto com a ampliação das áreas agrícolas como a ampliação de áreas urbanas. A extração era realizada em matas nativas, sendo o primeiro obstáculo a ser removido.

A segunda fase do Porto de São Francisco do Sul diz respeito à conseqüência da retiradas da madeira, ou seja, a monocultura exportadora, principalmente de soja. A intensificação da

exportação motivou, em 1976, investimentos da concessionária<sup>9</sup>, Estado de Santa Catarina, na construção de um complexo graneleiro, como já havia feito o Governo Federal em 1970, nos portos de Paranaguá e Rio Grande.

Segundo Camargo,

A implantação do terminal graneleiro [...], junto ao Porto de São Francisco do Sul e administrado pela Cia. Catarinense de Armazenamento – COCAR, consagrou-se num projeto de verdadeira relevância econômica, não somente para as regiões produtoras de Santa Catarina, , como também para a circulação dos excedentes exportáveis dos estados do Rio Grande do Sul e Paraná (CAMARGO, 1988, p. 23).

A expansão dos terminais de carga passou a contar, a partir de 1976, com dois armazéns para depósito de cereais (capacidade de 115.000 ton.) e cinco tanques metálicos para óleos vegetais (9.000 m<sup>3</sup>). Também, nesse período, houve expansão do cais acostável em mais de 75 metros e o reforço de mais 150 metros de cais acostável, além da construção de pórticos.

Segundo Camargo (1988), os investimentos entraram em operação em 1978, com ampliação de mais de 100% na movimentação de granéis sólidos (de 242 mil ton. para 506 mil ton.) Como relata a historiadora, houve mudança significativa na história de São Francisco do Sul, quando este passou a ampliar também as cargas gerais. Assim, o excedente de Paranaguá se dirige ao porto catarinense mais próximo.

Após quase 20 anos, com diversos decretos do Governo Federal, que ora concediam a concessão ao Estado, ora retiravam a concessão, foi assinado em 1941, o decreto nº 6.912, que garante ao Estado o uso e exploração por 70 anos do Porto de São Francisco do Sul. Assim, pela Lei Estadual 1.404 de 24/11/1955, foi organizado o Porto como entidade de natureza autárquica e personalidade jurídica.

O Porto possui quatro berços de atracação com profundidade entre 8 a 12 metros. Um dos berços com calado de 12 metros e comprimento de 200 metros é prioritário para granéis; outros dois, com calado de 10,30 metros e comprimento variando entre 200 e 220 metros, são prioritários para navios full contêiner e roll on roll off. Há também outro berço, com calado de 8 m. e comprimento de 150 metros, para carga geral. Ao longo de todos os berços, estão instaladas infra-estruturas básicas para a atracagem dos navios (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2006).

---

<sup>9</sup> Concessionária nesse caso se refere ao detentor do direito de explorar o porto. No caso de São Francisco do Sul é o Estado de Santa Catarina.

A área de armazenagem é composta de 3 armazéns para carga geral e 1 frigorífico, totalizando 20mil m<sup>2</sup> e armazéns graneleiros, somando 13mil m<sup>2</sup>, utilizados pela Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola (CIDASC). O Porto possui ainda dois galpões de madeira, num total de 10mil m<sup>2</sup>, vários pátios descobertos para carga geral e um pátio para containers pavimentado, iluminação com mais de 500 tomadas para containers frigorificados (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2006).

Atualmente, segundo usuários, o Porto de São Francisco do Sul apresenta limitação na sua capacidade. Após mais de 30 anos em que o último grande investimento foi realizado, há falta de investimento em novos berços de atracação, derrocagens e dragagens de aprofundamento, o que vem dificultando as operações no São Francisco do Sul, que está no limite de sua capacidade de movimentação de cargas.

Para solucionar esse problema, empresários catarinenses querem criar a SC Portos – empresa de economia mista, com participação da iniciativa privada e de outras organizações – para cuidar do gerenciamento do porto. Segundo o projeto, o governo ficaria com 51% das ações e as empresas sócias com 49%. A autoridade portuária permaneceria pública, agindo como gestora do patrimônio, promotora do desenvolvimento e controladora dos interesses privados no Porto.

