

## TRAJETÓRIA HISTÓRICA DO DESENVOLVIMENTO DO PORTO DE IMBITUBA

Júlio Cesar ZILLI (UNESC)

Adriana Carvalho Pinto VIEIRA (Universidade Do Extremo Sul Catarinense - UNESC)

### RESUMO

O estudo em por objetivo apresentar uma trajetória histórica do desenvolvimento do porto de Imbituba, com destaque para a movimentação do carvão, cabotagem e navegação de longo curso. A pesquisa se caracteriza como descrita, bibliográfica e documental. Os dados foram coletados no *site* da Companhia Docas de Imbituba (CDI), Anuários Estatísticos da ANTAQ e do Plano Mestre da SEP/PR. O porto de Imbituba, antes vinculado somente à movimentação do carvão, diversificou-se em granéis sólidos, com projeção futura de carga containerizada. Inverteu-se o sentido da navegação: de cabotagem para navegação de longo curso. Sugere-se que trabalhos futuros sejam desenvolvidos, mapeando as políticas públicas para o desenvolvimento portuário, e se estas impactaram no desenvolvimento do porto de Imbituba, em Santa Catarina.

**Palavras-chave:** Desenvolvimento portuário. Cabotagem. Navegação de Longo Curso. Políticas públicas.

### 1. INTRODUÇÃO

No panorama socioeconômico do Sul de Santa Catarina destacam-se três microrregiões, representadas respectivamente pela Associação dos Municípios da Região Carbonífera (AMREC), Associação dos Municípios do Sul Catarinense (AMESC) e Associação dos Municípios da Região de Laguna (AMUREL). Estas microrregiões ocupam uma área de 9.594,2 km<sup>2</sup>, com 45 municípios e uma população de 906.925 mil habitantes, conforme censo de 2010, contendo 14,5% da população do Estado de Santa Catarina (IBGE, 2015).

A AMREC, com uma população de 390.789 habitantes, é composta por 12 municípios: Balneário Rincão, Cocal do Sul, Criciúma, Forquilha, Içara, Lauro Muller, Morro da Fumaça, Nova Veneza, Orleans, Siderópolis, Treviso e Urussanga. Como polo da região, Criciúma possui 192.308 habitantes (AMREC, 2015; IBGE, 2015).

Com uma população de 180.808 habitantes, a AMESC reúne 15 municípios: Araranguá, Balneário Arroio do Silva, Balneário Gaivota, Ermo, Jacinto Machado, Maracajá, Meleiro, Passo de Torres, Rio Grande, São João do Sul, Sombrio, Timbé do Sul, Turno, Santa Rosa do Sul e Morro Grande. O município de Araranguá se destaca com uma população de 61.310 habitantes (AMESC, 2015; IBGE, 2015).

A AMUREL, com população de 335.328 habitantes, reúne 18 municípios: Armazém, Braço do Norte, Grão Pará, Gravatal, Imaruí, Imbituba, Jaguaruna, Laguna, Pedras Grandes, Pescaria Brava, Rio Fortuna, Sangão, Santa Rosa de Lina, São Ludgero, São Martinho, Treze de Maio, Capivari de Baixo e Tubarão. Destacam-se os municípios de Tubarão, Laguna e Imbituba com 97.235, 51.562 e 40.170 habitantes respectivamente (AMUREL, 2015; IBGE, 2015).

Para além dos dados demográficos das três microrregiões, cabe mencionar que a economia Sul catarinense possui características próprias, com destaque para o setor de revestimentos cerâmicos, que conta com grandes empresas nacionais e internacionais, principalmente vinculadas aos coloríficos no município polo de Criciúma.

Também se ressalta a presença das indústrias transformadoras de polímeros (Braço do Norte, Orleans e Grão-Pará), tintas, carvão, vestuários, metal mecânica (Nova Veneza) e química. Estes setores estão devidamente internacionalizados, com exportações e importações, destinadas e oriundas dos diversos polos produtores mundiais, como destaque para os mercados americano, europeu e asiático.

O setor agropecuário está presente nos municípios de Içara, Nova Veneza, Forquilha, Orleans e Morro Grande, com a presença de integrados (suinocultura e avicultura) vinculados às agroindústrias. Em Urussanga há atividades relacionadas à vinicultura e vitivinicultura, sobressaindo-se a Indicação de Procedência dos Vales da Uva Goethe (IPVUG).

O cultivo de arroz, fumo, banana e a indústria de beneficiamento de arroz estão presentes em Araranguá, Santa Rosa do Sul e Praia Grande, bem como as atividades pesqueiras nos municípios de Laguna, Arroio do Silva e Passo de Torres. Tais setores, segmentos e produtos são fundamentais para a economia regional e dependentes da infraestrutura logística, que além da já tradicional malha ferroviária, ganhou reforço rodoviário com a recente duplicação da BR-101.

