

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA - UFSC
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS - CSE
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS**

AS TRANSFORMAÇÕES NO PORTO DE IMBITUBA E SEUS REFLEXOS URBANO-REGIONAIS

Monografia submetida ao Departamento de Ciências Econômicas para obtenção de carga horária na disciplina CNM 5420 – Monografia.

Por: Gabriel Herzmann

Orientador: Prof. Dr. Hoyêdo Nunes Lins

Área de Pesquisa: Economia Regional e Urbana

Palavras – Chaves: 1. Imbituba

2. Porto

3. Crise

4. Hinterlândia

Florianópolis, junho de 2005.

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS**

A Banca Examinadora resolveu atribuir a nota ao aluno
..... na
disciplina CMN 5420 – Monografia, pela apresentação deste trabalho.

Banca Examinadora:

Prof.

Presidente

Prof.

Membro

Prof.

Membro

LISTA DE ANEXOS

Anexo A – Foto aérea do Porto de Imbituba

Anexo B – Distâncias rodoviárias do Porto de Imbituba

Anexo C – Portaria 1.040 de 22/12/1993 (Ministério dos Transportes)

Anexo D – Lei 8.630/ 93

Anexo E – Mapa da região sul de Santa Catarina

Anexo F – Organograma funcional da administração do Porto de Imbituba

Anexo G – Evolução da movimentação de carvão

Anexo H – Evolução da movimentação de contêineres

Anexo I – Comparativo de movimentação de cargas (2000/ 2004)

Anexo J – Principais mercadorias movimentadas (1986)

Anexo K – Principais mercadorias movimentadas (2004)

Anexo L – Projeto de ampliação do Porto de Imbituba

Anexo M – Malha ferroviária Dona Tereza Cristina

Anexo N – Operadores portuários

Anexo O – Sindicatos e associações

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Total da movimentação de cargas no Porto de Imbituba (1985/ 2004)

Gráfico 2 – Evolução do número de funcionários no Porto de Imbituba (1985/ 2004)

Gráfico 3 – Evolução da movimentação de cargas (1986/ 2004)

Gráfico 4 – Movimentação de navios no cais do Porto de Imbituba (1987/ 2004)

Gráfico 5 – Variação percentual da receita tributária em relação às receitas correntes totais da Prefeitura Municipal de Imbituba (1998/ 2002)

Gráfico 06 – Movimentação de cargas (total de importação e exportação) – 2000/ 2004

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Resumo dos trabalhadores avulsos na ativa (2004)

Tabela 2 – Número de trabalhadores nas principais atividades industriais na região sul de Santa Catarina

Tabela 3 – Cargas movimentadas no Porto de Imbituba (1944/ 1960)

Tabela 4 – Cargas movimentadas no Porto de Imbituba (1961/ 1990)

Tabela 5 – Consumo de carvão metalúrgico (1985/ 1992) unidade 19 m³/ ton.

Tabela 6 – Número de trabalhadores no Porto de Imbituba e da indústria carbonífera (1980/ 2004)

Tabela 7 – Navios e cargas movimentadas no Porto de Imbituba (1990/ 2004)

Tabela 8 – Evolução da população urbana e rural de Imbituba (1970/ 2000)

Tabela 9 – Evolução da população economicamente ativa de Imbituba (1970/ 2000)

Tabela 10 – Distribuição das empresas por grupo de atividade econômica em Imbituba (2001)

Tabela 11 – Evolução do Pib Per Cápita de Imbituba 1990 – 2002 (R\$ / Preços Constantes de 1997)

Tabela 12 – Índice de Desenvolvimento Humano no Município de Imbituba (1970/ 2000)

Tabela 13 – Comparativo do Índice de Desenvolvimento Humano – Médio

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	1
1.1 Objetivos.....	3
1.1.1 Objetivos Gerais.....	3
1.1.2 Objetivos Específicos.....	3
1.2 Metodologia.....	4
2 CARACTERIZAÇÃO DO PORTO DE IMBITUBA	5
2.1 Ramo de atividade.....	5
2.1.1 Número de trabalhadores.....	5
2.1.2 Área portuária.....	6
2.1.3 Facilidades.....	6
2.1.4 Instalações.....	7
2.1.4.1 Berços de atracações.....	7
2.1.4.2 Pátio de contêineres.....	8
2.1.4.3 Armazenagem operada por terceiros.....	8
2.1.4.4 Armazenagem de terceiros.....	9
2.1.4.5 Armazenagem de granéis líquidos – CDI.....	9
2.1.4.6 Pátios e áreas operados pela CDI.....	9
2.1.4.7 Pátios e áreas operados por arrendatários.....	10
2.1.4.8 Sistema viário interno.....	10
2.1.5 Equipamentos.....	10
2.1.6 Embarcações.....	10
2.2 Estrutura organizacional.....	11
3 PORTO DE IMBITUBA: ELEMENTO DO COMPLEXO CARBONÍFERO CATARINENSE	12
3.1 História do Porto de Imbituba.....	12
3.2 O binômio Indústria Carbonífera – Porto de Imbituba: suporte para a diversificação da economia sul-catarinense.....	16
3.3 Porto de Imbituba: período áureo.....	23

4 CRISE NO PORTO DE IMBITUBA: REFLEXO DA CRISE NA INDÚSTRIA CARBONÍFERA.....	33
4.1 A crise do carvão.....	33
4.2 Transformações ocorridas no porto de Imbituba.....	35
4.3 Reflexos sociais e econômicos na cidade de Imbituba.....	42
4.4 Hinterlândia do porto de Imbituba.....	49
5 PROJETOS E PERSPECTIVAS DE INVESTIMENTO.....	57
5.1 Projetos de reestruturação do porto de Imbituba.....	57
5.2 Perspectiva de investimento em 2005.....	62
6 CONCLUSÃO.....	64
REFERÊNCIAS.....	67
ANEXOS.....	70

1 INTRODUÇÃO

Atualmente os portos Brasileiros vêm passando por um processo de modernização de suas atividades, não raramente com reflexos nas cidades em que o porto exerce forte influência. Essas transformações são, sobretudo, de caráter nacional e visam suprir a necessidade de agilidade para aqueles que desejam vender seus produtos no exterior. É amplo o entendimento de que as modificações nos setores de base contribuem para o fortalecimento da economia nacional¹.

A modernização nos portos nacionais corresponde a adequá-los aos atuais níveis operacionais dos países mais adiantados. A diferença está na qualidade e nos custos dos serviços oferecidos entre os portos nacionais e os maiores complexos do planeta, como os portos de Roterdã, Cingapura, Xangai e Antuérpia. Assim, parece não restar alternativa se não a de seguir o exemplo internacional dos portos mais desenvolvidos e eficientes do mundo.

Comparando o sistema nacional com os mais modernos e produtivos existentes nesse setor, em escala global, verifica-se que a modernização dos portos nacionais se apóia em dois pressupostos. O primeiro diz respeito à superdesatualizada regulamentação que determina as operações nos cais, elaborada há quase 60 anos, quando os meios de transportes marítimos ainda não apresentavam cargas como contêineres, granéis, minérios e óleos.

O segundo pressuposto está relacionado com a modernização dos portos no que diz respeito às instalações e equipamentos precários e enferrujados, assim como à regulamentação em vigor. Tomamos como exemplo o porto de Roterdã (maior porto do mundo – Holanda), onde apenas um operador comanda de sua cabine, auxiliado por aparatos computadorizados, imensas pontes rolantes de 90m de altura, e simultaneamente dirige caminhões que transportam contêineres. Este serviço ocuparia nos portos nacionais cerca de 40 ou 50 trabalhadores.

As diferenças são enormes entre os portos nacionais e internacionais. Se compararmos, por exemplo, o custo da movimentação de contêineres no cais dos portos brasileiros, verifica-se

¹ OLIVEIRA, (2000).

um valor três vezes maior do que os observados em portos de países desenvolvidos como Holanda, Alemanha e Bélgica.

A Lei 8.630/93, de modernização dos portos, pôs fim à desregulamentação existente no setor, visando uma melhoria nas condições portuárias, como o custo da movimentação que, através de um aumento da concorrência, poderia ser reduzido. Teoricamente a “Lei dos Portos” criou um ambiente em que as atividades portuárias possam ter um amparo jurídico para questões ligadas ao desenvolvimento do setor portuário, esclarecendo questões como a “exploração dos portos” e “das operações portuárias” como um todo.

O problema da modernização dos portos brasileiros pode estar, então, na falta de recursos do governo, que não dispõe de verbas para tal aprimoramento, e a resposta para esse problema pode estar no setor privado. Contudo, este só vai querer investir na modernização dos portos se tiver total controle dos serviços, gerando assim um impasse na solução do problema.

Porém, se analisarmos o caso do porto de Imbituba, caracterizado como porto privado, vemos que a solução para os problemas não está na privatização. Talvez possa estar na municipalização defendida por manifestações populares, ou ainda por um outro meio de administração que não seja nenhuma dessas descritas acima. O que podemos ter em mente neste caso são os pensamentos de MacElwenn (1923)², que já dizia que, sendo o porto gerenciado por quem fosse, esta deveria fazê-lo do modo mais eficiente e rentável possível.

Ao analisarmos os problemas de ineficiência da atividade portuária observamos que a região ou cidade onde se encontra o porto é afetada enormemente. Assim como, uma melhora nas condições de operação deve refletir no aumento do desempenho da atividade econômica da região. Partindo deste pressuposto é que podemos observar a importância dos portos para a discussão do desenvolvimento local e regional.

² MacElwenn, (1923), in:Silva e Cocco (1999).

Santa Catarina possui três grandes portos, que são importantes para a economia do estado. Sendo que dois deles, o de Itajaí e São Francisco do Sul, apresentam trajetória de expansão em termos históricos. O terceiro, de Imbituba, se depara com uma interrupção nessa trajetória de crescimento, evidenciando a necessidade de uma atenção especial em virtude das conseqüências para com a região sul do estado de Santa Catarina.

Para podermos compreender melhor como se deu essa quebra de crescimento, temos que trazer à tona a trajetória das atividades portuárias desenvolvidas em Imbituba ao longo de sua história, assim como os vínculos regionais que o porto criou desde o início de suas atividades. Atualmente o porto de Imbituba encontra-se em uma situação precária, com elevado índice de ociosidade, herança da crise do carvão associada às mudanças da política nacional para o mineral.

Portanto, tendo em vista que as estruturas portuárias em geral normalmente afetam suas hinterlândias, como se pode ver nos casos dos portos de Itajaí e São Francisco do Sul (LINS, 2004), justifica-se um estudo sobre a situação atual do porto de Imbituba, enfatizando os reflexos na cidade de Imbituba, pelo menos para poder compreender o motivo pelo qual sua economia encontra-se praticamente estagnada desde a época, de auge da indústria carbonífera.

1.1 Objetivos

1.1.1 Objetivos gerais

Apresentar a trajetória histórica do Porto de Imbituba e discutir os reflexos locais das mudanças recentes nas suas atividades.

1.1.2 Objetivos específicos

Abordar a história do Porto de Imbituba como aspecto da história da indústria carbonífera em Santa Catarina.

Mostrar a maneira e o quanto o declínio do setor carbonífera de Santa Catarina representou quadro de crise para o Porto de Imbituba, com reflexos na socioeconomia local.

Identificar e discutir as iniciativas em curso e/ou previstas, concebidas ou implementadas para revitalizar o Porto de Imbituba e impulsionar a economia local.

1.2 Metodologia

Inicialmente realizou-se um levantamento de fontes secundárias de dados, para obter informações que buscam caracterizar a região de Imbituba no que diz respeito a sua história econômica. Para isso foi necessário uma pesquisa de material sobre a economia catarinense.

Além de pesquisa bibliográfica sobre o assunto, realizaram-se entrevistas com atores da região, sobretudo com funcionários de instituições públicas da cidade, como nos setores de Arrecadação e Planejamento da Prefeitura Municipal de Imbituba.

Para compreender a situação atual no porto de Imbituba foram realizadas entrevistas nos órgãos que desenvolvem atividades ligadas às atividades portuárias, como o Órgão Gestor de Mão-de-Obra - OGMO, os Sindicatos dos Arrumadores e Estivadores, e a Companhia Docas de Imbituba - CDI.

Os reflexos que o porto exerce sobre sua hinterlândia e que são consideradas normais nas porto-cidades, devido à característica de ser uma cidade da qual o porto é o grande alavancador de desenvolvimento para a região, não podem deixar de ser mencionado. Para isso, autores que tratam de assuntos relacionados a hinterlândia foram fonte de pesquisa.

2 CARACTERIZAÇÃO DO PORTO DE IMBITUBA

Neste capítulo, é abordada uma breve caracterização da área de estudo, especialmente com relação à atividade desenvolvida pelo porto, a mão-de-obra, a área portuária e as instalações.

2.1 Ramo de Atividade

Sob concessão do Governo Federal, a Companhia Docas de Imbituba é a atual concessionária do Porto, até 2012. A ela é incumbida a exploração portuária nos serviços de carga e descarga (granel sólido, granel líquido, e carga geral: contêineres, congelados, sacaria, palletes, bobinas, etc.) de navios, armazenagem de cargas, locação de equipamentos portuários e autoridade portuária, seguindo a Lei 8.630/ 93, de modernização dos portos (anexo D).

2.1.1 Número de Trabalhadores

A Companhia Docas de Imbituba possui 273 funcionários diretos (38 na área administrativa em Imbituba conforme o organograma da administração do porto (anexo F), 65 na área de manutenção e 170 na área de operações), 42 funcionários terceirizados (Limpeza e Vigilância).

Além dos funcionários da Companhia Docas de Imbituba, o Porto de Imbituba conta ainda com a mão-de-obra de 421 trabalhadores dos Sindicatos Avulsos (Sindicato da Estiva, Sindicato dos Arrumadores, Sindicato dos Conferentes de Carga, Sindicato dos Amarradores, Sindicato dos Vigias e Sindicato dos Consertadores), registrados e cadastrados no OGMO – Órgão Gestor de Mão-de-Obra do trabalho portuário avulso, como podemos observar na tabela 1.

TABELA 1 – RESUMO DOS TRABALHADORES AVULSOS NA ATIVA (2004)

	Estivadores	Arrumadores	Conferentes	Consertadores	Amarradores	Vigias	Total
CATEGORIAS							
Registrados	76	112	21	15	18	11	264
Cadastrados	147	0	12	0	0	8	167
Total	223	112	33	15	18	19	421

Fonte: OGMO.

Elaborado pelo autor

2.1.2 Área Portuária

Através da Portaria nº 1040, de 22/12/93, do Ministério dos Transportes (anexo C), se delimitou à “área do porto organizado” (Lei 8.630). A Zona Portuária de Imbituba compreende uma área de 2.300.000 m², da qual 750.000 m² representam área marítima e 1.550.000 m² a área terrestre.

A Zona Portuária, segundo o planejamento urbanístico do Município, considera as áreas em que houve expansão natural do Porto de Imbituba, situadas ao longo da praia da Vila. A Zona Primária Aduaneira corresponde a uma área de 1.464.007 m², sendo 351.100 m² de área marítima e 1.112.907 m² de área terrestre.

2.1.3 Facilidades

Como facilidades, o Porto de Imbituba conta com uma Bacia de Evolução com extensão de 300,00 m², e profundidade de 10,5 metros. A Amplitude da Maré, tem seu nível máximo com 1,50 metro de altura, e mínima com 0,29 metro. A área de assoreamento não é considerada muito extensa, sendo necessárias dragagens de manutenção com longos períodos de tempo.

2.1.4 Instalações

2.1.4.1 Berços de Atracação

BERÇO 1: Trecho sul com 140 m dos 308 m do Cais Velho, com Calado máxima de 9,5 m possui instalações especiais para granéis líquidos. Sua utilização: granéis líquidos, congelados, carga geral e contêineres. Como suprimento de serviços no cais oferece água potável através de 2 pontos de 12,5 m³/h cada. Energia elétrica através de 2 tomadas de 220 V, Telefone através do número (048) 255.0080 /ramais 138 e 148 e combustível de caminhão tanque.

BERÇO 2: Trecho norte com 168 m dos 308 m do Cais Velho Calado máximo de 9,5 m possui instalações especiais para granéis líquidos e congelados. Sua utilização: granéis líquidos, granéis sólidos, congelados, carga geral e contêineres. Como suprimento de serviços no cais oferece água potável através de 2 pontos de 12,5 m³/h cada, energia elétrica através de 2 tomadas de 220 V, telefone através do número (048) 255.0080 /ramal 144 e combustível através de caminhão tanque.

BERÇO 3: 245 de Cais Novo com calado máximo de 9,5 m possui instalações especiais para granéis sólidos e contêineres. Como suprimento de serviços no cais oferece água potável através de 3 pontos de 12,5 m³/h cada, energia elétrica através de 3 tomadas de 220 V e 48 tomadas de 440 V para carretas/ contêineres frigoríficos, telefone através do número (048) 225.0080 /ramais 115-116 e combustível através de caminhão tanque.

BERÇO 4: Cais RO-RO, 24 m de frente e 96 m² de plataforma com calado de 9,5 m a uma distancia de 15 m do cais. Utilizado na movimentação de navios do tipo *Roll-on/ Roll-off*. Como suprimento de serviços no cais oferece água potável através de 1 ponto e energia elétrica através de 1 tomada de 220 V.

2.1.4.2 Pátio de Contêineres

O porto de Imbituba possui um Pátio de contêineres ocupando um espaço de 25.855 m², com pavimentação asfáltica, cercada com alambrado e devidamente iluminada, com capacidade de movimentação de até 1.500 TEUs³, equipado com 40 tomadas para contêineres refrigerados (reefer).

2.1.4.3 Armazenagem Operada por Terceiros

Nas instalações do porto de Imbituba, existem armazéns que pertencem a CDI e armazéns que pertencem a terceiros, sendo que existem armazéns pertencentes a CDI, que são utilizados por terceiros, basicamente pela empresa Fertisanta.

Identificação	Empresa	Área (m2)
Armazém n° 1, módulos D, E, F, G e H	Fertisanta	1.664
Armazém Retroporto	Fertisanta	265
Armazém n° 09	Fertisanta	384
Armazém n° 01, módulos A, B e C	Fertisanta	997
Armazém 100-A	Fertisanta	370
Armazém n° 10	Fertisanta	295
Armazém n° 04	Fertisanta	450
Total		4.425

Quadro 1 - Armazenagem Operada por Terceiros

Fonte: Elaborado pelo autor

³ TEU: Twenty Equivalent Unit (unidade equivalente a 1 contêiner de 20 pés de comprimento)

2.1.4.4 Armazenagem de Terceiros

Identificação	Arrendatário	Área (m²)
Armazém Frigorífico (3.800 t)	Frangosul	2.153
Armazém Via Expressa	AMIL	8.000
Armazém n ^o s 01 e 02, módulos I, J, L e M	Fertisanta	4.227
Armazém n ^o 03	Fertisanta	1.301
Armazém n ^o 02 Via Expressa	Fertisanta	9.600
Armazém Via Expressa 04	AMIL	3.000
Total		28.281

Quadro 2 - Armazenagem de Terceiros

Fonte: Elaborado pelo autor

2.1.4.5 Armazenagem de Granéis Líquidos – CDI

Identificação	Capacidade
Tanques de Soda Caustica	8.773
Total	8.773

Quadro 3 - Armazenagem Operada por Terceiros

Fonte: Elaborado pelo autor

2.1.4.6 Pátios e Áreas Operadas pela CDI

Identificação	Área (m²)
Área de Apoio do Cais de Roll-on/ Roll-off	10.070
Praça de Carvão	32.500
TECON	25.855
Total	68.425

Quadro 4 – Pátios e Áreas Operadas pela CDI

Fonte: Elaborado pelo autor

2.1.4.7 Pátios e Áreas Operadas por Arrendatários

Identificação do Arrendatário	Área (m ²)
Fertisanta	1.200
Total	1.200

Quadro 5 – Pátios e Áreas Operadas por Arrendatários

Fonte: Elaborado pelo autor

2.1.4.8 Sistema Viário Interno

Identificação	Extensão
Rodovia Pavimentada de Acesso ao Berço n° 04 (Larg. 11,0 m)	1.643
Rodovia Pavimentada de Acesso ao Berço n° 03 (Larg. 7,0 m)	922
Rodovias Pavimentadas de interligação	640

Quadro 6 – Sistema Viário Interno

Fonte: Elaborado pelo autor

2.1.5 Equipamentos

O Porto de Imbituba possui uma série de equipamentos que são necessários para o bom desempenho das atividades portuárias. Entre esses equipamentos, os de maior utilização são: empilhadeiras; guindastes; pás carregadeiras e tratores sobre esteiras.

2.1.6 Embarcações

Em relação às embarcações utilizadas pelo Porto de Imbituba, as que estão em funcionamento são: 2 rebocadores (utilizados para a colocação dos navios nos cais), e uma draga (responsável pela dragagem dos calados, nos respectivos cais).

2.2 Estrutura Organizacional

Os principais cargos existentes na estrutura organizacional (anexo 06) da Companhia Docas de Imbituba são: Conselho de Administração (nomeado pelos acionistas da Empresa); Diretoria, com três diretores: Presidente, Administrativo / Financeiro e de Relações com o Mercado (nomeados pelo Conselho de Administração) e o Gerente Administrativo e Financeiro / Comercial e Gerente Operacional, além dos Assessores Jurídico e Técnico (nomeados pelo Administrador do Porto com o consentimento da Diretoria).

Assim, pode-se concluir a caracterização do Porto de Imbituba, através de argumentos que visam identificar o ramo de atividade, a mão-de-obra utilizada diretamente no porto e a infraestrutura existente para desenvolver tais atividades.

3 PORTO DE IMBITUBA: ELEMENTO DO COMPLEXO CARBONÍFERO CATARINENSE.

3.1 História do Porto de Imbituba

A história do Porto de Imbituba foi abordada por Neu, em sua obra intitulada: **De armação baleeira a Porto carbonífero (Do Gênese à crise)** (Neu, 1999).

Segundo a autora, foi com a independência do Brasil que o Governo Imperial instituiu no século XVIII a Armação de Imbituba, que correspondia a um porto natural, utilizado no auxílio e controle à pesca da baleia, principalmente da espécie Franca austral.

A história econômica de Imbituba diante da conjuntura colonial só começaria a partir de 1772, quando o governo da metrópole estabeleceu a primeira armação baleeira, oferecendo monopólios a ricos comerciantes. Unidos desta concessão, estes comerciantes criaram mais armações baleeiras, num total de 6 armações em Santa Catarina. As últimas armações a serem criadas foram as de Garopaba e de Imbituba, em 1796. O período mais próspero de todas as armações foi de 1780 / 1790, sob o monopólio da família Quintela.

A instalação da Armação de Imbituba ocorreu distante 3 Km da Vila Nova, na praia do Porto, com condições propícias para a atracação das embarcações e da pesca da baleia. Os próprios açorianos de Vila Nova certamente tinham construído habitações nesta praia, e pescavam baleia antes das armações. As armações foram criadas para legalizar uma prática lucrativa, e da qual o governo português desejava cobrar impostos.

A família Pitigliani, de origem italiana, foi uma das maiores responsáveis pela realização desta atividade, num dos barracões que existiam à beira da praia. Diversos proprietários exploraram o barracão da baleia, sendo que um dos últimos foi o Sr. Domingos Costa, imigrante português, que iniciou a modernização da exploração, com um sistema de autoclave, onde o óleo era retirado por altas temperaturas. Em 1796, este vendeu o negócio para o Sr. Hermes Ksemodew, descendente de alemães, próspero industrial de Joinville. Este, por sua vez, ampliou

as modernizações, introduzindo a pesca por meio de canhão, abolindo o sistema antigo que funcionava do mesmo modo que em 1756, aumentando assim a probabilidade de acerto.

O óleo de baleia tinha como mercado os curtumes do Rio Grande do Sul, e a barbatana era aproveitada apenas para a produção de agulhas destinadas a produzir redes de pesca, para uso local. O óleo da baleia, que na época era muito precioso, servia para viabilizar a colônia. A pesca da baleia era considerada a atividade que mais movimentou economicamente a região litorânea e associou grande número de escravos para as armações. Entre 1780 a 1790, a pesca da baleia viveu seu período áureo, decaindo nos anos seguintes. Contudo, essa atividade serviu, principalmente, para articular o território catarinense na economia colonial.

O declínio das armações baleeiras iniciou quando o governo imperial decretou, em 1801, o fim dos monopólios. Na praia do Porto, a atividade exploratória da pesca continuou por mais de um século após a decadência de todas as Armações.

O número de animais capturados variava entre 6 a 10 baleias por ano. Os empregados eram contratados somente no período da pesca da baleia (de junho a setembro). O segundo barracão (eram dois no total) continuou a funcionar, no sistema de derretimento, como era feito antes, isto é, em tachos de metal.

A pesca, mesmo com todas as dificuldades, continuou durante todo o início do século XX, até 1960, quando a redução drástica no número de baleias capturadas proporcionou a paralisação por completo da atividade. Os barracões da baleia, como eram chamados pela população de Imbituba, localizados nessa praia simbolizavam a decadência de um período rico para, pelo menos, uma parte da população da vila.

Nos dados levantados pelo autor, sobre o Porto de Imbituba em 1958, ainda constava o transporte de óleo de baleia (cabotagem), com 35 barris com um peso de 7.000 Kg. Nos anos seguintes, conforme o livro de registro de embarcações do porto, não foi registrado nenhum movimento de óleo. Ao que se parece, o óleo deixou de ser vendido em quantidades significativas, ou o porto deixou de ser escoadouro do produto.

Assim, a história do porto, ainda embrionário, teve seu início marcado pela pesca predatória das baleias. Todavia, com a descoberta de jazidas de carvão no sul de Santa Catarina (1870), nas vertentes do rio Tubarão, e com a viabilização do transporte obtido através da construção da estrada de ferro Dna. Tereza Cristina, concluída em 1884, a visão de um porto natural passa a dar lugar à de um porto organizado, especializado no transporte do carvão. A estrada de ferro marcou muito bem esta separação, delimitando os espaços e os tempos de cada um.

Segundo Neu (1999), estudos realizados na época apontavam Imbituba como local ideal para a construção de um porto para a movimentação de carvão, e os investimentos iniciais, para a instalação de infra-estrutura básicas, foram realizados com capital inglês. A partir de 1889, o porto de Imbituba já era considerado o principal escoador de carvão do sul do país. Alguns anos mais tarde (1917), empresários do Rio de Janeiro interessaram-se pela exploração do carvão como saída para a falta de combustível capaz de abastecer a sua frota de navios, principalmente no início da 1ª Guerra Mundial. Entretanto, as dificuldades no recrutamento de operários forçavam os empresários a criar verdadeiras cidades planejadas, com fornecimento de vários serviços pouco comuns para a maioria das cidades brasileiras, como, por exemplo, luz elétrica e abastecimento de água.