Além disso, outros terminais privados são projetados, como o terminal de Mar Azul, de iniciativa da Vega Indústrias S.A., multinacional brasileira de compressores, para garantir o recebimento de bobinas de aço do Porto de Vitória (ES). Este terminal localiza-se, aproximadamente, a 4 Km do Porto de São Francisco do Sul e a 2 Km da Vega Indústrias S.A., com isso, além de reduzir o tempo/espço, também reduz o custo de logística.

Na Baía da Babitonga, outro terminal começa a ser construído. É o terminal da Tecon, numa parceria do grupo Batistella (setor de madeiras) com a Hamburg Sud (operadora de contêineres). Esse terminal terá 16 m de calado e receberá navios de contêineres que não acostam no Porto de São Francisco.

A situação do Porto de São Francisco do Sul é de quase saturação, o que intensifica a disputa entre os terminais graneleiros e de contêineres. Segundo o parecer do Relatório de Infraestrutura e Logística de Santa Catarina (2005), para o Estado é mais estratégico intensificar a movimentação de contêiner, pois as exportações com valor agregado aumentam a circulação financeira e possibilitam reinversões. Já os grãos provêm, quase que exclusivamente, de

outros estados para serem exportados. A exceção ocorre com a empresa Bunge, que mantém uma unidade de beneficiamento de soja junto ao Porto.

Além disso, quando se faz uma análise de um porto, é necessário estabelecer a interligação rodoviária e ferroviária. Assim, um grave problema do Porto de São Francisco do Sul é o congestionamento rodoviário ocasionado pelo excesso de veículos na BR-280, em especial no trecho Jaraguá do Sul-Porto. Outro problema é o acesso ferroviário, pelo fato de que a velocidade comercial das composições é muito reduzida no trecho entre Araquari e o Porto, devido aos diversos obstáculos, dos quais o principal é a travessia da cidade de São Francisco do Sul.

Outra situação que aumenta o congestionamento de São Francisco do Sul é a localização do pátio ferroviário na área primária ao Porto, dificultando a logística das cargas em seus pátios. Entretanto, a localização próxima a Paranaguá (PR) passa a ser uma vantagem, quando cargas que não podem ser movimentadas neste Porto, optam por São Francisco do Sul, dado sua proximidade.

A cidade de São Francisco do Sul é uma das mais antigas de Santa Catarina, considerada, também por seu patrimônio histórico, tem sua área central muito próxima ao Porto, permitindo, dessa forma, há pequena área para expansão portuária.

O número de indústria é maior que os Portos de Imbituba e de Itajaí, principalmente por “irradiação” das atividades de Joinville e Jaraguá do Sul, pólos industriais catarinenses. A cidade de São Francisco do Sul possui características de cidade pequena, com dinamismo econômico e problemas sociais graves. Há diversos pontos com moradias de baixa renda, elevado índice de morte por AIDS, acidentes e agressões. A taxa de mortalidade infantil é de 18,5‰, indicando problemas, como saneamento básico, dentre outros, que poderiam ser minimizado se houve melhor planejamento social.

### 2.3 PORTO DE ITAJAÍ

O Porto de Itajaí, localizado entre os portos de São Francisco do Sul e Imbituba, a uma distância de 110 quilômetros de Florianópolis, bem na foz do Rio Itajaí-Açu, tem profundidade de 9.5 metros, em média, em seus 4 berços, e 9.9 metros no canal de acesso de 3.2 quilômetros. A BR101 corta o município em três acessos.

A concessão do Porto de Itajaí é da Administradora Hidroviária Docas Catarinense (ADHOC), vinculada à Administração Municipal de Itajaí. As principais cargas movimentadas são: carga geral em contêineres, que ocupam um dos primeiros lugares entre os portos brasileiros nesse tipo de movimentação, e carga refrigerada em contêineres, que ocupa o 1º lugar nesse tipo de movimentação. Este Porto possui o maior conjunto de armazém refrigerados dos portos do Brasil.