No contexto portuário, de acordo com a Agência Nacional do Transporte Aquaviário – ANTAG (2015a), destacam-se três estruturas portuárias, os Portos Públicos de Imbituba (administrado pela SCPAR Porto de Imbituba S.A) e Laguna (administrado pela Companhia Docas de São Paulo – CODESP) e o Imbituba Terminal Portuário, um Terminal de Uso Privado administrado pela Imbituba Empreendimentos e Participações S/A.

Com maior destaque na região, o porto de Imbituba, esteve historicamente ligado à movimentação de carvão e a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, interligando o porto com as minas de carvão (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009). De acordo com Silva, Zilli e Dal Toé (2013):

[...] com o desenvolvimento da região Sul de Santa Catarina, o porto de Imbituba estruturou-se para a armazenagem e movimentação do seu principal produto de embarque, ou seja, o carvão extraído de diversos municípios, como Criciúma, Tubarão, Siderópolis e Urussanga (SILVA, ZILLI e DAL TOÉ, 2013, p.5).

Durante décadas o porto de Imbituba foi referência para o setor de mineração e transporte de carvão, movimentando na década de 1980, cerca de quatro milhões de toneladas anuais. Entretanto, a redução das alíquotas de importação e a perda do subsídio do carvão, na década de 1990 fizeram com que o porto mudasse o seu perfil, passando de essencialmente exportador de carvão, para um porto receptivo de outros tipos de mercadorias (CDI PORT, 2015). Esta mudança de perfil, acompanhada de novo modelo de gestão portuária, agregou outras possibilidades à Imbituba, que gradativamente ganhou importância como porto principal ou alternativo para diversos setores produtivos do Sul catarinense.

Após 70 anos administrado pela Companhia Docas de Imbituba, o porto passou para uma gestão vinculada ao governo do Estado de Santa Catarina, via SCPAR Porto de Imbituba S.A, em 2012. Este modelo de gestão foi desenhado especificamente para atender as necessidades do raio de atuação do porto de Imbituba, bem como se posicionar competitivamente frente aos demais portos catarinenses e da região Sul do país (SILVA, ZILLI, DAL TOÉ, 2013).

Nesse contexto, o estudo tem por objetivo apresentar uma trajetória histórica do desenvolvimento do porto de Imbituba, com destaque para a movimentação do carvão, cabotagem e navegação de longo curso.

Metodologicamente, a pesquisa se caracteriza quanto aos fins de investigação, como descrita, e, quanto aos meios de investigação, como bibliográfica e documental (CERVO; BERVIAN; SILVA, 2007), com abordagem essencialmente qualitativa (VERGARA, 2009).

Os dados da movimentação histórica do porto de Imbituba foram coletados no *site* da Companhia Docas de Imbituba (CDI) e Anuários Estatísticos Aquaviários da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ) de demais informações no Plano Mestre da Secretaria dos Portos da Presidência da República (SEP/PR)

## **2. CRIAÇÃO, DESENVOLVIMENTO, COLAPSO E REPOSICIONAMENTO DO PORTO DE IMBITUBA**

Com a descoberta das jazidas de carvão em 1870 no Sul de Santa Catarina e com a necessidade de uma estrutura logística para o escoamento da produção de carvão, iniciou-se então a construção da ferrovia Dona Tereza Cristina. Posteriormente, em 1919, por intermédio do empresário Henrique Lage e com a colaboração do Engenheiro Álvaro Monteiro de Barros Catão, diretor da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, efetivou-se a construção do porto de Imbituba (SEP/PR, 2012).

A Companhia Docas de Imbituba é criada em 03 de novembro de 1922, com o Engenheiro Álvaro Monteiro de Barros Catão, agora como diretor. “Todos os navios de carga ou passageiros da Companhia Nacional de Navegação Costeira passaram a fazer escala no porto de Imbituba” (SEP/PR, 2012, p.53).

Pelo Decreto nº 7.842 de 13 de setembro de 1941 foi feita a ordenação do registro de concessão à Companhia Docas de Imbituba par a exploração comercial do porto. Por meio do mesmo Decreto 7.842 foi concedida a permissão para realizar obras de aparelhamento e exploração de tráfego do porto de Imbituba. No ano de 1942 é inaugurada a chamada “Caixa de carvão”, armazém destinado ao embarque de carvão, tendo capacidade de 3.000 toneladas (SEP/PR, 2012, p.53).