Mas as obras de construção do Porto Organizado só se efetivaram mesmo a partir de 1919, com o pioneirismo de Henrique Lage (importante empresário carioca, responsável pelo início da exploração das minas carboníferas do sul do estado, bem como de uma série de outros investimentos em todo país). A obra foi iniciada com a construção do molhe de proteção, dos escritórios e dos armazéns. Também, em 1919, fundou a ICISA – Indústria Cerâmica de Imbituba. Na época, Henrique Lage obteve ajuda do Engº Álvaro Catão, então diretor da estrada de ferro Dna. Tereza Cristina. Este iniciou um processo de modernização das instalações para embarque mecanizado de carvão. Catão ainda foi responsável por várias outras obras no porto, entre elas a construção de um quebra-mar para a proteção das instalações.

Quando os investimentos para a extração do carvão estavam na fase inicial (1920 a 1930), medidas protecionistas foram solicitadas pelos empresários nacionais. No entanto o preço do carvão importado da Inglaterra e dos EUA não permitiu a sua concretização.

Somente com o final da 1ª Guerra Mundial e com as dificuldades econômicas do Governo Federal em importar matéria-prima, é que medidas protecionistas foram sendo adotadas. Esta política de proteção obrigava as empresas brasileiras a consumir, no mínimo, 10% de carvão nacional em 1931; mais tarde, em 1937, essa cota foi ampliada para 20%. A fase pela qual a economia mundial estava passando era de depressão, mas para os países subdesenvolvidos o período trouxe resultados diferenciados, já que proporcionou condições para o desenvolvimento de certos setores importantes da indústria nacional. Esse foi o caso do carvão catarinense, como importante fonte de energia na indústria de base, que, em função das condições mundiais, obteve incentivos governamentais fundamentais.

Segundo Volpato (1994), essas medidas significavam um aumento considerável na produção do carvão, capaz de manter as indústrias extrativas em funcionamento e com lucro considerável, além de criar algumas das maiores fortunas de Santa Catarina (alguns grupos mercantis que mais tarde se desenvolveram em Santa Catarina estão de alguma forma associados ao carvão, como o grupo Giassi, Angeloni, Freitas entre outros).

Em 1922 foi criada a CDI – Companhia Docas de Imbituba, tendo Álvaro Catão como diretor. Pelo Decreto nº 7.842 de 13/09/1941 foi feita a ordenação do registro de concessão à Companhia Docas de Imbituba para exploração comercial do porto, tendo término previsto para o ano de 2012. Em 1942, foi concedida a permissão para realizar obras de aparelhamento e exploração de tráfego do Porto de Imbituba

Segundo Goularti (2004), por volta de 1924 já se registravam manifestos por parte dos mineradores para a instalação de uma usina siderúrgica (Sidesc) nas proximidades das minas de carvão ao sul do estado de Santa Catarina. Mas, contrário às pressões de Henrique Lage e de políticos catarinenses, optou-se pela construção da Companhia Siderúrgica Nacional em Volta Redonda, tendo sua construção concluída em 1946.

O carvão era transportado de trem até o Porto de Imbituba, e daí seguia para o porto de Santos. Desde este último, era encaminhado por ferrovia até a CSN em Volta Redonda. Havia diversos problemas no transporte: demora no transporte ferroviário, número insuficiente de vagões e preço elevado das tarifas portuárias, entre outros.

Toda a estrutura de extração e escoamento de carvão no sul de Santa Catarina se desenvolveu graças aos incentivos governamentais, o que não deixou de produzir resultados problemáticos, tanto sociais como ambientais, para a região carbonífera.

Por outro lado, a mineração foi responsável posteriormente, pelo surgimento do maior pólo cerâmico do país, além do desenvolvimento de aglomerações urbanas na microrregião de Criciúma e Tubarão (na microrregião de Tubarão o reflexo da política do carvão é sentido principalmente em três municípios – Tubarão, Capivari de Baixo e Imbituba).

Em síntese, esta é a história do porto de Imbituba: num primeiro momento, ainda de forma embrionária, era utilizado no auxílio da pesca da baleia, e, posteriormente, por intermédio do governo federal, tornou-se um porto organizado, especializado no transporte de carvão.

3.2 O binômio Indústria Carbonífera – Porto de Imbituba: suporte para a diversificação da economia sul-catarinense

A indústria carbonífera, suporte histórico da economia sul-catarinense, mostra-se também origem de importantes vetores de diversificação produtiva regional. O Porto de Imbituba, enquanto principal infra-estrutura logística da área, teve considerável participação nesse processo. Esta seção aborda alguns aspectos disso.

O período de 1946 a 1971 marca a origem da diversificação produtiva do Sul Catarinense. A origem da diversificação da economia do sul do estado de Santa Catarina foi resultado do desdobramento da acumulação de capital auferido pela indústria carbonífera e da mudança no comportamento do mercado de uma economia mercantil para a industrial.

Com característica eminentemente colonial, onde pequenas propriedades eram responsáveis pela atividade econômica, houve condições para o surgimento de uma economia industrial. Junto com a expansão das atividades carboníferas, e na esteira destas, surgiram as indústrias cerâmicas, a indústria de calçados, de vestuário e da metalurgia.

A primeira indústria cerâmica que surgiu em Santa Catarina foi a cerâmica Henrique Lage, na cidade de Imbituba, no ano de 1919. Tinha como objetivo produzir louça de porcelana para equipar sua frota de navios. Ela foi matriz de outras duas empresas cerâmicas, localizadas em Criciúma. A Cesaca (cerâmica SC), fundada em 1946, e a Eliane (antiga cerâmica cocal), fundada em 1954. Em um primeiro momento essas cerâmicas produziam basicamente louças de mesa e, posteriormente, se especializaram na fabricação de azulejos, utilizando o Porto de Imbituba para escoar sua produção para os clientes mais distantes, alguns no mercado externo. Essas empresas, assim como outros setores da economia catarinense, desenvolveram-se por meio de pequenos proprietários e comerciantes da região, sendo esta a principal forma de avanços na acumulação de capital durante boa parte do século XX.

A indústria de calçados teve início em 1954, com a construção de uma fábrica localizada na cidade de Araranguá, pertencente a Leopoldo Marques Petry. A Petry, além de sapatos, fabricava também caixas de papelão, para suprir sua necessidade de embalagem de seu produto. Alguns ex-funcionários da Petry montaram outras empresas no mesmo setor, como é o caso da Sindal, fundada em 1967. A cidade de Criciúma, posteriormente, inicia a fabricação de calçados através da empresa Tupã, que não permaneceu por muito tempo no mercado, fechando suas portas já em 1956. Em seguida outras duas empresas iniciam a fabricação de calçados. Ainda em 1956 surge a Crisul e, em 1963, a calçados Big Bom, fundada por Aroldo Pacheco, um ex-funcionário da Crisul (Goulart Filho, 2005). Em 1966 as famílias Spilere e Milanez (especializadas no ramo madeireiro e metalúrgico) fundam na cidade de Nova Veneza a indústria de calçados Frey José. Na cidade de Sombrio a pioneira no ramo dos calçados foi a empresa dos Irmãos Tiscoski, fundada em 1955, seguida pela calçados Terres, no ano de 1963.

Ao final da década de 60 e início dos anos 70, a economia nacional, através de políticas governamentais pretendia intensificar a substituição da pauta de exportações de produtos

primários por manufaturados. Foram concedidas aos exportadores e aos pretensos exportadores uma série de isenções fiscais e linhas de crédito. Em Santa Catarina, o primeiro lote de exportações de calçados foi feita em 1971 pela Crisul, que exportou através do Porto de Imbituba, na época, somente 25 Kg, no valor total de Cr\$ 676,00 (GOULARTI FILHO, 2005).

A indústria de vestuário surgiu no sul do estado em 1949, na cidade de Criciúma. A camisaria Aguiar, de José de Aguiar e Esperandino Damiani, foi a pioneira no setor. Depois dela vieram outras, como a confecção Vidal (1960), a casa Twist (1964) e a calças Calcutá (1961) entre outras. Algumas iniciaram suas atividades como atacados de *'secos e molhados'* e posteriormente se tornaram grandes malharias, como os casos da Cedro Rios, fundada em 1958 e que só em 1972 passou a ser malharia, da confecções Mafferson, que se tornou malharia em 1971, e da Crimalhas, que em apenas dois anos se tornou malharia.

Durante os anos 50 e 60 desenvolveu-se na região o setor metalúrgico basicamente para atender às minas de carvão e a agricultura. A metalúrgica Spillere, localizada em Nova Veneza, foi a pioneira, fundada em 1946, e que continua em funcionamento até os dias de hoje. A metalúrgica Criciúma, a segunda mais antiga (fundada em 1958), teve sua produção bastante diversificada e hoje fornece ferragens galvanizadas para a rede de distribuição elétrica da região de Criciúma (GOULARTI FILHO, 2005).

Mais recentemente, em 1960, surgem várias outras metalúrgicas, como a siderúrgica Criciúma (Sidesa), Becker, Metalúrgica Pagé (localizada em Araranguá) e a siderúrgica Catarinense LTDA. (Sical).

Com isso, ao final da década de 60, estava dada a condição para o processo de diversificação econômica e produtiva da região Carbonífera (GOULARTI FILHO, 2005). E O Porto de Imbituba, era considerado peça fundamental desse processo, servindo de elo logístico para a rede de distribuição de mercadorias, principalmente da indústria cerâmica. Entretanto, o carvão durante este período, continuava a ser o seu principal produto.

Em 1971 iniciou-se uma nova fase, que representou a expansão acelerada da diversificação produtiva no sul-catarinense, perdurando até meados de 1990.

Três eventos marcaram essa nova fase de expansão na diversificação da indústria na região carbonífera: a fundação da embalagens Canguru em 1970, o início da exportação de calçados pelo porto de Imbituba em 1971 e a inauguração da Cecrisa, também em 1971 (GOULARTI FILHO, 2005).

Como se observa, o processo de acumulação capitalista, na região sul-catarinense que era basicamente sustentada pela indústria carbonífera sofre uma alteração a partir da metade da década de 70. O crescimento principalmente das indústrias de cerâmica, de vestuário, e de calçados durante os anos 70 e em menor escala pelas indústrias de materiais plásticos e metal-mecânico, nos anos 80, fez com que a acumulação de capital da região sul-catarinense fosse dividido entre a indústria carbonífera e os setores que se diversificaram.

De fato, durante os anos 70, as três maiores empresas cerâmicas de Criciúma (Eliane, Cesaca e Cecrisa) tiveram uma expansão significativa de suas produções, utilizando o Porto de Imbituba para distribuir seus produtos no mercado nacional e internacional. Aproveitando o momento de expansão no setor, outras empresas passaram a fazer parte da lista de cerâmicas da região Sul-Catarinense. Entre elas estão: Cerâmica Napolini; Impisa (Indústria de Piso S.A); Incopiso (Indústria de Comércio de Pisos S.A); Incede (Industria de Cerâmicas e Decoradouros) e Cerâmica Sartor. Na segunda metade da década de 70 e início da década de 80, surgiram várias outras cerâmicas como, a Cemaco, a Recel, a Ceramisa, a Delucca Revestimentos Cerâmicos, a Refrazá e a Cerâmica Solar.

Na segunda metade da década de 80, a região de Criciúma já era considerada como principal Pólo Cerâmico do País, principalmente na fabricação de azulejos (GOULARTI FILHO, 2005). Assim, a movimentação de azulejos no porto de Imbituba em 1986 correspondeu aproximadamente a 1% das exportações do porto (anexo J), num total de 1.263.902 (Kg).

Ao lado de Minas Gerais e Norte do Paraná, o setor vestuário do sul do estado de Santa Catarina passou a ser considerado, no início dos anos 80, entre os de considerável importância de vestuário nacional. A indústria que, no sul do País, se originou na cidade de Criciúma, se estendeu por toda a região carbonífera e se tornou especialista na confecção de Jeans.

A facilidade para exportar fez com que as empresas de calçados do sul-catarinense se voltassem ao mercado externo. Evidencia-se assim, mais uma vez, a importância das instalações portuárias de Imbituba. Nota-se que a movimentação de calçados era considerada como de carga geral, sendo difícil a obtenção do total dos respectivos embarques através do Porto de Imbituba. A Crisul e a Terres foram duas empresas que lideraram as exportações, sendo que o setor teve uma expansão significativa a partir da década de 80, trajetória que levou a ocupar o lugar de terceiro maior empregador do sul do estado em 1985, perdendo apenas para os setores carbonífero e cerâmico, gerando 5.500 empregos diretos (GOULARTI FILHO, 2005).

A indústria metal-mecânica, a partir dos anos 80, passa a atender as indústrias de vestuário, cerâmicas e material plástico de forma mais lucrativa, tendo em vista os resultados da expansão que houve nesses setores. Entretanto, a partir do final da década de 80, o setor metal-mecânico perde força, devido à recessão da economia nacional e também pela crise da indústria carbonífera.

O setor de materiais plástico foi um dos mais recentes a se desenvolver na região. A embalagem Canguru foi a primeira fábrica que se instalou na região de Criciúma em 1970. Em 1974, surge a Inza, especializada na fabricação de copos descartáveis. Ambas eram pertencentes ao grupo Zanatta.

A consolidação da diversificação econômica na região sul-catarinense se deu a partir do ano de 1990, caracterizando uma nova fase na economia regional sul-catarinense. O carvão deixa de ser considerado como o principal meio de acumulação, perdendo espaço principalmente para a indústria cerâmica (GOULARTI FILHO, 2005).

O início da década de 90 foi marcado pela abertura comercial na economia nacional, o que gerou um ambiente muito mais competitivo para a economia interna do país, e um remodelamento dos setores produtivos. O setor cerâmico não sofreu tanto com a abertura da economia em decorrência da já existente competitividade internacional do setor. A indústria de vestuário já não teve tanta sorte. Como a concorrência no setor era basicamente interna, não havia a necessidade de se adaptar ao mercado internacional, e, com a abertura comercial, o setor sofreu uma redução significativa em sua linha de produção, ocasionada principalmente pela concorrência dos países do sudeste Asiático.

O setor talvez mais prejudicado foi o de calçados, pois a partir de 1994, com a valorização cambial, houve uma redução de aproximadamente 88% no setor. Entretanto, a crise da indústria de calçados não ficou restrita à região carbonífera. Ela se estendeu por todo o mercado nacional. Mais tarde, a partir de 1999, com a desvalorização cambial, os setores de calçados e de vestuário começam gradativamente a despontar em um tímido crescimento.

A tabela 2 apresenta a trajetória do emprego nas principais atividades industriais existentes no sul de Santa Catarina. Vale realçar o dramático comportamento do setor carbonífero, no período recente, e a expansão nas indústrias de vestuário, plástico e metal-mecânico. Isso reflete as mudanças ocorridas na base industrial da região.

Tabela 2 – Número de trabalhadores nas principais atividades industriais na região sul de Santa Catarina 1950-2000

Ano	Carvão	Cerâmica	Vestuário	Calçados	Material Plástico	Metal-mecânico
1950	5.500	140	-	-	-	-
1965	6.778	385	80	547	10	120
1970	8.676	843	42	750	23	250
1975	7.500	1.900	650	1.000	220	1.200
1980	9.322	6.440	1.200	2.000	900	2.400
1985	10.536	7.340	4.000	5.500	1.400	2.750
1990	4.530	7.000	5.500	4.100	2.000	3.000
1995	3.210	5.100	7.300	4.000	3.300	3.300
2000	2.752	5.300	6.300	650	4.700	3.700

Fonte: Goularti Filho, (2005).

Conclui-se que entre os anos de 1970 e 1980 houve a dinamização da economia regional da região sul-catarinense deixando a indústria carbonífera de ocupar papel principal de obtenção da renda na região, e que esse espaço foi preenchido por atividades que se desenvolveram, de certo modo, através da estrutura criada pela indústria carbonífera. Essas atividades se desenvolveram principalmente nas cidades de Criciúma e Tubarão, sendo que Imbituba se especializou basicamente ao processo de recebimento e escoamento do carvão.

Utilizando a lógica de desenvolvimento polarizado, que permeia a reflexão de Perroux (1967) sobre a dinâmica econômica regional, pode-se arriscar aqui uma breve interpretação sobre o surgimento dessas atividades, responsáveis pela remodelagem do espaço econômico da região sul-catarinense.

Segundo Perroux (1967), o crescimento não se faz de forma abrangente por todo espaço econômico, mais sim em certos pontos, que são chamados de pólos de crescimento. O dinamismo econômico varia em sua intensidade, e, por diferentes canais, tende a se expandir por diversos ramos, com efeitos terminais variáveis, sobre a economia regional. De certa forma, a diversificação da economia catarinense se expandiu para setores que tinham alguma relação com

o carvão, mas que representava, principalmente, a propagação de um processo de desenvolvimento localizado, vinculado a região carbonífera.

Utilizando as formulações de Myrdal (1968), pode-se dizer que a expansão econômica desse aparente pólo de desenvolvimento poderia refletir em efeitos positivos ou negativos para a economia da região. O surgimento de uma indústria ou de uma crise regional, pode ser associada ao processo que Myrdal (1968) descreve através da expressão “causação circular acumulativa”, com o jogo entre “efeitos propulsores centrífugos” e “efeitos regressivos da expansão”, um processo que, desencadeado por um acontecimento ou um conjunto de fatores, representa movimento de espiral ascendente ou descendente, conforme a predominância de um ou outro tipo de efeito nas circunvizinhanças. Segundo a visão desse autor, em uma espiral descendente, uma região pobre tende a ficar ainda mais pobre, pois as relações são interdependentes e acumulativas. O motivo que levaria essas regiões periféricas à crise se daria pela fuga de capitais, pela migração de pessoas para o centro dinâmico e pelo deslocamento do processo produtivo das áreas negativamente afetadas.

Segundo esses autores, pode-se arriscar uma análise sobre a diversificação econômica regional do sul-catarinense. De fato, essas atividades surgiram em decorrência do acúmulo de capital gerado pela indústria carbonífera, que foi considerada a grande alavancadora do desenvolvimento da região, e que, portanto, se encaixa perfeitamente ao conceito de “pólo de crescimento” elaborado por Perroux (1967). Entretanto, Myrdal (1968) parece tocar mais na problemática do desenvolvimento regional e urbano, que de certa forma, foi observado na região carbonífera. Através de Myrdal (1968), consegue-se observar tanto os aspectos positivos, do desenvolvimento urbano, quanto os aspectos negativos.

O exemplo da crise do carvão no sul-catarinense, percebido em maior grau pela cidade de Imbituba, onde o efeito imediato foi o aumento do desemprego, se encaixa a teoria de Myrdal, de “causação circular acumulativa” com efeitos regressivos sobre a economia da região. Entretanto, como veremos nos capítulos adiante, o fenômeno denominado por Myrdal de “Causação Circular” foi sentido pela cidade de Imbituba nos dois sentidos.

3.3 Porto de Imbituba: período áureo

Para compreender como se deu o período auge no Porto de Imbituba é preciso voltar no tempo, mais precisamente ao período que compreendeu as décadas de 40 e 50, e observar quais foram às medidas adotadas pelo governo federal para a intensificação da produção carbonífera no sul de Santa Catarina. O carvão sulino sempre foi considerado o único do país com propriedades para ser utilizado na indústria siderúrgica, evidenciando assim, o interesse por parte do Governo Federal em desenvolver políticas para o carvão.

Ao observar a tabela 3, pode-se verificar, que a maior parcela da movimentação do porto durante este período correspondia ao embarque de carvão.

TABELA 03- CARGAS MOVIMENTADAS NO PORTO DE IMBITUBA 1944 - 1960

ANOS	EXPORTAÇÃO (t)				IMPORTAÇÃO (t)		TOTAL (t)
	CARVÃO		C. GERAL E GRANÉIS		C. GERAL E GRANÉIS		
	CABOTAGEM	L. CURSO	CABOTAGEM	L. CURSO	CABOTAGEM	L. CURSO	
1944	352.508	-	17.676	-	39.480	-	409.664
1945	343.795	-	19.769	-	35.199	-	398.763
1946	302.443	-	32.268	-	29.832	-	364.543
1947	374.830	-	24.618	-	25.035	-	424.483
1948	405.686	-	22.403	1.716	27.325	-	457.130
1949	368.836	-	14.541	2.523	23.291	-	409.191
1950	359.902	-	23.211	14.708	20.898	-	418.719
1951	511.076	-	41.372	11.593	8.134	44	572.219
1952	626.464	-	22.901	1.413	1.648	400	652.826
1953	496.890	-	16.451	528	3.204	-	517.073
1954	607.046	-	21.016	3.324	4.437	804	636.627
1955	646.996	-	12.467	8.830	7.907	1.226	677.426
1956	581.645	-	22.903	3.391	9.826	902	618.667
1957	664.538	-	6.248	2.603	7.376	1.106	681.871
1958	582.121	-	13.753	506	2.926	4.782	604.088
1959	741.585	-	15.582	3.882	5.509	2.029	768.587
1960	643.948	-	1.671	26.120	3.502	3.762	679.003

Fonte: Gerência da Companhia Docas de Imbituba, Seção CPD / Custos

O carvão embarcado no porto de Imbituba tinha como destino a região sudeste do país, a partir de 1946 passa a abastecer com exclusividade a Companhia Siderúrgica Nacional de Volta Redonda. Neste mesmo período iniciou-se a construção em Santa Catarina do lavador de Capivari, da Usina Termoelétrica de Capivari (UTE, responsável pelo fornecimento de energia para o lavador de Capivari e para a região de Tubarão), e da Companhia Siderúrgica Nacional de Siderópolis.

O motivo pelo qual construiu-se o lavador de Capivari foi o de fornecer carvão metalúrgico para a CSN de Volta Redonda, para então utilizá-lo na fabricação de aço, que representava o pilar de sustentação do processo de industrialização do país desde a década de 40. O lavador de Capivari era responsável pela separação das frações de carvão a vapor (utilizada nas locomotivas da rede ferroviária), e da pirita, até então considerado como rejeito do mineral.

A tentativa de implantação de uma usina siderúrgica em Santa Catarina (Sidesc), que garantisse mercado para o carvão catarinense, já havia fracassado desde o período que compreendeu a primeira Guerra Mundial. Entretanto, no início da década de 50, período da segunda Guerra Mundial, a questão se torna prioridade.

De fato, a segunda Guerra Mundial fez o preço do enxofre disparar, e apenas uma pequena parcela do enxofre necessário para abastecer a indústria química nacional era produzida no país. A grande maioria tinha que ser importada dos Estados Unidos e da Inglaterra. Essa situação levou o governo brasileiro a realizar estudos para ampliação da produção nacional de enxofre, visando diminuir a dependência das importações e, conseqüentemente, reduzir o nível de divisas do país.

No início dos anos 40, já se sabia que na região carbonífera no sul do Estado de Santa Catarina existiam reservas de pirita carbonosa, que continha elevado teor de enxofre. Entretanto não se tinha tecnologia suficiente para poder extrair o enxofre da pirita, que acabava sendo eliminada, causando sérios problemas ambientais. Estudos realizados em 1946 a respeito da pirita não se aprofundaram na questão da obtenção do enxofre através do rejeito do mineral. Restringiram-se simplesmente em identificar a existência do enxofre, o que não dava meio para

se solucionar a falta do insumo no mercado interno. Nessa época, o Porto de Imbituba já correspondia a um importante elo logístico para o Governo Federal. Sendo, responsável pelo transporte do carvão metalúrgico até a Companhia Siderúrgica Nacional.

No ano seguinte, sob iniciativa do governo federal, foram programadas duas mesas redondas para se discutir a questão do problema do carvão nacional. A primeira reunião ocorreu em 1947 e a segunda, em 1949. Nessa ocasião levantou-se a questão da construção de uma usina que aproveitasse o rejeito peritoso do carvão com o intuito de se produzir enxofre, além de se ter discutido a implantação de um parque industrial na região carbonífera de Santa Catarina que permitisse um melhor aproveitamento do carvão em sua fração de menor qualidade, incluindo a fabricação de ácido sulfúrico (GOULARTI FILHO, 2005).

Entretanto, após a conclusão das duas mesas redondas, não foi resolvido o problema que se tinha com relação ao rejeito do carvão, bem como não se efetivou a construção da indústria que, através do enxofre, fabricaria o ácido sulfúrico. E o Porto de Imbituba, manteve a média da movimentação de carvão, que, desde o ano de 1944, se apresentava em torno de 350 mil toneladas/ano.

Somente a partir de 1951, durante a segunda gestão do governo Getúlio Vargas, a questão da implantação de uma indústria que desse finalidade ao rejeito do carvão, e solucionasse a dependência que o mercado interno tinha com relação à importação de enxofre para a fabricação de ácido sulfúrico, começa a ser resolvido. Getúlio Vargas redigiu uma carta ao Congresso Nacional retratando a questão da dependência das importações de enxofre, que já chegavam a 100%. Nesta mesma carta, denunciava o desperdício do produto, que poderia ser extraído da pirita (MEDEIROS, 2005). No ano seguinte Vargas voltou a se dirigir ao Congresso Nacional indicando a emergência de se tomar uma atitude para solucionar a questão do carvão, e, a partir daí, o congresso votou as medidas que culminaram, já em 1953, na implantação do “Plano do Carvão Nacional”. Nesse período, o Porto de Imbituba teve um pequeno aumento na movimentação do carvão, a que tudo indica, as pressões para a implantação do Plano do Carvão Nacional ocorreram simultâneas ao aumento do consumo do minério pela CSN.

O Plano do Carvão Nacional visava à criação de um complexo carbonífero em Santa Catarina, com a construção de uma Usina Termoelétrica, uma Usina Siderúrgica e uma Indústria de Enxofre. Em 1957, na gestão de Juscelino Kubitschek, é criada a sociedade Termo Elétrica de Capivari (Sotelca), que ficaria responsável pela operação da usina Termoelétrica localizada no município de Tubarão. A segunda parte do Plano do Carvão Nacional, que correspondia à construção de uma usina siderúrgica e de uma indústria de enxofre, só seriam implementada na década seguinte, principalmente por serem indústrias vistas como dependentes uma da outra, por terem seus processos produtivos interligados.

Essas medidas, que foram tomadas no início da década de 50, foram fundamentais para o desenvolvimento da indústria carbonífera. O resultado pode ser observado nos anos seguintes, com o aumento do embarque de carvão pelo Porto de Imbituba, que dobrou sua movimentação durante esse período.

Em dezembro de 1957, é aprovada a Lei que prorroga o Plano do Carvão Nacional até 1960, em medida tomada no governo de Juscelino Kubitschek. Apesar de ser reconhecida pelo governo brasileiro a necessidade do consumo da pirita do carvão, na recuperação de um insumo tão essencial para a indústria química nacional, o enxofre não era prioridade do Plano de Metas para Santa Catarina.

O anteprojeto para implementação da siderúrgica de Santa Catarina (Sidesc) foi enviado ao Congresso Nacional em janeiro de 1959. Entretanto o mesmo constituiu-se apenas em agosto de 1962. Durante o período de 1959 a 1969, vários estudos foram realizados sobre o aproveitamento do enxofre contido na pirita. Em dezembro de 1960, foi prorrogada a Lei que autorizava o Poder Executivo a conceder empréstimos aos empreendimentos industriais relativos à indústria carbonífera, e em 1963 o governo assumiu a responsabilidade de prover insumos relativos à indústria de fertilizantes (MORAES, 2004).