Historicamente, segundo Moreira (1995), “o ancoradouro natural de Itajaí juntamente com núcleo manufatureiro de Itapocoróia” impulsionaram a navegação de cabotagem com as áreas centrais do Brasil. No entanto, a foz do rio Itajaí-açu não apresentou uma ocupação colonial expressiva, no início do século XVIII. Há relatos de pequeno número de famílias com seus escravos que cultivavam as terras devolutas.

Somente com as primeiras levas de imigrantes, surge a formação de freguesias ao longo do rio. No entanto, as dificuldades na entrada na barra, devido ao processo de assoreamento, são explicitadas desde os primeiros relatos dos viajantes estrangeiros.

Ao final do século XVIII, grupos de imigrantes procuram essas terras para se instalarem, o que pode ser facilitado pela possibilidade de aquisição da terra. Certamente a aparente facilidade de percorrer o interior por meio do rio impulsionou a ocupação de terras nessa região.

Em 1850, novos grupos de imigrantes, principalmente alemães, instalam-se ao longo da bacia do Rio Itajaí-açu e demandou segundo Moreira (1995, p 49), freqüente importação de mercadorias, fato este que impulsionou o comércio e a vila portuária.

Mamigonian (1965) relata que as zonas de colonização alemã, em particular as colônias de Blumenau, Joinville e Brusque, povoadas a partir de 1850, constituem as zonas mais industrializadas e as mais ricas de Santa Catarina. Sabe-se que estes grupos de imigrantes viveram a primeira crise da Revolução Industrial em seus países. Dessa forma, não só conheciam os mecanismos industriais, como trouxeram alguns equipamentos consigo. Esse é o caso da família Hering e outros que promoveram a industrialização da região.

Assim, para garantir a melhoria do comércio, em 1905, o governo da província organizou estudos sobre o Porto de Itajaí. Somente em 1914 os primeiros molhes foram construídos, com 700 metros de comprimento. Iniciou-se a organização do Porto, mas somente em 1938 foi construído um cais e um armazém. Alguns anos mais tarde ele foi ampliado com a construção de um armazém frigorífico, para a atividade pesqueira.

Segundo Luca (2005), o Porto de Itajaí passou a ser considerado um porto organizado em 28 de junho de 1966, pela Junta Administrativa do Porto de Itajaí. Era subordinada, na época, ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN) e mais tarde a Empresa de Portos do Brasil S.A (PORTOBRÁS), empresa criada em 1976 para substituir a anterior.

Em 1990, com a extinção da Portobrás, o Governo Federal repassou a responsabilidade administrativa desse Porto à Companhia Docas de São Paulo (CODESP), logo depois houve a movimentação das lideranças locais em favor da municipalização do Porto. Dados estatísticos revelam crescimento significativo na movimentação do Porto, com a melhoria na organização administrativa e no aumento dos investimentos realizados à época.

Sobre as etapas de movimentação no Porto de Itajaí, Moreira (1995, p. 74) revela que, entre 1930 a 1970, a economia catarinense viveu o chamado ciclo da madeira, devido à importância que a economia da madeira alcançou no Estado, em especial a economia do pinho. Essa economia, segundo Mamigonian (1966, p. 35), vivificou o planalto a partir da Segunda Guerra Mundial, transformando Itajaí no maior pólo madeireiro do Brasil, uma obra de italianos e alemães provenientes do Rio Grande do Sul. Esse é caso das famílias: Battistella e Gamborgi.

No final da década de 1970, a economia madeireira entra em crise. O movimento portuário passa, então, a orientar-se para carga geral, afirma Moreira (1995, p.13). A movimentação de carga geral exige a integração de vários modais. No caso de Itajaí, destacam-se, nessa época, os nós de estrangulamento logístico do Porto.

A movimentação do Porto de Itajaí, na década de 1960, era semelhante ao porto de Imbituba e superava, em muito, a movimentação de São Francisco do Sul. Esse período constituiu-se no auge do período madeireiro.

### **MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA: PORTOS CATARINENSES DÉCADA DE 1970**

Portos	Total movimentado na década
Porto de Itajaí	8.204.723
Porto de Imbituba	13.154.802
Porto de Francisco do	25.935.259



A década de 1970 (tabela 19) traz diferenças significativas para a movimentação de Itajaí. Com a crise no setor madeireiro, o Porto perdeu cargas, pois a concorrência internacional reduziu os compradores do *pinus* catarinense. Além disso, no mercado nacional, segundo Moreira (1995, p. 132), houve queda nas vendas da madeira de pinho. Nesse período iniciou-se o estudo de regulamento para reflorestamento, e muitas madeireiras reduziram suas atividades e outras até as encerraram.