De acordo com o Plano Mestre da SEP/PR (2012), os anos subsequentes foram decisivos para tornar o porto de Imbituba como o grande por carvoeiro do Brasil: *i*) Aprovação do projeto para ampliação do porto, no valor de Cr\$ 11.950.420,00 por meio do Decreto 14.059 de 24 de novembro de 1943; *ii*) Inclusão do porto no Programa Nacional de Mobilização Energética em 1979: obras de ampliação e infraestrutura; e *iii*) Construção da rampa para navios *Ro-Ro* com 24 de comprimento.

O colapso da indústria do carvão catarinense, devido à redução das alíquotas de importação e a retirada do subsídio por parte do governo federal, somada a política neoliberal dos anos de 1990, fizeram com que o porto de Imbituba, totalmente voltado para a movimentação do carvão, fosse fortemente afetado (SEP/PR, 2012).

Nesse contexto, torna-se importante compreender a formação da estrutura carbonífera do Sul de Santa Catarina, com participação das minas, ferrovia, porto de Imbituba e Laguna, Lavador

de Capivari, Indústria Termo Elétrica Jorge Lacerda e Indústria Carboquímica Catarinense (ICC). Este complexo passou por um processo de formação, expansão, finalizando com um desmonte na década de 1990, conforme apresenta o Quadro 1:

**Quadro 1 – Formação, expansão e desmonte da estrutura carbonífera em SC**

Minas	Ferrovia	Porto	<b>1884-1946</b>			
Minas	Ferrovia	Lavador de Capivari	Porto	<b>1946-1965</b>		
Minas	Ferrovia	Lavador de Capivari	Termoelétrica	Porto	<b>1965-1978</b>	
Minas	Ferrovia	Lavador de Capivari	Termoelétrica	Carboquímica	Porto	<b>1978/1990/ 1994</b>
Minas	Ferrovia	Termoelétrica	<b>Atualmente</b>			

Fonte: Adaptado de Goularti Filho e Moraes (2009).

No período de 1884 a 1946 destaca-se o início das operações da Ferrovia Dona Tereza Cristina no transporte do carvão por meio do porto de Laguna (exportando carvão) e Imbituba, formando assim o triângulo minas/ferrovia/portos (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009).

Na segunda fase (1946-1965) é incorporado o Lavador de Capivari, com o objetivo de beneficiar o carvão destinado às siderúrgicas. Em 1946 entra em operação a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), extraíndo a fração metalúrgica do carvão sul catarinense.

De acordo com Goulart Filho e Moraes (2009, p. 252): “[...] a partir de 1946, dos 25% que não eram pirita, 15% eram considerados carvão metalúrgico (com alto teor de cinza, em torno de 18,5%), o restante era o carvão-vapor que poderia ser utilizado em termoelétrica”. Neste período o porto de Imbituba torna-se o único porto carvoeiro do Brasil, com o abandono das atividades em 1946 no porto de Laguna (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009).

Com uma estrutura industrial parcialmente montada para a movimentação e beneficiamento do carvão (minas, ferrovia, lavador de rejeito), a indústria do carvão inicia uma trajetória de crescimento. A movimentação de navegação de longo curso (exportação e importação) possuía pouca representatividade para o porto de Imbituba, de acordo com a Tabela 1:

**Tabela 1 – Movimentação de cargas no porto de Imbituba: 1944-1965**

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
1047	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
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
<b>TOTAL</b>	<b>12.017.908</b>	<b>-</b>	<b>389.629</b>	<b>157.455</b>	<b>326.906</b>	<b>40.755</b>	<b>12.932.653</b>

Fonte: Elaborado a partir de dados da Companhia Docas de Imbituba (1944-1965)

A movimentação do carvão via cabotagem representava 92,92% no período de 1944 a 1965. O porto de Imbituba iniciava a sua trajetória, estruturando-se exclusivamente para a movimentação do carvão, fazendo parte do complexo: minas, ferrovia, lavador de Capivari e o porto.

Em 1965, na terceira fase de expansão, iniciam-se as operações da Usina Termoeletrica Jorge Lacerda, fornecendo energia elétrica para grande parte de Santa Catarina. Além da metalurgia, também se aproveitava o carvão-vapor (energético), porém com desperdício de 75% da produção (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009).

De 1961 a 1965, num ritmo ora lento, ora acelerado, foi construída a Usina Termoeletrica Jorge Lacerda, inaugurada em julho de 1965, com uma potência instalada de 50 MW. No ano seguinte, entrou em operação outra unidade [...]. Como a demanda de energia era exponencial, foram feitas novas ampliações na usina. Em 1971, já estavam operando quatro unidades [...]. Dentro do II PND 1975-1978 (Plano Nacional de Desenvolvimento), foram construídas mais duas unidades (V e VI) de 267 MW e planejadas mais outras duas (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009, p.258).

