

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

**DESENVOLVIMENTO, CRISE E RECONSTRUÇÃO DA ECONOMIA DE  
IMBITUBA (SC)**

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

Por: Simone Espíndola de Souza Silva

Orientador: Prof. Hôyedo Nunes Lins

Área de Pesquisa: Economia Regional e Urbana


Palavras-chave:       1. Imbituba  
                              2. Crise  
                              3. Reconstrução

Florianópolis, novembro de 1999

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

A Banca Examinadora resolveu atribuir a nota 9,0 (Nove) ao aluno  
Simone Espindola de Souza Silva na  
disciplina CNM 5420 – Monografia, pela apresentação deste trabalho.

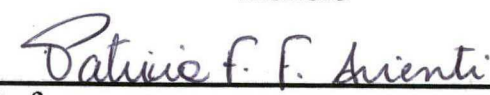
Banca Examinadora:

  
\_\_\_\_\_  
Prof. HOYEDO NUNES LINS

Presidente

  
\_\_\_\_\_  
Prof. HELTON RICARDO CURIQUES

Membro

  
\_\_\_\_\_  
Prof. PATRICIA FONSECA FERREIRA ARIENTI

Membro

## SUMÁRIO

LISTA DE ANEXOS .....	iv
LISTA DE GRÁFICOS .....	v
LISTA DE TABELAS .....	vi
1 INTRODUÇÃO .....	1
1.1 Hipóteses que Norteiam a Elaboração deste Estudo .....	1
1.2 Objetivos .....	2
1.2.1 Objetivo Geral .....	2
1.2.2 Objetivos Específicos .....	2
1.3 Metodologia .....	2
2 CRISES REGIONAIS .....	4
2.1 Crises Regionais .....	4
2.2 Crises Regionais no Brasil .....	6
2.3 Santa Catarina e a Questão Regional .....	7
3 CRISE SOCIOECONÔMICA DE IMBITUBA .....	10
3.1 A situação atual de Imbituba .....	11
4 EXPLICANDO A CRISE .....	16
4.1 Crise do Carvão e Transformação na Estrutura Produtiva de Imbituba .....	16
4.1.1. A questão do Porto de Imbituba .....	16
4.1.2. A produção cerâmica municipal .....	20
4.1.3. A Indústria Carboquímica Catarinense .....	22
4.2 O Agravamento da Crise .....	26
4.3 O Êxodo da População para o Exterior .....	27
5 OLHANDO PARA O FUTURO .....	32
5.1 O Turismo .....	32
5.2 A ZPE .....	35
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	39
7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	41
ANEXO I .....	43
ANEXO II .....	46
ANEXO III .....	47
ANEXO IV .....	51
ANEXO V .....	57
ANEXO VI .....	61
ANEXO VII .....	66
ANEXO VIII .....	68
ANEXO IX .....	73
ANEXO X .....	76

## **LISTA DE ANEXOS**

Anexo I – Entrevista sobre o êxodo para os EUA

Anexo II – Entrevista sobre o êxodo para os EUA

Anexo III – Entrevista com o Secretário de Turismo

Anexo IV – Entrevista com o Gerente de Marketing do Hotel Silvestre

Anexo V – Entrevista com o Diretor da ZPE (Zona de Processamento de Exportação)

Anexo VI – Entrevista com o Presidente da Associação Comercial de Imbituba

Anexo VII – Entrevista com o Presidente do CDL (Câmara dos Diretores Lojistas)

Anexo VIII – Entrevista com o ex-Prefeito de Imbituba

Anexo IX – Entrevista com o Prefeito Municipal de Imbituba

Anexo X – Dados Brutos de Arrecadação da Prefeitura Municipal de Imbituba de 1980 até 1998

**LISTA DE TABELAS**

Tabela 1 – População Urbana e Rural - 1970/1980/1991/1996 .....	11
Tabela 2 – Evolução da População Economicamente Ativa – PEA - 1970/1980 .....	12
Tabela 3 – População Economicamente Ativa – 1991 .....	13
Tabela 4 - Número de Hotéis e Pousadas do Município de Imbituba .....	33
Tabela 5 – Movimento Estimado de Turistas – 1994/1995 .....	34
Tabela 6 – Receita Estimada – 1994/1995 .....	34
Tabela 7 – Permanência Média em todos os Meios de Hospedagem – 1994/1995 .....	34
Tabela 8 – Gasto Médio Diário Estimado por Turista – 1994/1995 .....	35
Tabela 9 – Projetos das Empresas Aprovadas para a ZPE/SC .....	37

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Variação percentual da receita tributária em relação às receitas correntes totais da Prefeitura Municipal de Imbituba .....	14
Gráfico 2 – A evolução de funcionários do Porto de Imbituba no período de 1958 a 1998 .....	17
Gráfico 3 – A movimentação de cargas do Porto de Imbituba no período de 1958 a 1998 .....	19
Gráfico 4 – Diferença na produção em relação ao número de operários .....	22
Gráfico 5 – Produção de ácido sulfúrico e ácido fosfórico pela ICC, de 1986 a 1993 .....	24

## **1 INTRODUÇÃO**

Este estudo foca a economia de Imbituba nos últimos dez anos, período em que a “crise do carvão” causou um verdadeiro declínio para o sul de Santa Catarina, mais particularmente para os imbitubenses, que não detinham localmente o controle desta atividade de vital importância para o Município.

Os reflexos deste contexto socioeconômico foram marcantes para o desenvolvimento urbano, trazendo muitos problemas, até então desconhecidos da comunidade local, como o desemprego, o aumento de loteamentos clandestinos, a diminuição da população residente, entre outros. O caso do Município de Imbituba e sua região é típico de uma situação de área socioeconômica deprimida, mas que tem um potencial de desenvolvimento latente.

Por outro lado, dadas as tendências que se delineiam na economia mundial, e com um porto marítimo de exportação–importação a longa distância, parece abrir-se um leque de possibilidades para a área. Entre elas, figura a relativa à implantação da Zona de Processamento de Exportação (ZPE), que a longo prazo poderá representar uma ampliação das atividades portuárias e, com isso, talvez, o ressurgimento da economia local e regional.

O presente trabalho procura detectar o quanto o declínio do setor carbonífero foi responsável pelas mudanças no Município de Imbituba, além de identificar as principais transformações socioeconômicas nos últimos anos e especular sobre as possibilidades de reativação da economia local, principalmente com novos incentivos ao turismo e com a possível implantação da ZPE.

### **1.1 Hipóteses que Norteiam a Elaboração deste Estudo**

- A crise do setor carbonífero tem sido a principal responsável pelo declínio socioeconômico de Imbituba.

- A Zona de Processamento de Exportação (ZPE) representa possibilidades consideráveis para a retomada do crescimento no litoral sul de Santa Catarina, tendo em vista a estrutura produtiva da região.
- O turismo tem se configurado como alternativa de desenvolvimento sustentado para o Município.

## **1.2 Objetivos**

### **1.2.1 Objetivo Geral**

- Resgatar e interpretar a trajetória recente da economia de Imbituba, particularmente nos últimos dez anos, que corresponde à chamada “crise do carvão” em Santa Catarina, procurando refletir sobre as possibilidades futuras do Município.

### **1.2.2 Objetivos Específicos**

- Efetuar pesquisa bibliográfica sobre o tema das crises regionais.
- Identificar as fases da trajetória econômica de Imbituba desde 1970, procurando interpretar as mudanças de rumo, com identificação dos nexos causais.
- Caracterizar e revelar a intensidade da fase atual, da crise e do declínio continuado, a partir da observação das condições dos setores público e privado e da população de um modo geral.
- Considerar possibilidades de diversificação do sistema econômico, como a representada pelo turismo e pela instalação de uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) em Imbituba.

## **1.3 Metodologia**

Para o estudo sobre as crises regionais, foi realizada uma pesquisa bibliográfica e documental.



Na busca de identificar as fases da trajetória de Imbituba, foi feito um estudo histórico-empírico da economia local.

A partir de entrevistas com atores sociais locais, uma análise da situação atual do Município foi realizada.

Em relação às possibilidades que o turismo pode trazer para o Município, realizou-se um levantamento das providências adotadas pela Secretária de Turismo, também por meio de entrevistas com pessoas relacionadas a este meio, como o Secretário de Turismo do Município e o Prefeito Municipal, entre outros.

Com relação a ZPE, foi necessário um estudo tanto com levantamento bibliográfico como com entrevistas, procurando, dessa forma, identificar as características do projeto, suas reais chances de viabilidade, quais os benefícios e implicações regionais e locais decorrentes da sua implantação.

## 2 CRISES REGIONAIS

### 2.1 Crises Regionais

As crises regionais podem ser associadas aos processos que Myrdal (1968) descreve através da expressão “causação circular e acumulativa”, “círculos viciosos” que, desencadeados por um fenômeno ou por um conjunto de fatores, representam uma espiral na economia regional. Segundo a visão desse autor, uma região pobre tende a ficar cada vez mais pobre, pois as relações são interdependentes e acumulativas. Assim, é possível considerar que, em certas circunstâncias, “a pobreza se torna sua própria causa” (Myrdal, 1968, p.47).

Portanto, as crises regionais, na maioria das vezes, têm ocorrência a partir de um fato ou fatos que as deflagram. Um exemplo é a crise do carvão em Santa Catarina, cujo efeito imediato é o desemprego, que tem como resultado a diminuição da renda e da demanda, com impacto sobre várias atividades locais, desencadeando, possivelmente, um processo de causação circular descendente, que se acumula. Na formulação de Myrdal (1968, p.48), *Desencadeia-se, assim, um processo de causação circular, com efeitos que se acumulam à feição de um “círculo vicioso”*.

De maneira geral, as crises regionais acentuam-se quando há uma crise macroeconômica nacional ou até mundial. Becker (1986) mostra que o sistema econômico mundial, como modelo, é responsável pelo agravamento de crises regionais, tanto em situações de crise, como foi a do petróleo, na década de 70, quanto por conta do avanço de novas condições econômicas, como é o caso da “globalização” que está sendo implantada por políticas neoliberais, que certamente também configura tentativa de resolver a crise capitalista das últimas décadas.

O que há de comum entre a crise do petróleo e a implantação da política neoliberal é a manipulação financeira para que o capital acumulado esteja seguro e, para isso, este é concentrado nas regiões mais desenvolvidas. O resultado não é outro senão a eclosão ou o agravamento de crises nas regiões, evidentemente, mais pobres. Só às regiões que podem gerar mais capital, mesmo em ambiente de crise, são destinados, via de regra, os recursos

financeiros e tecnológicos. Conforme se pode inferir através da leitura do item “*Globalização da economia e o problema regional*”, no texto de Lins (1997), participar da globalização de forma precária só aumenta as disparidades entre as regiões ricas e as pobres.

Especificamente em relação à política neoliberal, a globalização da economia enfraqueceu os Estados, devido às campanhas pela desestatização (Camargo, 1993), aos interesses das empresas, em competição selvagem pela diminuição de impostos e encargos sociais, além da busca por uma mão-de-obra quase apta a ser tão explorada a ponto de permitir a obtenção do maior lucro possível.

Corporações e/ou instituições transnacionais estendem sua ação a setores e espaços antes reservados ao domínio do Estado, seja governo, seja empresas estatais, buscando atuar diretamente, relegando o Estado a papel secundário, substituindo ou reduzindo seu papel como mediador e assumindo diretamente o financiamento de programas estaduais, instituições de pesquisa governamentais, estabelecendo-se hoje uma luta ferrenha no setor tecnológico, especialmente no campo do controle de informação e processamento de dados e no setor bancário. (Becker, 1986, p.58).

Também a livre e fácil movimentação financeira, sem o controle estatal, amplia as crises regionais, quando certas regiões não satisfazem aos interesses de lucro dos investidores. Ainda citando Becker (1986),

Face à hiper mobilidade do capital [...], a região perde significado como base de operações; a nova ordem econômica internacional é posta em operação por um sistema comandado por grandes metrópoles, “as cidades mundiais” [...], gerando um novo tipo de região. (Becker, 1986, p.46).

Com essa divisão entre regiões abandonadas e ricas, é importante lembrar que, quando uma região começa a apresentar problemas econômicos, todos os setores da sociedade local acabam sofrendo os efeitos, pelo menos os de cunho social. No caso de Imbituba, com a crise do setor carbonífero, deu-se a migração da população, o desaparecimento de capital e a decadência do comércio, num processo acumulativo para baixo, ou seja, conforme uma dinâmica da causação acumulativa descendente. A conclusão é a de que, em períodos de crise, regiões desfavorecidas são as mais atingidas e abandonadas pelos investidores.

É claro que cada região luta para desenvolver-se e busca politicamente recursos para isso, assim como não existiria um mundo sem desigualdades regionais. Porém, em países

periféricos, geralmente a crise econômica traz uma crise política, e o Estado não tem forças para negociar com suas subunidades. Daí resulta a explicação generalizante sobre os motivos das crises regionais, na maioria dos casos: estas ocorrem porque o país e/ou o mundo estão em crise.

## 2.2 Crises Regionais no Brasil

O Brasil, com seu imenso território, tornou-se um país marcado pela fragmentação, pela desigualdade e pela heterogeneidade social e política. Um dos motivos é a ausência, no momento atual de uma condução geral do processo de desenvolvimento que represente alguma coerência ao comportamento das partes, isto é, dos entes federados. Historicamente as crises regionais já resultaram em ações de repercussão nacional, como a Revolução Farroupilha, em meados do século XIX, ou com base na diferença de tratamento político dado às regiões Nordeste e Sudeste pelo Estado brasileiro (Guimarães Neto, 1996).

Na última década, as crises regionais no Brasil têm ocorrido em conjunto com a crise econômica associada, ou em paralelo, à desestatização. Para Camargo (1993, p.2), *o nó górdio da crise brasileira é a questão federal*. Em sua opinião está claro que o poder central brasileiro está esgotado e o motivo é *o empobrecimento da máquina burocrática e "... [a] irracionalidade e escassa representatividade das políticas que articula"* (Camargo, 1993, p.4). Ocorre uma constante mudança nas regras do jogo, motivada não pela tentativa de reversão do quadro de crise na região, com a construção de políticas econômicas consistentes, mas pelo que cada ação vai representar politicamente para o Governo Federal. Em outras palavras, a principal preocupação é de ordem política e não visa ao equilíbrio, ou ajustes, das regiões.

Segundo Becker (1986, p.56), a crise regional quase sempre tem como base a crise das relações Estado-sociedade local. Em outras palavras, trata-se de crise de hegemonia da ordem política vigente. Ela se manifesta seja como novas formas de reivindicação ligadas a forças sociais libertas das antigas formas de dominação, seja como política regional visando reestruturar a direção de classe sobre a sociedade local.

Lins (1997) relata que, na década de 70, o Estado brasileiro transferia recursos advindos das regiões mais desenvolvidas para os espaços periféricos, a fim de financiar

investimentos de infra-estrutura. Era o Estado exercendo seu papel de regulador do desenvolvimento geral do país.

No atual momento de crise, dentro do contexto da internacionalização econômica, o Estado se enfraquece, quando deveria ser decisivo para evitar o aumento exagerado das desigualdades regionais. As reformas fiscais recentemente aprovadas, dando maior autonomia e competência aos estados e municípios, não ajudam muito os municípios marginalizados, não desenvolvidos, acentuando a crise local. Segundo Becker (1986, p.55), “o grau de sua autonomia relativa depende do tipo de sociedade e do grau de intervenção do Estado/reação da sociedade...” e a região depende do modo como se articula com o Estado, evidentemente ao nível político.

### 2.3 Santa Catarina e a Questão Regional

De acordo com Mamigonian (1965, p.63), Santa Catarina não possui uma metrópole regional, tendo em vista que suas regiões são muito independentes e muito distintas umas das outras, em razão dos diferentes tipos e épocas de povoamento.

*Pode-se falar de três tipos de zonas industriais em Santa Catarina: as zonas de colonização alemã, a zona de carvão e a zona pioneira do oeste. (Mamigonian, 1965, p.64).*

O desenvolvimento das regiões sociopolíticas atuais de Santa Catarina deu-se a partir da implantação de indústrias locais. A parte sul de Santa Catarina foi chamada de zona de carvão e oferecia uma paisagem comum a todas as áreas com recursos carboníferos. Ou seja, entre as cidades, localizavam-se as aglomerações de mineiros, e na proximidade das minas das colinas, os rejeitos carboníferos.

A questão do mau gerenciamento do poder público é clara também em Santa Catarina, pois falta transparência, continuidade e integridade nas decisões políticas adotadas pelo Governo Federal em relação ao Estado. Um exemplo, de cunho histórico, é o caso da descoberta da jazida de carvão mineral nas vertentes do rio Tubarão, por volta de 1870. A iniciativa de Visconde de Barbacena foi associar-se a um grupo inglês para que este financiasse a construção de uma ferrovia que seria necessária para a comercialização do carvão. Contudo, o carvão não obteve a aceitação desejada, pois o preço não era competitivo

diante do carvão importado da Inglaterra e dos EUA. Surgiram, assim, as dificuldades e o fracasso de sua exploração.

As seguidas derrotas, entretanto, não foram suficientes para acalmar as discussões a respeito do carvão. Vários relatórios foram pedidos pelo governo, enquanto a população e as autoridades políticas da região exigiam uma política federal voltada para a garantia da exploração e da venda desse minério, que continha a esperança de progresso para o sul de Santa Catarina.

Com o início da Primeira Guerra Mundial, passou a haver uma enorme dificuldade para se obter o carvão europeu e foi registrada uma alta exagerada em seu preço. Dessa forma, novamente o governo brasileiro tratou de auxiliar as empresas na exploração do carvão.

Também nesta época volta à cena o carvão americano, e mais uma vez a ação do Governo Federal não garantiu o futuro da exploração do carvão nacional.

As pressões políticas continuam, e o Governo Federal decide reconhecer a importância do carvão nacional para o desenvolvimento do parque industrial brasileiro, através de subsídios: o primeiro, em 1931 (Decreto nº 20.089, de 9 de junho de 1931), e o segundo, em 1940 (Decreto nº 2.667, de 3 de outubro de 1940), garantiram, respectivamente, 10% e 20% de obrigatoriedade do consumo do carvão nacional.

Quase 40 anos depois, em 1989, o fim do subsídio do carvão e a liberação da importação deste produto são decretados. A importação do carvão metalúrgico colombiano é autorizada a partir da posse do ex-presidente Fernando Collor de Mello. Na época, março de 1990, a alíquota do imposto de importação para o carvão foi simplesmente “zerada”. Os mineradores defendiam a sua redução gradual, mas isso não ocorreu, pois a liberalização beneficiava o sistema siderúrgico nacional, então sob o controle do Governo Federal.

A cada decisão política a respeito do carvão, um novo processo era desencadeado em Santa Catarina, nos municípios que viviam economicamente da extração desse minério, entre eles Imbituba, que sofreu a dinâmica da “causação acumulativa” (Myrdal, 1968) em dois sentidos.

Primeiro, ascendente, com o surgimento do porto, a expansão da demanda de carvão, a migração da população rural para a cidade, o crescimento da Indústria Cerâmica Imbituba, e principalmente com a Indústria Carboquímica Catarinense (ICC), que foi a responsável pelo progresso ocorrido no setor de urbanização do Município. Houve um investimento maciço em saneamento básico, instalação de sistema de abastecimento de água da CASAN,

energia elétrica da CELESC, rede de telefonia, construção e pavimentação de estradas. Em resumo, o Governo Federal deu total apoio para o que seria o Complexo Industrial de Imbituba, com reflexos no desenvolvimento do sul de Santa Catarina.

Depois descendente, que é o período enfrentado atualmente pelo Município e que teve como marco inicial a crise no setor carbonífero. A consequência é o enfraquecimento das atividades portuárias e a falta de interesse e de incentivos do governo e dos políticos. O fechamento da ICC, logo em seguida, deixa claro que todo o investimento por parte do governo tornou-se inútil, pois o complexo industrial mantinha um grau de inter-relação tal que uma fábrica só se viabilizaria com a implantação das demais. Como resultado, o nível de desemprego ganhou proporções gigantescas, e o comércio local se desestruturou. Até a Indústria Cerâmica Imbituba foi atingida, principalmente pela abertura de mercado e a livre concorrência, reduzindo seu quadro de funcionários e, conseqüentemente, aumentando o número de desempregados no Município, conforme se pode confirmar com o depoimento do presidente da Associação Comercial e Industrial de Imbituba (Anexo VI). A resposta da população envolveu, inclusive, a migração para fora do país, pela falta de opções que todo esse processo descendente desencadeou.