No final de 1970, o Porto de Itajaí, que já havia sido o maior exportador de madeira da América do Sul, tinha na carga geral a condição para ampliar a movimentação. Procurou-se também uma reaproximação com o setor têxtil, que exportava pelo Porto de Paranaguá desde a década de 1960, principalmente pela regularidade das linhas marítimas no porto paranaense.

O crescimento industrial da região de Blumenau auxiliou a diversificação das cargas no porto. Além disso, Moreira aponta que a construção de um terminal pesqueiro foi o atendimento de uma antiga reivindicação do setor, só atendida na crise madeireira.

A expansão da hinterlândia portuária havia se concretizado. As rodovias estaduais SC 470 e a BR 470, que ligam Itajaí ao Oeste catarinense, passando por Blumenau, encontram a BR 101, a 10 Km do Porto, e a SC 486, passando por Brusque e realizando a ligação com a malha rodoviária do Estado. O transporte ferroviário não existe, o que difere da característica de muitos portos brasileiros, em que há um anel ferroviário ligando o porto aos setores produtivos.

Também da década de 1980 o Porto de Itajaí é o porto de Estado de menor movimentação. A captação de novas cargas, diversificando a movimentação é um processo lento, que exige investimentos, na maioria dos casos (tabela 20)

---

#### **MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA: PORTOS CATARINENSES, DÉCADA DE 1980 e 1990**

Portos	Década de 1980	Década de 1990
Porto de Itajaí	11.396.027	18.648.169

Porto de Imbituba	34.834.445	9.660.608
Porto de Francisco do Sul	89.571.917	103.617.437

Fonte: Anuário estatístico do Brasil, 1992, Rio de Janeiro, IBGE e ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários; disponível em: [www.antaq.gov.br/PortalPortos](http://www.antaq.gov.br/PortalPortos) acesso em 29/07/2006.

O final do século XX identificou a movimentação de congelados e cargas em contêineres, com crescimento acentuado. No setor de terminais, o Porto de Itajaí é o responsável pela distribuição de petróleo e derivados, além de diversos produtos químicos, em quase todo o Estado. O Porto é o segundo em movimentação de Santa Catarina (tabela 21).

Há sérias restrições na retro-área do Porto de Itajaí. Na década de 90, uma rua da cidade foi incorporada ao Porto. A cidade cresceu no entorno das atividades portuárias, e hoje eles se confundem. O crescimento do Porto só pode ocorrer do outro lado da foz do rio Itajaí-açu, como já ocorreu com a construção de um terminal privado, formado por um grupo de empresas gerenciadas pela Portonave S.A.

#### **MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA: PORTOS CATARINENSES 2000 A 2004**

Portos	Total movimentado na década
Porto de Itajaí	18.794.588
Porto de Imbituba	5.700.427
Porto de Francisco do Sul	75.029.770

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários; disponível em: [www.antaq.gov.br/PortalPortos/EstatisticaAnuários.htm](http://www.antaq.gov.br/PortalPortos/EstatisticaAnuários.htm); 29/07/2006.

Segundo Relatório de Infra-estrutura de Santa Catarina, o Porto está próximo da saturação, necessitando de investimentos urgentes para atender ao aumento da demanda, pois apresenta sérias limitações quanto a calado e retro-área, sendo a área do Porto estrangulada pela área urbana da cidade de Itajaí (RELATÓRIO DE INFRAESTRUTURA DE SANTA CATARINA, 2005, p. 31)

A cidade de Itajaí é a maior das três cidades portuárias catarinenses, com 171 mil habitantes, possui forte atividade econômica no setor de serviços, o que a diferencia de São Francisco do Sul. O dinamismo econômico de cidade portuária traz também os problemas sociais, com um dos maiores índices de AIDS do Brasil, elevada taxa de morte por agressões e acidentes de transporte, deixam as marcas das atividades econômicas na paisagem urbana. Além disso, a proximidade do porto com a cidade dificulta ações de redução dos impactos das atividades portuárias sobre a urbanização.