Com o aproveitamento do carvão-vapor, a movimentação do carvão supera a cada ano e também ocorre no final dos anos de 1970 um incremento da movimentação de navegação de longo curso, conforme pode ser observado na Tabela 2.

**Tabela 2 – Movimentação de cargas no porto de Imbituba: 1965-1978**

ANOS	EXPORTAÇÃO (t)				IMPORTAÇÃO (t)		TOTAL (t)
	CARVÃO		C. GERAL E GRANÊIS		C. GERAL E GRANÊIS		
	CABOTAGEM	L. CURSO	CABOTAGEM	L. CURSO	CABOTAGEM	L. CURSO	
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
TOTAL	11.460.132	-	81.963	464.988	214.363	49.198	12.270.644

Fonte: Elaborado a partir de dados da Companhia Docas de Imbituba (1966-1978)

Nesse período, de 1965 a 1978, o carvão continua com grande destaque na movimentação do porto, representando 93,39%. Entretanto, se observa um crescimento na movimentação da navegação de longo curso para exportação, com 3,79%, contra apenas 1,21% no período anterior (1944 a 1965).

Na quarta-fase (1978-1990/94), com o complexo praticamente montado e com o carvão aproveitado em sua totalidade, entrou em operação em 1979 a Indústria Carboquímica Catarinense (ICC) que aproveitava o rejeito piritoso do carvão, transformava em ácido



sulfúrico, adicionado ao ácido fosfórico, era destinado à indústria de fertilizantes (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009).

Com um complexo montado especialmente para o beneficiamento carvão Sul catarinense, contando com ferrovia para transporte do carvão, lavador para beneficiamento do rejeito piritoso, usina termoeletrica e indústria carboquímica, a movimentação do carvão atinge seu ápice, conforme pode ser observado na Tabela 3.

**Tabela 3 – Movimentação de cargas no porto de Imbituba: 1979-1993**

ANOS	EXPORTAÇÃO (t)				IMPORTAÇÃO (t)		TOTAL (t)
	CARVÃO		C. GERAL E GRANÊIS		C. GERAL E GRANÊIS		
	CABOTAGEM	L. CURSO	CABOTAGEM	L. CURSO	CABOTAGEM	L. CURSO	
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
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
TOTAL	28.180.795	178.508	2.301.637	1.635.648	5.552.015	888.986	38.737.589

Fonte: Elaborado a partir de dados da Companhia Docas de Imbituba (1979-1993)

Entre os anos de 1979 a 1988 ocorre o maior movimento do carvão em toneladas, representando 76,39% da movimentação. Esta representatividade é menor do que os demais períodos, em virtude de um incremento na movimentação da navegação de longo curso para exportação e importação.

Os anos de 1990 registram um marco histórico para a indústria do carvão do carvão em Santa Catarina e para o porto de Imbituba (totalmente estruturado para este minério)

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

Com a última movimentação de carvão efetuada em 1993, o porto de Imbituba experimentou uma grave crise, ficando com alta capacidade ociosa, conforme apresentado na Tabela 4.

Neste complexo ficou faltando uma das unidades fundamentais, a siderurgia, para melhor aproveitamento do carvão. Vale destacar também outros projetos não desenvolvidos, como por exemplo: usinas de gaseificação em Criciúma, Blumenau e Joinville, e a Indústria de Fosfatados Catarinense (IFC) em Anitápolis (GOULARTI FILHO, MORAES, 2009). Neu (2009, p. 155) relata que este novo momento produziu:

[...] modificações substanciais no gerenciamento e no reordenamento da atividade portuária. A crise teve que gerar obrigatoriamente diversificação das cargas, além

de investimentos em infraestrutura, pois a realidade não permitia aguardar investimentos governamentais, como era comum em outra época.

Adaptando-se tardiamente a Lei de Modernização dos Portos - Lei 8.630/93 (GOULARTI FILHO, MORAES, 2009), o porto procurou novas formas de parceria, arrendando parte de sua estrutura física para a iniciativa privada. Um dos primeiros cais (antes exclusivo para o carvão) foi arrendado para um frigorífico (Frango Sul), incorporado à empresa francesa Doux (NEU, 2009). Em 2008, a movimentação de contêineres ficou sob responsabilidade do TECON Santos Brasil.