### 3 CRISE SOCIOECONÔMICA DE IMBITUBA

O estudo de uma região ou município, como é o caso deste trabalho, requer a compreensão de fatores que envolvem uma estrutura muito maior e mais complexa. Em geral, um município não gera solitário o seu crescimento, pois não é auto-suficiente. Portanto, o seu dinamismo econômico está inserido num contexto regional, nacional e até mesmo internacional.

Nas experiências internacionais (Europa, por exemplo), o declínio de muitas regiões é devido à perda de competitividade de suas atividades produtivas ou, até mesmo, às inovações tecnológicas que tornam obsoletas as atividades regionais. Uma abertura comercial, às vezes, expõe dramaticamente o sistema produtivo regional a níveis de concorrência insustentáveis, sobretudo quando na situação imediatamente anterior o quadro era de protecionismo.

No caso do Município de Imbituba, parece ter ocorrido fatores como os citados acima. Por exemplo, a importação do carvão metalúrgico colombiano, autorizada a partir da posse do ex-presidente Fernando Collor de Mello, fez desencadear uma série de problemas para a economia do sul de Santa Catarina.

Segundo Myrdal (1968, p.47), o princípio da interdependência circular, dentro do processo de causação acumulativa, é a principal hipótese a considerar no estudo do subdesenvolvimento e do desenvolvimento econômico. De fato, é possível intuir que o declínio que se abateu sobre o Município de Imbituba constitui uma espiral depressiva ligada à crise do carvão: do carvão dependia o porto, e das atividades do porto dependiam empregados, comerciantes e outros.

Como nada foi feito para aproveitar a infra-estrutura existente e o pessoal envolvido com a exploração do carvão, resulta deste declínio catarinense o subemprego ou o total desemprego. Essa situação evoca a argumentação de Rangel (1980, p.19), que discute a respeito da capacidade ociosa, afirmando que o desenvolvimento no Brasil vem sendo feito de modo a aproveitar mal o potencial produtivo existente, deixando fora de uso instalações e mão-de-obra, além de recursos naturais.



Outros fatores que também ocorreram em nível nacional e até internacional afetaram, e muito, a economia do Município. Entre eles estão a modernização e as inovações tecnológicas que influem no dinamismo de todos os setores, e tais mudanças deflagram processos acumulativos e circulares: fábricas fecham, o desemprego aumenta, consome-se menos e isso provoca novos fechamentos e inibe o surgimento de novas atividades, fazendo que o desemprego se alastre ainda mais, chegando até o profundo declínio econômico.

### 3.1 A situação atual de Imbituba

O Município de Imbituba está situado no litoral sul do Estado de Santa Catarina, possui uma área de 182 km<sup>2</sup> e tem uma população de 32.162 habitantes, de acordo com a estimativa do censo de 1996, distribuídos em 26 comunidades, e sua área urbana compõe-se de 10 bairros, sendo o Centro, Nova Brasília, Vila Nova e Mirim os principais.

Levando em conta os dados da evolução da população urbana a partir de 1970, observa-se um equilíbrio entre população urbana e rural. No entanto, após uma década esse quadro se alterou, pois já em 1980 destacava-se a predominância da população urbana sobre a rural.

TABELA 1  
POPULAÇÃO URBANA E RURAL  
1970/1980/1991/1996

POPULAÇÃO	1970	%	1980	%	1991	%	1996	%
Urbana	9,550	46	16,590	66	25,831	83	27,431	84
Rural	10,948	54	8,573	34	5,155	17	5,445	16
Total	20,498	100	25,163	100	30,986	100	32,876	100

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE – Censo 1996 (Estimativa).

A produção industrial do Município cresceu até 1980. Ao final dessa década, medidas do Governo Federal, que provocaram a queda de consumo do carvão energético

catarinense, devido à liberação da importação, desencadearam uma crise que ainda é sentida, com reflexos em todo o sul de Santa Catarina.

Em 1989, veio a irremediável crise do Porto de Imbituba, por faltas de cargas, já que o carvão representava 95% de suas atividades.

A realidade nacional, com a abertura econômica do governo Collor, trouxe a necessidade de modernização das indústrias nacionais, que procuram a ampliação da produção e a redução dos gastos, como é o caso da Indústria Cerâmica Imbituba S.A., que passou a utilizar equipamentos modernos, elevando os índices de desemprego. Essa indústria possuía, no início da década de 80, 1.030 empregados e, no início dos anos 90, este número foi reduzido para 725 (segundo informações do departamento de pessoal da empresa), alcançando, ainda, uma produção muito superior a do período anterior. Esse comportamento reflete algum grau de modernização tecnológica da empresa. De fato, conforme entrevista concedida pelo presidente da Associação Industrial e Comercial de Imbituba,<sup>1</sup> *“Tecnologia em cerâmica significa substituição de pessoas por máquinas...”*.

Em 1994, ocorreu o fechamento da Indústria Carboquímica Catarinense (ICC), fator que também aumentou o número de desempregados no Município.

TABELA 2  
EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO ECONOMICAMENTE ATIVA - PEA  
1970/1980

SETOR	1970	1980	TAXA GEOMÉTRICA DE CRESCIMENTO ANUAL %	
			1970/1980	1980/1989
PRIMÁRIO	1.326	696	6,24	0,27
SECUNDÁRIO	981	3.219	12,62	2,42
TERCIÁRIO	2.552	4.056	4,74	2,42
TOTAL	4.859	7.938	5,07	2,42

Fonte: IBGE – Censo Demográfico de Santa Catarina – 1970, 1980.

Estimativas CEAG – SC – 1989 (Centro de Apoio da Pequena e Média Empresa de Santa Catarina). Taxa de Crescimento estimado até o período de 1989.

<sup>1</sup> Entrevista realizada no Município de Imbituba, em 29/10/1999. Todas as entrevistas referenciadas encontram-se em anexo.

TABELA 3  
POPULAÇÃO ECONOMICAMENTE ATIVA – 1991

SEXO	1991	ATIVOS	%	INATIVOS	%
HOMEM	11.863	8.458	71,2	3.405	28,8
MULHER	12.379	4.679	37,7	7.701	62,3
TOTAL	24.242	13.137	54,2	11.105	43,8

Fonte: IBGE – 1991. Dados organizados pela autora.

Um dado que deve ser considerado da tabela 2 em relação à tabela 3 é que, apesar do Município se encontrar em crise desde o fim das atividades com o carvão, a população economicamente ativa continuou a crescer. No período de 1970 era de 4.859; em 1980 elevou-se para 7.938; e, finalmente, em 1991 chegou ao limite de 24.242. Esse crescimento deve-se ao fato de que a ICC (Indústria Carboquímica Catarinense) permaneceu em funcionamento até 1994 e atraía pessoas de cidades vizinhas à procura de oportunidades de empregos, elevando o número de habitantes no Município de Imbituba, o que desencadeou nos anos seguintes a migração da população.<sup>2</sup>

Calcula-se que passaram a fazer parte da força de trabalho imbitubense, nos anos de 1989 a 1990, cerca de 885 jovens, 46% do sexo feminino e 54% do masculino, implicando que os setores da economia, para absorver esta mão-de-obra, teriam que gerar este mesmo número de empregos. Sem ocorrer a fixação desta parcela populacional no Município, aumentaria o êxodo de jovens para outros centros urbanos.

Os dados da população economicamente ativa do Município de Imbituba, em 1991, de acordo com o IBGE, demonstram um número alarmante de pessoas inativas (43,8% da população). Este fato deve-se, principalmente, ao resultado de a economia de Imbituba estar implantada sobre uma única base, com suas ramificações: o carvão, o Porto, a ICC e a Cerâmica Imbituba.

Com o processo de modernização da produção que ocorreu em todo o mundo e com a diminuição da necessidade de mão-de-obra, o Município passou a apresentar novas tendências, e o número de microempresas e alvarás concedidos na Prefeitura Municipal passou de 550, em 1980, para 2.900, no final da década.

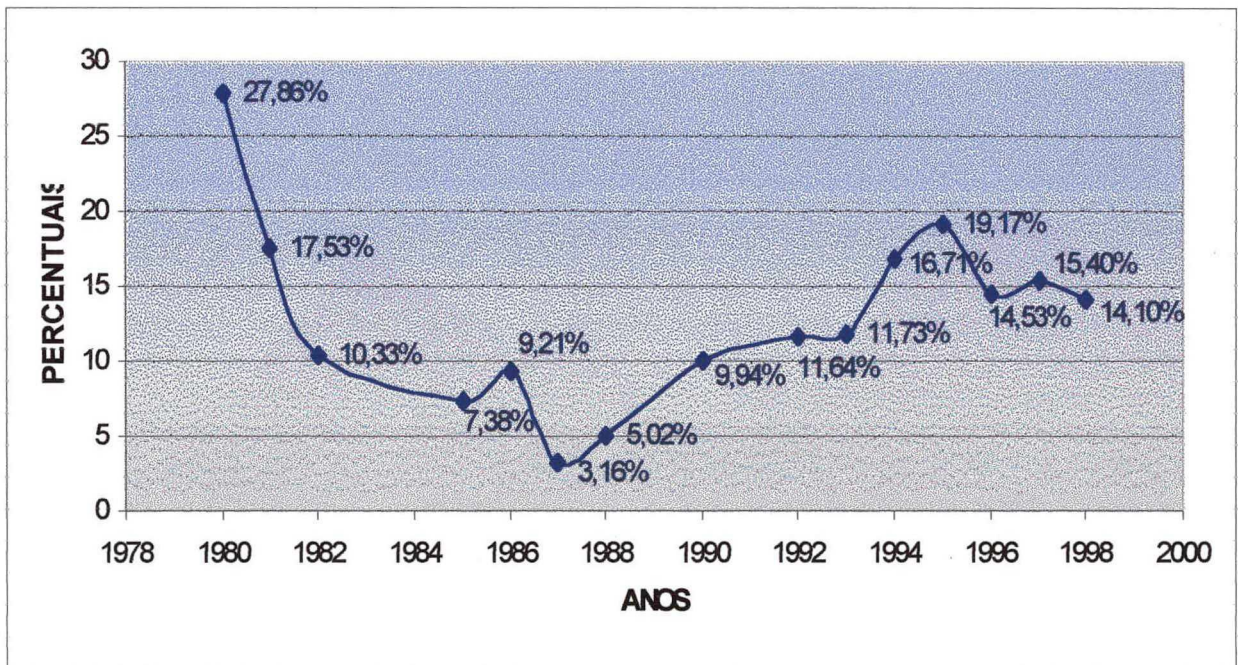
<sup>2</sup> Assunto tratado mais adiante neste trabalho.

Para uma melhor análise desses dados, convém observar que o crescente número de trabalhadores desempregados canalizaram seus recursos para os setores de prestação de serviços, como micro-empresários, tentando, desse modo, superar a crise que se abateu no setor industrial.

Mas este segmento, aparentemente, também não obteve êxito, tendo em vista que Imbituba ainda apresenta uma modesta atividade turística, se comparada com a das cidades vizinhas Laguna e Garopaba. E o sucesso das microempresas, por exemplo, o comércio em geral depende das pessoas que vêm de fora com dinheiro para fazer o comércio girar, pois a população de Imbituba se encontra desempregada, sem condições para consumir, e quem tem alguma reserva de dinheiro está procurando formas alternativas de driblar a crise.

O gráfico 1 representa os percentuais de participação da Receita Tributária sobre as Receitas Correntes Totais da Prefeitura Municipal de Imbituba no período correspondente de 1980 a 1998.

GRÁFICO 1 - Variação Percentual da receita tributária em relação as receitas correntes totais da Prefeitura Municipal de Imbituba.



Fonte: Prefeitura Municipal de Imbituba. Estado de Santa Catarina. Elaboração própria com base em dados brutos.

Com a observação deste gráfico, chega-se à conclusão de que, até a década de 80, ocorreu um certo crescimento econômico, e a arrecadação tributária em Imbituba atingiu o

seu nível máximo, chegando a representar 27,86% de toda a arrecadação do Município. Este patamar é explicado, principalmente, porque todos os segmentos que eram desenvolvidos em Imbituba estavam a pleno vapor com suas atividades. Por exemplo, toda a produção de carvão era escoada pelo Porto, a ICC estava no auge de seu desenvolvimento, com sua produção vendida para empresas de fertilizantes do mercado nacional, a Indústria Cerâmica Imbituba passava por um período de investimentos que a transformaram em uma das maiores da região. O agrupamento desses fatores representou para o Município o ápice de seu progresso econômico no período recente.

No período que compreende de 1981 até 1989 começaram a surgir os problemas com o carvão energético, culminando em 1989, com a desativação da produção de carvão metalúrgico, o que acarretou sérios danos às atividades portuárias – 95% de suas cargas eram derivadas do carvão. Em 1988, a ICC também sofreu com a queda dos subsídios da produção, associado com a liberação das importações, levando à redução de sua produção.

Entre 1990 até 1995, houve uma tomada rápida de decisões por parte da administração do Porto com a intenção de diversificar e atrair novas cargas, como os *containers*. Enquanto isso, em 1994, a ICC estava encerrando definitivamente suas atividades.

Em período mais recente, compreendido de 1996 a 1998, a Cerâmica foi obrigada a se modernizar, e o avanço em tecnologia foi elemento de redução de funcionários. De outra parte, o processo de abertura do comércio brasileiro e a concorrência dos produtos importados ocasionaram a mais violenta crise do Município. O Porto sofreu uma queda vertical na movimentação em 1996, também pelo aumento dos preços das tarifas portuárias em 100%, levando à suspensão de contratos e à paralisação do movimento de cargas nos pátios de *containers*.

Em resumo, desde a chamada “crise do carvão”, na área de Criciúma, deflagrou-se em Imbituba uma crise sentida até os dias de hoje, principalmente porque o Município estava com sua economia estribada em uma única base, com ramificações, a saber, o Carvão, com o Porto, a ICC e a Cerâmica Imbituba.

## **4 EXPLICANDO A CRISE**

### **4.1 Crise do Carvão e Transformação na Estrutura Produtiva de Imbituba**

As atividades portuárias em Imbituba agregaram uma série de outras atividades, iniciadas para dar suporte à movimentação portuária e para aproveitar a grande quantidade de matérias-primas existentes na região carbonífera.

Assim, o início das atividades econômicas de destaque em Imbituba está ligado diretamente ao desenvolvimento das atividades portuárias e ao escoamento do carvão, uma vez que promoveram a formação e expansão de uma série de atividades satélites. Entre elas, estava a produção de alimentos para o abastecimento dos navios, como também o surgimento de uma granja nas proximidades no porto, além da oferta de incentivos mais efetivos aos pequenos produtores para a comercialização do excedente.

Os incentivos do Governo Federal para o consumo do carvão nacional proporcionaram ao Porto novo impulso,<sup>3</sup> com grande desenvolvimento para toda a região carbonífera. As obras de ampliação e construção de cais, para que os navios de maior capacidade atracassem no porto, foram iniciadas a partir de 1923. A Companhia Docas de Imbituba solicitou a concessão para a continuidade da construção e exploração do porto, que passou a vigorar a partir de 1942.

#### **4.1.1. A questão do Porto de Imbituba**

Alguns dos edifícios da zona portuária estão sem uso no momento, como o pátio do carvão e o pátio para depósito de *containers*, em função da crise enfrentada pelo porto. Os armazéns estão alugados para a empresa Fertisanta.<sup>4</sup>

Segundo entrevista com um dos funcionários mais antigos da administração portuária, por volta dos anos 1980, o administrador do porto na época, recusava cargas de vários tipos por acreditar não ter como movimentá-las. Para exemplificar, basta citar que

<sup>3</sup> Após o declínio da pesca da baleia, houve uma total desativação das atividades portuárias.

<sup>4</sup> A empresa Fertisanta importa fertilizantes, como uréia, nitrato, sulfato, entre outros. Esses fertilizantes são armazenados em sacas de 50 quilos e ocupam os armazéns do porto.

uma dessas cargas recusadas foi a da indústria madeireira, que foi instalar-se no Município de Itajaí (SC).

Pela observação do gráfico 2, que mostra a evolução dos funcionários efetivos do Porto, e do gráfico 3, que apresenta a movimentação de cargas, é possível analisar o quanto os reflexos das medidas governamentais (queda do subsídio do carvão), associadas à falta de investimentos e à preocupação em diversificar a origem da movimentação, gerou desemprego aos trabalhadores portuários.

A importação do carvão metalúrgico colombiano foi autorizada a partir da posse do ex-presidente Fernando Collor de Mello. Na época, março de 1990, a alíquota do imposto de importação para o carvão foi simplesmente zerada. Os mineradores defendiam a sua redução gradual. Entretanto, isto não ocorreu, pois a liberalização beneficiava o sistema siderúrgico nacional, então sob o controle do Governo Federal.

Gráfico 2 – A evolução de Funcionários do Porto de Imbituba no período de 1958 a 1998.



**Fonte:** CDI (Companhia Docas de Imbituba). \* 1998 – 1º semestre. Dados organizados pela autora.

Para o setor carbonífero, porém, as conseqüências foram catastróficas. A produção de carvão metalúrgico foi desativada. Mesmo mantendo a produção de carvão energético,

para a ELETROSUL, a oferta de empregos foi reduzida de forma drástica. De 11.500 postos de trabalho<sup>5</sup> em 1989, restaram, em 1993, 3.600 postos.

Na análise do gráfico 3, sobre movimentação portuária (1958 até 1998 – 1º semestre), fica fácil visualizar os períodos em que ocorreram as maiores quedas no volume das cargas, desde 1958 até os dias atuais. O ano de 1989 marcava o fim do subsídio do carvão e a liberação da importação deste produto. Os dados referentes ao período de 1977 até 1989 representam o período de maior movimentação; a média anual chegou a 2.398.450 toneladas de carvão. Com a participação de outros produtos, como trigo, arroz, açúcar, arroz, produto cerâmico, entre outros, a média anual ficou em torno de 3.565.232 toneladas anuais.

Quanto ao período de queda do carvão (1989-90), as decisões administrativas tiveram que ser rápidas. Assim, além das demissões (Gráfico 2), houve a tentativa de atrair novas cargas. Em 1995, o porto de Imbituba teve um aumento significativo em sua movimentação. Em abril, a movimentação foi de 104.798 toneladas de carga, 103% a mais do que em abril de 1994.<sup>6</sup> A conquista de novas cargas, em 1995, se deu principalmente pela importação de arroz e milho, e pelo aumento de granéis, como sal, fertilizantes e coque. Foram feitos investimentos para melhorar a infraestrutura do porto, com a instalação de mais um guindaste para a movimentação de granéis sólidos, duplicando a sua capacidade.<sup>7</sup>

---

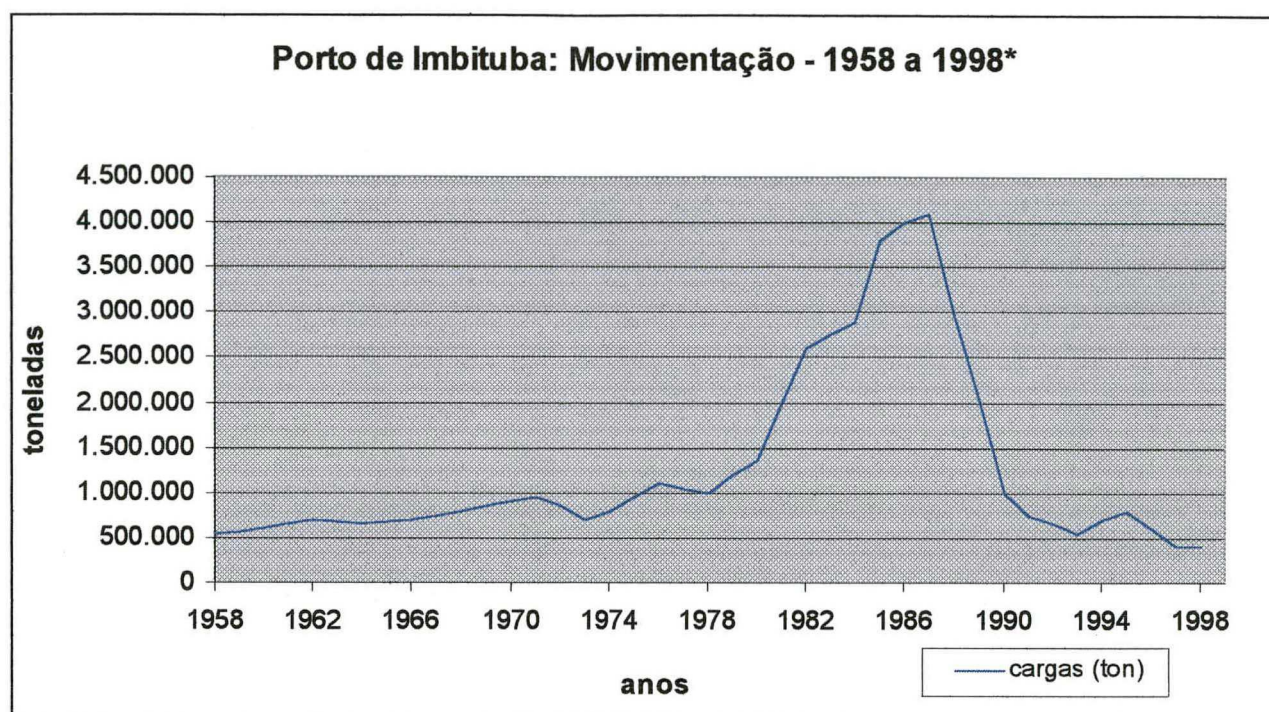
<sup>5</sup> Neste número considera-se toda a mão-de-obra ocupada com a extração, lavagem e transporte do carvão, em todo o Sul de Santa Catarina.