Nessa mesma época, estudos apontaram a possibilidade da utilização do enxofre da pirita do carvão na produção de ácido sulfúrico – insumo amplamente utilizado na indústria de fertilizantes. O Poder Executivo, em 1965, decidiu então conceder financiamento às indústrias

que utilizavam pirita. A partir disso, foi criada a Fertilizante Santa Catarina S.A (Fertisul), empresa de capital privado que utilizava o rejeito piritoso do carvão catarinense para produzir fertilizante (MORAES, 2004).

Na década de 60, a grande demanda por enxofre fez o preço deste produto elevar-se rapidamente. Surgia assim, uma grande necessidade de aproveitamento do enxofre contido na pirita carbonosa. Foi então que os rumos da Sidesc voltaram-se à produção de enxofre. Com grande capacidade de produção, a Sidesc adquiriu a Fertisul, transformando-a em uma subsidiária sua. “Instituída para operar com base no carvão nacional, ela vai, já na primeira fase de seus empreendimentos, contribuir para o seu aproveitamento integral promovendo a industrialização dos rejeitos piritosos resultantes do seu beneficiamento.” (SIDERURGICA DE SANTA CATARINA. apud MORAES, 2004, p. 255)

A Sidesc, tendo em vista seus novos objetivos, construiria duas unidades de concentração de pirita – uma unidade industrial e outra de beneficiamento. Para a localização de tais unidades eram necessárias as seguintes condições: proximidade da matéria-prima; disponibilidade de rede de água e esgoto e boas condições de transporte. A vantagem portuária foi decisiva para a construção da unidade industrial em Imbituba, nas proximidades do porto (SIDERURGICA DE SANTA CATARINA. apud MORAES, 2004, p. 258). A capacitação de água e a falta de qualificação de pessoal foram problemas logo solucionados. A unidade de beneficiamento foi subdividida, sendo que uma filial instalou-se em Criciúma e outra em Tubarão.

Em um primeiro momento ficou determinado que a Sidesc deveria fabricar ácido sulfúrico e gerar energia elétrica a partir do carvão obtido do beneficiamento da pirita. Mais tarde, a usina utilizaria o óxido de ferro para fins siderúrgicos. A partir de junho de 1969, a razão social da Sidesc mudou, passando a denominar-se Indústria Carbonífera Catarinense S.A (ICC) (CONSULTORES INDUSTRIAIS ASSOCIADOS. apud MORAES, 2004, p. 259).

Ainda em 1969, inicia-se um processo de diminuição no preço do enxofre no mercado internacional, e a produção de ácido sulfúrico deixou de ser tão compensatória. A ICC, tendo em vista um mercado interno promissor, instalou em 1972 uma unidade fabril que desse a cargo à

fabricação de ácido fosfórico, utilizando como matéria-prima o próprio ácido sulfúrico (MORAES, 2004, p. 261).

Em 1974 o II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), na gestão do presidente Ernesto Geisel, impulsionou a implementação efetiva da ICC. O plano previa, dentre outros, investimentos nas áreas com alta densidade tecnológica e na indústria química nacional.

Vários foram os reflexos do II PND na região carboquímica de Santa Catarina. Além da implantação carboquímica, o aumento da produção energética e do consumo de carvão a vapor; a ampliação do Complexo Termoelétrico Jorge Lacerda e o aumento da extração do minério pelas estatais também foram reflexos do plano (MORAES, 2004, p. 264).

Durante a implantação da ICC, as obras necessárias ao Porto de Imbituba, tais quais, o aumento da capacidade do porto; a aquisição de equipamentos a construção de armazéns de estocagem; a melhoria de estradas e ramais rodoviários além de obras de infra-estrutura e urbanização modificaram consideravelmente o aspecto da cidade.

A tabela 4 demonstra que o porto de Imbituba durante este mesmo período viveu o auge de sua movimentação, reflexo da expansão da atividade carbonífera na região. Entretanto, cabe assinalar que a partir da década de 60, com a alta no preço do enxofre, o Porto de Imbituba viveu um momento de estabilidade de sua movimentação, que correspondia a volumes movimentado maior do que os da década de 40 e 50, mas que não representava uma significativa expansão. O real aumento da movimentação de carvão pelo Porto de Imbituba, veio a se concretizar de fato, após a implantação do II PND, que previa investimentos nos setores industriais da economia nacional. Com isso, aumentou-se a demanda interna do minério. Importante lembrar, que o carvão sul-catarinense era considerado o único no país que tinha propriedades para uso na siderurgia, e que o Porto de Imbituba tinha exclusividade na movimentação do mineral.

TABELA 4- CARGAS MOVIMENTADAS NO PORTO DE IMBITUBA 1961 – 1990

ANOS	EXPORTAÇÃO (t)				IMPORTAÇÃO (t)		TOTAL (t)
	CARVÃO		C. GERAL E GRANÉIS		C. GERAL E GRANÉIS		
	CABOTAGEM	L. CURSO	CABOTAGEM	L. CURSO	CABOTAGEM	L. CURSO	
1961	662.888	-	7.006	11.299	8.358	2.624	692.175
1962	729.043	-	15.045	-	14.915	5.842	764.845
1963	623.705	-	14.721	-	14.284	7.177	659.887
1964	665.296	-	13.355	38.947	13.172	6.534	737.304
1965	726.667	-	10.652	26.072	20.648	3.523	787.562
1966	738.570	-	6.498	26.205	15.271	5.757	792.301
1967	745.430	-	5.061	-	12.335	801	763.627
1968	832.186	-	4.991	-	12.753	-	849.930
1969	869.710	-	7.633	57.517	17.013	5	951.878
1970	835.640	-	13.973	45.542	20.458	-	915.613
1971	948.220	-	12.105	30.815	18.451	1.138	1.010.729
1972	677.950	-	8.348	26.850	21.487	4.426	739.061
1973	823.720	-	8.030	23.745	21.921	428	877.844
1974	963.365	-	7.390	73.165	26.881	-	1.070.801
1975	829.850	-	4.471	26.808	20.286	3.340	884.755
1976	940.590	-	2.362	26.861	25.160	404	995.377
1977	1.016.317	-	500	88.143	2.347	8.340	1.115.647
1978	1.238.584	-	601	39.337	-	24.559	1.303.081
1979	1.621.256	-	57.481	69.367	5.665	33.174	1.786.943
1980	2.180.383	-	87.848	131.675	45.351	123.010	2.568.267
1981	2.676.433	-	134.824	100.065	161.731	101.889	3.174.942
1982	2.240.585	-	180.146	151.251	374.638	4.904	2.951.524
1983	3.140.043	-	212.164	98.476	452.313	-	3.902.996
1984	2.749.128	-	240.982	180.852	670.663	1.498	3.843.123
1985	2.664.761	39.462	261.764	79.108	751.618	5.249	3.801.962
1986	2.971.291	107.896	225.210	63.626	741.820	2.958	4.112.801
1987	2.955.000	-	165.786	87.264	717.910	19.944	3.945.904
1988	2.042.846	-	277.148	27.129	596.230	11.563	2.954.916
1989	1.284.995	-	200.158	36.347	398.478	126.767	2.046.745
1990	795.439	-	137.734	144.424	288.816	174.629	1.541.042

Fonte: Gerência da Companhia Docas de Imbituba, Seção CPD / Custos.

A unidade de ácido sulfúrico da ICC entrou em operação em abril de 1979 e a unidade de ácido fosfórico em maio de 1980. Durante os anos de 1979 a 1990 as atividades da ICC foram

marcadas inicialmente pelo auge do carvão e posteriormente por sua crise. “O auge da indústria carbonífera de Santa Catarina foi também o auge da ICC. Durante os anos de 1982 a 1987 a região sul-catarinense, ao contrário do que podia ser observado na economia brasileira, manteve seu crescimento acelerado (...) foram os únicos anos além de 1988 em que a carboquímica apresentou lucro” (MORAES, 2005, p. 270).

Entretanto, a ICC nunca conseguiu recuperar seus prejuízos acumulados. A partir de 1986, a trajetória ascendente da indústria carbonífera de Santa Catarina se reverteu em uma forte crise. A queda mais acentuada na produção ocorreu no ano de 1988. O elevado preço e a grande dificuldade de encontrar matéria-prima faziam com que a produção ficasse bem abaixo da capacidade da ICC, que não tinha mais condição de efetuar a manutenção de suas unidades.

O Porto de Imbituba, a exemplo da ICC, ficou com uma grande capacidade ociosa, visto que basicamente as cargas transportadas por ele eram o carvão e os produtos da indústria carboquímica. Hoje o porto que já foi um porto carvoeiro, não transporta mais carvão.

A ICC foi desativada no governo Collor, que alegou ser ‘antieconômica’. A carbonífera encerrou sua produção em novembro de 1992 já no governo de Itamar Franco que também determinou que a empresa entrasse em processo de liquidação.

A porto de Imbituba desde seu início, como porto organizado, foi caracterizado por apresentar uma frota de navios especializada no transporte de cabotagem, reflexo da distribuição de carvão direcionado ao mercado interno, distribuído principalmente nos portos do Rio de Janeiro e Santos.

Em 1986, o embarque do carvão representava 88,23% contra apenas 11,77% dos embarques correspondentes a outras mercadorias como: ácido fosfórico, açúcar, arroz, azulejo, fluorita (matéria-prima para fabricação de azulejo), óleo de soja e carga geral.

Nota-se que esse aspecto representa importante fator negativo, que é a dependência que o porto apresentava com relação à movimentação do minério. Uma vez que o carvão entra em crise,

o porto acompanha esse mesmo caminho, e o problema se agrava ainda mais na medida em que a crise do porto contamina outras atividades importantes à vida econômica local, gerando um quadro de paralisia ao desenvolvimento da cidade de Imbituba. Sobre esses aspectos é que vamos tratar daqui a diante.

Conclui-se, que o Porto de Imbituba representou fundamental componente do complexo carbonífero catarinense, ocupando um dos papéis principais do elo logístico do transporte do mineral, e que, foi através da indústria carbonífera que se deu à diversificação da economia sul-catarinense, importante fator de desenvolvimento regional. E que, mediante ações políticas do Governo Federal, que visavam o desenvolvimento da indústria nacional, o Porto de Imbituba atingiu seu período áureo na movimentação de cargas.

4 – CRISE NO PORTO DE IMBITUBA: REFLEXO DA CRISE NA INDÚSTRIA CARBONÍFERA.

Ao fazer uma ponte da crise que abalou a Indústria Carbonífera nacional com as atividades desenvolvidas no Porto de Imbituba, torna-se evidente a ligação que existiu entre aquela crise e o declínio das atividades portuárias.

4.1 A crise do carvão

O início da crise do carvão, deflagrada a partir da segunda metade da década de 80 (anexo G), teve como motivos principais a abertura da economia nacional e a retirada dos subsídios por parte do governo federal, resultando em diminuição no consumo do mineral nacional sul- Catarinense. Entretanto, continuou-se a se consumir carvão, mais estrangeiro.

TABELA 5 – CONSUMO DE CARVÃO METALÚRGICO 1985/92 Unidade 10³ t.

ANO	NACIONAL		IMPORTADO		TOTAL
	Volume	%	Volume	%	Volume
1985	1.093	12,6	7.606	87,4	8.699
1986	1.054	11	8.545	89	9.599
1987	757	7,7	9.014	92,3	9.771
1988	796	7,8	9.416	92,2	10.212
1989	948	9	9.523	91	10.471
1990	576	5,7	9.584	94,3	10.160
1991	20	0,2	10.103	99,8	10.123
1992	-	-	10.158	100	10.158

Fonte: Instituto Brasileiro de Siderurgia – IBS, do Sumário Mineral Brasileiro de 1992.

De fato, a tabela 5 mostra que a partir de 1985, ocorre o que se pode chamar de queda-livre do consumo de carvão metalúrgico de origem nacional. Isso repercutiu em forte contração na produção carbonífera do sul do estado de Santa Catarina, levando a uma queda acentuada no nível de emprego, como se pode observar na tabela 06.

TABELA 6 – NÚMERO DE TRABALHADORES DO PORTO DE IMBITUBA E DA INDÚSTRIA CARBONÍFERA DE 1980 -2000

Ano	Porto de Imbituba (terceirizados)	Indústria Carbonífera
1980	2.400	9.322
1985	2.724	10.536
1990	1.547	4.530
1995	820	3.210
2000	550	2.752

Fonte: Goularti Filho, (2005).

A tabela 6, que mostra a redução que ocorreu no número de funcionários terceirizados no Porto de Imbituba e também na indústria carbonífera, serve para analisar o efeito da crise do carvão de uma forma bastante ampla. Uma vez que a demanda por carvão foi drasticamente reduzida, assim como foi o volume de mão-de-obra utilizada no setor carbonífero, houve uma redução drástica no número de funcionários terceirizados no Porto de Imbituba. Cabe aqui ressaltar, que essa mão-de-obra terceirizada, correspondia em grande maioria a trabalhadores dos sindicatos avulsos (estivadores, arrumadores, conferentes de cargas, amarradores e vigias). Há aqui, portanto, uma sugestiva associação entre a dinâmica da indústria carbonífera e a dinâmica do Porto de Imbituba.

A crise da indústria carbonífera, deflagrada a partir da segunda metade da década de 80, teve como principal motivo às medidas adotadas pelo Governo Federal.

... o Governo Federal teve grande parcela de responsabilidade pela crise do carvão ao retirar sem aviso prévio os subsídios. As empresas não estavam acostumadas com concorrência, pois o governo era para a maioria delas seu único comprador. (SANTOS, 1997, p. 68).

Em 1988, além da retirada do que ainda restava dos subsídios, o Governo eliminou as quotas de produção, fazendo com que o mercado assumisse características de uma concorrência mais livre. Porém existiam medidas políticas que faziam com que essa liberdade não fosse assim tão ampla.

... é estabelecida, em outras palavras, a livre concorrência, só que não tão livre assim, uma vez que o governo limita o preço do carvão energético a 80% do equivalente em calorias do óleo diesel, que por sua vez, continua com preço subsidiado. (SANTOS, 1997, p. 64).

A gestão Collor, iniciada em 1990, marca uma nova fase da história do carvão. A abertura comercial implementada no seu governo fez com que a alíquota do imposto de importação sobre o carvão fosse reduzida até ser completamente zerada. Com isso, a importação do carvão colombiano tornou-se mais viável, passando este a suprir quase que completamente o mercado nacional.

Atualmente as produções do Setor Carbonífero catarinense e também gaúcho se restringem ao abastecimento do complexo Termelétrico Jorge Lacerda, pertencente à Trectebel Energia, localizado em Capivari de baixo.⁴

4.2 Transformações ocorridas no porto de Imbituba

Na medida em que a indústria carbonífera entra em crise, a movimentação no Porto de Imbituba sofre uma redução expressiva, que se agrava ainda mais após o encerramento por completo do embarque de carvão a partir de 1994. O reflexo da baixa movimentação que o porto apresenta nesta fase não poderia ser outro, se não o de aumento de desemprego na região, já bastante elevado pela crise na indústria carbonífera.

Especificamente na cidade de Imbituba, o aumento de desemprego refletiu o fechamento da ICC, em 1992, as demissões no setor de operações portuárias e também as demissões de trabalhadores que de certa forma tinham algum vínculo de serviço prestado para com essas atividades.

Segundo o administrador do porto, incluem-se nesse último caso as empresas de comércio exterior, os operadores portuários, a central caminhoneira, os despachantes aduaneiros, as empresas de seguro, as oficinas mecânicas, os fornecedores de combustível, o serviço de

⁴ Informação obtida através da administração da Ferrovia Tereza Cristina - FTC.

conservação de instalações prediais, as empresas de manutenção elétrica e limpeza de pátios de armazenagem de navios, as hospedarias e os restaurantes.

A crise do carvão significou uma redução de aproximadamente 86% da movimentação de cargas movimentadas pelo porto entre os anos de 1986 e 1993, como mostra o gráfico 1. Encerrando um ciclo histórico que teve suas origens no início do século passado e que marcou enormemente o desenvolvimento da própria cidade de Imbituba.

Movimentação de Cargas no Porto 1985-2004

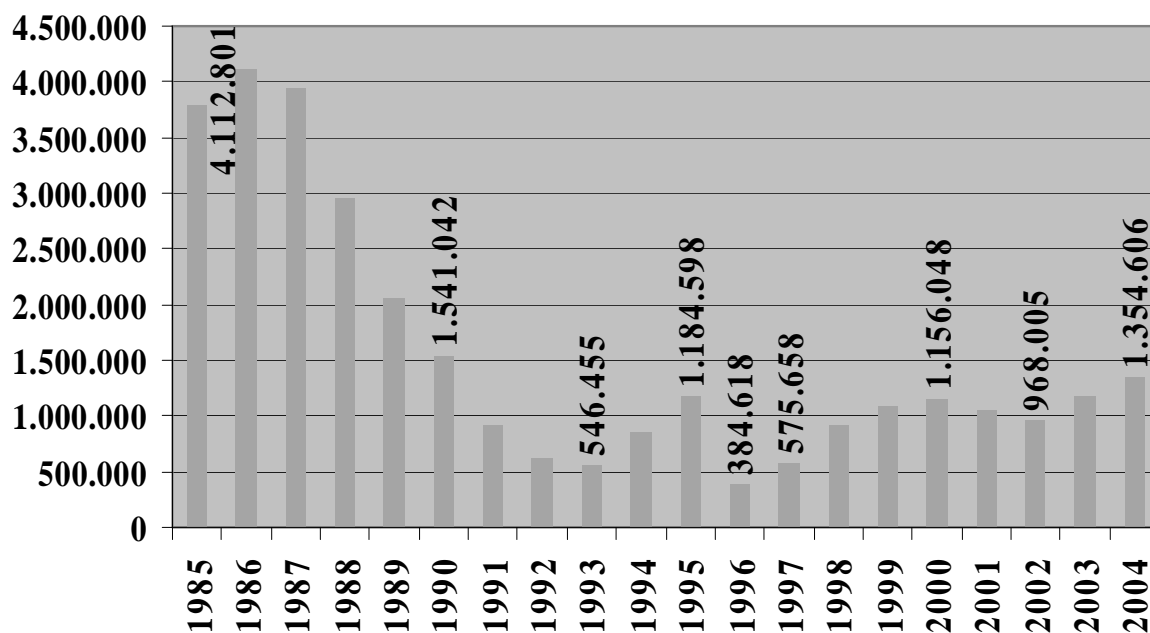


GRÁFICO 1 – Total de toneladas movimentadas no Porto de Imbituba (1985/2004)

Fonte: Companhia Docas de Imbituba – CDI. Elaborado pelo autor.

Proporcionalmente à redução dos embarques do carvão (anexo G), a Companhia Docas de Imbituba (CDI) se viu obrigada a reduzir seu quadro de funcionários, em especial na área de operações portuárias, redução esta que atingiu 65% entre os anos de 1986 e 1993, conforme demonstra o gráfico 2 a seguir. Esses funcionários eram efetivos trabalhadores da Companhia Docas de Imbituba, deixando claro a diferença, entre eles, e o grupo de trabalhadores terceirizados, que pertenciam aos sindicatos avulsos.

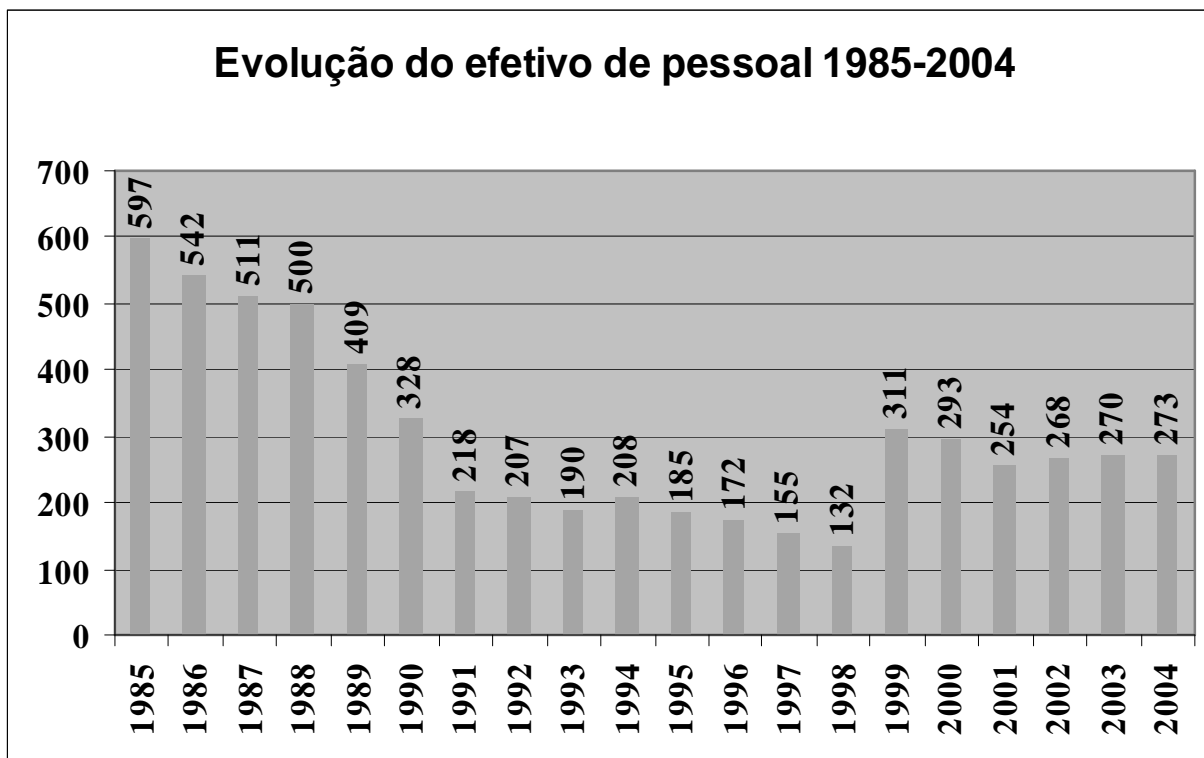


GRÁFICO 2 – Evolução de funcionários efetivos do Porto de Imbituba (1985/2004)

Fonte: Companhia Docas de Imbituba – CDI. Elaborado pelo autor.

A diminuição do número de trabalhadores, explicada pela baixa movimentação do porto a partir de 1986, remete à discussão de como a diversificação tardia das atividades econômicas da região carbonífera contribuiu para o enfraquecimento da atividade portuária.

A indústria de cerâmica, vestuário e calçados que se desenvolveram na região carbonífera foram atividades que colaboraram para a economia regional, ocupando a mão-de-obra abundante dispersa na região, principalmente de mulheres. Posteriormente as indústrias de materiais plásticos e metal-mecânico ajudaram a expandir o mercado de trabalho, empregando grande número de trabalhadores que foram obrigados a abandonar as minas. Entretanto essas atividades não contribuiriam para o aumento das movimentações no Porto de Imbituba, pois suas produções não despontavam com expressivos fluxos de mercadorias ao mercado internacional. Assim, a crise brutal do carvão representou o virtual desaparecimento de uma atividade que utilizava amplamente o Porto de Imbituba, e a manutenção ou fortalecimento de atividades que necessitam

muito pouco daquelas instalações portuárias, embora a indústria cerâmica se caracterize por uma considerável vitalidade exportadora.

O fim da carga cativa – o carvão – deixou o Porto de Imbituba extremamente vulnerável em termos de mercado. Localizado na região Sul de Santa Catarina, com um mercado de retaguarda representado principalmente pelo pólo cerâmico, por indústrias de plásticos, vestuário, molduras e outras empresas de pequeno volume na pauta do comércio exterior, o Porto de Imbituba somente poderia atuar como porto alternativo aos demais (Paranaguá, São Francisco do Sul, Itajaí e Rio Grande) para atrair novas cargas, sempre conquistadas por estes portos.

A partir da segunda metade da década de 90, devido à crise do carvão, ocorre à diminuição dos embarques pelo porto, e um aumento significativo do volume de desembarques. A partir daí, o porto deixa de ser qualificado como exportador e passa a caracterizar-se como porto importador.

O gráfico 3, representa a evolução da movimentação de carga no quesito embarque/desembarque. Pode-se observar que a partir de 1994 a quantidade de toneladas desembarcadas se torna superior ao das cargas embarcadas. Entretanto este período já corresponde à retomada do crescimento, devido ao início da movimentação de contêineres, só que agora o nível de importação se torna superior ao das exportações, caracterizando que o porto deixou pra trás sua época ligada ao auge da exploração do carvão e inicia a retomada de crescimento das movimentações.

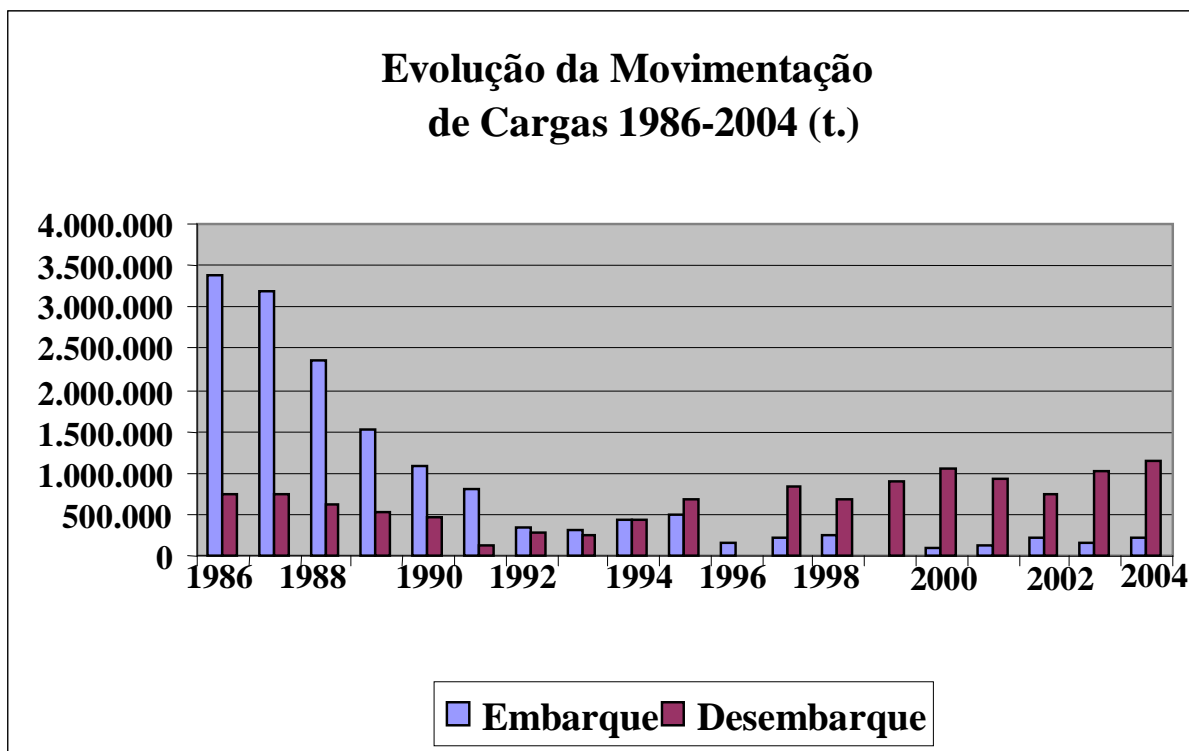


GRÁFICO 3 – Evolução da movimentação de cargas 1986 – 2004 (t.)