**Tabela 4 – Movimentação de cargas no porto de Imbituba: 1994-2014**

ANOS	EXPORTAÇÃO (t)				IMPORTAÇÃO (t)				TOTAL (t)
	CARVÃO		C. GERAL E GRANÉIS		CARVÃO		C. GERAL E GRANÉIS		
	CAB.	L. CURSO	CAB.	L. CURSO	CAB.	L. CURSO	CAB.	L. CURSO	
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
2005	-	-	250	481.360	-	-	176.900	813.041	1.471.551
2006	-	-	4.010	376.103	-	19.980	187.819	884.959	1.472.871
2007	-	-	6.329	292.369	-	-	172.182	996.010	1.466.890
2008	-	-	2.556	243.747	-	-	220.323	1.395.876	1.862.502
2009	-	-	225.453	945.178	-	-	98.321	602.825	1.871.777
2010	-	-	188.438	95.292	-	-	88.086	1.518.943	1.890.759
2011	-	-	74.748	422.114	-	-	108.973	1.706.896	2.312.731
2012	-	-	57.105	376.425	-	-	97.072	1.525.011	2.055.613
2013	-	-	160.008	534.885	-	-	90.172	1.706.960	2.492.025
2014	-	-	171.929	1.198.469	-	-	129.917	1.642.801	3.143.116
TOTAL	-	-	926.457	7.490.561	-	19.980	2.960.256	19.357.441	30.754.695

Fonte: Elaborado com dados da Companhia Docas de Imbituba(1994-2000) e ANTAG(2001-2014)

A partir de 2010, o volume de movimentação destinada ao mercado externo apresenta crescimento significativo (volumes de carga geral e graneis na navegação de longo curso). Em 2012, com o vencimento da concessão da exploração do porto pela Companhia Docas de Imbituba, o governo estadual de Santa Catarina assume a administração, por meio da SCPar Porto de Imbituba S.A, transformando-o em um porto público.

Desde março de 2008 a movimentação de contêineres no porto de Imbituba está sob controle da empresa Santos Brasil, detentora de terminais de contêineres: “[...] Tecon Santos, no Guarujá (SP), Tecon Imbituba, em Imbituba (SC), e Tecon Vila do Conde, em Barcarena (PA), além de um terminal de exportação de veículos (TEV) no Porto de Santos e unidades de logística portuária integrada em Santos (SP), Guarujá (SP), São Bernardo do Campo (SP), São Paulo (SP) e Imbituba (SC)” (SANTOS BRASIL, 2015). Com o processo licitatório de arrendamento, a empresa vem investimento em infraestrutura e equipamentos no Porto de Imbituba.

De acordo com a SEP/PR (2012, p.239) alguns pontos se destacam para a rápida expansão da movimentação de contêineres:

i) a integração entre o transporte marítimo do porto de Imbituba e a Ferrovia Tereza Cristina (FTC); ii) a profundidade natural do porto (maior calado de Santa Catarina) e facilidades operacionais, como bacia de evolução – ambas características favoráveis a Imbituba quando comparado aos complexos de Itajaí e São Francisco do Sul;. Iii) a perspectiva da construção da Ferrovia Litorânea Sul, a qual ligará a FTC à malha férrea nacional controlada pela ALL.

Dentre a natureza das cargas movimentadas, se destaque na projeção para os próximos 15 anos uma redução do granel sólido, cuja representatividade em 2011 era de 80,1%, chegando a uma projeção para 2030 de 34,3%. O destaque fica para as cargas containerizadas que em 2011 representavam 8,6%, e com a projeção alcançará 59,3% de acordo com o Quadro 2.

**Quadro 2 – Participação por natureza das cargas - 2011 (Observada) e 2030 (Projetada)**

Natureza de Carga	2011	2015	2020	2025	2030
<b>Granel Sólido</b>	80.1%	59.0%	36.8%	34.3%	34.3%
<b>Granel Líquido</b>	6.5%	4.9%	2.6%	2.3%	2.3%
<b>Carga Geral</b>	4.8%	7.3%	4.1%	3.9%	4.1%
<b>Contêiner</b>	8.6%	28.8%	56.5%	59.6%	59.3%

Fonte: SEP/PR (2012, p.247)

Com apoio na revisão de literatura, procurou-se no Quadro 3 apresentar uma síntese do contexto histórico do porto de Imbituba, em seis períodos, desde a sua concepção até a atual situação.