<sup>6</sup> Embora esse índice tenha se dado em cima de percentuais muito baixos.

<sup>7</sup> Conforme artigo na revista, Portos e Comércio Exterior. 1ª quinzena de junho 1995, Porto Alegre, p.11.



Gráfico 3 – A movimentação de cargas do porto de Imbituba no período de 1958 a 1998.



Fonte: CDI (Companhia Docas de Imbituba) - \* 1998 – 1º semestre. Dados organizados pela autora.

Mesmo assim, o número de trabalhadores portuários efetivos e avulsos sofreu uma redução significativa, com excepcional número de desempregados neste setor. Os dados de que se tem conhecimento no momento referem-se apenas aos trabalhadores portuários efetivos, mas se for considerado que de todo o trabalho realizado no sistema portuário apenas 17,8% são executados por trabalhadores com vínculo empregatício com o Porto, 82,2% são executados por trabalhadores que pertencem a categorias comandadas pelos sindicatos de avulsos<sup>8</sup>. Pode-se concluir daí que o número de trabalhadores que perderam seus postos de trabalho foi realmente elevado.

Muitas negociações foram realizadas para atrair outros grupos de usuários para o Porto. Até 1996, empresas de calçados e fumo, do Rio Grande do Sul, exportavam pelo porto de Imbituba, mas devido ao aumento dos preços das tarifas, e à reação do Porto de Rio

<sup>8</sup> Os dados disponíveis são referentes aos trabalhadores efetivos do Porto e os dados dos avulsos são baseados em cálculos feitos junto aos sindicatos. Assim, em 1985, o número era de 590 efetivos e 2.724 de avulsos; em 1990, este número foi reduzido para 335 e o de avulsos, para 1.547; em 1995, os efetivos já estavam reduzidos a 179 e os avulsos, para 826; Atualmente conta-se com apenas 130 trabalhadores, e os avulsos já estão reduzidos a um total de 600 (Informação de julho de 1998). O sindicato dos trabalhadores portuários avulsos é dividido em seis categorias: conferentes, estivadores, vigias de navio, arrumadores, armadores e consertadores (Informações da Organização Gestora de Mão-de-Obra (OGMO), criada pela Lei de modernização dos portos nº 8630/93).

Grande, houve o cancelamento do contrato. O Porto de Rio Grande consolidou uma área ao norte de Porto Alegre para embarque de *containers* em barcaças, substituindo o transporte rodoviário de Porto Alegre até a área portuária. A queda na movimentação do Porto de Imbituba foi vertical; em 1996, a redução foi mais drástica do que no período mais baixo de 1993.<sup>9</sup>

Para compensar essa perda, um outro grupo de exportadores foi atraído para o Porto de Imbituba. Assim, a partir de 1996, grupos ceramistas do sul de Santa Catarina, além de empresas de molduras de Urussanga, passaram a exportar pelo Porto de Imbituba. Entretanto, mais uma vez o aumento dos preços das tarifas em 100%, fez com que as linhas de navegação não atracassem mais no Porto.<sup>10</sup> Em fevereiro de 1998, contratos foram suspensos, e o pátio de *containers* está, desde então, sem movimento de cargas. Essas empresas passaram a usar os serviços dos portos de Itajaí e São Francisco. Segundo informações recentes do administrador do Porto de Imbituba, as negociações foram retomadas para atrair estes usuários e, com isso, tentar melhorar a situação do Porto.

O Porto de Imbituba é o único porto privado do Brasil. Tem hoje alcance apenas regional. Os planos de crescimento do Porto, principalmente de sobrevivência, com a manutenção do lucro, estão relacionados às expectativas de aumento na movimentação portuária de cargas, assim como na busca de parceiros para realizar investimentos nos setores que são necessários.

Conclui-se que as negociações para diminuir o preço do frete e a redução no tempo de operações dos navios são estratégias fundamentais para a concorrência. Além do mais, a longo prazo, a Zona de Processamento de Exportação (ZPE)<sup>11</sup> poderá ser a possibilidade de ampliação das atividades portuárias.

#### 4.1.2. A produção cerâmica municipal

Um outro empreendimento de destaque foi a indústria cerâmica, criada por Henrique Lage, no ano de 1919, que tinha por finalidade principal a fabricação de louças sanitárias e

<sup>9</sup> Guia News. 2ª quinzena de junho de 1995. São Paulo, SP, p.3.

<sup>10</sup> As informações são contraditórias, pois o sindicato dos avulsos (de trabalhadores avulsos) informou que as taxas cobradas pelos serviços prestados ao Porto não têm aumento desde 1996. Enquanto isso, os administradores do Porto alegam que os sindicatos foram responsáveis pelo aumento nas tarifas portuárias e conseqüente cancelamento de contrato dos exportadores, via *containers*.

<sup>11</sup> Abordada mais tarde.

demais peças de cerâmica para suprir os navios da Organização Lage & Irmãos, que faziam a linha Rio–Imbituba–Porto Alegre. A matéria-prima utilizada, a argila, era também retirada das minas de carvão, pois era uma das camadas a serem removidas para a extração do carvão.

Segundo relatou um empregado que trabalha há 50 anos na empresa (1948-1998), “Um barraco e um forno a lenha serviam para a pequena produção de louças”. Passados os primeiros anos, por volta de 1925, foi extinta a produção de louças sanitárias e iniciou-se a fabricação de azulejos. Aos poucos, a fábrica começou a ser ampliada e, em 1951, a empresa já contava com 300 operários, número significativo, considerando que eram apenas 42 operários dez anos antes. Toda a produção da década de 1950 era vendida em São Paulo e Rio de Janeiro, e transportada por navio.

Em 1990, quando a Indústria Cerâmica de Imbituba possuía um total de 1.043 operários,<sup>12</sup> a modernização tornou-se inevitável. Alguns setores representavam pontos de estrangulamento na produção de azulejos, como o setor da classificação, da queima e o das prensas. Dessa forma, as inversões internas da empresa foram implementadas com a aquisição de equipamentos modernos, para alcançar competitividade diante do mercado nacional e até internacional. Como não poderia deixar de acontecer em um sistema capitalista, as demissões foram as principais conseqüências.

Com a modernização no setor de prensa, foram instaladas quatro prensas modernas, que passaram a ser dirigidas por oito operários, enquanto era utilizado o trabalho de 72 funcionários com as antigas, em número de 12. De maneira análoga, o mesmo se deu nos outros setores da empresa, guardadas as devidas proporções.

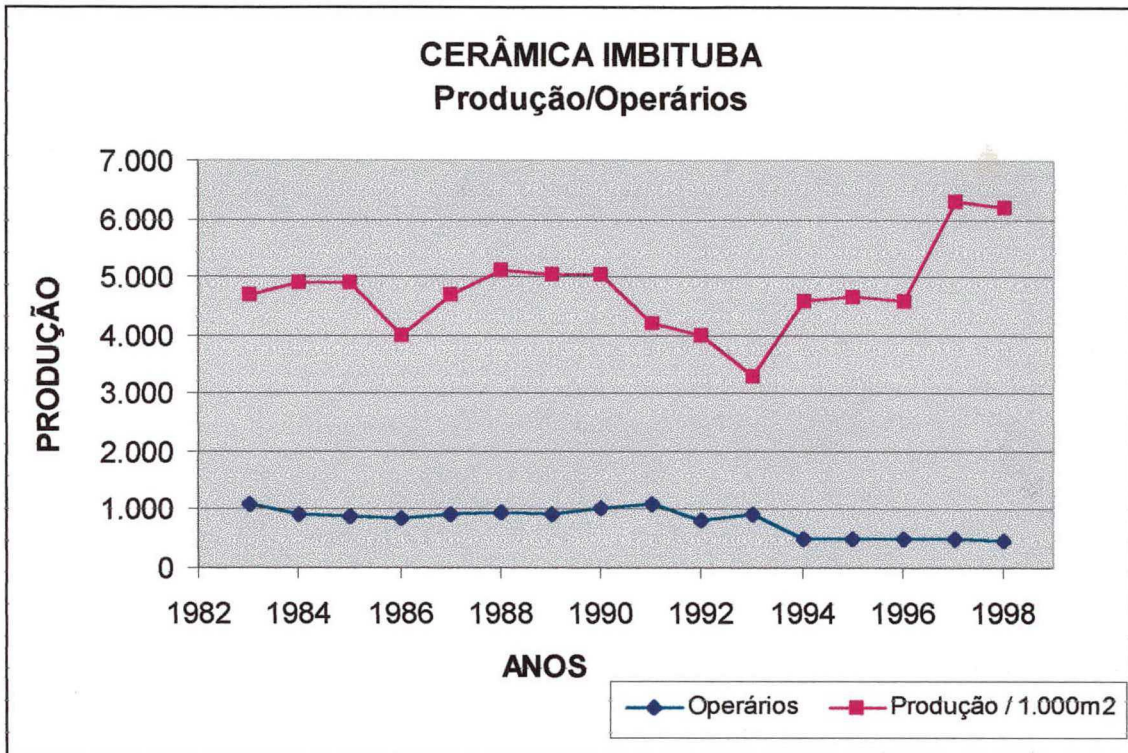
Citando um exemplo do resultado positivo da modernização, o custo de produção do azulejo, que era de US\$ 3,40, foi reduzido para US\$ 2,00. A meta atual da empresa é baixar o custo para US\$ 1,40 e melhorar sua colocação no mercado internacional.

O gráfico 4, que apresenta o comportamento da produção e do número de operários, demonstra a redução de custos e a diferença na produção em relação ao número de operários. Foi elaborado, ainda, sem considerar o aumento da qualidade da produção, que, segundo informações da área técnica da empresa, melhorou consideravelmente. O número de azulejos quebrados, por exemplo, é quase zero, não há manipulação manual e os operários apenas controlam as máquinas.

---

<sup>12</sup> Segundo informações do departamento pessoal da empresa.

Gráfico 4 – Diferença na produção em relação ao número de operários.



Fonte: Indústria Cerâmica Imbituba. Dados organizados pela autora.

Na continuidade do processo de modernização, há ainda a implantação, através de financiamento do BNDES, de máquinas mais modernas e a conclusão da 2ª etapa na evolução produtiva. Novamente, poderá acontecer a redução no quadro de operários, de 455 para estimados 290. Segundo entrevista recente com o presidente do Sindicato dos Ceramistas de Imbituba, há negociação junto a empresa para diminuir os turnos e, com isso, evitar a redução do quadro de funcionários.

#### 4.1.3. A Indústria Carboquímica Catarinense

Outra atividade que surgiu para aproveitar a estrutura e o enxofre dos rejeitos de carvão foi a Indústria Carboquímica Catarinense (ICC). Criada em 1969, com a finalidade de suceder a SIDESC<sup>13</sup> (Siderúrgica de Santa Catarina S/A), um complexo siderúrgico e

<sup>13</sup> A SIDESC foi criada pela União na forma da Lei 4.122, de 27 de agosto de 1962, e alterada pela Lei 4.509, de 30 de novembro de 1964, e pela Lei 6.524, de 11 de abril de 1978.

industrial na região, deveria irradiar para toda a região sul de Santa Catarina, um dos mais importantes fluxos industriais do Estado.<sup>14</sup> Sua construção foi iniciada em 1978.

Através de pesquisas, a empresa descobriu em Anitápolis (SC) uma jazida de rocha fosfática. Na mesma época (1965-1970), estudos preliminares em Criciúma retiraram enxofre dos rejeitos do carvão. A iniciativa era pioneira e resolvia o problema de carência de enxofre no Brasil, além de dar um destino à pirita depositada em céu aberto, causadora de sérios problemas ambientais. O Governo Federal, a partir destas pesquisas, decidiu transformar a SIDESC em empresa que deveria produzir fertilizantes; então, foi criada a ICC. As ações majoritárias da empresa foram vendidas à PETROBRÁS, ocasionando sua incorporação ao grupo PETROFÉRTIL.<sup>15</sup>

A construção da ICC era um projeto grandioso, que passou a ser chamado no Município de Complexo Industrial de Imbituba, mas a implementação de todo o complexo foi inviável, sobretudo pelo estreitíssimo grau de inter-relação entre as numerosas unidades produtivas que a formavam: uma fábrica só se viabilizaria com a implantação das demais, problema já assinalado no final do capítulo 2.

A década de 80 representou um período de intenso desenvolvimento para a ICC: toda a produção era vendida para empresas de fertilizantes do mercado nacional. Os principais mercados eram os de São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul. O número de funcionários era de aproximadamente 650 (com vínculo empregatício), além de 680 contratados por empreiteiras que prestavam diversos serviços.<sup>16</sup>

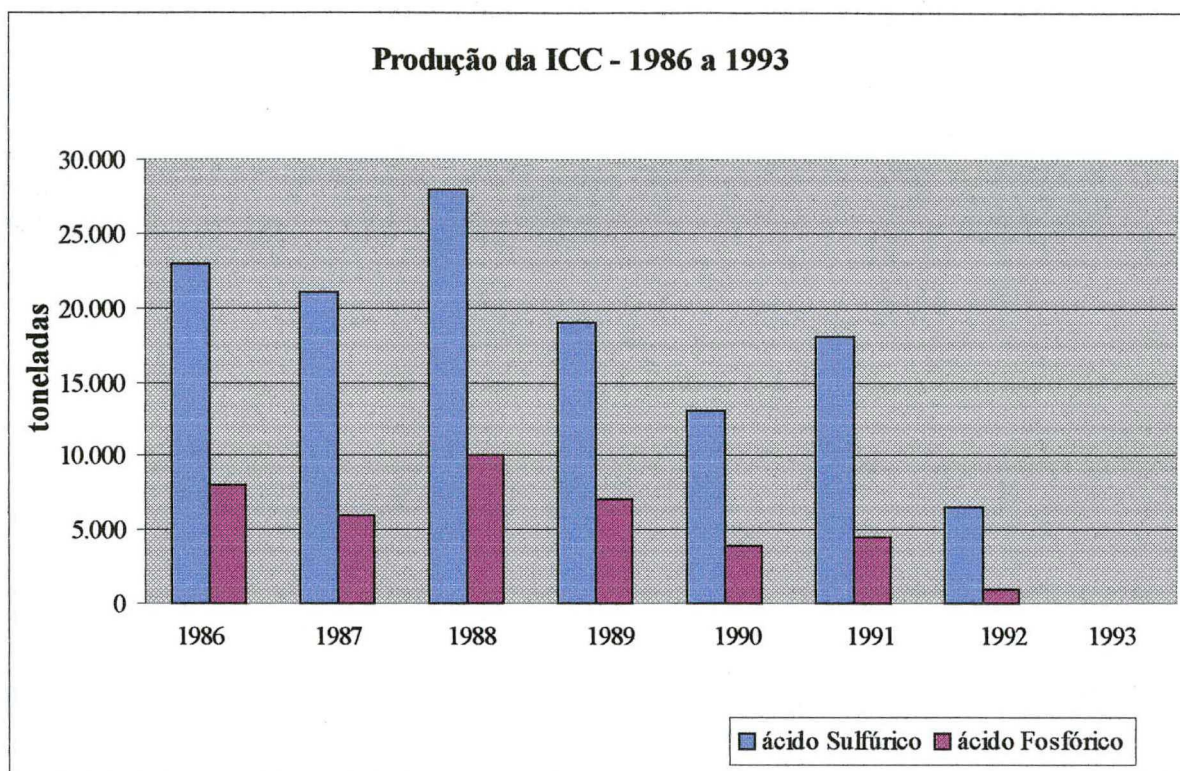
---

<sup>14</sup> A CONSTRUÇÃO, Rio de Janeiro. Revista Mensal, ano X, nº 167, julho de 1980, separata ed. PINI.

<sup>15</sup> Segundo informações, as ações da ICC foram adquiridas pelo grupo Petrofértil, em 1970.

<sup>16</sup> Não foram encontrados dados disponíveis, em virtude do adiantado processo de liquidação da empresa. Por isso, estes números são fornecidos por ex-funcionários.

Gráfico 5 – Produção de ácido sulfúrico e ácido fosfórico pela ICC, de 1986 a 1993.



Fonte: IBGE. Dados organizados pela autora.

A ICC era formada por duas fábricas (Gráfico 5): a destinada a produzir ácido sulfúrico e a destinada a produzir ácido fosfórico. A fábrica de ácido sulfúrico foi dimensionada para produzir 300 mil ton/ano, tendo como matéria-prima a pirita que era encontrada nos rejeitos de carvão, enquanto a fábrica de ácido fosfórico, dimensionada para produzir 220 mil ton/ano, utilizava o próprio ácido sulfúrico fabricado pela empresa e a rocha fosfática (comprada em Araxá-MG e Catalão-GO). Os resíduos dessa produção<sup>17</sup> (gesso residual e óxido de ferro) deveriam ser aproveitados como matéria-prima pelas indústrias de cimento (gesso), tintas e vernizes (óxido de ferro).

Pelo projeto inicial, a indústria deveria fornecer 20% de todo ácido fosfórico consumido pelo Brasil. Segundo informações dos funcionários mais antigos, a meta foi atingida em apenas dois meses de operação.

<sup>17</sup> Os resíduos foram um problema sério para a ICC, pois as empresas não vieram para o Município como o esperado, e o material foi depositado em terrenos de mais de 110/m<sup>2</sup> ao lado da indústria.

Entretanto, todas essas possibilidades não foram suficientes para fazer com que a empresa prosperasse. Em 1988, com a queda dos subsídios da produção, associado à liberação das importações, a ICC partia para a concorrência direta com as empresas estrangeiras. Dessa forma, a empresa começou a reduzir gradativamente a sua produção. Em 1990, a indústria ficou sem produzir por três meses e, em 1992, foram cinco meses de interrupção. Naquele período os operadores apenas faziam a manutenção dos equipamentos.

A importação de ácido fosfórico é liberada, o preço do produto importado é menor do que o fabricado no Brasil. As vendas param completamente, e a ICC entra numa crise que culminaria no seu fechamento em 1993. Assim, diante da política de privatizações do Governo Federal, foi iniciado o processo para encerrar as atividades da empresa. Em 1992, foi criada uma comissão para viabilizar os planos do Governo. Essa comissão encontrou muitas barreiras, por parte do sindicato, como em relação ao Governo Federal.<sup>18</sup> Em 27 de setembro de 1993, a Comissão do Programa Nacional de Desestatização envia uma carta ao Presidente da República, sugerindo a dissolução da ICC ou a parceria com o Ministério das Minas e Energia.