Fonte: Companhia Docas de Imbituba – CDI. Elaborado pelo autor.

O gráfico 4 e a tabela 7 apresentam os dados correspondentes a navios e cargas movimentadas. Uma primeira análise nos remete à questão ligada ao número de navios que o porto recebeu durante o período. Os navios de cabotagem (responsáveis pelo transporte do carvão), diminuem gradativamente, enquanto os navios de longo curso (de mercadorias com destino ao mercado internacional), passam a despontar em maior quantidade. Na tabela 7, pode-se observar também, o período de encerramento por completo da movimentação de carvão pelo Porto de Imbituba, e um significativo aumento, na importação de cargas pelo porto.

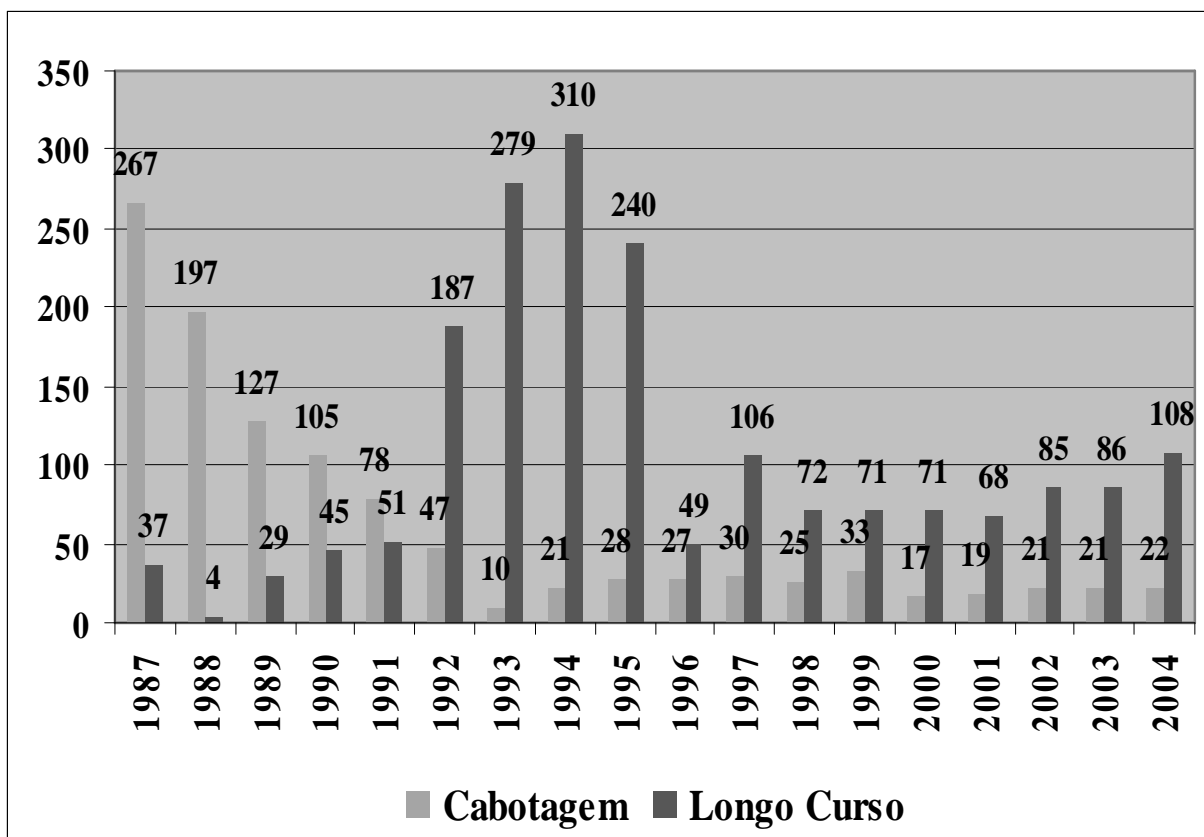


GRÁFICO 4 – Movimentação de navios no cais do Porto de Imbituba 1987 – 2004
 Fonte: Companhia Docas de Imbituba – CDI. Elaborado pelo autor.

O período de pico na movimentação de navios de longo curso, entre os anos de 1992 a 1995, deu-se basicamente pela movimentação de contêineres. Nesta nova fase, que retrata o declínio da movimentação de embarques, e o aumento do número de navios de longo curso no cais do Porto de Imbituba, a administração portuária tentou diversas maneiras de amenizar a fuga de mercadorias para outros portos.

**TABELA 7 - NAVIOS E CARGAS MOVIMENTADAS NO PORTO DE IMBITUBA 1990
- 2004**

ANOS	EXPORTAÇÃO (t)				IMPORTAÇÃO (t)		TOTAL (t)
	CARVÃO		C. GERAL E GRANÉIS		C. GERAL E GRANÉIS		
	CABOTAGEM	L. CURSO	CABOTAGEM	L. CURSO	CABOTAGEM	L. CURSO	
1991	649.018	-	101.841	43.872	110.497	24.380	929.608
1992	193.461	-	16.859	137.183	167.838	115.020	630.361
1993	16.156	31.150	1.692	285.009	68.447	144.001	546.455
1994	-	-	2.510	422.001	103.009	323.367	850.887
1995	-	-	18.759	471.294	196.783	497.762	1.184.598
1996	-	-	2.930	157.298	75.509	148.881	384.618
1997	-	-	31	206.391	121.276	247.960	575.658
1998	-	-	13	261.100	129.879	539.472	930.464
1999	-	-	11.388	188.122	140.284	748.413	1.088.207
2000	-	-	-	106.406	140.745	908.897	1.156.048
2001	-	-	-	121.103	166.380	761.539	1.049.022
2002	-	-	-	208.390	148.033	611.582	968.005
2003	-	-	-	162.570	157.521	852.656	1.172.747
2004	-	-	-	219.944	211.072	923.590	1.354.606

Fonte: Gerência da Companhia Docas de Imbituba, Seção CPD / Custos.

Entretanto as tarifas portuárias não paravam de subir, e as poucas mercadorias que restavam diminuía ainda mais a sua presença. Em 1996, empresas de calçado e fumo do Rio Grande do Sul deixam de exportar pelo porto em virtude das altas tarifas, e passam a movimentar suas cargas através do porto de Rio Grande.

A partir de 1998, a falta de navios fez com que o porto deixasse de movimentar contêineres. Isso fez com que empresas cerâmicas de Criciúma, e também as de molduras em Urussanga, abandonassem as movimentações, passando a fazê-las pelos portos de Itajaí e São Francisco do Sul.

Em 2000, as importações representavam 90,80% do total da movimentação do porto, contra apenas 9,20% referente às exportações. Isso confirma assim, que o porto, nessa fase de sua história, dependia quase que exclusivamente de movimentações ligadas à importação.

4.3 Reflexos sociais e econômicos na cidade de Imbituba

As medidas adotadas pelo Governo Federal, que marcam a trajetória da política do carvão, afetaram diretamente os municípios que ou surgiram com o descobrimento das jazidas ou estavam envolvidos com o processamento do minério. Imbituba foi um desses municípios, que sofreu enormemente pelas transformações que sucederam o processo de exploração do carvão no sul-catarinense. Sua economia sofreu com a dinâmica da “causação acumulativa” (MYRDAL, 1968), nos dois sentidos.

Num primeiro momento a cidade foi afetada de forma ascendente, com o surgimento do porto, a expansão da demanda de carvão, o crescimento da Indústria de Cerâmica Imbituba e com a implantação da Indústria Carboquímica Catarinense (ICC).

Essas atividades foram fundamentais para a economia da cidade, e o Porto de Imbituba, era o elo de ligação entre elas, ocupando papel principal. Foi através do porto, que surgiram a Indústria de Cerâmica Imbituba, que tinha como objetivo inicial fabricar louças de porcelana para equipar os navios, e a ICC, que só veio a se instalar em Imbituba pela facilidade em relação ao transporte do produto, via ferrovia Tereza Cristina e Porto de Imbituba.

Com isso, a cidade se remodelou, lugares onde antes eram vilas de pescadores foram dando espaço a modernização, com a construção do porto, e posteriormente, com a implantação da ICC. O início da construção da ICC, em 1979, marcou o período de investimento maciço em obras de urbanização no Município.

Foi durante a instalação da ICC que houve forte investimento em saneamento básico, com a implantação do sistema de abastecimento de água feita pela CASAN, com melhorias na distribuição de energia elétrica realizada pela CELESC, pela ampliação da rede de telefonia através da TELESC e pelas obras de construção e pavimentação de estradas.

A melhoria da infra-estrutura de urbanização e o aumento da oferta de mão-de-obra foram responsáveis pela migração de pessoas para a cidade, que vinham basicamente da área rural do município.

Ao analisar a tabela 8, percebe-se o deslocamento da população da área rural para a área urbana, resultado da expectativa de disponibilidade de emprego e melhoria nas condições de vida.

TABELA 8 – EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO URBANA E RURAL DE IMBITUBA 1970 - 2000

População	1970	1980	1991	1996	2000
Urbana	9.550	16.574	30.942	26.831	34.527
Rural	10.498	8.574	5.152	5.331	1.173
Total	20.498	25.148	30.942	32.162	35.700

Fonte: IBGE, (2005).

A distribuição da população durante os anos 70, demonstrava um equilíbrio entre a área rural e a urbana. Porém na década de 80, a situação se modificou, passando a predominar a população urbana sobre a rural. Nos anos que se seguem, pode-se observar uma tendência ainda maior a concentração da população em área urbana.

O segundo momento foi marcado por uma espiral descendente da economia do município, deflagrada a partir da crise do setor carbonífero. Tal fato culminou com a redução das atividades portuárias e o fechamento da ICC, instalando um quadro de paralisia na sócia-economia local. Outra questão que contribuiu para o segundo momento foi à adequação da Indústria de Cerâmica Imbituba ao mercado e a livre concorrência, reduzindo seu quadro de funcionários.

Um fato interessante, é que embora a crise do porto tenha se alastrado e contaminado diversas outras atividades, a partir de 1990, a população urbana continuou a crescer. Talvez induzidas pela infra-estrutura de urbanização na cidade e pela expectativa de prosperidade

mediante a implantação da Zona de Processamento de Exportações (ZPE) programada – mas até agora não materializada – para este município⁵.

A tabela 9 relaciona a evolução das pessoas economicamente ativas na cidade de Imbituba. Através dela, pode-se verificar que nos anos 70, a grande maioria (69,15%) de pessoas que poderiam estar ocupando algum posto de trabalho estavam desempregadas. Essa relação sofreria transformações nas décadas seguintes, durante os anos 80 houve uma redução significativa na quantidade de pessoas economicamente inativas passando para 53,07%, e, o início da década de 90 marca o auge de ocupação da população economicamente ativa no município. Porém, em 1992, o fechamento da ICC causou um aumento no número de desempregados na cidade. Em 2000 a cidade apresentou uma diminuição do percentual da PEA decorrente do fechamento da ICC, essa diminuição só não foi ainda maior em virtude da migração de trabalhadores que antes tinham algum grau de ligação com a ICC, para o setor de comércio local.

TABELA 9 – EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO ECONOMICAMENTE ATIVA DE IMBITUBA 1970 – 2000

Anos	Ativas	%	Inativas	%
1970	4.859	30,85	15.639	69,15
1980	7.971	41,93	11.025	53,07
1991	13.137	54,22	11.105	45,78
2000	15.454	52,20	14.148	47,80

Fonte: IBGE, (2005).

Segundo dados do IBGE, existiam em 2001 no município 1.218 empresas formais, sendo que o comércio representava 51,8% do total de empresas do município, como podemos observar na tabela 10.

⁵ Sobre a ZPE de Imbituba ver Lins (1994).

**TABELA 10 – DISTRIBUIÇÃO DAS EMPRESAS POR GRUPO DE ATIVIDADE
ECONÔMICA EM IMBITUBA – 2001**

Grandes Grupos	Empresas	% relativo
Comércio; reparação de veículos, objetos pessoais e domésticos.	631	51,8%
Outros serviços coletivos, sociais e pessoais.	89	7,3%
Indústrias de transformação.	101	8,3%
Atividades imobiliárias, aluguéis e serviços prestados às empresas.	101	8,3%
Alojamento e alimentação.	140	11,5%
Transporte, armazenagem e comunicações.	73	6,0%
Construção.	21	1,7%
Saúde e serviços sociais.	13	1,1%
Educação.	25	2,1%
Pesca.	2	0,2%
Intermediação financeira.	3	0,2%
Indústrias extrativas.	7	0,6%
Administração pública, defesa e seguridade social.	2	0,2%
Agricultura, pecuária, silvicultura e exploração florestal.	10	0,8%
Produção e distribuição de eletricidade, gás e água.	0	0,0%
Total	1.218	100,0%

Fonte: IBGE, (2005).

Outro ponto que ilustra essa análise é a evolução da variação percentual da receita tributária, em relação às receitas correntes totais, da Prefeitura Municipal de Imbituba. No gráfico 5, são apresentadas as variações de 1980 a 2002.

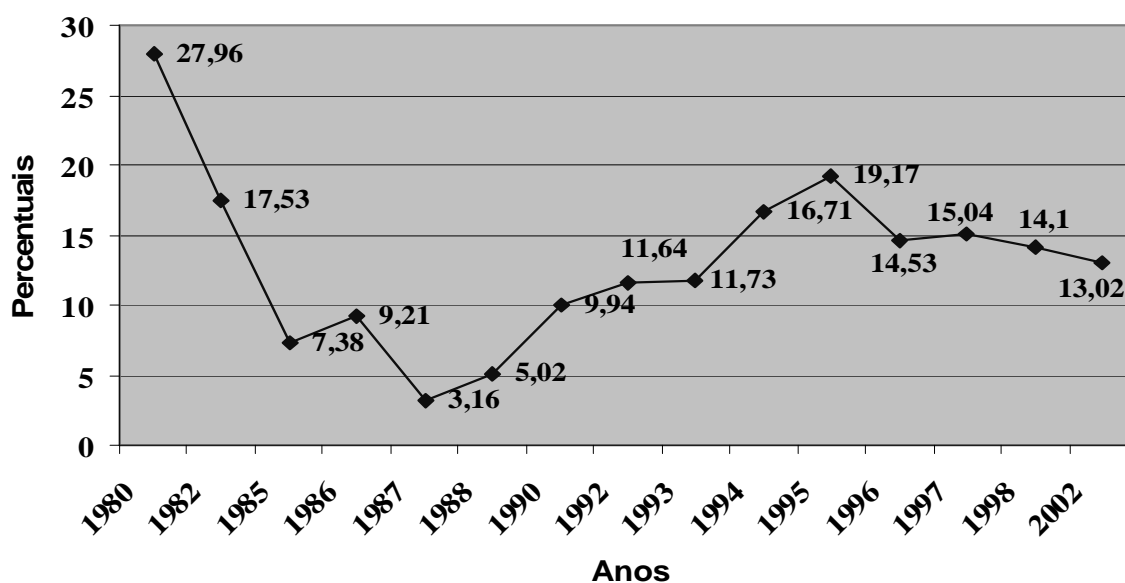


GRÁFICO 5 – Variação percentual da receita tributária em relação às receitas correntes totais da Prefeitura Municipal de Imbituba 1980 – 2002
 Fonte: Prefeitura Municipal de Imbituba – SC, (2005).

Com base neste gráfico, pode-se observar que a arrecadação tributária atingiu seu nível máximo de arrecadação em 1980. Este fato é explicado devido à plena operação de todos os segmentos industriais, que eram desenvolvidos em Imbituba. Caracterizando o auge da atividade econômica do município.

A arrecadação sofre forte queda no período que compreende de 1981 até 1989. Essa época coincide com a crise na indústria carbonífera, e conseqüentemente, na redução nas atividades portuárias.

De 1990 até 1995, a diversificação das atividades portuárias com o início da movimentação de contêineres contribuiu para uma ligeira ascensão no percentual da receita tributária arrecadada pelo Município. Essa arrecadação foi seguida por leve queda nos anos seguintes em decorrência do processo de abertura da economia nacional e do aumento das tarifas portuárias - chegando até 100% - o que ocasionou na suspensão de contratos e na paralisação da movimentação de contêineres pelo porto.

Ao analisar a tabela 11, pode-se observar que, entre 1990 e 1993 ocorreu uma significativa redução no PIB per cápita no Município, que se deu devido ao encerramento por completo das atividades da ICC em 1992, e pelo encerramento da movimentação de carvão pelo Porto de Imbituba. De 1994 a 1996, o PIB per cápita ameaçou uma possível expansão, entretanto nos anos seguintes manteve-se constante. O PIB per cápita variou de R\$ 2.960,00 no ano de 1996 para R\$ 2.909,00 no ano de 2000. Nesse patamar, o PIB per cápita do município é inferior a média do PIB per cápita do Estado de Santa Catarina (R\$ 5.610,00) e ao PIB per cápita do Brasil (R\$ 5.280,00)⁶.

TABELA 11 – EVOLUÇÃO DO PIB PER CÁPITA DE IMBITUBA 1990 – 2002 (R\$ / Preços constantes de 1997)

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
2.835	2.848	2.229	1.638	2.147	2.390	2.960	2.524	3.479	2.914	2.909	3.302	3.070

Fonte: IBGE, (2005)

Assim como a renda per cápita pode-se observar a evolução dos aspectos sociais através do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do município nas últimas décadas. Nos últimos trinta anos, o IDH de Imbituba passou de 0,397 (numa escala que vai de 0,000 a 1,000) em 1970, para 0,805 no ano de 2000. O índice evoluiu 102,8%, representando avanços positivos no desenvolvimento social e econômico da população. O maior avanço foi sentido no aspecto renda, que evoluiu 194,9% no período. Cabe assinalar, que o expressivo aumento do aspecto renda deu-se durante a década de 70, declinando durante as décadas seguintes. O índice de desenvolvimento humano que trata da educação evoluiu 76,7%, e o índice que mede a longevidade evoluiu 83,8% nos últimos 30 anos. Como podemos ver a seguir na tabela 12.

⁶ PIB per cápita calculado com base fixa no ano de 1997.

TABELA 12 – ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO NO MUNICÍPIO DE IMBITUBA 1970 - 2000

Ano	Educação	Longevidade	Renda	IDH Médio
1970	0,506	0,45	0,235	0,397
1980	0,62	0,546	0,861	0,676
1991	0,8	0,781	0,635	0,739
2000	0,894	0,827	0,693	0,805
Evolução	76,70%	83,80%	194,90%	102,80%

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil

PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (2005)

A tabela 13 compara a evolução do IDH do município de Imbituba, segundo a classificação da ONU. O município possuía no ano de 2000, um Alto Desenvolvimento Humano. O IDH – Médio de Imbituba, 0,805 era inferior em relação ao IDH – Médio do Estado de Santa Catarina que correspondia a 0,822 e superior ao do Brasil, 0,757 no ano de 2000.

TABELA 13 – COMPARATIVO DO ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO – MÉDIO

Ano	Imbituba	Santa Catarina	Brasil
1970	0,397	0,477	0,462
1980	0,676	0,734	0,685
1991	0,739	0,748	0,742
2000	0,805	0,822	0,757
Evolução	102,80%	72,30%	63,9

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil

PNUD: Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (2005)

No entanto, pode-se perceber que, embora tenha ocorrido uma grave crise no setor carbonífero, principal atividade econômica do município, o IDH da cidade continuou a subir durante a década de 90. Os investimentos em infra-estrutura e a qualificação de pessoal podem ser apontados como os principais motivos desta ascensão.

4.4 Hinterlândia do Porto de Imbituba

Nesta seção, será abordada inicialmente, a hinterlândia do Porto de Imbituba sob a ótica de Magalhães (1969). Entretanto, será dado maior ênfase, na questão ligada as hinterlândias mais próximas e mais amplas do Porto de Imbituba. Para isso, é preciso levar em consideração, as origens, e os destinos, dos embarques e desembarques realizados pelo porto.

Segundo Magalhães (1969), a hinterlândia portuária, de um modo geral, é caracterizada da seguinte forma: hinterlândia fluvial, hinterlândia ferroviária e hinterlândia rodoviária, e ainda fala sobre conquista da hinterlândia através das taxas portuárias.

“Quando uma série de fatores geográficos estão em pé de igualdade pra a escolha da hinterlândia, serão as facilidades alfandegárias que um porto oferece de embarque e desembarque de uma mercadoria que justificam, em última instância, a sua escolha como importador ou exportador de mercadorias.” (MAGALHÃES, 1969, p. 52)

No caso do Porto de Imbituba, não há a existência de nenhum canal ou rio navegável que conecte com o porto, por ser caracterizado basicamente como uma enseada aberta. Portanto, não se pode considerar a existência da hinterlândia fluvial.

A hinterlândia ferroviária do Porto de Imbituba é constituída por 229 Km de linha ferroviária que o ligam aos municípios de Tubarão, Siderópolis e Criciúma (anexo M). A Ferrovia Tereza Cristina, privatizada recentemente e com sede em Tubarão, sem dúvida nenhuma foi a maior responsável pela ligação do porto com o seu principal produto que era o carvão. Ultimamente, contudo, não vem sendo utilizada por completo devido à crise que abalou a indústria carbonífera catarinense. Mais recentemente, em 2004, passou a fazer aparentemente, de forma bem-sucedida, o transporte de produtos cerâmicos com destino à exportação através do Porto de Imbituba.

A hinterlândia rodoviária inicia-se nas instalações do porto e se estende através de dois acessos pavimentados, um ao Norte e outro ao Sul, com extensões de 6,5 e 6,0 Km, respectivamente, que ligam o Porto de Imbituba à BR 101, uma das mais importantes rodovias do

Brasil. Isso permite, o deslocamento de mercadorias entre o porto e todas as regiões do Brasil, assim como outros países do Cone sul. No anexo B, são apresentadas as distâncias rodoviárias do porto de Imbituba aos principais centros de produção e consumo nacionais e internacionais.

A hinterlândia adquirida pelas taxas portuárias não vem sendo detectada no porto de Imbituba, talvez em virtude das taxas cobradas localmente. Entretanto, pode-se verificar um outro tipo de ampliação da hinterlândia portuária, que surge através da saturação de outros portos como o de Itajaí e São Francisco do Sul. Como exemplo, pode-se citar a questão do embarque de cerâmica produzida na região de Criciúma, que vinha sendo realizado pelos portos de Itajaí e São Francisco, e que, devido à falta de contêineres nos últimos, passou a ser feita, em parte, pelo Porto de Imbituba.

Essas ramificações de conquista da hinterlândia favorecem a sincronia, entre as atividades portuárias, e as atividades econômicas locais. É importante assinalar que o Porto de Imbituba, desde sua história inicial, quando já era organizado e grande plataforma de embarques de carvão, afetou diretamente a sua hinterlândia mais próxima, ocupando um lugar central no desenvolvimento econômico da cidade. E que, portanto, serviu como porta de entrada, ou fresta para a construção de negócios, criando um extenso campo de oportunidades industriais e mercantis.

A hinterlândia mais próxima a que me refiro corresponde aos serviços que se desenvolveram na cidade de Imbituba para dar suporte às operações portuárias da região. Entre as atividades correlatas que a operação portuária demanda para com sua hinterlândia mais próxima, as principais são: empresas de comércio exterior, operadores portuários, central caminhoneira, despachantes aduaneiros, empresas de seguro, oficinas mecânicas, fornecedores de combustível, serviço de conservação de instalações prediais, empresas de manutenção elétrica e limpeza de pátios de armazenagem de navios, hospedarias, restaurantes e etc.

Em se tratando da hinterlândia mais ampla do Porto de Imbituba, deve-se levar em consideração que ao longo dos anos, o Porto de Imbituba sofreu com diversas oscilações, decorrentes da movimentação do carvão. Até o início dos anos 90 o porto tinha na movimentação

do carvão mineral a sua base de sustentação, pois representava quase a totalidade da carga movimentada naquela época. O carvão oriundo da região carbonífera de Criciúma/ SC era considerado como carga cativa, pois não havia a possibilidade de que o carvão fosse movimentado por qualquer outro porto concorrente, frente à facilidade de escoamento pelo porto de Imbituba através da estrada de ferro. A hinterlândia portuária extensa, portanto, esteve sempre limitada pela movimentação de cabotagem, geralmente atingindo destinos na região sudeste, como Rio de Janeiro e São Paulo, onde se localizavam as siderúrgicas que utilizavam o carvão metálico para a fabricação de aço.

Segundo um funcionário do setor de “programação e controle” da CDI, entrevistado pelo autor, em 1959 o porto viveu uma mudança na configuração de sua hinterlândia ampla. Isso se vinculou ao início da importação de grãos de trigo dos EUA e às crescentes exportações de farinha de mandioca para Alemanha, que caracterizaram a primeira diversificação na movimentação de carga do porto.

Durante a década de 60 o porto esteve ligado principalmente à sua hinterlândia mais próxima, embarcando basicamente carvão da região carbonífera do sul do estado de Santa Catarina. O porto, nesta época, embarcava também produtos agrícolas, como farinha de mandioca, da região de Tubarão, que tinha como destino o mercado internacional, geralmente atingindo países como Dinamarca e Suécia. A hinterlândia extensa ligada ao desembarque de mercadorias se dava pela importação de trigo dos Estados Unidos e pela movimentação de bobinas e chapas de aço trazidas da região sudeste do país para as cidades de Joinville/ SC e Caxias do Sul/ RS.

Em 1986, com os embarques de carvão atingindo recordes históricos, a Companhia Docas de Imbituba iniciou um amplo programa de atracação de novas cargas, buscando a utilização máxima de suas instalações no Porto de Imbituba. Foram feitas pavimentações de vias de circulação internas e o deslocamento do espaço destinado ao estoque de carvão, em virtude dos sérios problemas ambientais causados pelo forte vento nordeste que empurrava uma boa quantidade de resíduos para áreas residenciais próximas ao porto.

O resultado deste projeto foi o início da movimentação de frangos e suínos congelados oriundos do Estado do Rio Grande do Sul e de açúcar em sacos do Estado de São Paulo, assim como, em 1990, o primeiro navio de contêineres. A administração portuária agiu rápido para atrair parcerias com o promissor mercado do sul do País, ampliando, conseqüentemente, a sua hinterlândia. A movimentação de contêineres, que em 1990 representava 1.854 (TEUs), em 1995 atingiu 70.574 unidades (anexo H), refletindo diretamente na economia do município.

Nos anexos J e K estão representadas graficamente o total de mercadorias que o porto movimentou durante o ano de 1986 (período auge do carvão) e 2004, para se ter uma comparação da diferenciação de cargas durante o período. Os gráficos mostram a redução da movimentação, a troca da condição de exportador pela de importador, como orientação principal e também a mudança referente aos tipos de cargas movimentadas pelo porto.

Hoje, o porto de Imbituba, é especializado na movimentação de granéis sólidos (coque de petróleo, fertilizantes, sal, etc.), de carga geral diversa (madeira, cerâmicas, açúcar em sacos, etc.) e carga geral frigorificada (frango), de granéis líquidos (soda cáustica e ácido fosfórico), bem como vem gradativamente se colocando no cenário para retomar a movimentação de contêineres (anexo H).