**Quadro 3 – Síntese histórica do porto de Imbituba.**

FASES	CARACTERÍSTICAS
1880 a 1919	Em conjunto com a construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTC) foi desenvolvido o porto de Imbituba, objetivando o escoamento da produção de carvão. Com as dificuldades na falta de molhe na enseada aberta do porto para a atracação dos navios, os ingleses abandonaram o projeto em 1919, deixando o porto abandonado (GOULART FILHO, 2010).
1919 a 1942	O empresário carioca Henrique Lage assume a administração do porto. Em 1922 é criada a Companhia de Mineração do Carvão do Barro Branco. É criada a Companhia Docas de Imbituba (CDI) em 12 de novembro de 1922, retomando a movimentação do carvão e outras mercadorias como madeira e alimentos. Pelo Decreto nr. 7.842 de 13 de setembro de 1941 a CDI obtém a concessão para explorar comercialmente o porto. “Em 1941, o porto foi encampado pelo governo Vargas” (GOULARTI FILHO, 2010, p.257).
1942 a 1990	[...] em 1942, sob a tutela do governo, as obras do novo porto foram inauguradas e Imbituba disputou com Laguna o título de exclusividade de “porto carvoeiro” (GOULARTI FILHO, 2010, p.257). Nesse período, o Porto de Imbituba se ajustou ao Plano Nacional do Carvão. Em 1979, passou a atender às demandas da Indústria Carboquímica Catarinense (ICC)
1990 a 2000	Marcado pela reestruturação do seu complexo portuário, uma vez que com o declínio das exportações de carvão e o fechamento da ICC, o porto que até então era direcionado para a movimentação de carvão, viu-se sem uma diversificação de mercadorias em seu portfólio (GOULARTI FILHO, 2010).
2000 a 2010	Em 2005 foi elaborado o PDZ pela empresa de Planejamento em Transporte e Consultoria (PETCON) e integrado ao Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Imbituba – PDDSI (SEP/PR, 2012). Em 2008, a Santos Brasil vence a licitação de arrendamento e controle da movimentação de contêineres no porto de Imbituba (SANTOS BRASIL, 2015).
2010 a 2015	Após 70 anos administrado pela Companhia Docas de Imbituba, o porto passou para uma gestão vinculada ao governo do Estado de Santa Catarina via SCPAR porto de Imbituba S.A (sociedade de propósito específico, constituída e integralmente controlada pela sociedade de economia mista SC Participações e Parcerias S.A (SCPar), por meio do Convênio de Delegação n. 01/2013, celebrado em 26 de novembro de 2012. em 2012 (ANTAG, 2015b). Este modelo de gestão foi desenhado especificamente para atender as necessidades do raio de atuação do porto de Imbituba, bem como se posicionar competitivamente frente aos demais portos catarinenses e da região Sul do país (SILVA; ZILLI; DAL TOÉ (2013).



Fonte: Elaboração própria a partir de Goularti Filho (2010), SEP/PR (2012), Silva, Zilli e Dal Toé (2013), Santos Brasil (2015) e ANTAG (2015b).

Atualmente o porto apresenta um desenho logístico vinculado a uma diversificação para a movimentação de granéis sólidos e líquidos, bem como para carga containerizada, uma realidade presente no contexto global da logística portuária.

### 3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento socioeconômico da região Sul do Estado de Santa Catarina e do próprio porto de Imbituba, é historicamente relacionado com a exploração e escoamento da produção de carvão. Até o início da década de 1990, o porto passou a expandir-se com investimentos governamentais, vinculados diretamente ao complexo carbonífero. Nesse contexto, este estudo objetivou apresentar uma trajetória histórica do desenvolvimento do porto de Imbituba, com destaque para a movimentação do carvão, cabotagem e navegação de longo curso.

O porto de Imbituba que até o final dos anos de 1980 estava voltado exclusivamente para a movimentação de carvão, utilizando toda a sua capacidade e estrutura portuária, sofreu na década de 1990, juntamente com o complexo carbonífero do Sul de Santa Catarina, as políticas neoliberais da época. Com o término dos embarques de carvão, o porto precisou buscar novas alternativas de diversificação e parcerias, utilizando-se da Lei de Modernização dos Portos (Lei 8.630/93). O Quadro 4 apresenta uma síntese da trajetória da movimentação e formação do complexo carbonífero com a participação efetiva do porto de Imbituba.