#### 2.4 OS NOVOS PORTOS: ITAPOÁ E NAVEGANTES

A ampliação da capacidade logística de Santa Catarina tem sido possível com investimentos privados na construção de diversos portos e terminais em baías e canais. A Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ) tem autorizado a instalação de portos e terminais no Estado, o que é impulsionado pela necessidade de mais portos, evitando assim os gargalos no escoamento da produção.

Assim, cinco projetos em curso prevêem investimentos superiores a R\$ 5 bilhões na construção de terminais privados para movimentação de carga própria e de terceiros. Se no setor privado, os novos projetos vão permitir melhor atender à demanda, sobretudo em contêineres, nas áreas públicas dos portos, os investimentos em expansão são uma promessa (Portos e Navios, 2007).

Em Itapoá, município localizado na Baía da Babitonga, em frente ao Porto de São Francisco do Sul, está em construção um terminal privado de contêineres que dispensa dragagem. É formado por uma sociedade liderada pelos grupos Hamburg Süd e Battistella, que irão investir R\$ 350 milhões em terminal para movimentação de contêineres. Será, segundo seus diretores, o primeiro Terminal de Contêineres (Tecon) privado do país, investimento de US\$ 100 milhões: 44% dos grupos empresariais sócios do empreendimento (Conglomerado Battistella e Hamburg Süd) e 56% do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

Além disso, diversas obras de infra-estrutura são necessárias para realizar a interligação e construir a hinterlândia portuária. O Governo do Estado iniciou a licitação da construção da SC 415, que liga o terminal à BR 101, fornecimento de água e energia, capacitação da mão-de-obra e apoio ao aperfeiçoamento do Plano Diretor de Itapoá, nesse caso, em parceria com o município.

A previsão é que o terminal tenha capacidade instalada, num primeiro momento, para movimentar 300 mil contêineres/ano, ampliando cerca de 50% os atuais 700 mil movimentos em São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba (os três portos do Estado). O início das operações está previsto para março de 2009. Com um calado de 16 metros de profundidade, a obra representará um dos terminais brasileiros de maior profundidade.

Em outro Porto já instalado, o de Itajaí, está o terminal de Navegantes localizado na margem esquerda da foz do Rio Itajaí-açu, na Ponta da Divinéia, município de Navegantes (SC), a 111 km da capital catarinense Florianópolis, a 203 km de Curitiba (PR) e a 571 km de Porto Alegre (RS). Os principais acessos rodoviários são pela BR-101 e pela BR-470. O Aeroporto Internacional de Navegantes, segundo maior de Santa Catarina, fica a, apenas, 2 km do Porto. Navegantes possui 45 mil habitantes e se destaca na economia nacional, como pólo pesqueiro e pela presença de estaleiros de médio e grande porte (RELATÓRIO DE INFRAESTRUTURA DE SANTA CATARINA, 2005, p.31)

Esse terminal seguindo os moldes do Tecon de Itapoá chamará a atenção da iniciativa privada, pela agilidade na movimentação das cargas, pois reduzirá os custos com a logística. Assim, a expectativa da Associação Empresarial de Blumenau (ACIB) é de redução de custos e agilidade para as empresas exportadoras.

A extensão do cais será de 900m, com uma profundidade média de 12 m, contando com 4 berços de atracação. A área total para o trabalho de movimentação será de 600 mil m<sup>2</sup>, com capacidade para estacionamento de 150 de caminhões.

Com base no que foi relatado a respeito dos portos catarinenses, percebe-se que eles evoluíram sem um planejamento de longo prazo. Alguns dos investimentos eliminavam os gargalos e incrementos pontuais da infra-estrutura, em função da capacidade de mobilizar recursos públicos. “Em um mundo globalizado e altamente competitivo, tal abordagem é insustentável no longo prazo, condenando inexoravelmente os portos que assim se desenvolverem, a perder competitividade ao longo do tempo” (RELATÓRIO DE INFRAESTRUTURA DE SANTA CATARINA, 2005, p. 33).