A mercadoria de maior movimentação do Porto de Imbituba, é o coque verde de petróleo, esse produto é utilizado na fabricação de cimento pelo grupo Votorantin, que o importa do Texas (EUA), e distribuí para suas fábricas nos Estados do Paraná e Mato Grosso do Sul.

A segunda mercadoria de maior volume movimentado pelo Porto de Imbituba, é o fertilizante. Utilizado pelas principais empresas adubeiras do sul do País, esse produto é importado do Chile, pela empresa Fertisanta. A Fertisanta além de importar o produto, faz a distribuição para todo o Estado de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul. Um fato interessante, é que, tanto a mistura quanto o ensacamento do produto, são feitos em armazéns localizados dentro da área portuária, daí seguindo direto para seus clientes.

A movimentação de Soda Cáustica oriunda de Maceió/Al é utilizada por cervejarias (para lavação dos vasilhames) e fábricas de sabão e desinfetante, espalhadas principalmente pela região sul do País (PR, SC e RS).

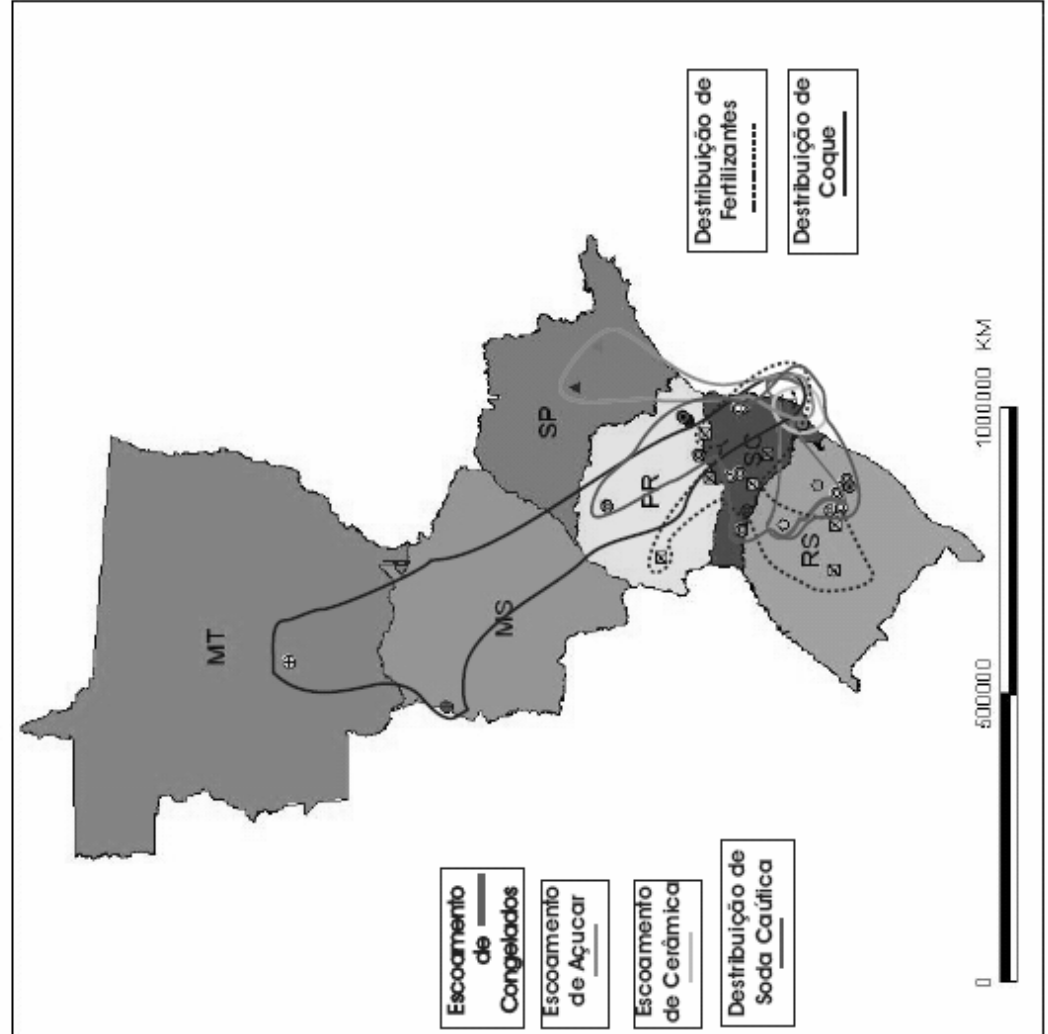
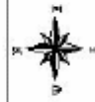
Na pauta das exportações o Porto de Imbituba atualmente tem nos congelados (frango) o seu principal produto. A operadora AGIL (Armazéns Gerais Imbituba LTDA), é a responsável pela movimentação do produto, sendo que 90% de sua operação relaciona-se à empresa Frangosul, que tem fábricas espalhadas pelo Rio Grande do Sul (Monte Negro, Passo Fundo e Caxias do Sul), além de uma unidade no Mato Grosso do Sul (Carapó). O restante da movimentação, cerca de 10%, vincula-se a empresas como Sadia e Perdigão. Os destinos dos respectivos produtos (frango congelado), são países como Rússia, África e Cuba.

Outro produto que vem merecendo destaque na pauta das exportações é o açúcar, oriundo do Estado de São Paulo (Barra Bonita e Elias Fausto) e fabricado pela Usina São Francisco. Os destinos dessa mercadoria abrangem países da África (Nigéria) e também da Arábia Saudita. A operadora responsável pela movimentação da carga é a OPL (Operadora Portuária e Logística LTDA).

Mais recentemente, em 2004, a cerâmica da região de criciúma retoma a pauta de exportações através do Porto de Imbituba. Basicamente o produto vem das empresas Eliane e Cecrisa e tem como destino o mercado Europeu e Americano.

Hinterlândia do Porto de Imbituba

- Legenda**
- ARAUCARIA
 - ▲ BARRA BONITA
 - ⊙ BRUSQUE
 - ⊙ CACADOR
 - ⊗ CAMPOS NOVOS
 - ⊗ CASCAVEL
 - CAXIAS DO SUL
 - CHAPECO
 - CONCORDIA
 - CORUMBA
 - CRICIUMA
 - CURITIBA
 - ELIAS FAUSTO
 - ▲ ESTEIO
 - ESTRELA
 - FRAIBURGO
 - GASPAR
 - GRAVATAI
 - IMBITUBA
 - † LAGES
 - ⊗ MARINGÁ
 - MONTENEGRO
 - NOBRES
 - PASSO FUNDO
 - PORTO ALEGRE
 - RIO BRANCO
 - RIO NEGRO
 - ⊗ SANTA CRUZ DO SUL
 - ⊗ SANTA MARIA
 - SAO MATEUS DO SUL
 - TAQUARI
 - UNIAO DA VITORIA



Mapa 1 – Hinterlândia do Porto de Imbituba

Cabe assinalar que, apesar de estar em localização geográfica privilegiada (anexo E), o Porto de Imbituba está mais distante dos grandes centros consumidores e produtores do Estado de Santa Catarina, em relação aos demais portos concorrentes. Este fator é relevante quando se trata de procurar o menor custo por parte de quem utiliza os serviços portuários. Os principais portos concorrentes são:

Porto de Itajaí, distante 160 Km de Imbituba e localizado na região do Vale do Itajaí, tem a carga geral (madeira, congelados, bobinas de papel e maçã) como principal tipo de produto movimentado. A movimentação de contêineres também é significativa, servindo para escoar produtos da região serrana, oeste e norte do estado de Santa Catarina;

Porto de São Francisco do Sul, localizado na região norte do estado, a 290 Km de Imbituba, tem como principais produtos movimentados os granéis sólidos (grãos e fertilizantes), carga geral (madeira, bobinas e papel) e contêineres da região sul do Paraná, e das regiões oeste e norte de Santa Catarina;

Porto de Paranaguá, localizado no Estado do Paraná, distante 486 Km de Imbituba, tendo como principais produtos movimentados o granel sólido (grãos, fertilizantes e açúcar), carga geral e contêineres oriundos dos estados do Paraná, Santa Catarina e São Paulo;

Porto de Rio Grande, localizado no estado do Rio Grande do Sul, distante 894 Km de Imbituba, tendo como principais produtos movimentados o granel sólido, carga geral e contêineres do Estado do Rio Grande do Sul.

O gráfico 4, compara em termos de movimentação, os principais portos do sul do País. Através dele, pode-se observar que o Porto de Imbituba tem o menor volume de toneladas movimentadas, durante o respectivo período.

Portos de Santa Catarina, RS e Paraná

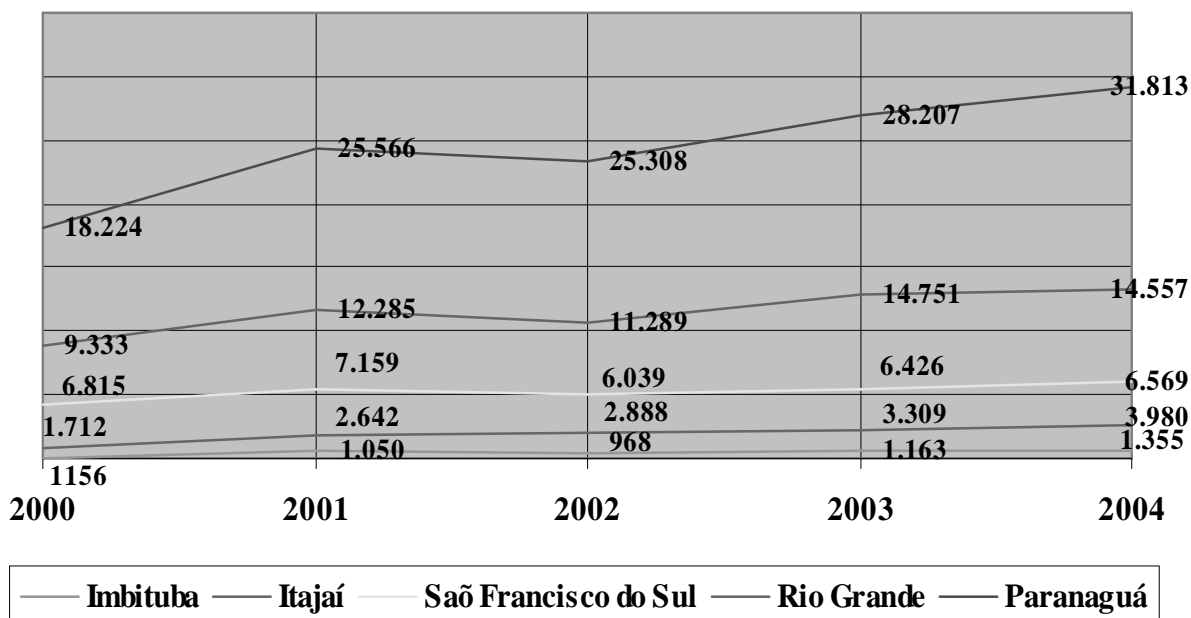


GRÁFICO 6 – Movimentação de cargas (t.) nos portos do sul do Brasil 2000 - 2004
 Fonte: Elaborado pelo autor.

Assim, pode-se concluir que a crise do carvão sul-catarinense, deflagrada a partir da abertura comercial da economia nacional, pelo Governo Fernando Collor de Mello, afetou em cheio as atividades desenvolvidas pelo Porto de Imbituba, causando graves problemas tanto econômicos como sociais para o Município. Entretanto, constatou-se através do Índice de desenvolvimento Humano, que o município teve melhoras significativas desde a década de 70, até o início do século XXI. Por último, tentou-se fazer uma síntese da caracterização da hinterlândia do Porto de Imbituba, bem como, compará-lo aos seus concorrentes.

5 PROJETOS E PERSPECTIVAS DE INVESTIMENTO

5.1 – Projetos de reestruturação do porto de Imbituba

Nesta seção será apresentada a síntese do processo de reestruturação do Porto de Imbituba. Esse projeto teve como objetivos primordiais, cicatrizar a ferida deixada pela crise do carvão, e perpetuar no Porto de Imbituba a Lei 8.630/93, que visa à modernização dos portos nacionais. Em visita às instalações do Porto de Imbituba, o autor do presente estudo, teve acesso a documentos internos da administração do porto, e através desses documentos foi possível traçar a síntese do processo de reestruturação, assim como, a adequação do porto a Lei 8.630/93. A seguir, são apresentadas informações que foram extraídas de documentos do porto, e também, de discussões com funcionários da Companhia Docas de Imbituba.

No ano 2000 a situação financeira do Porto de Imbituba atingiu sua fase, mas crítica, decorrente do declínio da movimentação do carvão, tendo que recorrer a empréstimos a juros altos para poder levar adiante suas atividades. Os encargos sociais de curto prazo deixam de ser recolhidos e os custos passam a ser superiores ao faturamento mensal do Porto.

Devido às atuais circunstâncias, os administradores do Porto decidem recorrer a empresas que prestam serviços de consultoria empresarial, para que pudessem deixar para trás as dificuldades. Para isso, a administração do Porto contratou a empresa Fator Projetos, especializada em privatizações do Governo Federal e Municipal, principalmente na área ligada à energia elétrica.

Em 25 de julho de 2001 a empresa Fator Projetos inicia a fase de reestruturação do Porto de Imbituba. A primeira providência foi de fazer uma auditoria nas contas administrativas, levantamento dos contratos e das relações institucionais da Companhia Docas de Imbituba com seus clientes, fornecedores, usuários do porto e com a União Federal, responsável pela concessão do porto.

Um programa de reestruturação foi elaborado, e, segundo os executivos da empresa de Consultoria, a viabilidade só será possível desde que fossem respeitadas uma série de mudanças na área administrativa, uma delas e também a mais preocupante, seria a redução do quadro de funcionários efetivos do porto.

O programa foi apresentado ao Ministério dos Transportes, que baixou a portaria 381/2001 determinando a CDI o cumprimento das metas do programa de reestruturação. Foi então nomeado um Grupo de Trabalho da Secretaria de Transportes Aquaviários para o acompanhamento do Plano de Reestruturação. E uma Junta de Contas foi designada para retomar a presença da fiscalização do Governo Federal no Porto de Imbituba, interrompido em 1993.

Como forma de buscar maior interação ao planejamento estratégico adotado para viabilizar o Projeto de reestruturação do Porto, foram criados três grupos de trabalho. Para cada grupo de trabalho foram designados alguns objetivos, que estão destacados abaixo:

- a) manter o maior número possível de funcionários envolvidos diretamente no planejamento estratégico adotado, buscando a interação e transparência das ações que são empreendidas.
- b) com a interatividade destes funcionários, evitar a reação à mudança de modo que tenham oportunidade de entendê-las e adaptar-se a nova realidade;
- c) identificar os pontos críticos a serem combatidos, onde deverão ser priorizadas as ações de modo a se atingir os objetivos destacados no Projeto de reestruturação do Porto de Imbituba;
- d) efetuar reuniões periódicas de acompanhamento e revisão do Cronograma estabelecido.

Para se combater os pontos críticos, foram criadas 03 (três) etapas que estão representadas a seguir.

1º Garantir a continuidade das atividades do Porto.

- Divulgação do Projeto de reestruturação, em instituições públicas e privadas;
- Manter as condições de alfandegamento;
- Manter a infra-estrutura de instalações e equipamentos;
- Regularidade Institucional;
- Equacionar ações executivas, trabalhistas, civis e fiscais;
- Renegociação de dívidas;
- Reavaliar o modelo tarifário com adequação a gestão como Autoridade Portuária;
- Reestruturar os custos com pessoal.

2º Concentrar ação de gestão como Autoridade Portuária.

- Fomentar a atração de operadores portuários e cargas;
- Negociar com sindicatos;
- Repactuar contratos atuais (Operacionais e Administrativos);
- Reestruturação Administrativa;
- Assegurar infra-estrutura de acesso público (acessos, dragagem, equipamentos);
- Criar infra-estrutura (Lei 8.630);
- Assegurar infra-estrutura externa do Porto.

3º Atrair investimentos de Longo Prazo.

- Definir Plano (Macro) de ocupação do Porto;
- Preparar e executar licitações;
- Marketing do Porto.

Além das macro-atividades descritas acima existiam uma série de outras micro-atividades que deveria ser adotadas para que o plano de reestruturação fosse concluído com êxito. Assim, o plano de reestruturação estabeleceu três fases importantes para a recuperação da Administração e do Porto de Imbituba:

- a) Garantir a sobrevivência no curto prazo;

- b) Preparar a empresa CDI para a função de Autoridade Portuária, de acordo com a política nacional estabelecida para o setor portuário, através da Lei 8.630/93 (anexo D), e já instituída pelos portos públicos brasileiros, com exceção do Porto de Imbituba (porto privado);

- c) Desenvolver Terminais Especializados a serem arrendados em negociação direta com a administração portuária, com a participação do setor privado em novos investimentos a atração de novas cargas.

Dentro da primeira fase do plano de reestruturação estava um dos temas que mais despertou indignação dos trabalhadores portuários, que era justamente a redução de pessoal.

Foi verificado, através da auditoria feita pela empresa Fator Projetos, que deveria ser feita uma redução de custos para que fosse garantida a sobrevivência do Porto. A dificuldade financeira que a Companhia Docas de Imbituba enfrentava era motivada principalmente pela ociosidade permanente de mais de 47% do pessoal, ocasionada pelo regime de trabalho imposto pelos acordos assinados e pelos turnos laborais obrigatórios de acordo com o Ministério do Trabalho (DRT). Mesmo que a CDI consiga uma ocupação das instalações de 100% de sua capacidade, não seria possível equilibrar custos com receitas, em decorrência dos acordos citados e da legislação trabalhistas.

Não é por outro motivo que todas as Administrações Portuárias dos portos brasileiros, sejam das Companhias Docas vinculadas ao Ministério dos Transportes, das Concessões Estaduais, Delegações Municipais ou Concessões Privadas já concluíram ou estão em fase de conclusão do processo de retirada total das operações portuárias.

Cabe assinalar, que se constatou ser economicamente inviável, em face da característica sazonal da atividade portuária, executar operações com pessoal empregado a prazo indeterminado. Para tanto, utilizam-se os operadores portuários (anexo N) dos efetivos sindicatos

de trabalhadores portuários avulsos (anexo O). Esta é a política portuária nacional e o modelo estabelecido pela Lei de Modernização dos Portos (Lei 8.630/93).

A repercussão da redução de empregados diretos na CDI na comunidade de Imbituba (35.700 habitantes, população ativa de aproximadamente 15.000 pessoas) é considerada mínima. Todo o efetivo do Porto representa, menos de 2% dos empregos da cidade. Muito mais importante é a garantia de emprego nas empresas prestadoras de serviços que atualmente envolve mais de 1.000 pessoas, direta ou indiretamente, e principalmente nos sindicatos avulsos, estes com efetivo de aproximadamente 500 trabalhadores registrados e cadastrados.

Na fase atual, este é um processo de muito menor impacto do que o gerado quando da extinção das exportações de carvão, que coincidiu com o fechamento da ICC e crise na indústria cerâmica local. O somatório destes eventos causou tremendo impacto social na cidade de Imbituba, somente superado quando o porto passou a movimentar contêineres.

Com o projeto de reestruturação, visando atração de novas cargas e investimentos de empresas privadas (arrendatários), estimasse que a oferta de emprego se multiplicará, em decorrência direta do aumento da capacidade de operação de cargas.

A previsão, segundo o administrador do porto, em entrevista realizada pelo autor, é de um aumento de 1,0 milhão de toneladas para 3,0 milhões de toneladas nos próximos 6 anos. Estas movimentações segundo o administrador do porto certamente gerarão mais de 2.000 empregos nas atividades diretas de operação portuária ou em atividades correlatas, como a Central Caminhoneira, restaurantes, fornecedores de combustíveis, serviços de conservação de instalações prediais, manutenção elétrica, de limpeza de pátios de armazenagem e de navios, etc.

5.2 - Perspectiva de investimentos em 2005

Atualmente os projetos que estão para serem desenvolvidos pela administração do porto de Imbituba são basicamente o desenvolvimento do Programa de Arrendamento, que visa a disponibilidade de espaços dentro da área portuária para que empresas privadas possam desenvolver atividades relacionadas ao porto, a criação da Taxa Especial de Segurança e a recuperação do molhe de abrigo.

Para isso a administração do porto tem mantido contato freqüente com o Governo Federal com o objetivo de efetuar negociações que de certa forma viabilizem a implantação do projeto. Segundo o administrador do Porto, em entrevista ao “Informativo dos Portos”, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o Departamento Nacional de Infra-Estrutura e Transportes (DNIT) e outros órgãos federais, estão sensibilizados com o problema no porto e já se manifestaram interessadas em ajudar.

A questão da Taxa Especial de Segurança, que garante uma melhor margem de negociação com eventuais parceiros do mercado externo, é que esta enfrentando maior dificuldade, segundo o administrador, em virtude dos técnicos da Antaq não estarem querendo efetuar a aprovação, mais sim realizar um aumento no preço cobrado nas tarifas portuárias. Essa situação fez com que a administração do porto, junto com empresas operadoras portuárias, encaminhasse à Antaq um manifesto que retrata a dificuldade que o porto está enfrentando, e que seria amplamente agravada caso se efetivasse o reajuste tarifário.

Quanto ao molhe de abrigo, que se encontra em situação de risco, em função das fortes correntes marítimas, conseguiu-se junto ao DNIT a liberação de recursos para a sua recuperação, que se responsabilizou em contatar o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH), responsáveis pela elaboração deste tipo de projeto. O orçamento da obra será administrado pelo DNIT e ao porto caberá o papel de agente fiscalizador.

O projeto, que se iniciou em maio de 2005, tem previsão de conclusão num prazo de 40 dias. Sendo que em julho, ainda deste ano, está prevista o início da contratação do pessoal responsável pela execução da obra de reforço do molhe.

Outro ponto que vem merecendo destaque é a retomada da movimentação de contêineres (anexo H). Segundo o administrador do porto, em entrevista ao “Informativo dos Portos”, existem algumas limitações que são essenciais para o melhoramento na movimentação de contêineres. Uma delas seria a necessidade de se ter um maior número de cais para atracções, que hoje são feitas em 4 berços (três convencionais e um adaptado para receber navios ro-ro). No anexo L podemos observar o projeto que prevê a implantação de mais 3 berços para atracção e a criação de uma retro-área para suporte as operações de movimentação de contêineres.

Há necessidade também de instalações de novos equipamentos de movimentação de mercadorias e melhoria no processo de mecanização do sistema de transporte com o uso de correias transportadoras.

Entretanto, como lembra o administrador, o Porto de Imbituba não foi incluído na lista de beneficiados pela Agenda Portos, que prevê um investimento de R\$ 220 milhões destinados a modernização dos portos no país. Portanto para solucionar as deficiências relativas a construção de novos berços de atracção e construção de armazéns, a administração do porto tem que recorrer a parcerias com empresas privadas, que vem se mostrando interessadas no assunto.

Conclui-se, que a administração do Porto de Imbituba, embora tardiamente, vem se empenhando em promover melhorias que visam superar as dificuldades outrora vivenciadas. Sobre esse aspecto, o capítulo 5 arriscou fazer uma síntese dos projetos mais importantes que estão em andamento e daqueles que estão por vir.

6 CONCLUSÃO

Na região carbonífera de Santa Catarina no Sul do Brasil, o carvão foi, o responsável pelo processo econômico da região. E paradoxalmente representou o freio no processo econômico dos municípios que tinham algum grau de ligação com o processamento do minério. Imbituba foi um município enormemente afetado por ter no mineral o principal pilar de sustentação de sua atividade econômica. Se, por um lado, o carvão trouxe prosperidade e esperança de uma vida melhor para a população, por outro, representou grave fator de entrave ao desenvolvimento econômico, uma vez que, a extinção da movimentação do mineral através do Porto de Imbituba desencadeou uma série de conseqüências sociais e econômicas para o município.

O Porto de Imbituba, como elemento do complexo carbonífero catarinense, representou fundamental elo de ligação das atividades desenvolvidas nas minas e nas usinas siderúrgicas que movimentavam a economia nacional durante a maior parte século XX. A indústria carbonífera, aliada a logística oferecida pelo Porto de Imbituba, ainda foi responsável pela diversificação da economia da região sul de Santa Catarina. Entre as atividades que surgiram com o processo de diversificação, o setor cerâmico destacou-se por ter grande volume de sua produção, em sua maioria de azulejos, voltada ao mercado externo. Outros setores, como o de vestuário, calçados, metal-mecânico e de materiais plásticos também surgiram e foram beneficiados pelo processo de diversificação da economia. Entretanto não despontaram em expressivo fluxo ao mercado internacional.

O auge das atividades portuárias em Imbituba teve ligação direta com a política adotada pelo Governo Federal de promover a industrialização de base no país, em razão do carvão sul-catarinense ser considerado o único com propriedades para uso na siderurgia. Com isso, o Porto de Imbituba deslumbrava um futuro promissor, em virtude de ter exclusividade na movimentação do mineral. Esta fase marcou também o período de desenvolvimento acelerado no município, com fortes investimentos em infra-estrutura de urbanismo, período que também coincidiu com a implantação da ICC.

Entretanto, a prosperidade almejada pelo município se reverteu em uma grande crise, quando a abertura da economia nacional, efetuada no governo Fernando Collor de Mello, fez com que o mercado interno extinguisse quase que completamente a produção da indústria carbonífera, optando pela compra do carvão estrangeiro. E assim, o Porto de Imbituba assistiu de forma melancólica a quase paralisação de suas atividades.

Neste período, percebe-se que ocorreu uma transformação no Porto de Imbituba, atribuída principalmente ao fim da hegemonia existente no transporte do carvão. O porto deixou de ser caracterizado como exímio exportador de carvão e passou a depender quase que exclusivamente das importações, tornando-se um porto polivalente.

As transformações que se sucederam após a crise do Porto de Imbituba tiveram reflexos imediatos na economia do município. Nesta época, registrou-se um aumento significativo de pessoas desocupadas na região, conseqüentemente sua receita tributária foi drasticamente reduzida. Entretanto o estudo detectou que a grande maioria dessa mão-de-obra dispersa na região migrou para o setor de comércio e serviços, que desde então se tornaram as principais atividades empregatícias do município.

Os reflexos da crise também puderam ser percebidos na hinterlândia do Porto de Imbituba, que foi enormemente ampliada devido a busca de novos mercados. No que se refere aos projetos de reestruturação do porto, percebe-se que estes vêm encontrando dificuldades de serem implantados basicamente por dependerem quase que exclusivamente de parcerias com empresas privadas.

Conclui-se que a situação do Porto de Imbituba apresenta indícios de prosperidade, devido às novas medidas adotadas pela administração do porto que visam reorganizar os fatores considerados críticos e adequá-lo a Lei 8.630/93 da modernização dos portos. Outro indício que leva a crer o aquecimento de suas atividades, é a recente medida adotada pelo atual governo de incentivar as parcerias público-privadas.

Cabe assinalar que, embora a crise do porto tenha representado principal motivo do entrave econômico e social para o município, este apresenta um alto Índice de Desenvolvimento Humano, estando um pouco abaixo do IDH do Estado de Santa Catarina e acima do IDH médio do Brasil.