**Quadro 4 – Síntese da trajetória e formação do complexo carbonífero.**

PERÍODO	COMPLEXO	CARACTERÍSTICA
1884-1946	Minas, ferrovia e porto. Operações da Ferrovia Dona Tereza Cristina no transporte do carvão por meio do porto de Laguna (exportando carvão) e Imbituba.	Estrutura direcionada para o início da movimentação de carvão.
1946-1965	Minas, ferrovia, lavador de Capivari e porto. Estrutura-se o Lavador de Capivari, com o objetivo de beneficiar o carvão destinado às siderúrgicas. Em 1946 entra em operação CSN, extraindo a fração metalúrgica do carvão sul catarinense.	Movimentação e beneficiamento do carvão. A movimentação do carvão via cabotagem representava 92,92%. Inicia-se a formação de uma estrutura voltada para o aproveitamento completo do carvão.
1965-1978	Minas, ferrovia, lavador de Capivari, termoeletrica e porto. Entra em operação a Usina Termoeletrica Jorge Lacerda, fornecendo energia elétrica para grande parte de Santa Catarina.	Além da siderurgia, também era aproveitado o carvão-vapor (energético). O carvão representava 93,39% da movimentação, com um pequeno incremento da navegação de longo curso.
1978-1990/94	Minas, ferrovia, lavador de Capivari, termoeletrica, carboquímica e porto. Entra em operação em 1979 a Indústria Carboquímica Catarinense (ICC).	Com um complexo praticamente montado, aproveitava-se também o rejeito piritoso do carvão (ácido sulfúrico – fosfórico), destinado à indústria de fertilizantes. A movimentação do carvão atinge os maiores picos, com drástica redução nos anos de 1990 (início do desmonte do complexo carbonífero). Última movimentação do carvão em 1993.
1994-2015	Minas, ferrovia e termoeletrica. CSN fecha as unidades de extração de carvão e a ICC é desativada. A Termoeletrica é privatizada.	Desmonte parcial, pois as minas continuam fornecendo carvão para a Termoeletrica, com transporte ferroviário. O porto de Imbituba experimentou uma forte crise, ficando com alta capacidade ociosa. De acordo com o Quadro 2, o porto encontra-se em processo de reestruturação para atender a demanda de carga containerizada, com uma nova forma de gestão, agora vinculada ao

	governo do Estado de Santa Catarina.
--	--------------------------------------

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados da pesquisa.

A projeção de crescimento para a movimentação de contêineres é uma realidade, uma vez que em 2030 representarão 54% da movimentação do porto, com a inclusão de novos produtos, como o cavaco de madeira.

Contudo, percebe-se que o perfil do porto de Imbituba, antes vinculado à movimentação do carvão, agora se relaciona com uma diversificação maior de grãos sólidos, com projeção futura de carga containerizada, invertendo-se o sentido da navegação: de cabotagem para navegação de longo curso.

Os resultados apontam para uma nova fase do Porto de Imbituba, por meio de um direcionando pautado em um planejamento portuário nacional, procurando concretizar os investimentos em infraestrutura na área primária e secundária, aumentar a sua área de influência e, principalmente, focalizar a movimentação via cargas containerizadas, o que é uma realidade presente na atual estrutura portuária mundial.

Para que o tema continue em discussão, sugere-se que trabalhos futuros sejam desenvolvidos, mapeando as políticas públicas para o desenvolvimento portuário, e se estas políticas impactaram no desenvolvimento e reposicionamento do porto de Imbituba no cenário nacional e internacional.

#### 4. REFERÊNCIAS

- AMESC. Associação dos Municípios do Extremo Sul Catarinense. **A história da AMESC**. 2015. Disponível em: <<http://www.amesc.com.br/conteudo/?item=1426&fa=284&PHPSESSID=39csc06ndv8i5obp2ljk78mv3>> Acesso em: 09/06/2014.
- AMREC. Associação dos Municípios da Região Carbonífera. **Histórico**. 2015. Disponível em: <<http://www.amrec.com.br/conteudo/?item=789&fa=788&PHPSESSID=cbm9c1q7lfaa2v4pca47atjj90>> Acesso em: 10/01/2015.
- AMUREL. Associação dos Municípios da Região de Laguna. **Institucional**. 2015. Disponível em: <<http://www.amurel.org.br/conteudo/?item=1720&fa=431&PHPSESSID=8a7v1pr1vpin1ae00cfj82q3u0>> Acesso em: 10/01/2015.
- ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Anuário Estatístico 2001**. Brasília. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2001/Portos/Pdf/Imbituba.pdf>>. Acesso em: 13/02/2015.
- \_\_\_\_\_. **Anuário Estatístico 2002**. Brasília. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2002/Index.htm>> Acesso em: 13/02/2015.
- \_\_\_\_\_. **Anuário Estatístico 2003**. Brasília. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2003/Index.htm>>. Acesso em: 13/02/2015.
- \_\_\_\_\_. **Anuário Estatístico 2004**. Brasília. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2004/Index.htm>> Acesso em: 13/02/2015.
- \_\_\_\_\_. **Anuário Estatístico 2005**. Brasília. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2005/TabelaPortos/Tabela3108.pdf>>. Acesso em: 13/02/2015.