Nesse sentido, os novos terminais catarinenses, Itapoá e Navegantes, utilizam como cargas principais a movimentação de contêineres e o transporte multimodal, com alta tecnologia, para garantir agilidade e redução nos custos. Nesse sentido, Hayut (2006) afirma que a containerização tem um efeito profundo na mudança da estrutura e da operação portuária. Os terminais modificam a função de portos tradicionais e introduzem nova dimensão de

competição entre eles. Dessa forma, pode-se afirmar que portos modernos instalados próximos a portos tradicionais poderão se reinventar, causando uma reação positiva à logística nacional (HAYUT: 2006, p, 160).

### **3. ALGUMAS CONSIDERAÇÕES**

As cidades portuárias catarinenses possuem diferenças na formação sócio-espacial, dadas pelas condições históricas e pelo dinamismo de seu porto, principal atividade econômica das três cidades.

São Francisco do Sul, com movimentação média superior aos demais portos catarinenses, movimenta principalmente soja em grãos, farelos de soja, móveis, motores elétricos e compressores. Reflexo da microrregião, com forte característica industrial concentrada, principalmente no setor de metal-mecânica e no setor moveleiro. A soja movimentada é originária do Mato Grosso e do Paraná.

Itajaí, por sua vez, tem movimentação inferior ao Porto de São Francisco, em torno de 40% menos, movimentam aves e carnes congeladas, madeira, pisos e revestimentos de madeiras e cerâmico. Como está inserida numa hinterlândia com forte produção têxtil, também exporta esse tipo de carga, além de maçã, papel, entre outros.

Imbituba com movimentação muito menor entre os portos catarinenses, em média 70% a menos que a movimentação de São Francisco do Sul reflete o passado de porto carbonífero, privatizado, mas dependente de incentivos governamentais. O encerramento dessas vantagens para o consumo do carvão trouxe a necessidade de diversificar as cargas. Atualmente movimenta principalmente fertilizantes, sal, açúcar, soda cáustica, calçados e carne de frango.

Os portos catarinenses vivem momentos de implementação da Lei 8.630/1993, que prevê, dentre outras normas a modernização das atividades portuárias, melhorando o atendimento aos usuários e reduzindo os custos de movimentação. Esse processo de modernização modificou a relação do porto com as cidades que, por meio do trabalho formal nas operações portuárias, reduziu o número de trabalhadores. Considera-se, ainda, que os portos brasileiros, de modo geral, passam por uma verdadeira revolução, na qual inclui operação privada, modernização de equipamentos e de procedimentos, além do aumento da produtividade e conseqüentemente, a redução de custos.

Na relação do porto com a cidade, percebe-se que Itajaí, com relatou Beck (2008), apesar de ser um dos principais agentes econômicos, vive em conflito, pelas dificuldades da “conurbação” da atividade portuária ao espaço urbano. Assim, atividades de conservação e preservação do ambiente costeiro, tornam-se inviáveis de se executar pela movimentação do Porto. O mesmo acontece com o Porto de São Francisco do Sul, que é considerada um patrimônio histórico e cultural, e sofre os impactos das atividades portuárias.

Já para Imbituba, isso não acontece, pelo menos da mesma forma, já que a expansão para a ampliação das atividades portuárias, não traz conflitos, pelos menos em médio prazo, com a expansão urbana.

Beck (2008) destacou que o porto de Itajaí é um terminal de pequeno porte, com limitações, principalmente quanto a manobras de navios e capacidade de atracção. A retroárea se confunde com residências e comércios tradicionais. Apesar desses problemas ocupa o 2º lugar em movimentação de contêineres.

Portanto, Santa Catarina representa um pólo logístico no Brasil, e pelas condições naturais recebe investimentos da iniciativa privada para a organização de diversos terminais ao longo da costa litorânea.