O Presidente Itamar Franco solicitou informações ao Ministério das Minas e Energia e, como a resposta não chegou, determinou, em 28 de dezembro do mesmo ano, no rodapé da própria carta, a liquidação da empresa.<sup>19</sup> Em 17 de janeiro de 1994, foi publicada no Diário Oficial da União, na resolução nº 109, a liquidação da ICC. Somente no dia 28 de janeiro a notícia chegou ao conhecimento da Direção da ICC e dos funcionários. Embora uma intensa luta judicial e política tenha tentado ir contra a liquidação da empresa, não foi possível revogar esta decisão. Atualmente a ICC está em fase “terminal”, com a venda de todo o seu patrimônio.

Os prejuízos da desativação da ICC foram grandes: com a sua liquidação, os prejuízos econômicos foram maiores do que se podia esperar, pois o índice de desemprego aumentou assustadoramente no Município, trazendo graves prejuízos a todo o comércio local de Imbituba. Tanto o presidente da Associação Comercial e Industrial de Imbituba, (Anexo VI), quanto o presidente do CDL, também comerciante local (Anexo VII), comentam a queda nos negócios de Imbituba com o fechamento da ICC, que, segundo o primeiro, deve ter girado em torno de 60%.

---

<sup>18</sup> Os sindicalistas tentavam, junto do Governo Federal, viabilizar uma parceria para a compra da empresa.

<sup>19</sup> Informações obtidas em entrevistas com o advogado da ICC há 20 anos.

Também as empresas que eram contratadas da ICC para a terceirização de alguns serviços, como transporte de funcionários, refeições e limpeza, foram levadas praticamente à falência.

#### 4.2 O Agravamento da Crise

A crise no Município de Imbituba foi aprofundada pelo abandono da região pelas empresas, seguido por políticos e população. De algum modo, a queda na arrecadação tributária teve “data para começar”, mas foi uma série de fatores relacionados que fez a situação se agravar cada vez mais. Talvez a explicação esteja no fato de que o fracasso de todas as atividades realmente importantes lá desenvolvidas deveu-se à centralização de todos os recursos e investimentos no carvão.

Na atualidade, dado o esgotamento do modelo substituidor de importações e a entrada em cena da política neoliberal, o carvão de Santa Catarina encontra-se em situação difícil, pois perdeu competitividade para o estrangeiro, de menor preço. Antes de 1989, o carvão era o responsável pelo progresso do sul de Santa Catarina, mas com os altos e baixos sucessivos, na verdade, a economia carbonífera, apesar de ser fonte de crescimento histórico de importantes cidades na região, desenvolvendo o maior pólo cerâmico do Brasil, logrou resultados problemáticos.

Atraiu capital e trabalhadores nos momentos de auge, mas deixa “estagnado” o primeiro e sem alternativas os segundos, quando entra em declínio. E assim gera uma problemática social que tende a se agravar, quando a economia fincada nestas bases não consegue gerar alcance regional mais abrangente. É o risco que se apresenta quando uma produção que se implanta numa área não é capaz de gerar atividades produtivas de outra natureza, sendo ela própria a principal causa de seu sucesso ou fracasso.

Houve também tentativas frustradas de progresso, como aquelas baseadas na instalação de um parque industrial, em 1972, com a SIDERSUL (Siderúrgica do Sul), cujo projeto foi abortado antes mesmo de começarem as obras.

Sob um outro ângulo, embora a implantação da ICC tenha proporcionado benefícios à população, causou grande prejuízo ao turismo, que tinha possibilidades reais de prosperar, como ocorreu nas vizinhas Laguna e Garopaba. Imbituba, exclusivamente vinculada ao carvão e ao porto, ficou rotulada como cidade poluída, afugentando os turistas.



Não são poucos os depoimentos dos líderes ligados à administração, comércio e turismo de Imbituba que atribuem à ICC a fama de poluir a cidade. O Secretário de Turismo de Imbituba reconhece os benefícios iniciais que a ICC trouxe para a cidade, como asfaltamento de várias ruas, mas também aponta a Indústria como a responsável pelo não-desenvolvimento do turismo na região (Anexo III).

No início da década de 90, a estatal ICC entrou em falência, trazendo consigo o empobrecimento e empurrando o Município vertiginosamente para uma queda livre, e a pior consequência disso foi a fuga de capitais e recursos nele investidos.

A Indústria Cerâmica Imbituba S.A. (ICISA) foi a única alternativa de emprego que restou para a população, mas que também não tardou a seguir o exemplo dos vizinhos concorrentes, investindo em tecnologia e qualidade, na intenção de minimizar os gastos, sobretudo cortando mão-de-obra, tirando mais uma vez a fonte de renda de centenas de famílias.

Com todos esses problemas, quem mais sofre com a crise do Município é o comércio em geral, que vê os poucos recursos lá captados sendo desviados para o próspero e convidativo comércio das cidades vizinhas, como Tubarão e Criciúma.

De acordo com entrevista realizada com um comerciante local,<sup>20</sup> dono de um minimercado no centro do Município de Imbituba, a situação do comércio em geral se agravou muito depois do fechamento da ICC, mas o que realmente preocupa é que as pessoas estão indo embora da região, pois não têm como ganhar para seu sustento no local.

Entretanto, todos os novos projetos para o desenvolvimento do turismo e a participação de feiras de turismo nas grandes capitais do Sul do Brasil só estão sendo desenvolvidos depois que a ICC encerrou suas operações na região, conforme depoimentos encontrados nas entrevistas, como a do gerente de marketing do Silvestre Hotel (Anexo IV).

### **4.3 O Êxodo da População para o Exterior**

Uma das principais consequências da crise, tanto em nível nacional como regional, foi a migração da parcela não negligenciável da população brasileira para outros países,

---

<sup>20</sup> Entrevista realizada no Município de Imbituba em 19 de agosto de 1999.

principalmente para os Estados Unidos, que teve início em meados da década de 80. Quando a economia brasileira começou a se descontrolar, o êxodo aumentou. A migração ganhou ares gigantescos depois que o então presidente Fernando Collor aplicou o confisco da poupança, fazendo com que muita gente fosse embora definitivamente.

No Estado de Santa Catarina, de acordo com publicação da revista VEJA,<sup>21</sup> de 1990 em diante mais de 25.000 catarinenses deixaram a região para viver nos Estados Unidos, um fluxo formado basicamente por moradores das cidades do sul do Estado.

Com a decadência das minas de carvão e o crescente número de desempregados, a emigração tomou ares de sonho que resolveria o principal problema dos catarinenses: a busca por trabalho. Consta que mais de 70% das pessoas que procuram esta alternativa têm entre 20 e 34 anos, saem do país atrás de novas oportunidades e, muitas vezes, sem saber ao certo o que lhes espera.

Nos Estados Unidos, os brasileiros chegam a trabalhar quinze horas por dia, como garçons de lanchonetes, faxineiros, motoristas, babás e empregados domésticos, em troca de salários que vão de 1.500 a 2.000 dólares por mês. Seu destino principal é Boston, no Estado de Massachusetts. Os mais afortunados conseguem juntar algum dinheiro, voltar e comprar imóveis baratos no litoral de Santa Catarina. Há também aqueles que montam uma microempresa ou partem para o ramo do comércio (ver Anexos I e II).

A maior parte dos emigrantes vegeta no subemprego, depende da ajuda de conhecidos e não consegue aprender inglês, o que os marginaliza ainda mais. Um dado curioso que se apresenta com relação à saída dos brasileiros para o exterior é que nem sempre o lado econômico fala mais alto. O que acontece é que as cidades do litoral sul de Santa Catarina são pequenas, favorecendo que todo mundo se conheça. Com isso, formou-se uma rede que estimula a iniciativa de sair do país. Quase todos os que decidem viajar o fazem porque conhecem alguém nos Estados Unidos, sendo estas pessoas amigas, conhecidas ou até mesmo parentes.

Os meios de comunicação de Imbituba têm publicado matérias sobre o êxodo da população para os Estados Unidos, conforme pode ser observado no excerto a seguir, retirado do *Jornal O Expresso*, com o título “Melhores dias. Será?!?”.

---

<sup>20</sup> Entrevista realizada no Município de Imbituba em 19 de agosto de 1999.

<sup>21</sup> Publicado na edição 1618, em 6 de outubro de 1999.

“Muitos imbitubenses estão deixando o País em busca de melhores dias para si e os seus, no mercado maravilhoso do Tio Sam. Alguns partem com data marcada para o retorno e, com o passar dos tempos, afirmam que não querem mais voltar.

[...]

Que conclusão tirar de tudo isto? Quantos brasileiros já foram para os Estados Unidos? É incalculável este número, mas todos estão empregados. Como economizar e trabalhar em dois ou mais empregos se no Brasil está difícil até de se arrumar um? Para os nossos políticos o desemprego é uma crise mundial.”

*16 de abril de 1999, p.1*

Também a reportagem do jornal *Diário do Sul* revela a situação por que passa a região, sob o título “Recessão Resulta na busca de alternativas”.

“A recessão que tomou conta do Brasil, como não poderia ser diferente, também atingiu Imbituba. O que antes era movido à base de muito dinheiro, passou a sentir os efeitos recessivos. As pessoas que ganharam muito na fase das “vacas gordas” e não souberam economizar passaram a sentir os efeitos da crise.

A recessão foi tão forte em Imbituba que de uma só vez o desemprego atingiu os três principais pontos de empregos da cidade. A Icisa (Cerâmica) demitiu aproximadamente 70% de seu quadro de operários em nome da informatização. A redução de movimentação portuária demitiu igual número no porto da cidade e a ICC, que já vinha operando no vermelho há um bom tempo, fechou suas portas.

O fim da era eldorado de Imbituba havia chegado ao fim. [*sic*] Sem ter o que fazer, dezenas de profissionais imbitubenses iniciaram a debandada, inicialmente para cidades vizinhas, mais tarde para os grandes centros e por último para os Estados Unidos, onde hoje vivem e trabalham milhares de catarinenses e brasileiros e dezenas de imbitubenses. Se a recessão foi ruim para o País, para Imbituba foi terrível.”

*20/21 de março de 1999, p.18*

Em Imbituba isso acontece por todos os lados. É como se fosse uma pirâmide: primeiro vai um pai de família, que depois manda buscar a esposa e os filhos; com o tempo, vão o irmão e a família, e assim sucessivamente.

De acordo com entrevistas, efetuadas com algumas famílias do Município de Imbituba sobre os motivos que levaram seus familiares a deixarem o Brasil, mais precisamente a região, a principal causa do deslocamento é o desemprego que foi se acentuando com o tempo, deixando as pessoas que lá residem sem alternativas ou expectativas de uma possível mudança na situação de completo abandono a que está submetido o Município.

Contatou-se também nessas entrevistas que muitas das pessoas que foram embora para os Estados Unidos já tinham ou estavam cursando o nível de ensino superior e, apesar de se encontrarem em uma posição privilegiada perante a grande maioria dos brasileiros,

desistiram de tentar a sorte em seu país de origem. Foram para outro país trabalhar em determinados tipos de serviços, denominamos no Brasil de “serviços braçais”. São trabalhos discriminados pelos americanos e geralmente executados por aqueles chamados de latinos ou hispânicos.

Foi realizada uma entrevista com a irmã mais nova (que ainda reside no Município) de uma das famílias de Imbituba que emigraram para os Estados Unidos. O caso dessa família tem de interessante o fato de apresentar um nível econômico classificado como classe média alta. Mas cabe ressaltar que, com o fechamento da ICC, a família perdeu sua principal atividade econômica, que girava em torno de todo o transporte da Indústria, tanto de empregados como de cargas. Assim, com a situação de crise que se apresentava, o primeiro irmão que decidiu tomar o rumo de Boston, nos Estados Unidos, era formado em Engenharia Civil na Universidade Federal de Santa Catarina, e sua mulher também era formada na mesma universidade. De acordo com o que foi relatado, ele trabalha como chofer, e ela abriu uma empresa que só contrata brasileiras que estão chegando do Brasil, para trabalhar como babás; como ela já domina o inglês e conhece os clientes, ganha uma porcentagem pelo trabalho de outros. E depois do casal, foram mais dois filhos desta mesma família, só que foram amparados por aqueles que já estão lá, o que tornou tudo mais fácil.

Um fato que já foi comentado no presente capítulo é que as pessoas decidem ir para os Estados Unidos porque, na maioria dos casos, já conhecem alguém lá que possa ajudar no período de adaptação, principalmente quando ainda não sabem falar inglês e precisam arrumar trabalho, não tendo onde morar.

Nas entrevistas concedidas, comprova-se este fato interessante, uma vez que as duas famílias em questão são vizinhas em Imbituba, moram na mesma rua, e os filhos nos Estados Unidos também moram no mesmo bloco de apartamentos. Houve um que foi lá primeiro e abriu caminho para os outros, como numa pirâmide.

Uma família de imbitubenses cuja entrevista foi concedida pelo patriarca, que é aposentado da Prefeitura Municipal de Imbituba, tem 11 parentes morando em Miami, nos Estados Unidos: um sobrinho com a família já está lá há 10 anos; uma filha e sua família, há 3 anos e, por último, faz 2 anos que o filho e a esposa foram embora. Os homens da família primeiramente trabalhavam para um brasileiro em uma empresa que constrói calçadas e jardins. Agora já possuem seu próprio negócio na mesma área, chegando a ganhar 90

dólares por dia. As mulheres trabalham com limpeza de casas e ganham por 3 horas de serviço, no mínimo, 30 dólares. A pretensão deles é comprar terrenos em Imbituba, e daqui a uns 4 anos voltar. Apenas o sobrinho já tem casa própria; os outros pagam aluguel. Foram embora de Imbituba por não terem emprego, nem alternativas de sustentar suas respectivas famílias.

## 5 OLHANDO PARA O FUTURO

### 5.1 O Turismo

O Município de Imbituba possui um dos mais belos acervos turísticos do Brasil e da América do Sul. Seus recantos naturais constituem verdadeiros cromos magnificamente detalhados pela mãe natureza.

O objetivo da Secretária de Indústria, Comércio e Turismo<sup>22</sup> é que o turista, ao chegar em Imbituba, passe a desfrutar imediatamente de suas maravilhas. Diferentemente de quase todas as cidades balneárias que têm uma população flutuante que diminui sensivelmente no inverno com relação ao verão, Imbituba permanece com seus hotéis, lojas, supermercados, bancos, etc., abertos os 12 meses do ano, não dependendo de temporada, pois existe a população residente no Município.

*“Imbituba tem de tudo, inclusive o Marco Geodésico Altimétrico do Brasil, situado na Porto de Imbituba.”<sup>23</sup>*

As praias mais famosas são Praia da Vila, Praia do Rosa, Praia da Barra da Ibiraquera, Praia da Ribanceira, Praia de Itapirubá e Praia do Porto, todas estas analisadas pela FATMA e classificadas como 5 estrelas em grau de pureza das águas.

De acordo com a tabela 4, Imbituba já possui uma boa infra-estrutura em matéria de hotéis e pousadas para receber o turista. Segundo entrevista com o Secretário de Turismo, os dois maiores hotéis do Município foram construídos recentemente, suprimindo uma das principais necessidades de Imbituba: proporcionar conforto e comodidade aos seus visitantes.

---

<sup>22</sup> Referente à entrevista realizada com o Secretário de Indústria, Comércio e Turismo.

<sup>23</sup> Observação feita pelo Gerente de Marketing do Hotel Silvestre em entrevista.

TABELA 4

Número de Hotéis e Pousadas do Município de Imbituba

	nº de leitos	Total
Hotéis	484	9
Pousadas	957	29
Total	1.441	38

Fonte: Secretária Municipal de Indústria, Comércio e Turismo.  
Dados organizados pela autora.

Com a crescente crise econômico-social que se abateu sobre Imbituba nestes últimos anos, as autoridades políticas têm investido maciçamente em atividades que têm por objetivo atrair turistas para a região, promovendo um extenso calendário de festividades durante todo o ano.

De acordo com pesquisa realizada na Secretaria de Turismo,<sup>24</sup> enumera-se abaixo a programação de eventos realizados durante o ano:

**Janeiro:** Festival de Praia

**Fevereiro:** Festa do Camarão e Carnaval

**Abril:** Rodeio Criolo e Feira Agropecuária de Imbituba

**Junho:** Semana do Município e Rodeio Criolo Nacional Treze Guapos

**Julho:** Festa da Tainha, Festa de São Camilo e Madre Paulina e Festa de Santana do Divino Espírito Santo (Vila Nova)

**Setembro:** Semana da Baleia Franca e Campeonato de Windsurf Wave

**Novembro:** Festa de Santana do Divino Espírito Santo (Mirim)

**Dezembro:** Festa de Imaculada Conceição – Padroeira do Município e Circuito de Surf Amador

A principal meta da Administração atual de Imbituba, com esta programação, é o incentivo ao comércio local, que, de certa forma, é a base da economia, pois com o fechamento e falência das empresas houve um desvio da população para a iniciativa privada.

<sup>24</sup> Dados obtidos na Secretaria de Turismo do Município de Imbituba em 6/8/1999.

A Prefeitura Municipal de Imbituba realizou em parceria com a Santur um estudo da demanda turística comparando os anos de 1994 e 1995. O que pode ser observado é que ocorreu um aumento do número de turistas. Este fato confirma o que disse o Secretário de Turismo:<sup>25</sup> “A história turística de Imbituba só começou com o fim das atividades da ICC”.

TABELA 5  
MOVIMENTO ESTIMADO DE TURISTAS – 1994/1995

	1994	1995
NACIONAL	34.175	36.109
ESTRANGEIRO	1.977	623
TOTAL	36.152	36.732

Fonte: Gerência de Planejamento. SANTUR – Santa Catarina Turismo S/A.  
Estudo da Demanda turística do Município de Imbituba.

TABELA 6  
RECEITA ESTIMADA – 1994/1995

	1994	1995
NACIONAL	US\$ 3.839.322,12	US\$ 10.841.181,12
ESTRANGEIRA	US\$ 719.113,87	US\$ 71.936,92
TOTAL	US\$ 4.558.441,99	US\$ 10.913.118,03

Fonte: Gerência de Planejamento. SANTUR – Santa Catarina Turismo S/A.  
Estudo da Demanda turística do Município de Imbituba.

TABELA 7  
PERMANÊNCIA MÉDIA EM TODOS OS MEIOS DE HOSPEDAGEM – 1994/1995

	1994	1995
NAC.	11,69 dias	12,90 dias
ESTRANG.	6,57 dias	2,00 dias
MÉDIA	9,13 dias	7,45 dias

Fonte: Gerência de Planejamento. SANTUR – Santa Catarina Turismo S/A.  
Estudo da Demanda turística do Município de Imbituba.

<sup>25</sup> Entrevista realizada no Município de Imbituba em 27/10/1999.



Um dado interessante nas tabelas 5 e 6 é que, apesar de o movimento estimado de turistas de 94 para 95 ter apresentado um pequeno aumento de 36.152 para 36.732, houve um aumento muito maior no que foi gasto por eles. Talvez este fato esteja ligado ao período de estabilidade econômica que o plano real propiciou à população brasileira, tendo em vista que a tabela 7 mostra que o turista nacional permaneceu mais dias no Município do que o turista estrangeiro, que em 1994 permaneceu 6,57 dias e em 1995 ficou apenas 2,00 dias. Também este fato pode ser explicado pela paridade da moeda brasileira com a moeda estrangeira.

TABELA 8

## GASTO MÉDIO DIÁRIO ESTIMADO POR TURISTA – 1994/1995

	1994	1995
NAC.	US\$ 9,61	US\$ 23,25
ESTRANG.	US\$ 55,36	US\$ 57,73

Fonte: Gerência de Planejamento. SANTUR – Santa Catarina Turismo S/A.  
Estudo da Demanda turística do Município de Imbituba.

Com a análise da tabela 8, percebe-se um aumento significativo no gasto médio diário do turista nacional, de US\$ 9,61 para US\$ 23,25, enquanto o turista estrangeiro, além de permanecer menos tempo, conforme mostra a tabela 7, gastou praticamente a mesma quantia, com um pequeno acréscimo no ano de 1995 em relação ao ano de 1994.

## 5.2 A ZPE

Imbituba foi um dos Municípios brasileiros beneficiados com a aprovação do pedido de instalação de uma Zona de Processamento de Exportação em seu território. O projeto foi e continua cercado de expectativas, quanto às suas possibilidades para ajudar a mudar o atual quadro de crise local.