- \_\_\_\_\_. **Anuário Estatístico 2006**. Brasília. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2006/TabelaPortos/Tabela3109.pdf>>. Acesso em: 13/02/2015.
- \_\_\_\_\_. **Anuário Estatístico 2007**. Brasília. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2007/Pdf/ImbitubaPrincipaisMercadorias.pdf>>. Acesso em: 13/02/2015.
- \_\_\_\_\_. **Anuário Estatístico 2008**. Brasília. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/Anuarios/Portuario2008/Pdf/Mercadorias/ImbitubaMercadorias.pdf>>. Acesso em: 13/02/2015.
- \_\_\_\_\_. **Anuário Estatístico 2009**. Brasília. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/anuarios/portuario2009/pdf/mercadoria/imbitubamercadorias.pdf>>. Acesso em: 13/02/2015.
- \_\_\_\_\_. **Anuário Estatístico 2010**. Brasília. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/AnuarioEstatisticoAquaviario/InformacaoResultado/Master.asp?ddlTabela=24&ddlAno=2010&ddlCapitulo=2&ddlSubCapitulo=177>>. Acesso em: 13/02/2015.
- \_\_\_\_\_. **Anuário Estatístico 2011**. Brasília. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Anuario2011/body/21.htm>>. Acesso em: 13/02/2015.
- \_\_\_\_\_. **Anuário Estatístico 2012**. Brasília. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Anuario2012/21.htm>>. Acesso em: 13/02/2015.
- \_\_\_\_\_. **Anuário Estatístico 2013**. Brasília. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Anuario2013/21.htm>>. Acesso em: 13/02/2015.
- \_\_\_\_\_. **Anuário Estatístico 2014**. Brasília. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/anuario/>>. Acesso em: 13/02/2015.
- \_\_\_\_\_. **Classificação dos portos públicos, TUP e ETC**. Brasília. 2015a. Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Classificacao\\_PortosPublicos\\_TUPs\\_EstacoesTransbordoCargas.pdf](http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Classificacao_PortosPublicos_TUPs_EstacoesTransbordoCargas.pdf)>. Acesso em: 10/02/2015.
- \_\_\_\_\_. **Porto de Imbituba**. Brasília. 2015b. Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/Portal/Portos\\_TUP.asp](http://www.antaq.gov.br/Portal/Portos_TUP.asp)>. Acesso em: 16/02/2015.
- CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A.; SILVA, R. da. **Metodologia científica**. 6. ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2007
- CDIPORT. Porto de Imbituba. O Porto. **História**. Disponível em: <[www.cdiport.com.br/porto/porto.htm](http://www.cdiport.com.br/porto/porto.htm)>. Acesso em: 15/01/2015.
- \_\_\_\_\_. Estatística. **Movimentação histórica**. Disponível em: <[http://www.cdiport.com.br/estatistica/movimenta\\_hist.htm](http://www.cdiport.com.br/estatistica/movimenta_hist.htm)>. Acesso em: 15/01/2015.
- GOULARTI FILHO, A.; MORAES, F. F. Formação, expansão e desmonte parcial do complexo carbonífero catarinense. **História & Perspectiva**. Uberlândia, jan-jun, 2009. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/historiaperspectivas/article/viewFile/19214/10351>>. Acesso em: 10/01/2015.
- \_\_\_\_\_. O porto de Imbituba na formação do complexo carbonífero catarinense. **Revista de História Regional**. Ponta Grossa, PR, v. 15, n. 2, p. 235-263, inverno 2010. Disponível em: <<http://www.revistas2.uepg.br/index.php/rhr/article/view/2379>>. Acesso em: 05/01/2015.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades**. 2015. Disponível em: <[http://www.cidades.ibge.gov.br/download/mapa\\_e\\_municipios.php?lang=&uf=sc](http://www.cidades.ibge.gov.br/download/mapa_e_municipios.php?lang=&uf=sc)>. Acesso em: 10/03/2015.

NEU, M. F. R. **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.

PORTO DE IMBITUBA. O Porto. **História**. 2015. Disponível em: <[www.cdiport.com.br/porto/porto.htm](http://www.cdiport.com.br/porto/porto.htm)>. Acesso em: 15/03/2015.

SANTOS BRASIL. **A empresa**. 2015. Disponível em: <<http://www.santosbrasil.com.br/pt-br/santos-brasil/a-empresa>>. Acesso em: 15/01/2015

SEP/PR. Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República. **Plano Mestre Porto de Imbituba**. Brasília. 2012. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/arquivos/planos-mestres-versao-completa/porto-de-imbituba.pdf>>. Acesso em: 16/02/2015.

SILVA, A.; ZILLI, J.C.; DAL TOÉ, R.A. Gestão portuária: um estudo da competitividade do Porto de Imbituba perante o modelo apresentado pelo Banco Mundial (*Port Reform Toolket – Module 6 – Port Regulations*) de 2007. In: Simpósio de Integração Científica e Tecnológica do Sul Catarinense – SICT-Sul, 2, 2013. Araranguá. **Anais...** Araranguá: IFSC, 2013. Disponível em: <<https://periodicos.ifsc.edu.br/index.php/rtc/article/view/1065/808>>. Acesso em: 16/02/2015.

VERGARA, S.P. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 11.ed. São Paulo: Atlas, 2009.