#### 4. REFERÊNCIAS

1. ANDRADE, Manuel Correia de. Geografia econômica. 10 ed. São Paulo: Atlas, 1989.
2. ANDRADE, Manuel Correia de. Geopolítica do Brasil. Campinas, SP: Papyrus, 2001.
3. ANTAQ-Agência Nacional de Transportes Aquaviários; disponível em: [www.antaq.gov.br/PortalPortos](http://www.antaq.gov.br/PortalPortos) acesso 29/07/2006.
4. Anuário Estatístico do Brasil, 1983. Rio de Janeiro, IBGE
5. \_\_\_\_\_, 1985. Rio de Janeiro, IBGE v.46.
6. \_\_\_\_\_, 1989. Rio de Janeiro, IBGE v.49.
7. \_\_\_\_\_, 1992. Rio de Janeiro, IBGE v.52.
8. BAUDOIN, Thierry. A cidade portuária na mundialização. In.: COCCO, Giuseppe. e SILVA, Gerardo (Orgs). Cidades e portos. Rio de Janeiro: DP&A,1999.
9. BECK, Luiz Pascoal Buglione. os portos catarinenses como elos de cadeias logísticas. Situação atual e perspectivas. 2008. Disponível em: <http://www.gelog.ufsc.br/joomla>.
10. CAMARGO, Luci Carme S. Os portos concessionários: sistema portuário nacional Imbituba e São Francisco do Sul. Programa de pós-graduação. Especialização em História do Brasil. UNIVALI: Itajaí, 1988.
11. CORRÊA, Roberto Lobato. O Espaço Geográfico e algumas considerações. In: Novos Rumos da Geografia Brasileira. Hucitec, São Paulo: 1988.2ª ed.
12. FAISSOL, Speridião (orgs). Urbanização e regionalização. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. IBGE, 1975. In.: PERROUX, François. O conceito de pólo de crescimento.
13. FURTADO, Celso. Formação econômica do Brasil. 31 ed. Companhia Editora Nacional, 2002.
14. GALHERMA, Ravindra. Desarrollo y gestión de las terminales de contenedores: la experiencia de Sri Lanka (1980-2002) Monografías de la Unctad sobre la lección de puertos. nº 18. Naciones Unidas: Nueva York y Ginebra, 2003.
15. HARVEY, David. A produção capitalista do espaço. 2ª ed. São Paulo: Annablume, 2005.
16. HAYUT, Yehuda. Containerization and the Load Center Concept. Economic Geography, vol. 57. nº 2 (apr.,1981) [link.jstor.org/sici](http://link.jstor.org/sici).

17. HOLLANDA FILHO, Sérgio Buarque de. A organização mundial do comércio e os países em desenvolvimento. Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Departamento de Geociências. Cadernos Geográficos. nº 08. CFH/UFSC:2005.
18. Inspectoria Federal de Portos, Rios e Canais, 1926, p56. Op.Cit.Amaral, S. 1997.
19. LINS, Hoyêdo Nunes. Reestruturação industrial de Santa Catarina. Florianópolis: ed. Da UFSC, 2000.
20. LISBOA, Alfredo. Portos do Brasil. s/ed. Rio de Janeiro:1930.
21. LUCA, Helena Carla de. Requisitos ambientais para exportação de produtos: um estudo de caso do Porto de Itajaí (SC). 2005. Dissertação de mestrado- Universidade do Vale do Itajaí.
22. MAGALHÃES, J. Cezar. Estudo Geográfico dos Portos e de suas Hinterlândias. Revista Brasileira de Geografia. Ano 31-n.º2 Fundação IBGE:1986.
23. MAMIGONIAN, Armen. Atualidades geográficas: vida regional em Santa Catarina. Revista de Orientação.n.2 São Paulo: USP, 1966.
24. \_\_\_\_\_. Desenvolvimento Econômico e Questão ambiental. Departamento de geografia USP sem data.
25. \_\_\_\_\_. Estudo geográfico das indústrias de Blumenau. Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de Santa Catarina. 1965.
26. MARCONDES, Renato Leite. Desigualdades regionais brasileiras: comércio marítimo e posse de cativos na década de 1870. Departamento de Economia da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade de Ribeirão Preto. USP:2005.
27. MARX, Karl. O Capital. Livro II. O processo de circulação de capital. 8ª ed. Civilização Brasileira. São Paulo:2000.
28. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES: Secretaria de Transportes Aquaviários. Departamento dos portos. Estatística portuária. Estimativa de movimentação de cargas nos portos brasileiros. 1998, 2006.
29. MORAES, Antonio Carlos Robert. COSTA, Wanderley Messias da. A Valorização do espaço. 3ª ed. São Paulo: Hucitec: 1993.