Um primeiro ponto a ressaltar sobre o assunto é que as Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs) são tão antigas quanto os portos livres das cidades-estados medievais. Sendo assim, é grande a atração que exercem em países em desenvolvimento, proliferando-se em escala mundial desde os anos 60. As ZPEs foram criadas com o objetivo de estimular as exportações de produtos não-tradicionais, de modo a contribuir para o crescimento e desenvolvimento dos países que buscavam a diversificações, a criação de emprego e a abertura de suas economias.

Segundo Myrdal (1968, p.50), a decisão de localizar uma indústria em determinada comunidade, por exemplo, impulsiona seu desenvolvimento geral e, em virtude do que ele chama de causação circular, o processo torna-se acumulativo. O que se espera que aconteça com a implantação de uma ZPE na região de Imbituba é, de algum modo, o que Myrdal expõe da maneira abaixo:

*Proporcionam-se possibilidades de emprêgo e rendas elevadas àqueles que se encontravam desempregados ou com emprêgo de baixo salário. Os negócios locais podem florescer à medida que aumenta a demanda para seus produtos e serviços. A mão-de-obra, o capital e a iniciativa são de fora para aproveitarem as oportunidades de expansão [...] O processo de expansão cria economias externas favoráveis à sua continuidade. (MYRDAL, 1968, p.50).*

O Brasil, com a filosofia de crescente abertura de mercado e com a nova ordem internacional de formação de blocos econômicos, impondo uma velocidade maior na busca da correção dos desequilíbrios regionais, precisa, sem dúvida, criar instrumentos para adotar nas regiões mais sensíveis uma política que ofereça condições de redirecionar sua estrutura de produção. Ao mesmo tempo, precisa contar com novos investimentos cujos resultados possam recuperar parte das divisas perdidas com a entrada dos importados.

A ZPE representa uma oportunidade ímpar de se promover novo impulso industrial e estimular o desenvolvimento econômico de uma região vista hoje como quase *sinistrada*. A ZPE de Imbituba está localizada numa posição geográfica estratégica, que pode ser considerada o *coração* do Mercosul. O projeto que autorizou sua instalação foi contemplado pela Lei nº 1.122, de 28 de abril de 1994, e as obras de infra-estrutura tiveram início em 20 de abril de 1995, com área de 52 Ha (1ª etapa), 74,50 Ha (2ª etapa) e 73,87 Ha (3ª etapa). A receptividade foi certamente influenciada pelas estimativas do Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul (BRDE), indicando a criação, já na primeira fase do projeto, de mais ou menos 6.400 empregos diretos e indiretos, materializados com a

operação de 20 empresas. O funcionamento destas ainda representaria um faturamento bruto de US\$ 40 milhões e uma receita de Impostos de Mercadorias e Serviços (ICMS) na ordem de US\$ 3 milhões.

A infra-estrutura existente em Imbituba conta com um porto situado a 4 km da ZPE, com calado de 10 metros e cais de 582 metros, contendo 4 berços, tendo como vantagem ser o único porto privado do país, ser provido com energia elétrica disponível com linha de transmissão de 138 Kv, subestação rebaixadora da CELESC, 138/13,8 KV, 33MVA, a 4 km de distância. A área da ZPE está situada às margens da rodovia BR-101 e possui facilidades ferroviárias, sistema de abastecimento de água bruta e tratada disponível para atender às necessidades das indústrias num raio de 1 km, sistema de comunicação (telefonia, telex, fax), interligado ao país e exterior via TELESC e EMBRATEL, telefonia celular, aeroporto a 96 km de distância, em Florianópolis, além de um pequeno aeroporto em Imbituba para aeronaves de pequeno porte.

### Projetos Industriais Aprovados

A partir da data de 17 de abril de 1997, concretiza-se, efetivamente, a implantação da ZPE/SC, com a aprovação dos três primeiros projetos industriais pelo Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE), as empresas aprovadas estão relacionadas na tabela 9.

TABELA 9  
PROJETOS DAS EMPRESAS APROVADAS PARA A ZPE/SC.

<b>Empresa</b>	<b>Cidade</b>	<b>Ramo</b>	<b>Investimento</b>	<b>Empregos</b>
Legrand	São José	Móveis	US\$ 3.900.000	200
Tector'D	Garopaba	Eletrônicos	US\$ 3.000.000	200
Evershoe	Araranguá	Calçados	US\$ 8.300.000	541
<b>Total</b>			<b>US\$ 15.200.000</b>	<b>941</b>

Fonte: IAZPE (Imbituba Administradora da Zona de Processamento de Exportação).

De acordo com entrevista com o diretor da ZPE,<sup>26</sup> a parte da infra-estrutura para dar condições para as empresas iniciarem a construção de suas instalações já está pronta. A empresa Evershoe Calçados vai ter seu primeiro galpão construído pela IAZPE.<sup>27</sup> A primeira empresa que vai utilizar recursos próprios na construção de suas instalações é a Tector'D. Como frisa o próprio diretor da ZPE, “A ZPE já faz parte da realidade dos imbitubenses”.

Enquanto o atual prefeito de Imbituba acredita que o Município será o mais desenvolvido da região, com a operacionalização da ZPE, o ex-prefeito prevê o insucesso do projeto, uma vez que as empresas que lá serão instaladas não terão condições de se manter somente com exportação, uma vez que a Lei determina que nada produzido na ZPE pode ser comercializado no mercado doméstico. Sugere, portanto, que de 20% a 30% de toda a produção possa ser vendida internamente (Anexos VIII e IX).

O fato é que a ZPE só contribuirá para alterar o quadro de crise do Município de Imbituba se as firmas comprarem e subcontratarem localmente, estimulando o surgimento de atividades subsidiárias na área.

A ZPE deverá intensificar as migrações para Imbituba, devido às expectativas sobre geração de empregos. Isso poderá causar ou até mesmo agravar problemas urbanos. Por exemplo, já se percebe a invasão dos terrenos baldios próximos à área da ZPE. Logo, é necessário um plano de desenvolvimento urbano que contemple os prováveis impasses derivados da ZPE.

---

<sup>26</sup> Entrevista realizada no Município de Imbituba em 29/9/1999.

<sup>27</sup> Imbituba Administradora da Zona de Processamento de Exportação.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da crise no setor carbonífero na região de Criciúma, observou-se que Imbituba foi uma das áreas mais afetadas, desencadeando uma crise socioeconômica sentida até os dias atuais. Isso se deve ao fato de que o Município dependia do carvão para que suas atividades produtivas obtivessem êxito. A verdade é que não houve interesse em diversificação por parte das empresas.

O Porto de Imbituba tinha suas cargas baseadas quase que com exclusividade no transporte de carvão. A ICC dependia do subsídio do governo para poder competir no mercado com outras empresas, o que levou ao seu fechamento. A Indústria Cerâmica Imbituba, apesar de ter sido a primeira do Estado de Santa Catarina, ficou parada no tempo e, quando resolveu se modernizar, as concorrentes já estavam em um estágio tecnológico muito avançado, tornando difícil a competição em um mercado que prioriza tanto a qualidade, quanto a quantidade.

Dessa forma, o desemprego alastrou-se pelo Município levando a população a procurar novas alternativas de sobrevivência; uma delas foi a migração para fora do país, deixando Imbituba em completo abandono. O comércio local foi um dos mais prejudicados por este conjunto de problemas.

O que se observa é que o período crítico da crise parece ter chegado ao seu final, e surgem novas alternativas para a reconstrução da economia de Imbituba.

Pode-se dizer através dos fatos enumerados neste trabalho que existem três alternativas para a retomada do crescimento do Município:

1. A primeira está relacionada com o interesse dos administradores do Porto em diversificar suas cargas e, principalmente por ser um porto privado, oferecer um serviço de melhor qualidade a um preço competitivo em relação aos outros portos de Santa Catarina.

2. A segunda está ligada à implantação efetiva da ZPE, desde que os serviços utilizados por ela sejam realizados por imbitubenses, para que haja um crescimento em outros setores da economia.

3. E por último, o turismo, que é um segmento que tem tudo para deslançar, mas leva algum tempo para se desenvolver, além de requerer investimentos na área de divulgação e propaganda das belezas naturais que Imbituba tem a oferecer.

As últimas frases são temperadas com otimismo, como é fácil observar. De fato, embora o passado recente não autorize entusiasmo, é necessário ser otimista. Só assim acontece o ânimo para tentar mudar as coisas. Acreditar que o turismo possa representar dias melhores no futuro, por exemplo, pode servir de estimulante para que se formulem e se implementem iniciativas visando ao aproveitamento do potencial existente.

É óbvio que não se deve resvalar para o otimismo ingênuo. O futuro de Imbituba há de ser objeto de profunda reflexão por parte da sociedade local, presente nos debates sobre os destinos do Município com toda a sua heterogeneidade e complexidade. Imbituba será o que se fizer dela. Um projeto abrangente, socialmente, é desde logo necessário.

## 7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BANCO REGIONAL DE DESENVOLVIMENTO DO EXTREMO SUL – BRDE. Zona de Processamento de Exportação. ZPE – Imbituba. Fevereiro de 1993.
- BECKER, Bertha K. *A Crise do Estado e a região: a estratégia da descentralização em questão*. Rio de Janeiro, UFRJ. Departamento de Geografia, jan./mar. 1986. p.43-62.
- BOSSLE, Ondina Pereira. *Henrique Lage e o desenvolvimento sul catarinense*. Ed. da UFSC. Florianópolis – 1981.
- CAMARGO, Aspásia. Brasil: alternativas e protagonistas. *Textos de Apoio nº 14: Pacto Federativo para o Brasil do Ano 2000*. São Paulo, Caderno Especial, 8 de agosto de 1993.
- CAMPOS, Nazareno J. *Terras comunais e cultura açoriana na Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: FCC/UFSC. 1991.
- CENSO DEMOGRÁFICO – 1960, 1970, 1980, 1991, 1996 (Estimativa). IBGE
- DIÁRIO DO SUL. Imbituba (SC), ano 3, n. 515, sáb./dom., 20-21 mar. 1999.
- GUIMARÃES, Leonardo Neto. Ciclos econômicos e desigualdades regionais no Brasil. XXIV Encontro Nacional de Economia da ANPEC. Águas de Lindóia – dezembro de 1996.
- IAZPE – Imbituba Administradora da Zona de Processamento de Exportação. Santa Catarina um Mundo de Negócios.
- JORNAL O EXPRESSO. Região dos Lagos, ano VII, n. 216, 16 abr. 1999.
- LINS, Hoyêdo Nunes. ZPEs e desenvolvimento regional. *Atualidade Econômica*. Florianópolis, UFSC, Departamento de Ciências Econômicas, nº 21, abril/setembro 1994. p.6-8.
- \_\_\_\_\_. Indústria e Regiões Catarinenses na Perspectiva do Mercosul. *Atualidade Econômica*. Florianópolis, UFSC, Departamento de Ciências Econômicas, nº 22, out./dez. 1994. p.4-7.

- \_\_\_\_\_. Relações Estado-Região: Desafios fin-de-siècle. II Encontro Nacional de Economia Política, São Paulo, PUC/SP, 27-30 de maio de 1997. *Anais...*, v.2, p. 291-310.
- MAMIGONIAN, Armen. Estudo Geográfico das indústrias de Blumenau. Separata da *Revista Brasileira de Geografia*. nº 3 Ano XXII, jul/set. 1965. Rio de Janeiro, IBGE, 1996.
- MARTINS, Manoel de Oliveira. *Imbituba, história e desenvolvimento*. 2. ed. Criciúma: Ribeiro, 1978.
- MYRDAL, Gunnar. *Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas*. 2. ed. Rio de Janeiro: Saga. 1968.
- PACHECO, Carlos Américo. *A questão regional brasileira pós-1980: desconcentração Econômica e Fragmentação da Economia Nacional*. IE/UNICAMP. Campinas, 1996. Tese de doutoramento.
- RANGEL, Ignácio. *Recursos ociosos e política econômica*. São Paulo: Hucitec, 1980.
- SANTOS, Maurício Aurélio dos. *Crescimento e crise na região sul de Santa Catarina*. Dissertação de Mestrado em Geografia. UFSC. Florianópolis – SC – 1995.
- SANTOS, Sílvio Coelho dos. *A nova história de Santa Catarina*. Florianópolis, 1977, 2ª.Ed.
- SECRETARIA DO ESTADO DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, CIENTÍFICO E TECNOLÓGICO. ZPE – Santa Catarina. Uma Porta Aberta para o Mundo.



## ANEXO I

### **Entrevista com Angelino sobre o êxodo para os Estados Unidos**

Imbituba, 25 de outubro de 1999.

#### **1 – Qual foi seu primeiro filho que foi para os EUA?**

R: Foi a Lia, o esposo, Edenilson, e dois filhos.

#### **2 – Como eles conseguiram o visto?**

R: Conseguiram com o Mário, fazia a documentação na Nobretur.

#### **3 – Em que parte dos EUA eles estão morando?**

R: Estão morando em Miami.

#### **4 – Todos os dois trabalham?**

R: Sim, todos dois trabalham.

#### **5 - Onde o esposo trabalha?**

R: Ele trabalha com estruturação de jardins. A empreitada deles é colocar um sistema de tijolos que tem lá, que é diferente daqui. Eles fazem desde a calçada até ao jardim em torno das casas.

#### **6 – O senhor saberia dizer quanto eles ganham por dia?**

R: Eles ganham de 80 a 90 dólares por dia. Eles trabalhavam para um brasileiro. Mas agora montaram uma firma deles mesmo.

#### **7 – Estão há quanto tempo em Miami?**

R: 3 anos.

#### **8 – Por que foram embora de Imbituba?**

R: Não tinham emprego e não viam possibilidade de continuar aqui. Um ano depois o meu outro filho, Elias e a esposa, também foi. Ele trabalha com o meu genro nesta empresa.

#### **9 – E as mulheres trabalham?**

R: Elas trabalham mais com limpeza de casas, no serviço doméstico.

#### **10 - O senhor passou 4 meses lá visitando seus filhos. O que o senhor percebeu de diferente do Brasil?**

R: É tudo muito bem organizado, não existe desperdício. Por exemplo, a água que é usada nos banheiros, ela vai para a usina, é tratada, volta em outro encanamento e serve para regar as plantas.

**11 – Os seus filhos mandam dinheiro para o Brasil, ou estão guardando para quando voltarem? Se é que eles pretendem voltar?**

R: Eles pretendem voltar, mas vai levar mais uns 3 a 4 anos. Eles estão comprando terrenos aqui em Imbituba.

**12 – O senhor percebeu algum tipo de discriminação dos americanos com os brasileiros?**

R: Existe discriminação. Por exemplo, tinha uma americana que discriminava muito os brasileiros quando eles tentavam tirar a carteira de motorista. Até o meu sobrinho que já está lá há 10 anos, o Natanael (está com a esposa e os três filhos - inclusive um já nasceu lá nos EUA), deu uma tremenda bronca nesta americana. Os brasileiros já sabiam e evitavam fazer o exame com ela, porque se não falasse inglês com ela não tinham resposta nem atenção.

**13 – A sua família é evangélica. Os cultos são freqüentados só por brasileiros ou também americanos?**

R: Só brasileiros freqüentam os cultos. É difícil ir um americano.

**14 – Esse seu sobrinho que está lá há 10 anos pensa em voltar?**

R: Ele já pensou em voltar, mas agora acho que é difícil, a filha dele mais velha estuda na escola, além do português e o inglês, espanhol e francês.

**15 – Todos já têm casa própria lá?**

R: O Natanael (sobrinho) tem dois apartamentos e comprou uma casa agora, e a filha e o filho pagam aluguel.

**16 – Eles já têm carro?**

R: Sim, todos eles já têm carro. A Lia ainda segunda passada ligou dizendo que conseguiu comprar uma *van*.

**17 – Quantos parentes você já tem morando fora?**

R: São 11 pessoas.

**18 – O senhor chegou a encontrar algum brasileiro lá?**

R: Encontrei muitos, mas de Imbituba só uma casal. Cheguei até ir na casa dele (Evaldo Marques). Cada vez que os meus filhos encontram algum brasileiro é uma farrá.

**19 – Quanto ganham as mulheres?**

R: Elas entram na casa para limpar, onde levam de 2 a 3 horas e ganham 30 dólares.

**20 – Por que o senhor acha que o americano não faz este serviço?**

R: Eu acho que o americano não é muito chegado a trabalho deste tipo, e eles chamam os brasileiros, os mexicanos de latinos ou hispanos.

**21 – O senhor tem algum neto que estuda lá nos EUA?**

R: Só uma neta que estuda em uma escola americana. Ela já tem 15 anos. É como se ela tivesse terminando o nosso segundo grau aqui do Brasil.

**22- Qual o grau de escolaridade dos seus filhos que foram para os Estados Unidos?**

R: Só têm o primeiro grau.

**23 – O senhor trabalhou durante trinta anos na prefeitura, já é aposentado. Na sua opinião, a crise começou com o fim do carvão ou com o fim da ICC?**

R: Desde que parou o carvão, começou a existir crise aqui, pois a vida de Imbituba era o transporte de carvão. A ICC foi um outro golpe.

**24 – O senhor também participa da opinião de que a ICC prejudicou o turismo?**

R: Sim, que ela prejudicava não tenho dúvidas, mas aqui foi reservado para distrito industrial. A ICC fabricava ácido sulfúrico, transformava em fosfórico, que é para adubo do rejeito peritoso do carvão, que era depositado a céu aberto em Tubarão. O aproveitamento era tão grande que aquela cinza vermelha que saía da ICC dava para fazer ferro. Os navios iam carregados de carvão, voltavam com minério de ferro para a SIDERSUL, que também não vingou. Com isso o frete era barateado, pois os navios não voltavam vazios.

**25 – Existia turismo em Imbituba antes da ICC?**

R: Era fraco, mas sempre vinha gente de fora para cá. Se Imbituba era reservada para distrito industrial, que esquecesse o turismo, mas faltou força do Governo Federal e do Estadual, porque desde que a ICC veio para Imbituba foi uma briga para que a ICC fosse para Tubarão e Criciúma, sendo que uma parte da ICC ainda foi levada para Criciúma. A crise começou com o carvão e agravou-se uma barbaridade com o fechamento da ICC.

## ANEXO II

**Entrevista com Maria. Sua filha também foi para os Estados Unidos com o esposo e é vizinha do senhor Angelino, entrevistado acima.**

Imbituba, 26 de outubro de 1999.

**1 – Quanto tempo faz que sua filha (Cida) foi para os EUA?**

R: Vai fazer dois anos.

**2 – Em que o seu genro trabalha lá?**

R: Ele trabalha com o Elias, filho do seu Angelino.

**3 – E a sua filha onde trabalha?**

R: Ela trabalhou em uma fábrica, mas saiu. Agora trabalha com limpezas. Aqui nós chamamos faxina. E ganha 30 a 40 dólares por limpeza.

**4 – Onde eles moram?**

R: Em Miami, no mesmo bloco de apartamentos em que vive o filho do Angelino. Tem 12 apartamentos, sendo 7 de brasileiros e 5 de americanos.

**5 – O esposo da sua filha estudava aqui no Brasil?**

R: Fazia Arquitetura na UFSC. Trancou e foi embora. A Cida só tinha o primeiro grau.

**6 – Eles pretendem voltar?**

R: Eles pretendem voltar ainda este ano, mas ainda não está confirmado.

### ANEXO III

#### **Entrevista com o Secretário de Turismo, Jorge Zanini**

Imbituba, 27 de outubro de 1999.

#### **1 – Você diria que Imbituba foi prejudicada no que se refere ao turismo com a instalação da ICC?**

R: Sem dúvida, a ICC foi a grande redenção de Imbituba. Os acessos asfaltados vieram em razão da ICC. A quantidade de energia elétrica que nós temos na cidade hoje é abundante e de boa qualidade, uma das melhores águas do Estado, que vem da CASAN, e a abundância de água veio em razão da ICC. A iluminação pública e muitos outros benefícios vieram através da ICC.