O levantamento de hipóteses que possam ajudar a solucionar o entrave que se instalou no município se faz necessário. Uma possível solução seria viabilizar uma maior integração do porto com a cidade, promovendo atividades que se propõem a desenvolver na sociedade uma visão de porto como tentáculo de ligação da economia municipal com o resto do mundo. E então, desenvolver projetos que possam ser viabilizados pelos próprios moradores do município, fazendo com que a cidade se volte para o porto. Enfim, parece que o município de Imbituba está a merecer uma atenção maior pelos formuladores de política de desenvolvimento em Santa Catarina.

REFERÊNCIAS

ANUÁRIO EXPRESSÃO DE EXPORTAÇÕES. **Portos:** Pesadelo sem fim. Florianópolis: Editora Expressão, ano 15, n. 136, abril 2005. 98 p.

DIÁRIO DO SUL. Imbituba (SC), ano 8, sáb./dom., 18-19 dez. 2004.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Ensaio Sobre a Economia Sul-Catarinense.** Criciúma: Editora da UNESC, 2003. 180 p.

_____. **Ensaio Sobre a Economia Sul- Catarinense.** Criciúma: Editora UNESC, 2005. 170 p.

_____. **Memória a Cultura do Carvão em Santa Catarina.** Florianópolis: Cidade Futura, 2004. 400 p.

IBGE. **Atlas geográfico.** Rio de Janeiro: IBGE, 2002, 200 p.

_____. CENSO DEMOGRÁFICO – 1960, 1970, 1980. 1991, 2000. Rio de Janeiro

_____. IBGE. **Revista Brasileira de Geografia.** Rio de Janeiro: ano 31, n. 02, abril/ jun., 1969.

_____. **Produto Interno Bruto dos Municípios.** Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>> Acesso em: 26 mai. 2005.

INFORMATIVO DOS PORTOS. **Arrendamentos podem incrementar operações em Imbituba.** Itajaí: n. 68, ano IX, 2005.

_____. **Porto de Imbituba retoma crescimento.** Itajaí: n. 06, ano IX, 2005. Especial

LINS, Hoyêdo Nunes. ZPEs e Desenvolvimento Regional. **In: Atualidade Econômica,** Florianópolis. Departamento de Ciências Econômicas, n. 21, abril/ set. 1994.

_____. Portos catarinenses: uma aproximação. **In: Atualidade Econômica** Florianópolis. Departamento de Ciências Econômicas, n. 47, julho/ dez. 2004.

MAGALHÃES, José Cezar de. Estudo Geográfico dos Portos e de suas Hinterlândias. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, nº 2, ano 31, abril-junho, 1969.

MARTINS, Manoel de Oliveira. **Imbituba, história e desenvolvimento.** 2. ed. Criciúma: Ribeiro, 1978

MIRANDA, Veiga. **Imbituba.** Rio de Janeiro: Oliveira, 1922.

MYRDAL, Gunnar. **Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Saga, 1968.

MORAES, Fábio Farias de. A Indústria Carboquímica Catarinense (ICC): Uma solução ou um problema? In: GOULARTI FILHO, Alcides. **Memória a Cultura do Carvão em Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2004. 400 p.

_____. Siderúrgica de Santa Catarina (SIDESC): Uma idéia perdida no tempo. GOULARTI FILHO, Alcides. **Memória a Cultura do Carvão em Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2004. 400 p.

NEU, Márcia Fernandes Rosa. **Porto de Imbituba-sc: De Armação Baleeira a Porto Carbonífero (Da Gênese a Crise)**. Florianópolis, 1999. 181 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Departamento de Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, 1999.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Modernização dos Portos**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, p. 28, 2000.

PERROUX, François. **A Economia do Século XX**. 2. ed. Lisboa: Moraes, 1967.

PNUD (Programa das Nações Unidas). **Atlas do Desenvolvimento Humano**. Disponível em: <<http://www.pnud.org.br>> Acesso em: 29 abril 2005.

SANTA CATARINA. SECRETARIA DO ESTADO DE CIÊNCIA E TÉCNOLOGIA DE MINAS E ENERGIA. **Diagnóstico do Carvão Mineral Catarinense**. Florianópolis, 1990.

SANTA CATARINA. SECRETARIA DO ESTADO DE COORDENAÇÃO GERAL E PLANEJAMENTO. Subsecretaria de Estudos Geográficos e Estatísticos. **Atlas geral – Santa Catarina**. Rio de Janeiro, Aerofoto Cruzeiro, 120- 33p. 1991.

SANTOS, Maurício Aurélio dos. **Crescimento e Crise na Região Sul de Santa Catarina**. Florianópolis: Editora da UDESC, 1997.

_____. **Crescimento e Crise na Região Sul de Santa Catarina**. Florianópolis, 1995. 186 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Departamento de Geografia. Universidade Federal de Santa Catarina.

SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe. **Cidades e Portos os Espaços da Globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

SILVA, Simone Espíndola de Souza. **Desenvolvimento, crise e reestruturação da economia de Imbituba – SC**. Florianópolis, 1999. 77 p. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas) – Setor de Economia Regional e Urbana , Universidade Federal de Santa Catarina, 1999.

VALENTE, M. G. **A Política de Transportes Marítimos do Brasil**. Rio de Janeiro. Ministério dos Transportes e do Serviço de Documentação. 1968.

VOLPATO, Terezinha Gascho. **A Pirita Humana** – Os mineiros de Criciúma. Ed. UFSC e Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina. 169p. 1994.

ZUMBLIK, Walter. **Tereza Cristina:** a Ferrovia do Carvão. Florianópolis: Ed. UFSC, R.F.F.S.A. 181p. 1987.

ANEXOS

ANEXO A – FOTO AÉREA DA ÁREA PORTUÁRIA DE IMBITUBA

Fonte: Site www.cdiport.com.br

ANEXO B – DISTÂNCIAS RODOVIÁRIAS DO PORTO DE IMBITUBA

CENTRO DE PRODUÇÃO E CONSUMO		DISTÂNCIA (Km)
Santa Catarina	Caçador	590
	Chapecó	645
	Criciúma	112
	Dionísio Cerqueira	850
	Joinville	258
	Lages	348
	Mafra	385
	Blumenau	216
Rio Grande do Sul	Bagé	957
	Caxias do Sul	574
	Porto Alegre	380
	Novo Hamburgo	336
	Passo Fundo	633
	Pelotas	835
	Rio Grande	894
	Santo Ângelo	729
	Uruguaiana	1.014
Paraná	Curitiba	396
	Londrina	775
	Paranaguá	486
	Pato Branco	829
	Ponta Grossa	510
São Paulo	Ribeirão Preto	1.024
	Presidente Prudente	952
	São Paulo	801
	Sorocaba	783
Mato Grosso do Sul	Campo Grande	1.449
	Dourados	1.225
Paraguai	Assunção	1.290
Argentina	Eldorado	1.115
	Posados	961

Fonte: Setor de Estatística – CDI.
Elaborado pelo autor.

ANEXO C – PORTARIA 1.040 DE 22/12/1993 (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES)

PORTARIA Nº 1.040, DE 20 DE DEZEMBRO DE 1993.

O MINISTRO DE ESTADO DOS TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 87, parágrafo único, inciso II, da Constituição e tendo em vista o que dispõe o inciso IV do parágrafo 1º do artigo 1º da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, resolve:

Art. 1º - A área do porto organizado de Imbituba, no Estado de Santa Catarina, é constituída:

a) Pelas instalações portuárias existentes na cidade de Imbituba, inscrita na poligonal que contém a superfície contornada pela linha que se inicia na lateral externa da raiz do molhe de Imbituba e se desenvolve pela costa até encontrar a Av. Manoel Florentino Machado e, sobre esta, se prolonga até os limites com a ICC, fechando com linha reta imaginária até o ponto inicial, distinguindo-se sobre seu curso e Saco Cova do Boi, Saco da Cabra, Ponta do Ferreira e Pontal, abrangendo todos os cais, docas, pontes e piers de atracações e de acostagem, armazéns, edificações em geral e vias internas de circulação rodoviária, ferroviárias e ainda os terrenos ao longo dessas áreas e em suas adjacências pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do porto de Imbituba ou sob sua guarda e responsabilidade.

b) Pela infra-estrutura de proteção e acessos aquaviários, compreendendo as áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a este até as margens das instalações terrestres do porto organizado.

Art. 2º - A Administração do Porto de Imbituba fará a demarcação em planta, da área definida no Art. 1º.

Art. 3º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

ALBERTO GOLDMAN

ANEXO D – LEI 8.630/93

LEI N^o 8.630, DE FEVEREIRO DE 1993.

Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências.
(LEI DOS PORTOS)

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO I

Da exploração do Porto e das Operações Portuárias

Art. 1^o Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado.

§ 1^o Para os efeitos da lei, consideram-se:

I – Porto organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;

II – Operação portuária: a de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários;

III – Operador portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para execução de operação portuária na área do porto organizado;

IV – Área do porto organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e piers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infraestrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devem ser mantidas pela administração do Porto, referida na Seção VI desta lei.

V – Instalação portuária de uso privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação e ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

§ 2^o A concessão do porto organizado será sempre precedida de licitação realizada de acordo com a lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Art. 2º A prestação de serviços por operadores portuários e a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação, melhoramento e exploração de instalações portuárias, dentro dos limites da área do porto organizado, serão realizados nos termos desta lei.

Art. 3º Exercem suas funções no porto organizado, de forma integrada e harmônica, a Administração do Porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneiras, marítimas, sanitárias, de saúde e de polícia marítima.

CAPÍTULO II

Das Instalações Portuárias

Art. 4º Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo:

I – de contrato de arrendamento, celebrado com a União no caso de exploração direta, ou com sua concessionária, sempre através de licitação, quanto localizada dentro dos limites da área do porto organizado;

II – de autorização do ministério competente, quando se tratar de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado.

§ 1º A celebração do contrato e a autorização a que se referem os incisos I e II deste artigo devem ser precedidas de consulta à autoridade aduaneira e ao poder público municipal e de aprovação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (Rima).

§ 2º A exploração da instalação portuária de que trata este artigo far-se-á sob uma das seguintes modalidades;

I – uso público;

II – uso privado:

a) exclusivo, para movimentação de carga própria;

b) misto, para movimentação de carga própria e de terceiros.

§ 3º A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita a área do porto organizado.

§ 4º São cláusulas essenciais no contrato a que se refere o inciso I do caput deste artigo, as relativas:

I – ao objeto, à área de prestação do serviço e ao prazo;

II – ao modo, forma e condições da exploração do serviço, com a indicação, quando for o caso, de padrões de qualidades e de metas e prazos para o seu aperfeiçoamento;

III – aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

IV – ao valor do contrato, nele compreendida a remuneração pelo uso da infra-estrutura a ser realizada ou posta à disposição da referida instalação, inclusive a de proteção e acesso aquaviário;

V – à obrigação de execução das obras de construção, reforma, ampliação e melhoramento, com a fixação dos respectivos cronogramas de execução físico e financeiro;

VI – aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contrato e as sanções respectivas;

VII – à reversão de bens aplicados no serviço;

VIII – aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive, quando for o caso, os relacionados com as previsíveis necessidades de futuras suplementações, alterações e expansões do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

IX – à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução dos serviços;

X – às garantias para adequada execução do contrato;

XI – ao início, término e, se for o caso, às condições de prorrogação do contrato, que poderá ser feita uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que prevista no edital de licitação e que o prazo total, incluído o da prorrogação, não exceda a cinquenta anos;

XII – à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços;

XIII – às hipóteses de extinção do contrato;

XIV – à obrigatoriedade de prestações de informações de interesse da Administração do Porto e das demais autoridades do porto, inclusive as de interesse específicos da Defesa Nacional, para efeitos de modalidades;

XV – à adoção e ao cumprimento das medidas necessárias à fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI – ao acesso, pelas autoridades do porto, às instalações portuárias;

XVII – às penalidades contratuais e sua forma de aplicação;

XVIII – ao foro.

§ 5º O disposto no inciso VI do parágrafo anterior somente se aplica aos contratos para exploração de instalação portuária de uso público.

§ 6º Os investimentos realizados pela arrendatária de instalação portuária localizada em terreno da União localizado na área do porto organizado reverterão à União, observado o disposto na lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Art. 5º O interessado na construção e exploração de instalação portuária dentro dos limites da área do porto organizado deve requerer à Administração do Porto a abertura da respectiva licitação.

§ 1º Indeferido o requerimento a que se refere o caput deste artigo cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao Conselho de Autoridade Portuária de que trata a Seção I do Capítulo VI desta lei.

§ 2º Mantido o indeferimento cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao ministério competente.

§ 3º Na hipótese de o requerimento ou recurso não ser decidido nos prazos de trinta dias e sessenta dias, respectivamente, fica facultado ao interessado, a qualquer tempo, considerá-lo indeferido, para fins de apresentação do recurso a que aludem os parágrafos anteriores.

Art. 6º Para os fins do disposto no inciso II do art. 4º desta lei, considera-se autorização a delegação, por ato unilateral, feita pela União a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

§ 1º A autorização de que trata este artigo será formalizada mediante contrato de adesão, que conterá as cláusulas a que se referem os incisos I, II, III, V, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XVI, XVII e XVIII do § 4º do art. 4º desta lei.

§ 2º Os contratos para movimentação de cargas de terceiros rege-se-ão, exclusivamente, pelas normas de direito privado, sem participação ou responsabilidade do setor público.

§ 3º As instalações de que trata o caput, deste artigo ficarão sujeitas à fiscalização das autoridades aduaneiras, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 7º (Vetado)

CAPÍTULO III

Do Operador Portuário

Art. 8º Cabe aos operadores portuários a realização de operações portuárias previstas nesta lei.

§ 1º É dispensável a intervenção de operadores portuários nas operações portuárias:

I – que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão-de-obra ou possam ser executadas exclusivamente pela própria tripulação das embarcações;

II – de embarcações empregadas:

- a) na execução de obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, seja diretamente pelos poderes públicos, seja por intermédio de concessionários ou empreiteiros;
- b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;
- c) na navegação interior e auxiliar;
- d) no transporte de mercadorias líquidas e granel;
- e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto aos serviços de recheio, quando necessários;

III – relativas à movimentação de:

- a) cargas em área sobre controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado à organização militar;
- b) materiais pelos estaleiros de construção e reparação naval;
- c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações;

IV – relativas ao abastecimento da aguada, combustível e lubrificantes à navegação.

§ 2º caso o interessado entenda necessário a utilização de mão-de-obra complementar para a execução das operações referidas no parágrafo anterior deve requisitá-lo ao órgão gestor de mão-de-obra.

Art. 9º A pré-qualificação do operador portuário será efetuada junto à Administração do Porto, na forma de norma publicada pelo Conselho de Autoridade Portuária com exigências claras e objetivas.

§ 1º As normas de pré-qualificação referidas no caput deste artigo devem obedecer aos princípios da legalidade, moralidade e igualdade de oportunidade.

§ 2º A Administração do Porto terá trinta dias, contados do pedido do interessado, para decidir.

§ 3º Considera-se pré-qualificada como operados a Administração do Porto.

Art. 10º A atividade de operador portuário obedece as normas de regulamento do Porto.

Art. 11º O operador portuário responde perante:

I – a Administração do Porto, pelos danos culposamente causados à infra-estrutura, às instalações e ao equipamento de que a mesma seja a titular ou que, sendo de propriedade de terceiro, se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

II – o proprietário ou consignatário da mercadoria, pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;

III – o armador, pelas avarias provocadas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV – o trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;

V – os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso.

Art. 12º O operador portuário é responsável, perante a autoridade aduaneira, pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que essas lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área do porto onde se acham depositadas ou devam transitar.

Art. 13º Quando as mercadorias a que se referem o inciso II do art. 11 e o artigo anterior desta lei estiverem em área controlada pela Administração do Porto e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto, a responsabilidade cabe à Administração do Porto.

Art. 14º O disposto nos artigos anteriores não prejudica a aplicação das demais normas legais referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente a República Federativa do Brasil.

Art. 15º O serviço de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executado de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus propositos, que serão responsáveis pela arrumação ou retirada da carga no que se refere à segurança da embarcação, que no porto, quer em viagem.

Art. 16º O operador portuário é titular e responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar.

Art. 17º Fica permitido às cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta lei, se estabelecerem como operadores portuários para a exploração de instalações portuárias, dentro ou fora dos limites da área do porto organizado.

CAPÍTULO IV

Da Gestão de Mão-de-Obra do Trabalhador Portuário Avulso

Art. 18º Os operadores portuários devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo como finalidade:

I – administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário-avulso;

II – manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III – promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

- IV – selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;
- V – estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;
- VI – expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;
- VII – arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Parágrafo único. No caso de vir a ser celebrado contrato, acordo, ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, este precederá o órgão gestor a que se refere o caput deste artigo e dispensará a sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Art. 19º Compete ao órgão gestor de mão-de-obra do trabalho portuário avulso:

I – aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

- a) repreensão verbal ou por escrito;
- b) suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias;
- c) cancelamento do registro;

II – promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria;

III – arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV – arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V – zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso;

VI – submeter a Administração do Porto e ao respectivo Conselho de Autoridade Portuária propostas que visem a melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde pelos prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso.

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos, previa garantia dos respectivos pagamentos.

Art. 20º O exercício das atribuições previstas nos artigos 18 e 19 desta lei, pelo órgão de gestão de mão-de-obra do trabalhador portuário avulso, não implica vínculo empregatício com o trabalhador portuário avulso.

Art. 21º O órgão de gestão de mão-de-obra pode ceder trabalhador portuário avulso em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 22º A gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 23º Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra, Comissão Paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação das normas a que se referem os artigos 18, 19 e 21 desta lei.

§ 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes e o laudo arbitral proferido para a solução da pendência possui força normativa, independentemente de homologação judicial.

Art. 24º O órgão de gestão de mão-de-obra terá, obrigatoriamente, um Conselho de Supervisão e uma Diretoria Executiva.

§ 1º O Conselho de Supervisão será composto por três membros titulares e respectivos suplentes, sendo cada um dos seus membros e respectivos suplentes indicados por cada um dos blocos a que se referem os incisos II a IV do art. 31 desta lei, e terá por competência:

I – deliberar sobre a matéria contida no inciso V do art. 18 desta lei;

II – baixar as normas a que se refere o art. 28 desta lei;

III – fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do organismo, solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2º A diretoria Executiva será composta por um ou mais diretores, designados e destituíveis, a qualquer tempo, pelo bloco dos prestadores de serviços portuários a que se refere o inciso II do art. 31 desta lei, cujo prazo de gestão não será superior a três anos, permitida a redesignação.

§ 3º Os membros do Conselho de Supervisão, até o Máximo de 1/3 (um terço), poderão ser designados para cargos de diretores.

§ 4º No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do organismo e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 25º O órgão de gestão de mão-de-obra é reputado de utilidade pública e não pode ter fins lucrativos, sendo-lhe vedada à prestação de serviços a terceiros ou o exercício de qualquer atividade não vinculada à gestão de mão-de-obra.

CAPÍTULO V

Do trabalhador Portuário

Art. 26º O trabalhador portuário de capatazia, estiva, conferencia de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

Parágrafo único. A contratação de trabalhadores portuários de estiva, conferencia de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício a prazo indeterminado será feita, exclusivamente, dentre os trabalhadores avulsos registrados.

Art. 27º O órgão de gestão de mão-de-obra:

I – organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no artigo anterior;

II – organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá, exclusivamente, da previa habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão-de-obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de previa seleção e respectiva inscrição no cadastro de que trata o inciso I deste artigo, obedecidas às disponibilidades de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extingue-se por morte, aposentadoria ou cancelamento.

Art. 28º A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão-de-obra avulsa, de acordo com as normas que forem estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 29º A remuneração, a definição das funções, a composição dos termos e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

CAPÍTULO VI

Da administração do Porto Organizado

SEÇÃO I

Do Conselho de Autoridade Portuária

Art. 30º Será instituído, em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão, um Conselho de Autoridade Portuária.

§ 1º Compete ao Conselho de autoridade Portuária:

I – baixar o regulamento de exploração;

II – homologar o horário de funcionamento do porto;

III – opinar sobre a proposta de orçamento do porto;

- IV – promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;
- V – fomentar a ação industrial e comercial do porto;
- VI – zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência;
- VII – desenvolver mecanismos para atração de cargas;
- VIII – homologar os valores das tarifas portuárias;
- IX – manifestar-se sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da infra-estrutura portuária.
- X – aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;
- XI – promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com os programas federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades;
- XII – assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente;
- XIII – estimular a competitividade;
- XIV – indicar um membro da classe empresarial e outro da classe trabalhadora para compor o conselho de administração ou órgão equivalente da concessionária do porto, se entidade sob controle estatal;
- XV – baixar seu regimento interno;
- XVI – pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto.

§ 2º Compete, ainda, ao Conselho de Autoridade Portuária estabelecer normas visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres e do sistema roll-on/ roll-off.

§ 3º O representante dos trabalhadores a que se refere o inciso XIV do § 1º deste artigo será indicado pelo respectivo sindicato de trabalhadores em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado.

Art. 31. O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

I – bloco do poder público:

- a) um representante do Governo Federal, que será o Presidente do Conselho;
- b) um representante do Estado onde se localiza o porto;
- c) um representante dos Municípios onde se localiza o porto ou os portos organizados abrangidos pelo concessão;

II – bloco dos operadores portuários, sendo:

- a) um representante da Administração do porto;
- b) um representante dos arrumadores;
- c) um representante dos titulares de instalações portuárias privadas localizadas dentro dos limites da área do porto;
- d) um representante dos demais operadores portuários;

III – bloco de classe dos trabalhadores portuários, sendo:

- a) dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos;
- b) dois representantes dos demais trabalhadores portuários;

IV – bloco dos usuários dos serviços portuários e afins, sendo:

- a) dois representantes dos exportadores e importadores de mercadorias;
- b) dois representantes dos proprietários e consignatários de mercadorias;
- c) um representante dos terminais retroportuários;

§ 1º Para os efeitos do disposto neste artigo, os membros do Conselho serão indicados:

- I) pelo ministério competente, Governadores de Estado e Prefeitos Municipais, caso do inciso I do caput deste artigo;
- II – pelas entidades de classe das respectivas categorias profissionais e econômicas, nos casos dos incisos II e III do caput deste artigo;
- III – pela Associação de Comercio Exterior (AEB), no caso do inciso IV, alínea a do caput deste artigo;
- IV – pelas associações comerciais locais, no caso do inciso IV, alínea b do caput deste artigo.

§ 2º Os membros do conselho serão designados pelo ministério competente para um mandato de dois anos, podendo ser reconduzidos por igual ou iguais períodos.

§ 3º Os membros do conselho não serão remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados.

§ 4º As deliberações do conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

- I – cada bloco terá direito de voto;
 - II – o presidente do conselho terá voto de qualidade.
- § 5º As deliberações do conselho serão baixadas em ato de seu presidente.

Art. 32º Os Conselhos de Autoridade Portuária (CAPS) instituirão Centros de Treinamento Profissional destinados à formação e aperfeiçoamento de pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares às operações portuárias e suas atividades correlatas.

SEÇÃO II

Da Administração do Porto Organizado

Art. 33º A administração do porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à administração do Porto, dentro dos limites da área do porto:

- I – cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão;
- II – assegurar, ao comércio e à navegação, o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto;
- III – pré-qualificar os operadores portuários;
- IV – fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária;
- V – prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao órgão de gestão de mão-de-obra;

VI – fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, nelas compreendida a infra-estrutura de proteção e de acesso aquaviário ao porto;

VII – fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VIII – adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto, no âmbito das respectivas competências;

IX – organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e segurança do porto;

X – promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar a navegação das embarcações que acessam o porto;

XI – autorizar, previamente ouvidas as demais autoridades do porto, a entrada e a saída, inclusive a atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, bem assim a movimentação de carga da referida embarcação, ressalvada a intervenção da autoridade marítima na movimentação considerada prioritária em situações de assistência e salvamento de embarcações;

XII – suspender operações portuárias que prejudiquem o bom funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XIV – desincumbir-se dos trabalhos e exercer outras atribuições que lhes forem cometidas pelo Conselho de Autoridade Portuária;

XV – estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público;

§ 2º O disposto no inciso XI do parágrafo anterior não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 3º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar ou garantir aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 4º Para efeito do disposto inciso XI deste artigo, as autoridades no porto devem criar mecanismos permanente de coordenação e integração das respectivas funções, com a finalidade de agilizar a fiscalização e a liberalização das pessoas, embarcações e mercadorias.

§ 5º Cabe à Administração do Porto, sob coordenação:

I – da autoridade portuária:

a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;

b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, bem assim as destinadas a plataformas e demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

c) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade;

d) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que irão trafegar, em função das limitações e características físicas do cais do porto;

II – da autoridade portuária:

- a) delimitar a área de alfandegamento do porto;
- b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de carga e de pessoas, na área do porto.

Art. 34º é facultado o arrendamento, pela administração do Porto, sempre através de licitação, de terrenos e instalações portuárias localizadas dentro da área do porto, para utilização não afeta às operações portuárias, desde que previamente consultada a administração aduaneira.

SEÇÃO III

Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados

Art. 35º A administração aduaneira, nos portos organizados, será exercida nos termos da legislação específica.

Parágrafo único. A entrada ou saída de mercadorias procedentes ou destinadas ao exterior, somente poderá efetuar-se em portos ou terminais alfandegados.

Art. 36º Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

- I – cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do País;
- II – fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga de mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;
- III – exercer a vigilância aduaneira e promover a repressão ao contrabando, ao descaminho e ao tráfico de drogas, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;
- IV – arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;
- V – proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;
- VI – apurar responsabilidades tributária decorrente de avaria, quebra ou falta de mercadorias, em volumes sujeitos a controle aduaneiro;
- VII – proceder a apreensão de mercadoria em situação irregular, termos da legislação fiscal aplicável;
- IX – administrar a aplicação, às mercadorias importadas ou a exportar, de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos;
- X – assegurar, no plano aduaneiro, o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais;
- XI – zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

§ 1º O alfandegamento de portos organizados, pátios, armazéns, terminais e outros locais destinados à movimentação e armazenamento de mercadorias importadas ou destinadas à exportação, será efetuado após o cumprimento dos requisitos previstos na legislação específica.

§ 2º No comércio de suas atribuições, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto e às embarcações atracadas ou não, bem como aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, podendo, quando julgar necessário, requisitar papeis, livros e outros documentos, inclusive, quando necessário, o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

CAPÍTULO VII

Das Infrações e Penalidades

Art. 37º Constitui infração toda a ação ou omissão, voluntário ou involuntário, que importe:

- I – na realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;
- II – na recusa, por parte do órgão de gestão de mão-de-obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário, de forma não justificada;
- III – na utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações localizadas na área do porto, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

§ 1º Os regulamentos do porto não poderão definir infração ou cominar penalidade que não esteja autorizada ou prevista em lei.

§ 2º Responde pela infração, conjunta ou isolamento, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para a sua prática ou dela se beneficie.