30. MOREIRA, Sonia Miriam Teixeira. Porto de Itajaí: da gênese ao período madeireiro. Dissertação de mestrado. Programa de pós-graduação em geografia: UFSC, 1995.
31. NEU, Márcia F. Rosa. A organização dos portos do sul do Brasil e sua influência na economia nacional – da gênese ao século XXI. Relatos parciais de pesquisa. Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Federal de São Paulo. Programa de pós-graduação em Geografia Humana.. Pós-graduação USP.2006
32. \_\_\_\_\_. Porto de Imbituba: de armação baleeira a porto carbonífero. Tubarão, Editora da Universidade do Sul de Santa Catarina: 2003.
33. \_\_\_\_\_. Portos Brasileiros: Longo curso ou só cabotagem? Anais do Anpege: 2007.
34. PELIZZER, Hilário. Uma Introdução à técnica do turismo transportes. São Paulo: 1978.
35. PERFIL DE ITAJAÍ. Prefeitura Municipal de Itajaí. Santa Catarina: Brasil. 1996.
36. PERIN, Edenir Bagio. A evolução da movimentação de cargas nos portos do sul do Brasil (século XX). Prêmio Mérito Universitário: relatório de pesquisa. FAPESC/UNISUL: 2006.
37. PIMENTEL, Celso Martins. Unctad monografías sobre gestión de puertos nº 16 Evolución de la legislación portuaria brasileña Naciones Unidas.1999.
38. PLANO DE ZONEAMENTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL: 2006.
39. PRADO, Caio Prado. História econômica do Brasil. 41ed. São Paulo: brasiliense: 1994.
40. RANGEL, Ignácio. Economia: Milagre e Antimilagre. Zahar.2ªed.Rio de Janeiro:1985.
41. \_\_\_\_\_. Os desenvolvimentistas. Obras reunidas. Rio de Janeiro: contraponto, 2005.
42. \_\_\_\_\_.Recursos Ociosos e Política Econômica.Hucitec.São Paulo:1980
43. \_\_\_\_\_. Introdução ao desenvolvimento econômico brasileiro. 2ª ed. Bial: Salvador, 1957.
44. RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL – RIMA. Operação e ampliação do porto de Itajaí. Superintendência do porto de Itajaí, UNIVALI: Centro de Ciências Tecnológicas da Terra e do Mar: 2003.

45. RELATÓRIO DE INFRAESTRUTURA DE SANTA CATARINA. Fundação José Bonifácio. UFRJ: Rio de Janeiro, 2005.
46. REVISTA PORTOS E NAVIOS. Ano 1996, 1998, . Edição 451, ano 40.
47. SANTOS, Milton. Espaço e sociedade: ensaios. Petrópolis: vozes,1982.
48. SCHOELER, Sadi Luís. A movimentação de cargas pesadas em portos brasileiros: dificuldades e perspectivas. Florianópolis 2000.
49. SILVA FILHO, João Ignácio da. A globalização da economia e a política de recursos humanos do porto de Itajaí no contexto do Mercosul (1975 a 1995) Programa de pós-graduação em Relações Econômicas e Sociais Internacionais. Universidade de UMINHO, Portugal. 1998.
50. SILVA, Clodomiro Pereira. A evolução dos transportes mundiais. Imprensa Oficial do Estado. São Paulo: 1940.
51. SLACK, B., STARR, J.T. (1999) «Ports as gateways: a traditional concept revisited» in 5<sup>ème</sup> *Conférence Internationale Villes et Ports*, AIVP, Dakar, novembre
52. MONIÉ, Frédéric; Vidal, Soraia Maria do S. C. Cities, ports, and port cities in the integrated production era. *Revista de Administração Pública*, 2006, vol.40, n. 6.
53. BAUDOIN, Thierry. A cidade portuária na mundialização. In: COCCO, G.; SILVA, G. (Orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. 1999: 31
54. XAVIER, Marcelo Elias. A modernização dos portos. Programa de pós-graduação UFRJ, 2005.