Mas com a passar do tempo, nós vimos também que a ICC foi altamente prejudicial ao turismo. Foi benéfica à cidade, sem sombra de dúvida, mas deixou marcas muito profundas. Por exemplo, “Chuva de Ácido em Imbituba” era a manchete que se lia nos jornais, em todos as emissoras de TV ou de rádio. Todo dia tinha uma notícia de poluição em Imbituba. Isto só parou quando a ICC fechou em 1992. Então, na verdade, a vida do turismo de Imbituba, como cidade turística, é de 92 para cá.

#### **2 – Mas existia turismo em Imbituba antes da ICC?**

R: Eu assumi a Secretaria de Turismo na administração Luís Dário, substituindo o então vice-prefeito, que acumulava o cargo, Cadir Carnin, eu não tinha absolutamente nada na Secretaria de Turismo. Pela vez primeira quando eu fui secretário de 1988 a 1992, eu que criei o primeiro folder de Imbituba. Quer dizer que então não tinha nada mesmo, e sempre trabalhamos com toda a adversidade que nos propunha a ICC. Na verdade, nós convivíamos com a rua de baixo, onde moravam várias personalidades de Imbituba, denunciando e fazendo operações de guerra contra Imbituba. Por isso é que eu digo que a história turística de Imbituba só começou com o fim das atividades da ICC.

#### **3 – O que as nossas vizinhas Garopaba e Laguna têm que Imbituba, que tem muito mais potencial turístico, não tem?**

R: Laguna estourou e veio por ser o pólo turístico da Cidade de Anita, enquanto que em Imbituba não tinha nada. Garopaba vendeu a praia da Ferrugem e a Praia de Garopaba, porque a gauchada veio e se maravilhou com tudo aquilo que tinha, e Imbituba ficou esquecida, parada, estagnada. Não existia nenhum trabalho para divulgação do turismo.

E também Imbituba estava mais interessada em se tornar um complexo industrial do que ser conhecida como uma cidade turística.

#### **4 – O que está sendo desenvolvido hoje como projetos turísticos?**

**R:** Imbituba hoje já está no calendário turístico do Brasil com dois pontos fundamentais, a Festa do Camarão, que vai ser a primeira festa nacional do camarão, buscando não só os shows nacionais, mas fundamentalmente a gastronomia, que nós achamos fundamental. Nós queremos transformar a Festa do Camarão em uma festa em que o visitante venha para comer camarão, visitar os hotéis, visitar as praias, enfim conhecer Imbituba.

Nós precisávamos de uma melhor infra-estrutura, que saiu recentemente hotéis (o Silvestre Hotel, e o Imbituba Praia Hotel), porque nós não tínhamos hotel na cidade. Nós tínhamos o Sozi Hotel, que era no centro da cidade. É um bom hotel, mas não como atrativo turístico. Também o Imbituba Hotel, um hotel que teria que ser reformado. Teria que ser mantido, teria que ter uma nova dimensão, pois poderia se tornar o melhor hotel da cidade, mantendo o padrão e o atrativo de ser o mais antigo hotel de Imbituba. Nós tínhamos o camping do Jangadeiro, mais nada. Pousadas só na Praia do Rosa. Aqui não tinha nenhuma. Agora que surgiu a pousada do Paulo.

Na verdade, o turismo é composto de vários fatores. O primeiro e fundamental é a divulgação das belezas naturais que a terra tem, e isso nós ganhamos de Garopaba e Laguna. Pode juntar os dois que nós temos mais que eles, mas não temos o acompanhamento, quer dizer, nós não tínhamos, agora temos com estes dois hotéis e o Jangadeiro. Nós temos tudo isso na praia do Rosa, as melhores pousadas, o melhor atendimento. Eu digo agora sem sombra de dúvida ou erro que a pousada Verde da Praia do Rosa já está lotada para as festas do fim de ano, e para toda a temporada de verão, e eu te afirmo que isso já é turismo. Nós vamos receber no fim do ano, pela previsão, 30 mil pessoas só na Praia do Rosa. Inclusive a estrada do Rosa vai ser interrompida as 17 horas pela Polícia Militar, por conta desta previsão.

Outra coisa que está sendo feita em favor do turismo, vou começar do último acontecimento, nós lançamos a Festa do Camarão na reunião dos Agentes de Viagens do Brasil em Curitiba. As maiores operadoras de turismo estavam em Curitiba; pela primeira vez ouviram falar no nome de Imbituba, pegaram o material os folders, um papelinho que tinha na capa um “zimbinha”, que é o símbolo da Festa do Camarão. É por aí que começa o turismo. Nós fizemos a Festa do Camarão o ano passado, pela primeira vez, com uma mídia,

com assistência de comunicação bem melhor que os outros anos, trazendo uns artistas de nível nacional.

Um outro ponto que Imbituba avançou um milhão por cento foi a respeito da baleia franca. A baleia franca hoje é o símbolo da cidade de Imbituba e no começo só eu acreditei nesta idéia. O que faltava a Imbituba era a identificação com alguma coisa, e a identificação de Imbituba foi a baleia franca. No começo ninguém acreditou no sucesso, tanto que nós fizemos a primeira, a segunda e a terceira Semana da Baleia Franca em três anos consecutivos; tivemos como parceiros no primeiro ano somente a RBS; no segundo ano a RBS e a SBT; este ano nós tivemos RBS, SBT e Record, e todos os jornais da região. Nós tivemos uma reunião internacional na Praia do Rosa sobre a baleia franca. Fizemos grande progresso, principalmente por ter toda esta mídia gratuita e ainda três minutos de Jornal Nacional. Então, posso dizer que este é o caminho para o turismo.

A baleia franca é uma redenção para Imbituba, que no passado foi o maior matadouro de baleias desta região. Sua economia se baseava única e exclusivamente na pesca da baleia e hoje, no entanto, sua economia novamente está sendo beneficiada pela baleia franca, sendo que Imbituba vai se tornar o município que irá coordenar a proteção e preservação da baleia franca nas praias do Farol de Santa Marta até a Ilha de Santa Catarina. Desta forma, o que começou com o erro da matança das baleias vai se tornar a coisa certa com a sua preservação.

##### **5 – Imbituba tem algum apoio da Embratur ou da Santur?**

**R:** A Embratur raramente nos concede alguma coisa, até porque nós buscamos apoio dos deputados federais da região. Nós conseguimos uma pequena parcela do que se precisa, mas já é alguma coisa, pois nunca tivemos nenhum apoio nem neste governo, nem nos governos anteriores. E da Santur não recebemos apoio nenhum.

##### **6 - Que tipo de turista Imbituba pretende focar?**

**R:** A condição de Imbituba se encaminhou para atrair um turista mais idoso, quando há 4 ou 5 anos os pais de jovens traziam seus filhos para passar o carnaval em Laguna, mas não ficavam em Laguna, porque não gostavam do agito. O barulho era muito grande, a falta de respeito também, e o mesmo acontecia com Garopaba; não com barulho, mas com agito, com juventude. Então Imbituba passou a ser um pólo de atração daquele turista mais idoso ou daquele que não gosta de festa e vem para descansar. Aqui em Imbituba não existe perigo com ladrões ou assaltantes; por exemplo, toma banho de mar e quando volta a roupa ainda está no mesmo lugar, coisa que não acontece nas outras cidades.

Em Imbituba nossa faixa litorânea mede 30 km de área litorânea; temos uma praia que tem 9 km de extensão, a Praia da Vila. Em Camboriú, por exemplo, tem 30 km. Agora de largura nos temos de 50 a 60 metros e Camboriú tem 4 a 5 metros. Eles brigam por um espaço de toalha. Imbituba carece de infra-estrutura, sem sombra de dúvidas, com o comércio, com bons restaurantes, lanchonetes ao longo da praia, e o projeto para o ano que vem será uma beira-mar iluminada, que deve ser a redenção para o turismo de Imbituba.



## ANEXO IV

### **Entrevista com o gerente de marketing do Silvestre Hotel, Saulo**

Imbituba, 28 de outubro de 1999.

#### **1 – Quando tempo você está residindo em Imbituba?**

**R:** Morando em Imbituba, estou há quase 2 anos, mas trabalho com Imbituba já há uns 3 anos. A minha família está no turismo desde 1935; eu tenho uma empresa, já gerenciei várias redes de hotéis, portanto eu não sou funcionário do Hotel, sou uma pessoa jurídica, sou contratado desse hotel, pois ele é novo, só tem 10 meses e precisa de uma boa injeção de propaganda e trabalho intenso de divulgação, não só do Hotel, mas principalmente da cidade de Imbituba.

#### **2 – Portanto, você conhece as dificuldades de Imbituba?**

**R:** Claro que sim. Uma das primeiras coisas para se implantar uma rede de hotéis é você conhecer o mercado, o produto, a região e o mercado.

#### **3 – Qual a sua visão sobre as conseqüências que a ICC trouxe para o turismo de Imbituba?**

**R:** A ICC deixou uma imagem muito ruim de Imbituba, naquele aspecto de poluição. Se você analisar onde está construído nosso hotel, e adiante dele tudo que tem na direção sul, todas as construções que tem aqui são novas, todas elas têm menos de 4 anos. A ICC fechou vai fazer 7 anos, exatamente porque aqui nada sobrevivia, nem se podia respirar. A poluição era muito violenta, especialmente aquela do ácido sulfúrico, porque o vento mais incidente aqui em Imbituba é o vento nordeste, e pegava exatamente esta área onde foi construído o nosso hotel.

Mas hoje, poucas pessoas lembram-se disto. O grande problema de Imbituba é que no período da ICC, exatamente por causa deste problema, o turismo foi completamente abandonado aqui nesta área. Todo mundo sabe onde fica Imbituba, já ouviu falar de Imbituba, ou nunca ouviu falar de Imbituba, mas sabe que fica entre Laguna e Garopaba. Então, o pessoal passa, mas não entra. Portanto, não sabe a beleza que nós temos aqui e atrativos naturais.

**4 – Por que Laguna e Garopaba são conhecidas e apreciadas pelos turistas e Imbituba, que tem igual ou mais potencial, não é conhecida?**

**R:** Imbituba não tinha infra-estrutura. Neste período todo, o único hotel que tinha em Imbituba era o Imbituba Hotel, que tem exatamente 90 anos. Então, não existia infra-estrutura. Se você analisar as pousadas, os hotéis, tudo o que tem em Imbituba hoje, com exceção da Pousada Henrique Laje, que é mais antiga, mas é pequena, com 14 apartamentos, então não tinha uma infra-estrutura para receber o turista aqui, porque ele não teria onde se hospedar.

E também todo o comércio em geral tem que estar conscientizado de que com o turismo tem que existir um trabalho efetivo para atender o pessoal que vem para a cidade.

**5 – O que está sendo feito hoje em Imbituba em favor do turismo?**

**R:** O que está acontecendo aqui em Imbituba é que nós estamos trabalhando em cima da administração atual para que haja uma mudança de mentalidade. Essa mudança de mentalidade está se dando em várias áreas, não só no poder público, mas inclusive dentro da Associação Comercial de Imbituba. Antigamente existia um presidente, um vice-presidente e um diretor técnico, e aqui todo mundo ficava esperando que o presidente trabalhasse e fizesse alguma coisa por Imbituba, mas a gente conseguiu mudar isso a partir desta diretoria que assumiu semana passada. Então, agora, nós temos mais de 10 diretores, um presidente, um vice-presidente, um diretor administrativo, mais de 10 diretores, cada um com um setor de Imbituba. Então nós temos aí um setor de serviços, um setor de micro e pequenas empresas, um setor da mulher empresária, um setor do jovem empresário, um setor de turismo, um de hotelaria para hotéis, pousadas, restaurantes e bares, que não é só ligado a turismo, isso porque o hotel tem o lado comercial dele e recebe as pessoas que vêm das empresas, do porto, viajantes, é um tipo de turismo, ou negócios que geram turismo, pois o pessoal vem e se hospeda, mas não é bem o turismo em si. O pessoal vem para trabalhar, é diferente e dentro deste aspecto tem muita coisa técnica que antigamente não se dava destaque.

Por exemplo, nossa diretoria vai apresentar para a prefeitura, nós vamos dar para a prefeitura uma projeto aqui para a avenida beira-mar, porque nós não temos aqui uma avenida beira-mar, só tem um monte de barro e a praia. Então a intenção é fazer o projeto e dar de presente para a prefeitura. Esse projeto ainda prevê o calçamento, as praças, as áreas para instrumentos de musculação, para o pessoal fazer ginástica na beira da praia; prevê também quiosques. Aconteceram fatos no litoral todo que nos fazem dar atenção para os

quiosques. Por quê? Não só em Santa Catarina, mas em outros lugares do Brasil, por exemplo, vem o pessoal na temporada que vem vender sanduíche caseiro. É muito comum em todo litoral do Brasil. A pessoa faz o sanduíche de maionese embrulha num plástico e deixa no porta-malas do carro e vai para a praia de manhã. Não leva tudo de uma vez, tira um pouco coloca na cesta e sai vendendo e aquilo vai fermentando no porta-malas, e você sabe, a salmonela, alguma bactéria, pra fazer uma infecção intestinal não reage na hora que você come. Isso vai se dar de 3 a 5 horas depois que você come. Onde eu quero chegar com isso? Aí nós temos os turistas aqui na frente da praia, inclusive hóspedes do meu hotel, ou de outras pousadas ou hotéis, a pessoa come um sanduíche pela manhã, almoça no meu hotel, tem um mal estar e é hospitalizado duas e meia, três horas da tarde. E de quem é a culpa? É do restaurante ou do hotel que ofereceu o almoço, e na realidade não é. Então estes quiosques vão ser projetados por um arquiteto, junto com a supervisão da Brasel, Associação Brasileira de Restaurantes e Similares, e a maior preocupação com esses quiosques é a manipulação dos alimentos. Cada um vai ter o seu projeto de armazenamento de todo o alimento, normas de manipulação que vão ser repassadas para a prefeitura para ser transformado em lei depois, para evitar que aconteça esse tipo de coisa, em benefício da cidade e do nosso próprio segmento de mercado, para proteger o cidadão de Imbituba e os turistas. Então tem uma série de preocupações hoje em dia mais técnicas que antigamente não tinha, quase científica. Todo esse cuidado nós vamos ter em apresentar este trabalho para a prefeitura. Então nós vamos ter aqui uma avenida beira-mar que vai ser uma das mais completas e seguras do Brasil.

Nós conseguimos levar a prefeitura para um congresso da Bavi em Curitiba. Claro que eles foram divulgar a Festa do Camarão, mas aí sentiram a dimensão da coisa, a primeira participação individual de Imbituba com estande próprio. Foi em junho que nós fizemos em Porto Alegre, participando de uma feira de turismo da PUC, uma feira de negócios e turismo. Foi a primeira vez que Imbituba participou de alguma coisa. Pretendemos também ir à Feira de Turismo em Gramado. Nós vamos estar lá presentes distribuindo material, etc. Vamos estar divulgando Imbituba. Exatamente aquilo que está faltando é a divulgação, porque ninguém vem em Imbituba para ficar no meu hotel, porque o meu hotel é bonito, porque tem um belo apartamento, ninguém vem para praia para ficar dentro do hotel. O pessoal vem para ver o que Imbituba oferece, o que tem de beleza na cidade, que são as ilhas, as praias, para conhecer as belezas naturais, as atrações culturais, religiosas, esportivas.

**6 – Será que Imbituba tem infra-estrutura para receber mais turistas do que era habituada a receber antigamente?**

**R:** A infra-estrutura surge conforme a necessidade. É aquela história: se tem mercado, se há procura, automaticamente alguém vai se interessar em atender aquela demanda. Isso naturalmente acontece, isso aconteceu em todos os lugares em que eu gerenciei hotéis. À medida que a demanda cresce, automaticamente vão surgindo coisas paralelas para atender as exigências desse mercado.

**7 – Qual é o tipo de turista que Imbituba atrai?**

**R:** Imbituba, hoje, tem dois tipos de turista; primeiro, o turista de esporte radical, os surfistas, que para mim não é turista, por que não tem dinheiro, não se hospeda em hotel, não se hospeda em pousada, com raras exceções. Traz a cabana, fica nos acampamentos, esse é um turista que nós temos o ano inteiro, porque o surf em Santa Catarina surgiu aqui em Imbituba, começou aqui em Imbituba. Daqui ele foi para Florianópolis, foi para outros lugares, vê que Imbituba é pioneira até nisto.

Depois nós temos o turista mais familiar; é aquele que tem criança pequena. As vantagens de Imbituba é que nós temos uma faixa de areia larga, o nosso mar não é dos mais violentos, porque não tem buracos. Aqui ninguém briga por um metro quadrado para botar um guarda-sol. Nas melhores praias de Florianópolis a faixa de areia é minúscula, mas eles têm uma série de atrações que nós não temos, mas devagar nós chegamos lá. E também aquele turista mais idoso que gosta de um lugar calmo, tranqüilo, com uma boa praia.

**8 – O turista jovem reclama que não tem nada para fazer à noite aqui em Imbituba?**

**R:** A noite é parada, só temos um bar na beira-mar. Vai abrir uma cervejaria ali na Vila Nova. O cinema, Imbituba não tem. Nós mesmos temos para ampliar o hotel, só não está pronto por causa da prefeitura. Nós temos projeto para boate, quadra de boliche, para piscina coberta, quadra de tênis, uma série de coisas; inclusive nosso centro de eventos que está parado por causa da prefeitura quer oficializar qual rua será mantida e qual será fechada. Quer dizer, isto está parado desde março, mas já poderia estar concluído se houvesse interesse da prefeitura, pois afinal são atrações que Imbituba não tem.

**9 – Você acha que a nossa população está preparada para receber o turista?**

**R:** Está, porque, veja bem, qual é a diferença de Imbituba e de Garopaba, ou até mesmo Canasvieiras? Lá, passou a temporada, 90% das coisas fecham. Aqui em Imbituba não fecha nada os doze meses do ano, então o turista tem infra-estrutura o ano inteiro. Outra vantagem do turista em Imbituba é que tudo é perto, não precisa haver um deslocamento, porque

qualquer coisa já está no centro, onde tem farmácia, supermercados, padarias, tem o hospital, bancos, lojas, então o turista, para ficar aqui, não precisa nem carro.

O grande problema de Imbituba são alguns empresários que compraram terrenos para investir e estão esperando valorizar. Como eles não vendem e eles são os proprietários das grandes áreas, o que acontece, como eles não vendem, ninguém constrói, e se não se constrói, Imbituba não vai para frente. Se não vai para frente, não valoriza. O próprio culpado de Imbituba não crescer e não valorizar os terrenos deles são eles mesmos, então são estas pessoas que trancam o progresso de Imbituba. Então, a sugestão que nós estamos dando é para que o IPTU dos terrenos que não têm construção, em dois anos, aumente tanto que eles vão ter que se desfazer dos terrenos, porque nós fizemos parte do Fórum de Desenvolvimento de Imbituba; o interesse é fazer Imbituba crescer e dar um espírito mais de união para o pessoal de Imbituba.

Eu acho que o pessoal de Imbituba não se gosta, porque, se você houve alguém falando mal de Imbituba, pode ver que essa pessoa é de Imbituba, porque ninguém de fora que vem a Imbituba fala mal da cidade. Imbituba tem uma coisa que os outros lugares não tem, e o pessoal aqui ainda não descobriu, e se chama qualidade de vida.

**10 – Você tem conhecimento se Imbituba tem parceria com a Embratur e a Santur?**

**R:** Imbituba não pode contar com a Embratur e muito menos com a Santur. Eles foram convidados para a Semana da Baleia Franca e não compareceram nem nas reuniões, nem nos eventos. A Embratur desconhece que tem a baleia franca aqui em Imbituba. Agora a coisa pode ser que mude de figura com a aprovação da APA. Já foi aprovado pelo ministro e estamos esperando a assinatura do Presidente da APA, que é a área de Proteção Ambiental da baleia franca. Já foi aprovado no Ministério do Meio Ambiente. Ela vai do sul da Ilha de Santa Catarina até o Farol de Santa Marta; são 135 mil hectares que vão ficar sob supervisão nossa aqui em Imbituba. O gerenciamento dessa área vai ficar em Imbituba, e como é um Decreto Federal, é uma área de proteção federal, que vai constar em todos os mapas de navegação do mundo como uma área de proteção de baleias. Então, a partir daí, vai haver uma divulgação um pouco diferente.