Art. 38º As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

- I – advertência;
- II – multa, de 100 (cem) até 20.000 (vinte mil) Unidades Fiscais de Referência (Ufir);
- III – proibição de ingresso na área portuária por período de trinta a cento e oitenta dias;
- IV – suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de trinta a cento e oitenta dias;
- V – cancelamento do credenciamento do operador portuário;

Art. 39º Compete à administração do Porto:

- I – determinar a pena ou as penas aplicáveis ao infrator ou a quem deva responder pela infração, nos termos da lei;
- II – fixar a quantidade da pena, respeitados os limites legais.

Art. 40º Apurando-se, no mesmo processo, a prática de duas ou mais infrações pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicando-se, cumulativamente, as penas a elas cominadas se as infrações não forem idênticas.

§ 1º Quando se tratar de infração continuada em relação à qual tenham sido lavrados diversos autos ou representações, serão eles reunidos em um só processo, para imposição da pena.

§ 2º Considerar-se-ão continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou que seja objeto do processo, cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 41º Da decisão da Administração do Porto que aplicar a penalidade caberá recurso voluntário, no prazo de trinta dias contados da intimação, para o Conselho de Autoridade Portuária, independentemente de garantia de instância.

Art. 42º Na falta de pagamento de multa no prazo de trinta dias a partir da ciência, pelo infrator, da decisão final que impuser a penalidade, terá lugar o processo de execução.

Art. 43º As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta lei reverterão para a Administração do Porto.

Art. 44º A aplicação das penalidades previstas nesta lei, e seu cumprimento, não prejudicada, em caso algum, a aplicação das penas cometidas para o mesmo fato pela legislação aplicável.

CAPÍTULO VIII

Das Disposições Finais

Art. 45º O operador portuário não poderá locar ou tomar mão-de-obra do trabalho temporário (Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974).

Art. 46º (Vetado)

CAPÍTULO IX

Das Disposições Transitórias

Art. 47º É fixado o prazo de noventa dias contados da publicação desta lei para a constituição dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso.

Parágrafo único. Enquanto não forem constituídos os referidos órgãos, suas competências serão exercidas pela respectiva Administração do Porto.

Art. 48º Os atuais contratos de exploração de terminais ou embarcadores de uso privativo deverão ser adaptados, no prazo de até cento e oitenta dias, às disposições desta lei, assegurado aos titulares o direito de opção por qualquer das formas de exploração previstas no inciso II do § 2º do art. 4º desta lei.

Art. 49º Na falta de contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho deverá ser criado o órgão gestor a que se refere o art. 18 desta lei no nonagésimo dia a contar da publicação desta lei.

Art. 50º Fica o Poder Executivo autorizado a desmembrar as atuais concessões para exploração dos portos.

Art. 51º As administrações dos portos organizados devem adotar estruturas de tarifas adequadas aos respectivos sistemas operacionais, em substituição ao modelo tarifário previsto no Decreto nº 24.508, de 29 de junho de 1934, e suas alterações.

Parágrafo único. As novas estruturas tarifárias deverão ser submetidas à apreciação dos respectivos Conselhos de Autoridade Portuária, dentro do prazo de sessenta dias.

Art. 52º A alíquota do Adicional de Tarifa Portuária (ATP) (Lei nº 7.700, de 21 de dezembro de 1988), é reduzida para:

- I – em 1993, 40% (quarenta por cento);
- II - em 1994, 30% (trinta por cento);
- III – em 1995, 20% (vinte por cento);

§ 1º A partir do exercício de 1993, os recursos do ATP serão aplicados no porto organizado que lhes deu origem, nos seguintes percentuais:

- I – 30% (trinta por cento) em 1993;
- II – 40% (quarenta por cento) em 1994;
- III – 50% (cinquenta por cento) em 1995;
- IV – 60% (sessenta por cento) em 1996;
- V – 70% (setenta por cento) em 1997.

§ 2º O ATP não incide sobre operações portuárias realizadas com mercadorias movimentadas em instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado.

Art. 53º O poder Executivo promoverá, no prazo de cento e oitenta dias, a adaptação das atuais concessões, permissões e autorizações às disposições desta lei.

Art. 54º É assegurado à inscrição no cadastro de que trata o inciso I do art. 27 desta lei aos atuais integrantes de forças supletivas que, matriculados, credenciados ou registrados, complementam o trabalho dos efetivos.

Art. 55º É assegurado o registro de que trata o inciso II do art. 27 desta lei aos atuais trabalhadores portuários avulsos matriculados, até 31 de dezembro de 1990, na forma da lei, junto aos órgãos competentes, desde que sejam comprovadamente exercendo a atividade em caráter efetivo desde aquela data.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não abrange os trabalhadores portuários aposentados.

Art. 56º É facultado aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho das respectivas categorias econômicas preponderantes.

Parágrafo único. Para os efeitos do disposto neste artigo, as atuais instalações portuárias de uso privativo devem manter, em caráter permanente, a atual proporção entre trabalhadores com vínculo empregatício e trabalhadores avulsos.

Art. 57º No prazo de cinco anos contados a partir da publicação desta lei, a prestação de serviços por trabalhadores portuários deve buscar, progressivamente, a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade.

§ 1º Os contratos, as convenções e os acordos coletivos de trabalho deverão estabelecer os processos de implantação progressiva da multifuncionalidade do trabalho portuário de que trata o caput deste artigo.

§ 2º Para os efeitos do disposto neste artigo a multifuncionalidade deve abranger as atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de cargas, vigilância de embarcações e bloco.

§ 3º Considera-se:

I – Capatazia: a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário.

II – Estiva: a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo;

III – Conferência de carga: a contagem de volumes, anotação de suas características, precedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

IV – Conserto de carga: o reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V – Vigilância de embarcações: a atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas no largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação;

VI – Bloco: a atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

Art. 58º Fica facultado aos trabalhadores avulsos, registrados em decorrência do disposto no art. 55 desta lei, requererem ao organismo local de gestão de mão-de-obra, no prazo de até 1 (um) ano contado do início da vigência do adicional a que se refere o art. 61, o cancelamento do respectivo registro profissional.

Parágrafo único. O Poder Executivo poderá antecipar o início do prazo estabelecido neste artigo.

Art. 59º É assegurada aos trabalhadores portuários avulsos que requeiram o cancelamento do registro nos termos do artigo anterior.

I – indenização correspondente a Cr\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros), a ser paga de acordo com as disponibilidades do fundo previsto no art. 64 desta lei;

II – o saque do saldo de suas contas vinculadas do FGTS, de que dispõe a Lei nº 8.630, de 11 de maio de 1990.

§ 1º O valor da indenização de que trata o inciso I deste artigo será corrigido monetariamente, a partir de julho de 1992, pela variação mensal do Índice de Reajuste do Salário Mínimo (IRSM), publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

§ 2º O cancelamento do registro somente surtirá efeito a partir do recebimento pelo trabalhador portuário avulso, da indenização.

§ 3º A indenização de que trata este artigo é isenta de tributos da competência da União.

Art. 60º O trabalhador portuário avulso que tenha requerido o cancelamento do registro nos termos do art. 58 desta lei para constituir sociedade comercial cujo objeto seja o exercício da atividade de operador portuário, terá direito à complementação de sua indenização, no valor correspondente a Cr\$ 12.000.000,00 (doze milhões de cruzeiros), corrigidos na forma do disposto no § 1º do artigo anterior, mediante previa comprovação da subscrição de capital mínimo equivalente ao valor total a que faça jus.

Art. 61º É criado o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (AITP) destinado a atender aos encargos de indenização pelo cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, nos termos desta lei.

Parágrafo Único. O AITP terá vigência de 4 (quatro) anos, contados do início do exercício financeiro seguinte ao da publicação desta lei.

Art. 62º O AITP é um adicional ao custo das operações de carga e descarga realizadas com mercadorias importadas ou exportadas, objeto do comércio na navegação de longo curso.

Art. 63º O adicional incide nas operações de embarque e desembarque de mercadorias importadas ou exportadas por navegação de longo curso, à razão de 0,7 (sete décimos) de Ufir por tonelada de granel sólido, 1,0 (uma) de Ufir por tonelada de granel líquido e 0,6 (seis décimos) de Ufir por tonelada de carga geral, solta ou unitizada.

Art. 64º São isentas do AITP as operações realizadas com mercadorias movimentadas no comércio interno, objeto de transporte fluvial, lacustre e de cabotagem.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, considera-se transporte fluvial, lacustre e de cabotagem a ligação que tem origem e destino em porto brasileiro.

Art. 65º O AITP será recolhido pelos operadores, portuários responsáveis pela carga ou descarga das mercadorias até dez dias após a entrada da embarcação no porto de carga e descarga em agência do Banco do Brasil S.A., na praça de localização do porto.

§ 1º Dentro do prazo previsto neste artigo, os operadores portuários deverão apresentar à Receita Federal o comprovante do recolhimento do AITP.

§ 2º O atraso no recolhimento do AITP importará na inscrição do débito em Dívida Ativa, para efeito de cobrança executiva, nos termos da legislação em vigor.

§ 3º Na cobrança executiva a dívida fica sujeita à correção monetária, juros de mora de 1% (um por cento) ao mês e multa de 20% (vinte por cento) sobre a importância devida.

§ 4º Os órgãos da Receita Federal não darão seguimento a despachos de mercadorias importadas ou exportadas, sem comprovação do pagamento da AITP.

Art. 66º O produto da arrecadação do AITP será recolhido ao fundo de que trata o art. 67 desta lei.

Art. 67º É criado o Fundo de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (FITP), de natureza contábil, destinado a prover recursos para indenização do cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, de que trata esta lei.

§ 1º São recursos do fundo:

- I – o produto da arrecadação do AITP;
- II – (vetado);
- III – o produto do retorno das suas aplicações financeiras;
- IV – a reversão dos saldos anuais aplicados.

§ 2º Os recursos disponíveis no fundo poderão ser aplicados em títulos públicos federais ou em outras operações aprovadas pelo Ministro da Fazenda.

§ 3º O fundo terá como gestor o Banco do Brasil S.A.

Art. 68º Para efeitos previstos nesta lei, os órgãos locais de gestão de mão-de-obra informarão ao gestor do fundo o nome e a qualificação do beneficiário da indenização, bem assim a data do requerimento a que se refere o art. 58 desta lei.

Art. 69º As administrações dos portos organizados estabelecerão planos de incentivo financeiro para o desligamento voluntário de seus empregados, visando o ajustamento de seus quadros às medidas previstas nesta lei.

Art. 70º É assegurado aos atuais trabalhadores portuários em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado a inscrição no registro a que se refere o inciso II do art. 27 desta lei, em qualquer dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra, a sua livre escolha, no caso de demissão sem justa causa.

Art. 71º O registro de que trata o inciso II do caput do art. 27 desta lei abrange os atuais trabalhadores integrantes dos sindicatos de operários avulsos em capatazia, bem como a atual categoria de arrumadores.

Art. 72º (Vetado)

Art. 73º O BNDES, por intermédio do Finame, financiará, com prioridade, os equipamentos portuários.

Art. 74º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 75º Ficam revogados, no prazo de cento e oitenta dias contado da publicação desta lei, os artigos 254 a 292 e o inciso VIII do art. 554 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto – Lei nº 5.452, de 1 de maio de 1943.

Art. 76º Ficam revogados, também os Decretos nºs 24.324, de 1 de junho de 1934, 24.447, de 22 de junho de 1934, 24.508, de 29 de junho de 1943, 24.511, de 29 de junho de 1934, e 24.599, de 6 de julho de 1934; os Decretos – Leis nºs 6.460, de 2 de maio de 1944 e 8.439, de 24 de dezembro de 1945; as Leis nºs 1.561, de 21 de fevereiro de 1952, 2.162, de 4 de janeiro de 1954, 2.191, de 5 de março de 1954 e 4.127, de 27 de agosto de 1962; os Decretos – Leis nºs 3, de 27 de janeiro de 1966, 5, de 4 de abril de 1966 e 83, de 26 de dezembro de 1966; a Lei nº 5.480, de 10 de agosto de 1968; os incisos VI e VII do art. 1º do Decreto –

Lei nº 1.143, de 30 de dezembro de 1970; as Leis nº 6.222, de 10 de julho de 1975 e 6.914, de 27 de maio de 1981, bem como as demais disposições em contrário.

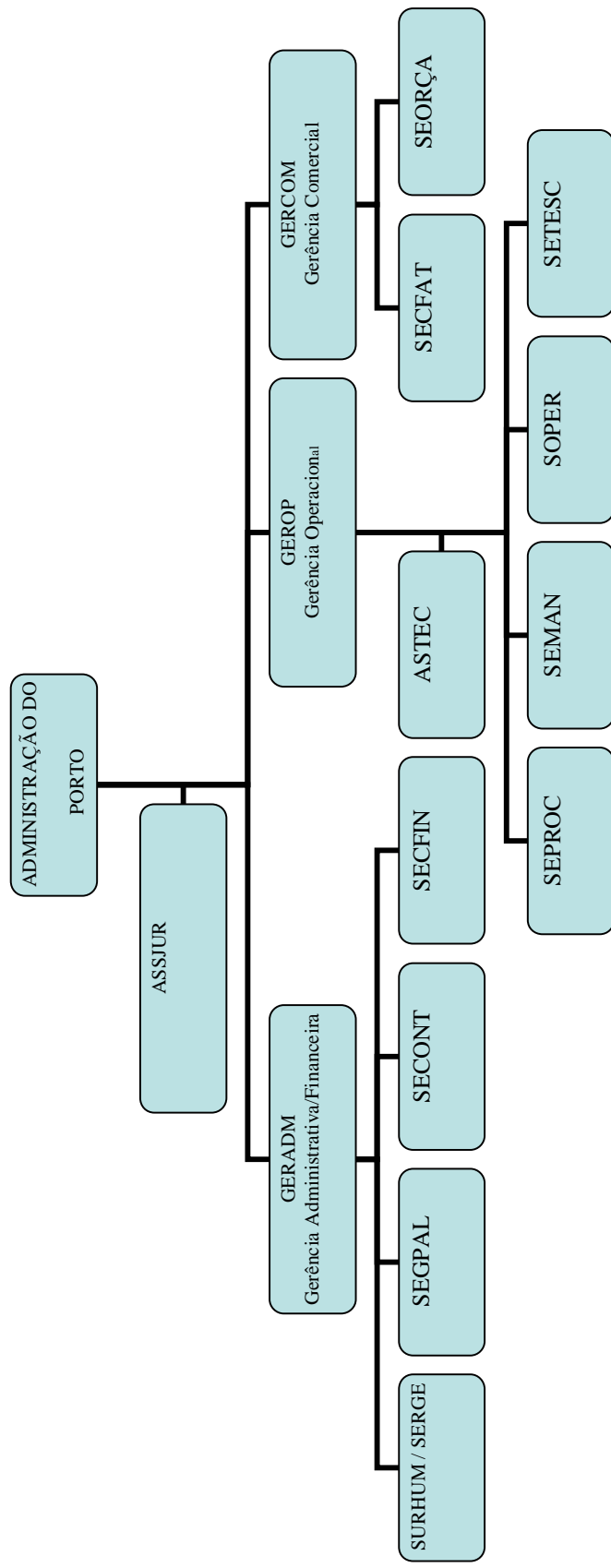
Brasília, 25 de fevereiro de 1993; 172º da Independência e 105º da República.

ANEXO E – MAPA DA REGIÃO SUL DO BRASIL



Fonte: Companhia Docas de Imbituba – CDI.

ANEXO F – ORGANOGRAMA FUNCIONAL DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE IMBITUBA



GERADM – Gerência Administrativa

- SERGE – Seção de Serviços Gerais
- SEHRUM – Seção de Recursos Humanos
- SEGPAL – Seção de Almoxarifado
- SECONT – Seção de Contabilidade
- SECFIN – Seção Financeira

GEROP – Gerência Operacional

- SEPROC – Seção de Programação e Controle
- SEMAN – Seção de Manutenção
- ASTEC – Assessoria Técnica
- SOPER – Seção de Operação

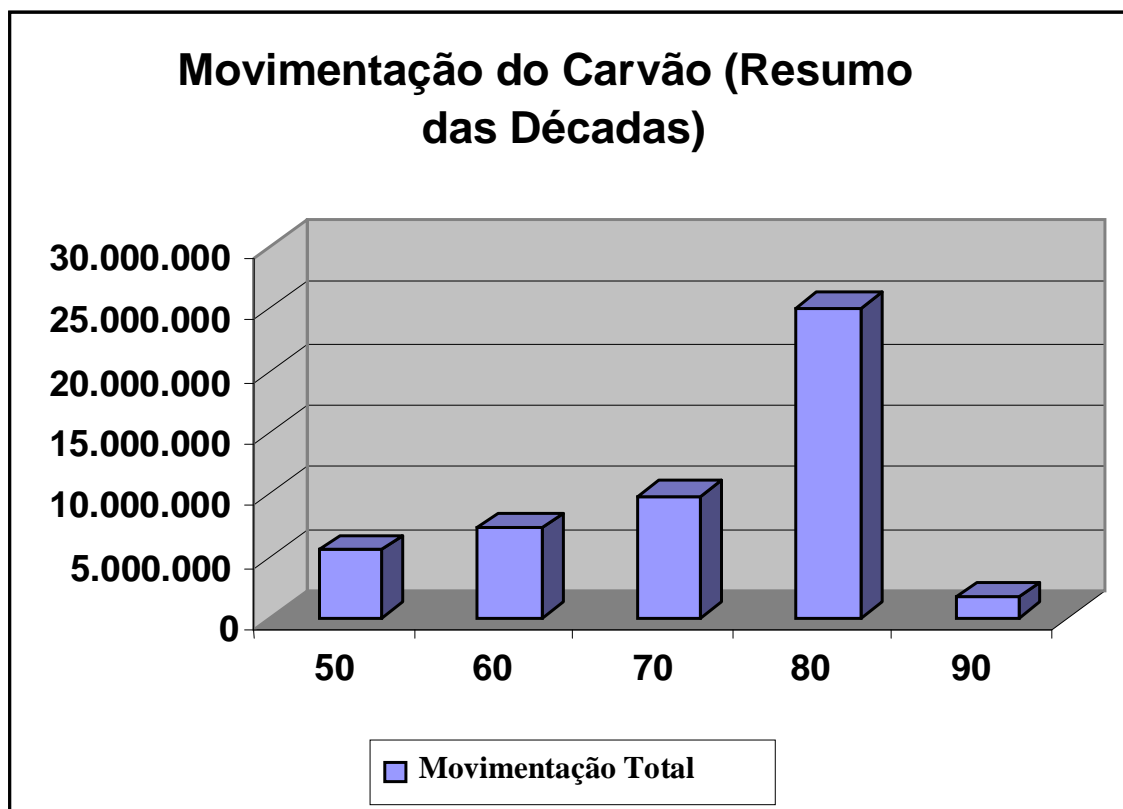
GERCOM – Gerência Comercial

- SECFAT – Seção de Faturamento
- SEORÇA – Seção de Orçamento e Informações Gerenciais

Fonte: Departamento de recursos humanos – CDI.

ANEXO G – EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARVÃO

DECADAS	MOVIMENTAÇÃO EM TONELADAS			
	CAB.	L.C	TOTAL	MÉDIA/ ANO
50	5.458.361	-	5.458.361	606.485
60	7.287.438	-	7.287.438	728.744
70	9.887.492	-	9.887.492	988.749
80	24.902.465	147.358	25.049.823	2.504.982
90	1.654.074	31.150	1.685.224	168.522
TOTAL	49.189.830	178.508	49.368.338	4.997.482

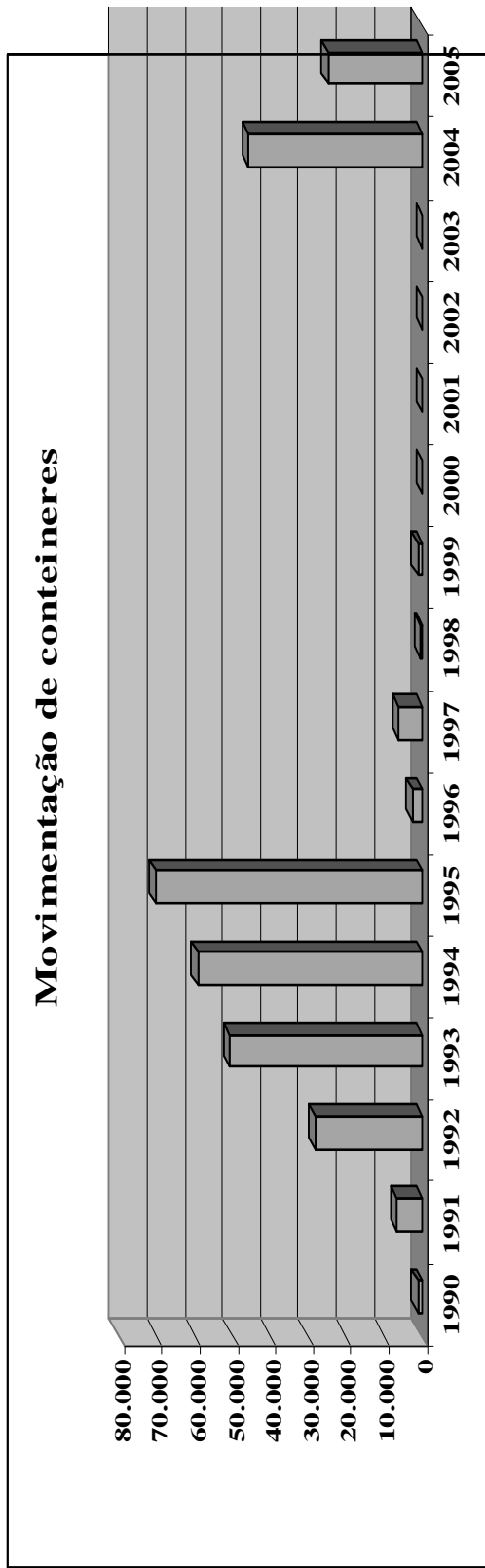


Fonte: Setor de Estatística – CDI.

Elaborado pelo autor.

ANEXO H – EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES 1990 a 2005 (abril).

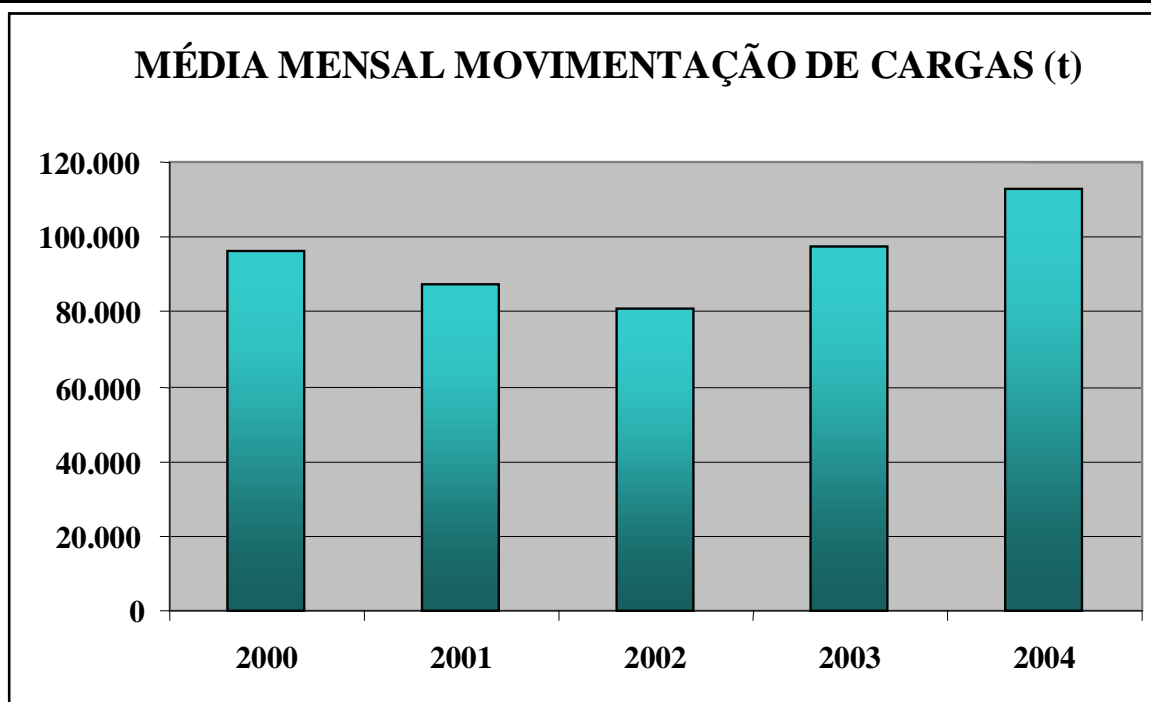
MÊS	MOVIMENTAÇÃO EM (TEUS)															
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
JAN	-	-	1.150	3.883	5.686	5.122	1.796	237	389	72	-	-	-	-	-	3.496
FEV	-	166	1.291	3.236	4.525	5.886	149	81	39	146	-	-	-	-	-	4.504
MAR	-	332	2.110	3.292	6.081	5.657	96	57	-	130	-	-	-	-	-	13.153
ABR	-	282	1.394	4.159	4.564	5.561	-	335	-	201	-	-	-	-	-	3.767
MAI	-	106	2.432	4.163	7.383	6.087	188	734	-	112	-	-	-	-	-	-
JUN	-	938	3.398	4.494	4.786	6.656	254	438	-	106	-	-	-	-	7.550	-
JUL	429	724	3.321	5.974	4.705	7.869	-	495	-	150	-	-	-	-	5.690	-
AGO	214	419	2.636	4.925	3.663	5.663	-	608	-	97	-	-	-	-	8.098	-
SET	292	685	2.481	4.022	5.068	3.789	-	860	-	47	-	-	-	-	9.428	-
OUT	67	730	2.793	4.678	3.793	6.376	-	707	-	-	-	-	-	-	6.301	-
NOV	92	548	2.508	3.718	4.631	3.952	-	784	-	-	-	-	-	-	5339	-
DEZ	111	1.644	2.875	4.507	4.513	7.956	102	967	-	-	-	-	-	-	3554	-
TOTAL	1.205	6.574	28.389	51.051	59.424	70.574	2.585	6.303	428	1.061	0	0	0	0	45.960	24.920



Fonte: Setor de Estatística – CDI.
Elaborado pelo autor.