**11 – Você acha que o turismo seria a solução para o Município em termos econômicos?**

**R:** O turismo é uma das partes. A prefeitura já fechou um pré-contrato com a Petrobrás. Só falta assinar o acordo final, que a prefeitura vai utilizar a área e os prédios da ICC. O prédio principal da ICC vai ser a prefeitura. A Universidade de Tubarão também vai se instalar num dos prédios da extinta ICC, e uma série de outras empresas também serão instaladas

nos outros pavilhões. Então, aquela imagem feia e de abandono da área da ICC vai desaparecer, vai mudar a imagem de Imbituba e da prefeitura. Além de umas dez empresas novas que estão se instalando, tem mais aquelas três que estão se instalando na ZPE. Vai começar a geração de empregos, vai entrar dinheiro novo em Imbituba, vai haver uma maior divulgação de Imbituba; então o turismo vai ser o segmento que vai se desenvolver com o resto de Imbituba, com a indústria; o próprio comércio vai crescer, tudo vai começar a se desenvolver em conjunto.

Nós temos aqui em Imbituba que não é explorado que é a baleia franca. Nós temos dados oficiais do Governo da Argentina, que recebeu em 1997 mais de 300 mil turistas e faturou mais de 20 milhões de dólares com o turismo de observação de baleias. Se nós conseguirmos divulgar que temos as mesmas baleias em Imbituba e conseguirmos desviar uma pedaço deste fluxo que vem gente do mundo inteiro para ver as baleias... O custo de uma pessoa até a Argentina é o preço de um casal para ficar aqui em Imbituba por dez dias vendo as baleias. A semana passada nós tivemos 4 baleias; na semana anterior tinha 8 baleias. É um turismo que dá para ser trabalhado durante 5 meses, que é o tempo que as baleias ficam aqui pelas nossas praias (de maio até outubro). A consequência imediata de um turista durante 5 meses é a geração de empregos, que em vez de a demanda só aumentar durante os dois meses de alta estação, seriam 7 meses; daria para criar uns 200 empregos diretos de cara só com o turismo das baleias.

Mas para isso precisamos ter uma divulgação por parte do Governo Municipal e até Estadual, no Brasil e no Exterior.

O problema é que nós teríamos que ter um pouco de interesse do nosso poder público municipal. Criam-se algumas barreiras políticas que prejudicam não só a gente da iniciativa privada, mas a comunidade inteira. Os problemas do povo são uma coisa, outra coisa são as soluções para o povo, que devem estar acima dos problemas políticos.

A palavra de ordem hoje no turismo e em outros empreendimentos é a parceria. A iniciativa pública tem que se aliar com a iniciativa privada e não ficar esperando que a iniciativa privada faça tudo sozinha. Quando há parcerias tudo caminha para o progresso e para o sucesso de ambas e, principalmente, para o bem da população.

## ANEXO V

### **Entrevista com o diretor da ZPE (Zona de Processamento de Exportação), Lourival Martins**

Imbituba, 29 de outubro de 1999.

#### **1 – Qual o estágio atual da instalação da ZPE?**

**R:** A parte de estrutura para dar condições para as empresas iniciarem suas instalações estão prontas. Nós temos o primeiro lote, que é da Empresa Tector'D, que trabalha com eletrônicos. Essa parte já está pronta. A empresa é do Damásio. Inclusive eles estão para chegar hoje, ou na semana que vem. Em função da chuva que nós tivemos esta semana, foi atrasado o começo das obras.

A outra empresa é Evershoe, que é do Silveira e trabalha com calçados. Também está pronto, faltando apenas fazer uns taludes de gramas, que não interfere em nada.

A próxima é a Empresa Legrand, que é do Vinícios e que é uma empresa de móveis. Nós devemos encerrar hoje a parte da terraplanagem e devemos iniciar terça-feira, dia 2 de novembro (de 1999), a colocação de saibro.

As duas primeiras que foram citadas, a Tector'D e a Evershoe, estão com a infraestrutura completamente pronta, inclusive com colocação de saibro.

#### **2 – Qual o investimento até o momento que foi aplicado neste trabalho de infraestrutura para a vinda das empresas?**

**R:** Até o momento a nova diretoria da IAZPE investiu quase 700 mil reais, em 10 meses de administração. Isso levando em consideração que neste montante estão incluídas todas as despesas, inclusive com o pessoal, já que o nosso quadro de funcionários já conta com 78 pessoas. Esse dinheiro também foi utilizado para a recuperação de equipamentos do Governo do Estado, sendo que existia equipamentos com 20 anos de uso e nunca haviam sido feitos reparos nestes equipamentos.

Falando de investimento dos empresários, que serão as suas empresas, estes cada qual tem seu próprio engenheiro, fazem seus projetos e estão fazendo a máxima economia para poder sair um galpão mais barato.

No caso da primeira empresa, que é a Evershoe Calçados, nós já formalizamos, inclusive em documento, com o empresário e os quatro diretores da ZPE juntos, que a

IAZPE vai construir o primeiro galpão, vai dar a arrancada inicial, justamente para poder incentivar os demais, porque quando se constrói a primeira empresa as outras já começam a olhar com outros olhos e a dizer “vamos começar porque a coisa já está acontecendo”. Por esse motivo, através do nosso presidente Irmoto e da diretoria, decidiram iniciar a construção do galpão. É um galpão de 2.400m<sup>2</sup>, mas tem outra área medindo a mesma coisa. Nós vamos iniciar o primeiro, e o empresário já assinou um termo de compromisso onde, se o galpão ficar pronto pela IAZPE até janeiro, ele terá 60 dias para começar a produção; ou seja, entregamos o galpão e em 60 dias ele é obrigado a iniciar a produção; e a produção é de 22 mil pares mês de calçados. Nesta primeira etapa, o empresário pretende trabalhar com um primeiro turno, para o pessoal ir aprendendo o trabalho, porque o trabalhador aqui de Imbituba ou até mesmo da região não tem conhecimento nem habilidade com calçados. O que o empresário quer fazer é tentar alugar uma área com galpão. Já tivemos olhando com o diretor técnico ali na antiga Hipermodal, para começar a selecionar o pessoal que vai preparar o pessoal para trabalhar com calçados. Teríamos uma segunda etapa que seria num prazo de 90 dias após estes primeiros 60 dias. Teria um segundo turno de trabalho e duplica o número de empregos, e vai para 44 mil pares de calçados por mês.

A Tector'D é a primeira que deve iniciar aqui. Só que esta empresa, com recursos próprios.

### **3 – Vocês estão recebendo incentivo do Governo do Estado?**

R: Os recursos chegam na IAZPE através de investimentos do Governo do Estado, que tem dado toda a atenção para ZPE. Em todo momento ele está presente. Quando a diretoria precisa do apoio do Governo, ele sempre tem nos atendido, porque a ZPE agora é uma realidade, não tem mais volta. Agora é uma questão não de anos, mas de meses. A primeira empresa já estaria aqui se não fosse o mal tempo. Eles não iriam colocar os equipamentos a céu aberto.

As duas empresas vão acontecer ao mesmo momento, e os empresários têm vindo aqui toda semana, têm tido contado com a diretoria a todo momento, apressando os seus projetistas, perguntando como estão as obras e quando vão poder começar a construção dos galpões.

### **4 – Vocês pretendem usar a mão-de-obra de Imbituba, e estão sugerindo isso para as empresas?**

R: Nós somos a administradora. Evidentemente tudo que vier acontecer lá dentro daquela obra, a administradora tem que ter conhecimento. Nós temos conversado com os



empresários, inclusive o presidente Irmoto, de que a partir do momento que começar a construção dos galpões, acabei de colocar que o primeiro galpão nós da ZPE é que vamos construir, nada mas justo que nos sentarmos de uma forma bem cavalheira com os empresários... quantas pessoas que vão ser preciso para a construção, por exemplo, 30 pedreiros, vamos contratar o pessoal de Imbituba para fazer este serviço. Veja bem que já no início com os projetos, nós já estamos puxando os trabalhos para que eles sejam desenvolvidos pelos projetistas que temos em Imbituba. Todo trabalho de infra-estrutura que está sendo desenvolvido aqui nas obras da ZPE está sendo feito por pessoas de Imbituba.

**5 – Você tem um cálculo de quantos empregos diretos vão gerar estas primeiras três empresas que vão se instalar na ZPE?**

**R:** Vai gerar ao todo 1.300 a 1.600 diretos. Claro que isso não será imediato; primeiro vai ser feito um primeiro turno; depois, um segundo turno. Serão 120 contratados no primeiro turno, dentro de 90 dias, mais 120 empregados. O empresário tem que ter produção. Só eles sabem os contratos que eles têm no exterior. Essa empresa de calçados já tem compromisso de exportação em junho do que vem (2000).

A Legrand já tem acordos assinados nos Estados Unidos em dólar e com multas pesadas se não cumprir a exportação. O interesse desse empresário é começar a produzir o mais rápido possível e aqui dentro da ZPE, para ficar livre dos impostos.

**6 – De onde são estas empresas?**

**R:** Estas três empresas são catarinenses, porque, veja bem, não adianta trazer neste momento grandes empresas, pois só está no início; então, mais vale começar com três empresas modestas, que não vão render milhares de dólares, mas vai ter o efeito de ser o princípio.

A ZPE já faz parte da realidade dos imbitubenses. O próprio empresário está pedindo para que se acelerem as obras de infra-estrutura.

Dia 9 de novembro de 1999, vai vir o governo e nós vamos entregar a infra-estrutura das três primeiras empresas que foram aprovadas no Governo Federal; quer dizer, a nossa tarefa está cumprida. Agora é com as empresas. E o empresário vai ter urgência, porque já tem compromisso com a exportação.

**7 – Já dá para perceber alguma mudança em Imbituba em decorrência da vinda destas três empresas para a ZPE?**

**R:** Já se percebe que na área mais próxima de Imbituba os terrenos baldios estão sendo invadidos. Isso quer dizer que as pessoas que estão desempregadas ouviram falar que a ZPE vai começar seu funcionamento e estão deixando suas cidades para tentar conseguir empregos aqui na ZPE, pois sabem que vai haver necessidade de mão-de-obra.

Cresceram os pedidos de compra de terras próximos da ZPE, para restaurantes, hotéis, postos de gasolina; quer dizer, já começaram a valorizar os imóveis. É uma consequência; quando um projeto vai bem, toda a cidade começa a ir bem.

O nosso interesse primordial é dar valor ao que é da terra. Todo o material que é utilizado tanto no escritório quanto nas obras é Imbituba quem fornece. Os serviços que nos prestam são executados pelo pessoal de Imbituba. Nós queremos que a terra se beneficie com a ZPE. Nós vamos ganhar, mas a cidade vai ganhar muito mais.

## ANEXO VI

### **Entrevista com o presidente da Associação Comercial e Industrial de Imbituba, Carlos Alberto**

Imbituba, 29 de outubro de 1999.

#### **1 – Você diria que o comércio local é prejudicado pela proximidade com uma cidade onde o comércio é muito mais forte, como Tubarão?**

**R:** Com certeza, ao nível de comércio o pessoal daqui diz que não compra aqui porque aqui é muito caro. Dizem que é metade do preço. Lógico que as pessoas sempre exageram um pouco, mas isso é uma coisa que ao nível de economia é completamente explicável. Aqui tem que ser mais caro. Uma loja de Tubarão compra mil peças e uma loja de Imbituba, 100, 10, 50. Então o poder de compra de uma loja de Tubarão ou Florianópolis é muito maior, e o sucesso da venda está na compra. Só dá de vender barato se comprar barato. Então, se algumas lojas se abastecem em Tubarão, é claro que não vão vender pelo mesmo preço. O problema é que o comprador não leva tudo em conta, porque se ele colocar tudo na ponta do lápis não tem tanta diferença. Tem o risco, o custo do combustível, se precisar trocar alguma mercadoria... É claro que tem sempre os exageros, da mesma fora que vem gente de fora para comprar nas Malhas Ferjú, nas Lojas Nivaldo. Tem que ter competitividade, é tudo uma questão de quantidade, de economia de escala. Então o comércio de Tubarão, em função da proximidade, claro que acaba afetando o local. Mas tem gente que sai daqui para comprar em Florianópolis. É claro que tem coisa que tem na Capital que não tem aqui, mas mesmo assim não justifica a saída de tanta gente para comprar fora, e quanto mais o pessoal sair, mais tempo vai demorar para que as coisas fiquem baratas em Imbituba.

Nós da Associação Comercial e o CDL sempre fazemos campanha para que o pessoal compre em Imbituba. “Valorize Imbituba, porque isso ajuda seu vizinho”. Amanhã pode propiciar a contratação de mais um empregado na oficina, que por sua vez vai comprar no supermercado de Imbituba; enfim, é tudo uma engrenagem onde uma coisa depende da outra. Então, nós temos ainda este problema. É preciso fazer uma campanha mais consistente de conscientização da população para que a cidade seja valorizada, e que não basta o preço, mas tudo o que está embutido por trás desta compra.

## **2 – Você percebe o processo de declínio no movimento comercial de Imbituba? Desde quando? Quais seriam as causas?**

**R:** O que se percebe é que Imbituba passou por uma crise muito violenta. O fechamento da ICC não foi a única causa, mas foi a principal. A ICC representava 60% do movimento econômico. Era uma coisa fantástica. Para ter uma idéia, a ICC era o maior consumidor individual da CASAN do Estado. O que ela pagava de água era mais do que toda cidade de Tubarão pagava no mês. Só para ter uma noção da grandiosidade da coisa, nós tínhamos quatro subestações ali dentro da ICC. A subestação rebaixadora de tensão da CELESC é aqui em Imbituba, porque estas torres vêm direto de Tubarão e iam direto para a ICC, tanto é que a energia vai daqui e volta para Laguna, porque na ponte não tem nenhum poste com alta tensão. As torres passam por Imaruí e vão para Florianópolis, e tem um ramal que desce para Imbituba em função da ICC. A ICC tinha 900 empregos diretos e mais uns 300 indiretos. Isso acaba gerando uns 3.000 empregos indiretos e é bem significativo, além dos impostos que eram repassados para a prefeitura, que representava muito.

Com o fechamento da ICC, dessas 900 pessoas que ficaram desempregadas devem estar aqui em Imbituba apenas umas 300 pessoas. Foram de 600 a 1.000 pessoas embora. Inclusive muitos amigos meus que trabalhavam também na ICC foram embora para os Estados Unidos.

A ICC parou e desempregou um monte de gente. Ao mesmo tempo o carvão parou, e a estrada de ferro também tinha um monte de gente que trabalhava em função dela. Tinha o pessoal do porto que trabalhava em função do carvão. Este pessoal acabou ficando sem serviço. Ao nível de porto acabaram executando outra tarefa ou ficando sem emprego, sem contar que o porto teve que se adequar para um novo tipo de carga, e isso aconteceu tudo ao mesmo tempo. Sem falar na Cerâmica que, em virtude de uma filosofia do dono da empresa do Rinsa... ele na verdade já estava com uma idade muito avançada e não tinha grandes interesses, não tinha filhos, acabou não tendo motivação para investir na Cerâmica, porque a nossa Cerâmica foi a primeira do Estado de Santa Catarina, só que ele tinha interesse era em ser um comandante político de Imbituba. Ele tinha de 1.100 a 1.200 empregados, e isso significava 6.000 votos dentro da Cerâmica, e era isso que interessava para ele. Enquanto isso, as outras cerâmicas começaram a investir em tecnologia. Foi quando a Cerâmica de Imbituba despertou. Hoje ela já tem alguma tecnologia, e tecnologia em cerâmica significa substituição de pessoas por máquinas, e essas máquinas acabaram transformando 1.100 empregados em 400 a 450. Isso quer dizer mais pessoas desempregadas, e praticamente tudo

ao mesmo tempo, sem contar a crise estadual e nacional. É porque se fosse só Imbituba, se o país estivesse bem, haveria condições de suportar, porque a economia de uma certa forma ia se adequar, se ajustar mais rapidamente. Eu tenho a sensação que essa crise enfrentada por Imbituba está no fim, e o caminho para a solução é em primeiro lugar o porto, depois a ZPE e o turismo. São os três caminhos para Imbituba se desenvolver, retomar o crescimento e dar empregos; enfim, melhorar a qualidade de vida da população.

A ZPE ao nível de Imbituba é o único fato novo que na verdade nem é tão novo, porque já está há 6 anos neste impasse, mas hoje a gente percebe que está prestes a acontecer. Acho que até o fim do ano está pronto.

### **3 – Qual o trabalho que a Associação Comercial desenvolve?**

**R:** Ela tem a finalidade de reunir os empresários, representar os empresários nos seus interesses, e de alguma forma fortalecer esses empresários através de ações, através de pedidos junto ao poder público, municipal, estadual, federal, órgãos do governo, para que a gente tenha mais condições, e se junta com outras entidades para reivindicar no caso de reforma tributária, de redução de juros. É uma entidade de classe; a gente representa os interesses dos empresários da indústria, do comércio, da prestação de serviços, que o CDL tem praticamente as mesmas funções. O CDL é mais a parte comercial, e a Associação é mais abrangente, no caso do CDL, ele tem o serviço de proteção ao crédito (SPC). Em algumas cidades onde não tem CDL este serviço está anexado à Associação Comercial. Esse serviço não é obrigatório do CDL e, sim, da Associação Comercial.

### **4 – Que indicadores existem para medir/avaliar o desempenho do comércio? A associação faz alguma pesquisa? A prefeitura faz?**

**R:** Nós não temos nenhum indicador para avaliar qual a situação do comércio, o governo deixou uma pesquisa em que se refere a 2.000 empresas, micro e comércio, mas esse é um dado totalmente irreal, até porque quando as empresas fecham elas não dão baixa na Associação.

### **5 – Qual o comportamento do emprego no comércio de Imbituba na década de 90? A Associação acompanha essa evolução? Há dados sobre isso?**

**R:** O número de empregados, nós não temos essa informação. Não temos esse tipo de cadastro. As pessoas, às vezes, têm um certo receio de as informações irem parar em determinados órgãos, que depois haja uma fiscalização, mas não é o principal motivo. Na verdade, nunca se fez um trabalho deste tipo. A partir do momento que tiver uma planilha com questões, uma coisa mais técnica, com divulgação, até de repente as pessoas acabem

abrindo o jogo. Então, nós não temos dados para dizer que a crise passou, ou até que ela vai retornar.

## **6 – Saída para a crise de Imbituba?**

**R:** A saída para a crise passa pelo Porto, inclusive até antes pelo Porto. Dizem que 65% do movimento econômico de Imbituba é em função do Porto. Esse também é um número que ninguém conferiu. Qualquer ação que se faça no Porto é uma coisa que em 2 a 3 meses já aparece o resultado.

Uma ZPE é uma coisa que tem que ter um projeto, aprovação, tem que ter desenvolvimento, compra de material, construção; então, na melhor das hipóteses, entre a idéia, a intenção de fazer alguma coisa e a efetiva construção e o início de produção, no mínimo dois anos e meio.

E o turismo é um recurso utilizado para o longo prazo, porque na realidade o turismo é mais uma cultura, tem que ter muita divulgação, uma estrutura, as pessoas tem que mudar um pouco suas mentalidade. Imbituba tem um potencial muito grande para o turismo; o que falta é tirar dinheiro e investir. Uma prova de turismo investido é a Praia do Rosa, que aconteceu independente de Imbituba ou da sua prefeitura.

A Praia do Rosa ficou conhecida como praia de Garopaba e isso foi uma sorte para Imbituba, porque, veja bem, eu considero a Praia do Rosa a porta de entrada para o turismo de Imbituba, e um turismo qualificado, de classe A e B. Não é igual o turismo de Laguna, ou até mesmo de outras praias mais ao sul. A Praia do Rosa acabou sendo um parâmetro, ou até mesmo uma referência de turismo para Imbituba. É uma praia que já está lotada, o pessoal que foi para lá tem uma consciência de preservação do meio ambiente bem maior do que os nativos tinham, embora os nativos hoje já tenham absorvido uma parte dessa cultura, porque cultura não é coisa de 2 ou 3 anos, é coisa de uma geração. A Praia do Rosa começou há no máximo 20 anos. Depois que a ICC começou a funcionar é que começou a existir Garopaba, porque antes o turismo era aqui em Imbituba, o paraíso era aqui em Imbituba, o início do surf, o pessoal que curtiava onda, o pessoal do Rio Grande, a garotada daquela época, dos anos 70, 80, vinham tudo para Imbituba; não existia Garopaba.