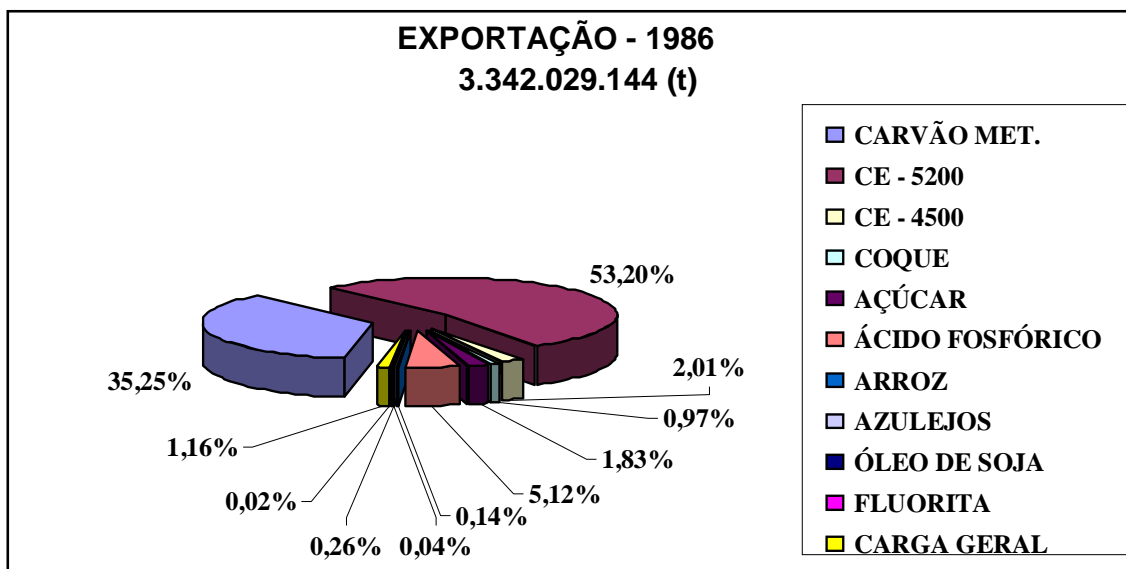
ANEXO I – COMPARATIVO DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS (t) 2000 - 2004

MÊS	2000	2001	2002	2003	2004
JANEIRO	92.141	65.805	75.600	144.138	78.784
FEVEREIRO	100.678	77.459	90.158	96.134	63.767
MARÇO	66.069	93.980	56.256	79.783	88.157
ABRIL	94.418	63.688	62.153	117.482	163.738
MAIO	115.339	80.512	53.556	94.853	64.226
JUNHO	115.739	55.335	60.828	48.386	169.872
JULHO	116.674	130.021	147.991	157.366	128.529
AGOSTO	123.312	132.052	105.673	110.281	161.946
SETEMBRO	85.069	53.194	70.229	90.280	123.143
OUTUBRO	104.766	64.246	73.307	68.130	127.021
NOVEMBRO	115.131	113.716	112.561	114.566	121.014
DEZEMBRO	26.714	119.013	59.693	51.347	64.409
TOTAL	1.156.050	1.049.021	968.005	1.172.746	1.354.606
MÉDIA	96.338	87.418	80.667	97.729	112.884

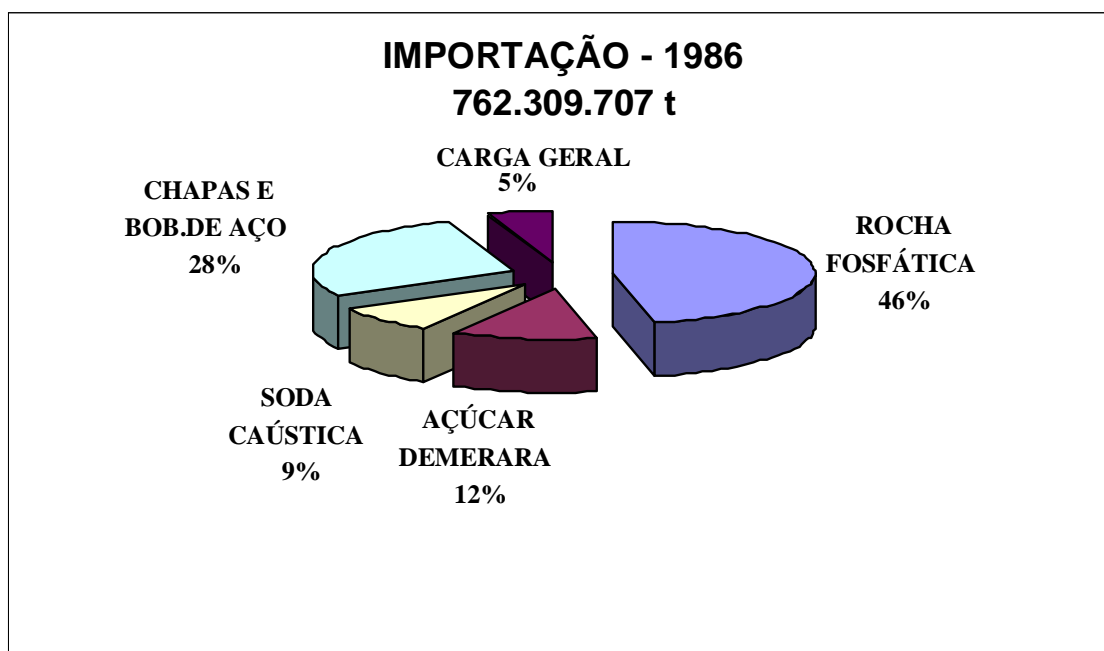


Fonte: Setor de Estatística – CDI.
Elaborado pelo autor.

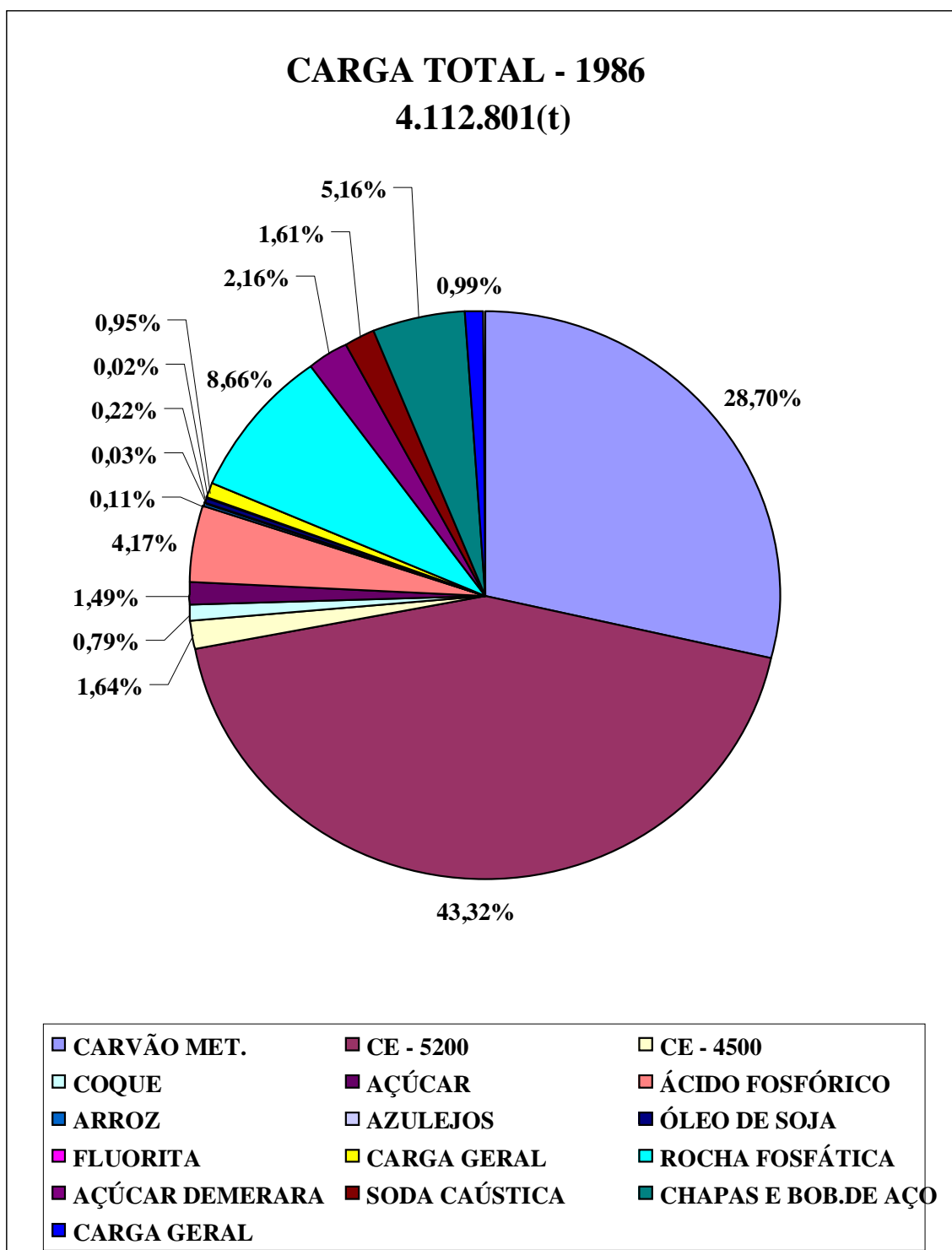
ANEXO J – PRINCIPAIS MERCADORIAS MOVIMENTADAS – 1986



Fonte: Setor de estatística – CDI.
Elaborado pelo autor.

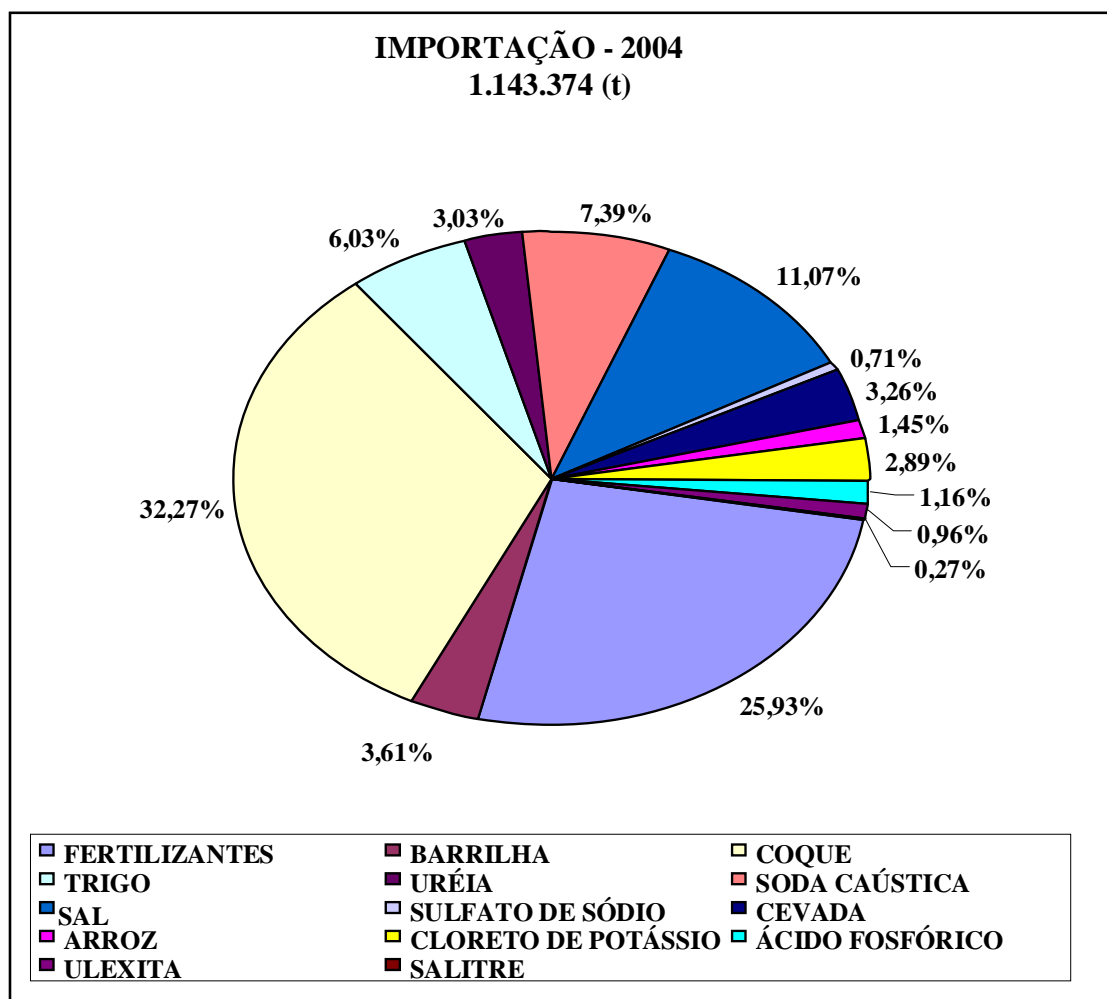
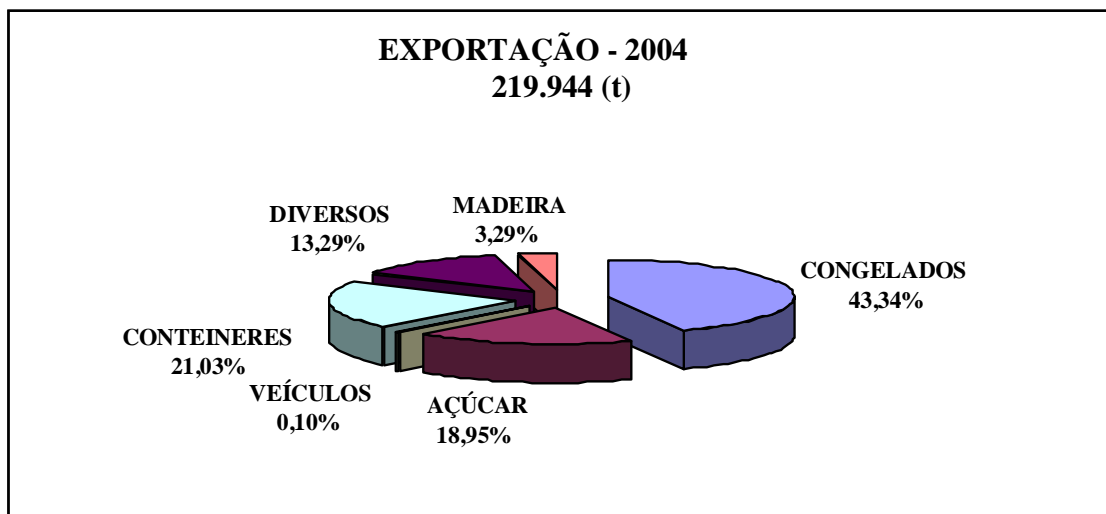


Fonte: Setor de estatística – CDI.
Elaborado pelo autor.



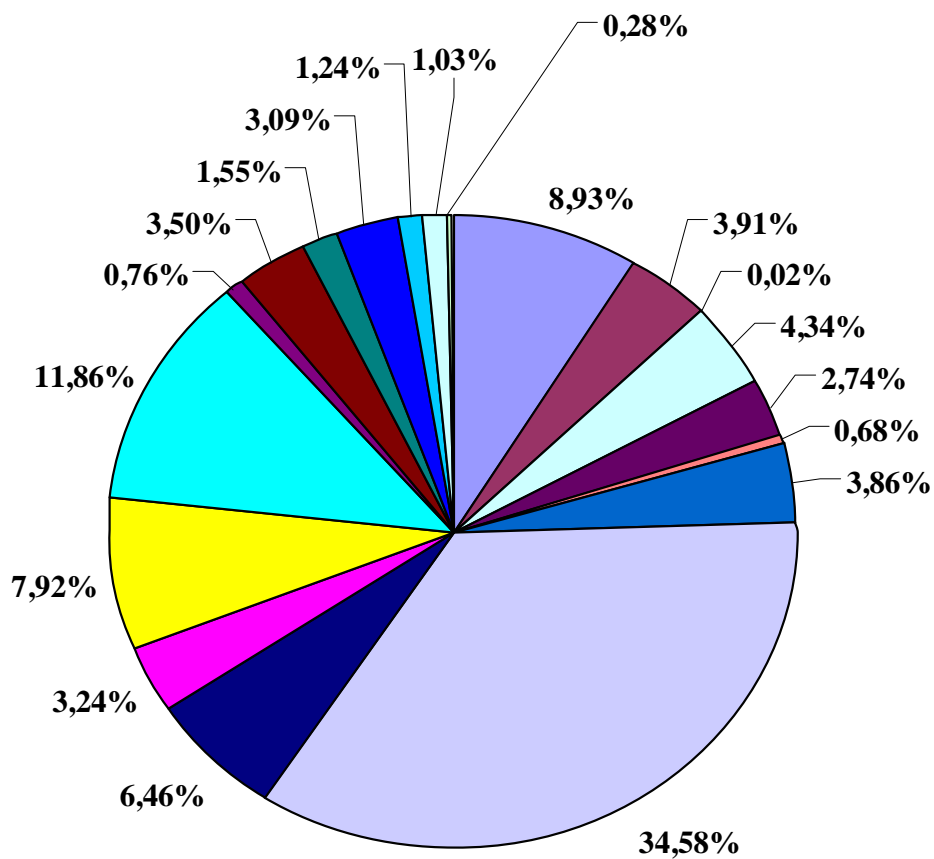
Fonte: Setor de estatística – CDI.
Elaborado pelo autor.

ANEXO K – PRINCIPAIS MERCADORIAS MOVIMENTADAS – 2004



Fonte: Setor de estatística – CDI.
Elaborado pelo autor.

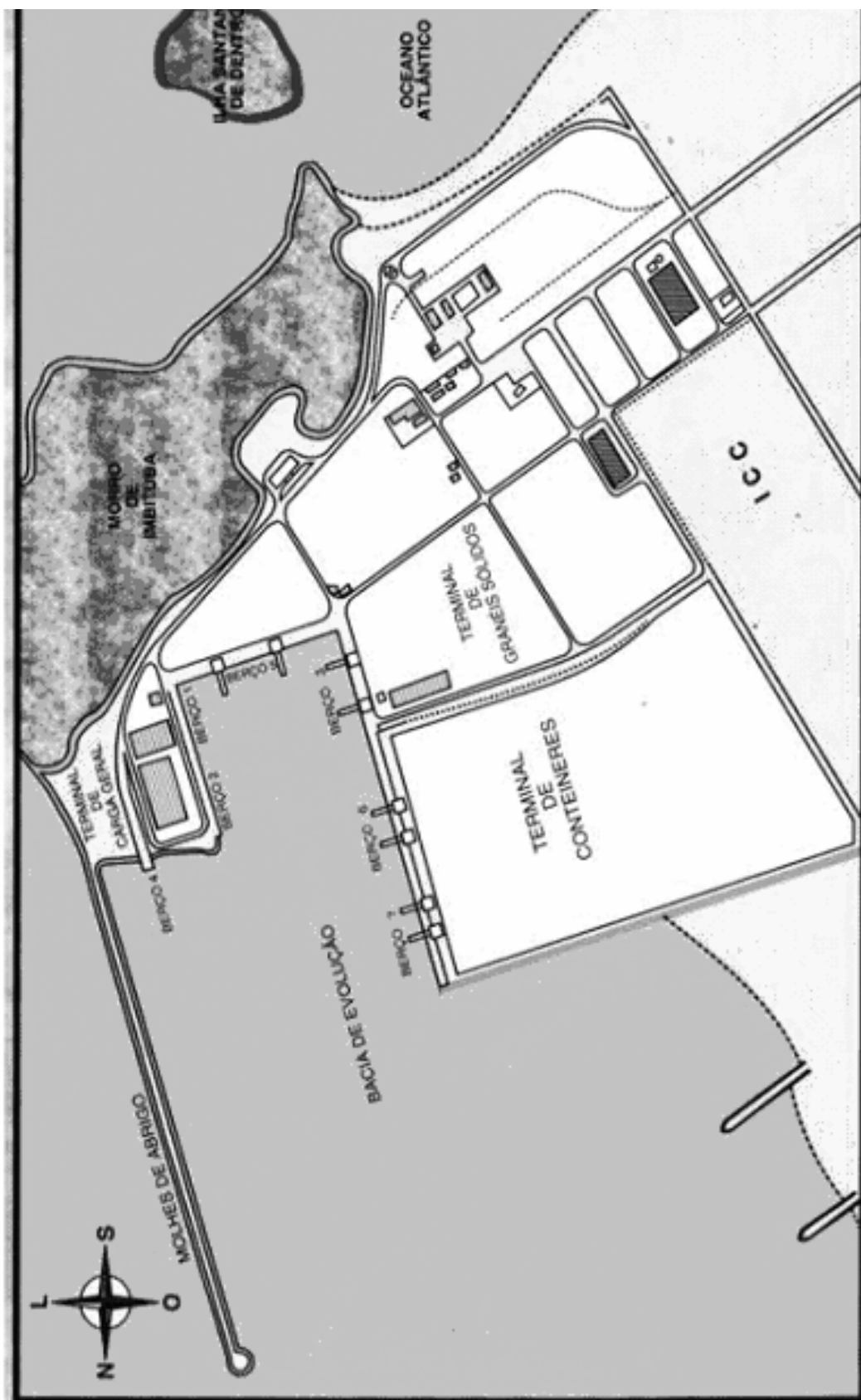
CARGA TOTAL - 2004
1.363.68 (t)



■ CONGELADOS	■ AÇÚCAR	■ VEÍCULOS
□ CONTEINERES	■ DIVERSOS	■ MADEIRA
■ BARRILHA	■ COQUE	■ TRIGO
■ URÉIA	■ SODA CAÚSTICA	■ SAL
■ SULFATO DE SÓDIO	■ CEVADA	■ ARROZ
■ CLORETO DE POTÁSSIO	■ ÁCIDO FOSFÓRICO	■ ULEXITA
■ SALITRE		

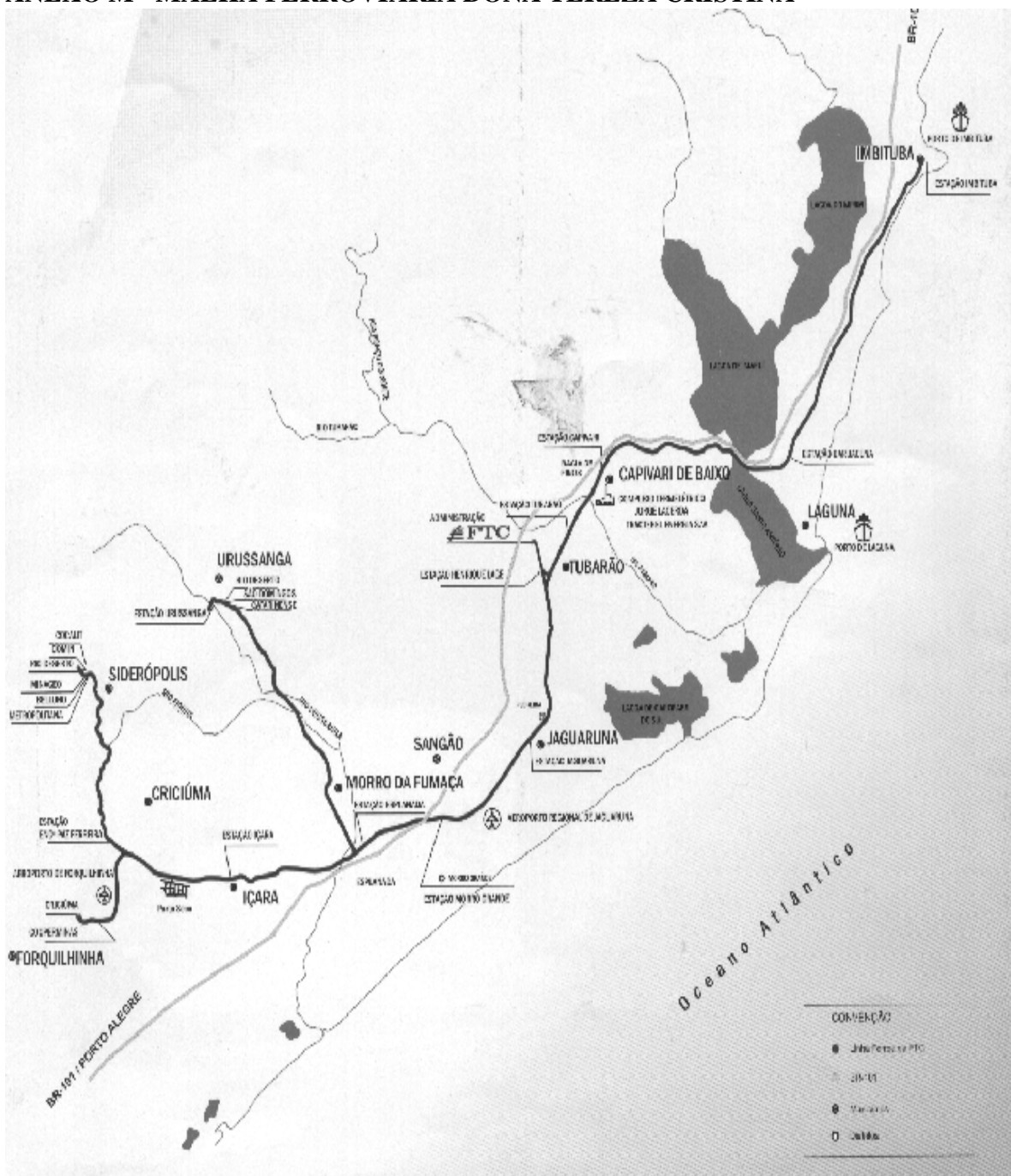
Fonte: Setor de estatística – CDI.
 Elaborado pelo autor.

ANEXO L - PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO PORTO DE IMBITUBA



Fonte: Companhia Docas de Imbituba.

ANEXO M - MALHA FERROVIARIA DONA TEREZA CRISTINA



Fonte: Ferrovia Tereza Cristina (FTC).

ANEXO N – OPERADORES PORTUÁRIOS

OPERADOR NATO:

COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA

OPERADORES PORTUÁRIOS PRÉ-QUALIFICADOS:

LOXUS – COMPANHIA DE LOGISTICA DA AMÉRICA DO SUL.

THREE WORKERS SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.

OPL – OPERADORA PORTUÁRIA E LOGÍSTICA LTDA.

AGÊNCIA MARÍTIMA IMBITUBA LTDA.

WATERLINE LOGÍSTICA E OPERADORA PORTUÁRIA LTDA.

FERTISANTA - FERTILIZANTES SANTA CATARINA LTDA.

AGIL – ARMAZÉNS GERAIS IMBITUBA LTDA.

ORION AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.

LOXUS GRANÉIS LTDA.

PONTUAL AGENCIAMENTOS MARÍTIMO LTDA.

ANEXO O – SINDICATOS E ASSOCIAÇÕES

ASSOCIAÇÃO DOS PRÁTICOS DO PORTO DE IMBITUBA

NAVEGAÇÃO J. VILLA

SINDICATO DOS ARRUMADORES E CAPATAZIA DO PORTO DE IMBITUBA

SINDICATO DOS CONFERENTES DE CARGA E DESCARGA DOS PORTOS DE
LAGUNA E IMBITUBA

SINDICATO DOS ESTIVADORES DE IMBITUBA

SINDICATO DOS OPERADORES PORTUARIOS DE IMBITUBA – SOPIM

SINDICATO DOS EMPREGADOS ADMINISTRATIVOS DO PORTO DE IMBITUBA

SINDICATO DOS TRABALHADORES AMARRADORES DE NAVIOS

SINDICATO DOS TRABALHADORES NOS SERVIÇOS PORTUARIOS DE
IMBITUBA

SINDICATO DOS VIGIAS PORTUARIOS DE IMBITUBA