A ICC começou a produzir no início de 1979. Aí começaram todos os problemas de poluição, mal localização da empresa; era um projeto pioneiro em nível mundial, tecnologia única, até que se conseguiu dominar o processo, que inviabilizou a empresa e colocou Imbituba em tudo que é mapa de praia poluída, de cidade poluída. Na verdade, a ICC poluiu uma região de 1 km, nem isso. Na verdade, com todo movimento que foi feito, aquela

divulgação negativa acabou colocando Imbituba como uma cidade poluída; então as pessoas que vinham para cá foram para Garopaba. No meio de Imbituba e Garopaba existe a Praia do Rosa. Os surfistas de 20 anos atrás são os donos de pousadas hoje; eles trouxeram seus amigos e os amigos dos amigos. Por isso, então, eu disse que foi uma sorte a Praia do Rosa não ser conhecida como de Imbituba, porque se ela estivesse vinculada a Imbituba, com certeza a Praia do Rosa não teria nada hoje também, porque estaria dentro daquele enfoque de que as praias de Imbituba eram poluídas. A Praia de Ibiraquera é de Imbituba e está do lado da Praia do Rosa, nunca foi poluída e, no entanto, qual é o desenvolvimento que ela apresenta? O mais importante é que pessoas vêm para a Praia do Rosa e não têm mais condições de ficar no Rosa. Estão indo para Ibiraquera. Hoje tem dezenas de pousadas lá na Ibiraquera, e o pessoal vem e vai acabar descobrindo o centro de Imbituba, e nós temos até Itapirubá, uma praia superlimpa, com morro, dunas e está completamente inexplorada. Só que turismo é coisa de 5 a 10 anos. Eu acredito que daqui a 5 anos Imbituba vai ter boa parte da sua economia vivendo do turismo.

## ANEXO VII

### **Entrevista com o presidente do CDL: Maneca**

Imbituba, 23 de outubro de 1999.

#### **1 – Você diria que o comércio local é prejudicado pela proximidade com uma cidade onde o comércio é muito mais forte, como Tubarão?**

R: Em hipótese nenhuma, a proximidade de Imbituba a Tubarão só vem a nos favorecer. Hoje há muitos tubaronenses que já são nossos clientes de crediário, mostrando assim o lado positivo. A globalização, a tecnologia, tem colocado ao alcance de todos a viabilização de uma concorrência mais justa. E também outras vantagens nos colocam em conforto, pois temos uma faixa litorânea invejável, lagoas belíssimas. Desta forma, acabamos atraindo nossos vizinhos turistas o ano todo.

#### **2 – Você percebe processo de declínio no movimento comercial de Imbituba? Desde quando? Quais seriam as causas?**

R: Estamos em uma cidade onde o crescimento comercial é positivo. Tenho acompanhado as vendas e percebe-se um percentual significativo no aumento dos negócios, viabilizando investimentos em todos os setores. Isso não estava ocorrendo em Imbituba até uns três anos atrás, por conta da crise em todos os segmentos da nossa economia, desativação do carvão, fechamento da ICC, declínio das cargas no Porto, redução de pessoal na Cerâmica Imbituba. Enfim, todo este processo aconteceu simultaneamente. Claro que as conseqüências foram sentidas principalmente no comércio, já que um povo desempregado não compra, e se ele não compra o comércio vai mal.

#### **3 – Que atividades são mais afetadas? (Supermercados, lojas de produtos para a construção civil, etc.)**

R: Todas as atividades comerciais de Imbituba vêm se alavancando em bom ritmo, destacando-se as áreas industriais, portuárias e de construção civil.

#### **4 – Que indicadores existem para medir/avaliar o desempenho do comércio? O CDL faz alguma pesquisa? A prefeitura faz?**

R: Não temos nenhum mecanismo para medir o desempenho do comércio. Se a prefeitura faz, certamente não deve ser muito confiável, pois não há dados corretos o bastante para que está pesquisa seja séria. O único mecanismo usado como referencial do CDL seria o SPC,



onde podemos avaliar, através de consultas realizadas, registros que são feitos pelas empresas associadas. Recentemente foi anunciada a abertura de um posto da Junta Comercial em Imbituba motivado pelas estatísticas da junta comercial estadual onde constatou-se o crescimento de novas empresas em Imbituba e poucas baixas, mostrando dessa forma crescimento nos negócios como um todo.

**5 – Qual o comportamento do emprego no comércio de Imbituba na década de 90? O CDL acompanha essa evolução? Há dados sobre isso?**

**R:** Não temos como acompanhar essa evolução estatisticamente. Não temos dados concretos que provem que houve alguma evolução tanto positivamente como negativamente, mas o que se percebe é que está havendo um crescimento no nível de empregos. Citando como exemplo minha empresa, que, com início, em 91, somávamos dois funcionários, hoje temos um total de 28 funcionários. Outros setores têm grande perspectiva de crescimento, como o Porto e a ZPE, que nos deixa com grandes expectativas de crescimento.

## ANEXO VIII

### **Entrevista com ex-prefeito de Imbituba, Luís Dário Rocha**

Imbituba, 30 de outubro de 1999.

#### **1 – Qual foi o ano do seu mandato como prefeito de Imbituba?**

**R:** Fui prefeito em Imbituba de 1989 até 1992.

#### **2 – Você consideraria a queda do carvão Catarinense o principal responsável pela crise que assola o Município? Por quê? Quais as evidências?**

**R:** A crise em Imbituba começou especificamente por causa do carvão, porque a economia do sul do Estado teve como base socioeconômica a extração do carvão e, como tal, ela veio lá de Criciúma até aqui em Imbituba, que era o ponto final, por causa do porto e da Estrada de Ferro, que seria o escoador natural da produção do carvão. Para onde? Para as usinas que naquela época eram a carvão, usinas de Angra dos Reis (RJ), outras usinas, metalúrgicas de São Paulo, enfim, tudo isso fez com que a economia desta área se desenvolvesse em cima desse produto e ninguém diversificou sua economia. Não se fez mais nada. Só trabalhavam em cima do primário, que era o carvão quando começou a surgir a crise do carvão, principalmente quando o país começou a importar carvão da Colômbia. Era um carvão de melhor qualidade, com menor teor de cinzas. Criciúma, por exemplo, aquela área maior, já estava mais preparada, porque ela diversificou um pouco mais sua economia. Começou a partir para a produção de calçados, cerâmica, metalúrgica, a própria agricultura foi aumentando. Em Tubarão o pessoal caiu para a agricultura, pois já viviam disso, e também na fabricação de tijolos, mas de Tubarão para cá ficou a Estrada de Ferro. Conseqüentemente, a sua economia foi baseada justamente no transporte de carvão e também de passageiros; e quando quebrou o carvão naquela área, foi como um jogo de dominó: derrubou o primeiro e o resto veio caindo em seqüência.

O maior prejudicado foi Imbituba, porque é a menor cidade, pelo menos economicamente, e que sofreu o maior impacto em função de que ela se preparou só para isso: receber e escoar a produção de carvão.

Além da Cerâmica que já existia na época, junto com a construção do Porto, construíram também a Cerâmica, que era do Henrique Lage. A Cerâmica foi criada para fabricar todos os utensílios de louças que eram utilizados nos navios da Companhia

Costeira, que também era do Henrique Lage, porque naquela época os navios batiam muito e quebravam muito as louças. Nós não estávamos ainda na era do plástico. Depois com a vinda do Dr. Rinsa é que a Cerâmica que passou a produzir peças de banheiro, azulejos e depois ficou só nos azulejos.

### **3 – O que você diria em relação a ICC e o seu fechamento? Quais os impactos que o Município sofreu?**

**R:** A ICC também foi uma consequência do carvão, porque ela veio para aproveitar o rejeito do carvão que estava sendo depositado em Capivari, e lá estava acabando com a lavoura. Resultado: aquele carvão com bastante teor de enxofre era justamente a matéria-prima que faltava para esse tipo de indústria (ICC), porque esta indústria foi feita para funcionar em Hamburgo, na Alemanha, que tem mais ou menos uma situação geográfica parecida com Imbituba na questão portuária. Quando eles estavam terminando de produzir todo o equipamento para a ICC, o equipamento já estava obsoleto; então a Alemanha arrumou um palhaço para comprar este equipamento, que foi o Brasil. Na realidade, hoje se pode falar isso, nós estávamos com uma bomba-relógio dentro da cidade, dito pelos próprios japoneses que instalaram ela aqui em Imbituba.

A ICC trouxe benefícios e também grandes prejuízos para Imbituba. Depende de que ponto se toma para a análise. Quando a ICC veio para Imbituba, era final do governo do Eduardo Elias como prefeito. Começou a implantação da estrutura em Imbituba para receber a ICC, que na época se chamava Complexo Carboquímico, que era um complexo realmente, porque começava com aquela. Depois iria para o ácido fosfórico, tudo em escala.

Quando eu assumi na Câmara de Vereadores no primeiro ano, aí começou a implantação da estrutura, porque a que nós tínhamos era deficitária. Tínhamos água que era da Companhia Docas, veio a água da CASAN, veio a CELESC, foi encampando tudo, foram feitos em termos de comunicações os acessos que nós não tínhamos. Telefones, nós só tínhamos aquele antigo. Tudo melhorou, a cidade progrediu, a vinda da ICC para Imbituba foi benéfica, em termos de desenvolvimento social primeiro. O desenvolvimento industrial nós veríamos depois, social em princípio porque foi só o desenvolvimento social e não sócio-econômico; por exemplo, a água de Imbituba era boa, mas não era cuidada; a distribuição era que não era eficiente, porque os canos eram enferrujados; então, melhorou tudo. Imbituba passou a ser outra cidade, passou a ter outra conformação de cidade desenvolvida.

A ICC contribuía para o desenvolvimento da cidade, principalmente para os cofres do Município, com aproximadamente 70% da arrecadação total, com impostos diretos e indiretos, sendo estes impostos os impostos gerados por ela mesma e pelas empresas que trabalhavam para ela, e pelo comércio em geral, que dependia do funcionamento dela. Tudo isso foi feito um cálculo na época minucioso, que deu aproximadamente 70%, porque até então a Cerâmica contribuía 35% mais o comércio. Hoje, na realidade, o maior contribuinte da prefeitura ou os cofres públicos é a Cerâmica e o Comércio.

Imbituba recebeu a ICC e desenvolveu com a ICC. Em se desenvolvendo com a ICC, ela teve que desenvolver também a parte social, como, por exemplo, aumentar o seu hospital por duas vezes, se estruturar de várias maneiras na parte econômica e social para receber aquele povo que veio de fora, também para trabalhar em Imbituba. Nesta época, Imbituba chegou a ter quase 40 mil habitantes; então o que ocorreu é que a cidade se reformulou para atender a uma nova demanda que não fazia parte da sua realidade, e com o fechamento da ICC toda a infra-estrutura que foi criada devido à necessidade ficou sem motivo de existir; aquilo tudo se dissipando e os mesmos problemas sociais ficaram. Agora, por excesso de oferta, por exemplo, a prefeitura se estruturou, vários segmentos da sociedade se estruturaram para o atendimento da população, com novas escolas de inglês, novos jardins de infância, porque os pais trabalhavam na ICC, os serviços oferecidos tiveram que se esmerar para atender essa demanda que advinha da ICC, só que esta demanda teve vida curta, e quando a ICC caiu encerrando suas atividades, esta estrutura formada para atender esta demanda que a ICC oferecia caiu junto. E então o que se diz é que Imbituba está em crise.

A ICC fechou primeiro, porque estava na mão do governo e o dinheiro corria solto, e também porque já era um projeto deficitário; ele já vinha de outro país para cá como forma de se desfazer de um projeto furado, e veio para Imbituba, porque tinha uma conformação geográfica portuária e que acabou não servindo para nada, a não ser para receber a rocha fosfórica. Por exemplo, a própria correia que foi instalada para transportar e receber as coisas do Porto nunca foi utilizada, e parece que um ou dois guindastes que existem hoje ainda no Porto, que estão totalmente deteriorados, foram justamente adquiridos para equipar o Porto por causa da ICC. Isso tudo era dinheiro federal.

#### **4 – O que você diria a respeito da evasão de imbitubenses para os Estados Unidos?**

**R:** O que se comenta é que Imbituba hoje tem de quase 1.500 pessoas nos Estados Unidos. Isso é um problema que acontece em todo Brasil, só que saindo de São Paulo não tem

nenhum significado, mas saindo de uma cidade pequena como Imbituba é um número assustador, e esse fenômeno acontece por causa do nível de desempregados que Imbituba apresenta, por causa de todos estes fatores que já foram comentados aqui.

**5 – Você, quando prefeito, incentivou o turismo em Imbituba? Como? Quais os resultados?**

**R:** Antes, com a ICC, quase não havia turismo em Imbituba. Existia um turismo normal de uma cidade do interior que tinha praia, onde vinham sempre as mesmas famílias, que tinham suas casas aqui, e passavam o verão em Imbituba. Esses nunca deixaram de vir, porque conheciam a cidade, seus costumes e tinham suas amizades.

Com a ICC, as pessoas que vieram para a cá, de fora, começaram também a ver o potencial da cidade, embora a cidade tenha passado a ser poluída em função do movimento industrial, mas isso não acabou com a propaganda que as pessoas faziam de Imbituba lá fora. Então a cidade passou a ter um movimento mais ou menos turístico, até pela mocidade que gostava da praia para o surf. E então o que ocorreu é que mais uma vez a cidade se prejudicou. Em uma hora em que iria iniciar uma nova etapa, a etapa do turismo, a ICC prejudicou a parte turística, que ao meu ver a parte turística de Imbituba não vai nunca chegar perto em termos de rendimento econômico do que foi a ICC.

**6 – Na sua opinião o que falta para Imbituba prosperar como cidade turística?**

**R:** Hoje eu acho importante a indústria do turismo na cidade, porque ele traz um monte de benefícios trazendo empregos com qualificação alta, média e baixa e até o nível de subemprego, mas rendendo dinheiro é o que importa, e desde que consiga sustentar a sua família, é o que realmente importa.

Eu acho que um dos pontos que se deve considerar com o turismo é que Imbituba não tem concorrência quando o assunto é comércio, e Imbituba é uma cidade onde existe uma população fixa durante os doze meses do ano, e o turismo traz o aumento de preços, que, quando acaba a estação de verão, continua a ser repassado para os seus moradores. Por exemplo, nós só temos um supermercado forte, que manda totalmente nos preços, e com isso não é bom para a população que fica na cidade depois do verão comprar pelo mesmo preço que os turistas.

E o que resulta disso é que a população que fica começa a procurar alternativas fora de Imbituba, indo comprar em Tubarão ou até mesmo Florianópolis, e isso enfraquece todo o comércio como um todo. Certamente esse problema pode ser solucionado com

concorrência, e que eu espero que futuramente venha a ocorrer em Imbituba, assim como acontece em outros lugares.

### **7 – E a ZPE, o que você diria? É um projeto viável ou não?**

**R:** Foi pelo fechamento da ICC, que quando o governo criou a condição de se instalar Zonas de Processamento de Exportação no interior do país, em regiões mais carentes, que estivessem em crise, foi então que eu estava na prefeitura, nós decidimos fazer o projeto e tentar com o governo trazer para Imbituba a ZPE.

A respeito da ZPE eu não acredito que seja viável, porque os políticos em vez de tentarem primeiro arrumar a Lei, para que dê condições para que ela possa funcionar, estão primeiro mexendo na estrutura dela, para depois mudar a Lei. Para que a ZPE venha a ser concretizada, tem que mudar a concepção do projeto para que as empresas possam, do que produzirem, venderem também no mercado interno um percentual, desde que seja pago integralmente os impostos correspondentes, e alguma flexibilização quanto ao imposto de renda. O que se sugere é que deve ser admitido um percentual de 20% a 30% para que possa ser vendido no mercado doméstico, mediante a cobrança integral de impostos de importação sobre o conteúdo importado mais IPI e ICMS sobre o preço total do produto.

A ZPE é para amparar a iniciativa privada que se instalar dentro daquele complexo, e as empresas que já estão mapeadas para entrar ali, são de calçados, móveis, componentes eletrônicos. Se pensarmos dentro da filosofia do mundo de hoje, que é a da globalização da economia, quem é que tendo dinheiro hoje vai empregar em Imbituba, dentro de uma ZPE, para fabricar componentes eletrônicos. O que eu pergunto é para quem ele vai vender estes produtos lá fora, já que os Tigres Asiáticos estão fabricando e vendendo a um preço mínimo para o mundo.

Continuando a falar nas empresas que vão se instalar na ZPE, a outra é de móveis. Lá fora o que eles querem de móveis aqui de Santa Catarina é só molduras de quadros e pedestal para troféus esportivos, e onde é que nós vamos ter madeira suficiente para fabricar móveis para exportação em uma hora em que a Mata Atlântica está sendo proibida de ser explorada? Onde nós vamos conseguir madeira? E a que preço? A que preço nós vamos vender estes móveis?

Eu torço para que a ZPE se transforme em um projeto vitorioso, e principalmente que faça com que a Imbituba ganhe novos postos de empregos, tirando a população desta dificuldade que se encontra.

## ANEXO IX

### **Entrevista com o atual prefeito de Imbituba, Osni Souza Filho**

Imbituba, 29 de outubro de 1999.

#### **1 – Seu mandato iniciou quando?**

R: Iniciou em 1997 até 2000.

#### **2 – Você consideraria a queda do carvão catarinense o principal responsável pela crise que assola o Município ou foi o fechamento da ICC? Por quê? Quais as evidências?**

R: A crise em Imbituba começou com o carvão e não só em Imbituba, mas toda a região Sul, e se agravou um pouco mais com o fechamento da ICC, que foi por volta de 1992 a 1993, e até 1994 ainda ficaram só alguns funcionários para concluir a liquidação. De lá para cá, a crise agravou mais ainda no ano de 1996, quando houve uma disputa muito grande entre o Município e a detentora a concessão do Porto, que era a Companhia Docas de Imbituba (CDI). Inclusive neste mesmo ano (1996), chegaram a fechar a BR-101, porque foi o pior ano de movimentação do Porto. Houve um movimento para a municipalização do Porto; achavam que esse era o caminho, mas nós partimos para uma parceria em conjunto com o Porto. Essa parceria buscando que o porto voltasse a ter uma movimentação maior de cargas, já que perdendo a ICC a nossa situação ficou muito difícil. O Porto, a ICC e a Cerâmica era o que segurava a economia do Município. Então nós conversamos com o presidente do Grupo que detém a concessão do Porto, e de lá para cá o nosso Porto começou a crescer bastante. Em 1997 tivemos um aumento significativo, na ordem de quase 60% de aumento na movimentação de carga, e continua crescendo; e o Porto continua apresentando novos aumentos no movimento de cargas.

O Município esteve em crise de 1993 a 1996, em função principalmente de não ter existido parcerias, pois hoje, no mundo que estamos vivendo, ser parceiro é o que realmente dá certo.

#### **3 – A sua administração está dando prioridade para o turismo? E o que está sendo feito?**

R: Com o fechamento da ICC, estamos dando enfoque para o que Imbituba tem, que é 32 km de litoral. Então, vieram novas pousadas, novos hotéis, começou a ser feito um trabalho em função do Turismo. Nós voltamos a reeditar a Festa do Camarão, que a administração

passada tinha extinto, os Festivais de Praia, o Natal Iluminado, sempre buscando parcerias com os outros segmentos da sociedade. Por exemplo, o clube de serviços, o CDL, a Associação Comercial e Industrial.

O turismo é o nosso grande trunfo, pois Imbituba é uma cidade linda, com bastantes praias, lagoas, rios. A tendência é o Município crescer bastante neste aspecto, que antes estava parado.

Nós temos hoje perto de 110 hotéis e pousadas em todo o Município, dados que bem pouca gente conhece. E já tem projeto para mais dois hotéis, um no Loteamento Rosa Sul e um no Rosa Norte.

#### **4 – Com relação a ZPE, o que você teria a declarar?**

**R:** A ZPE o ano que vem já deve estar com as três primeiras indústrias funcionando, inclusive dia 9 de novembro vamos ter a visita do Secretário do Estado, para o começo dos primeiros galpões para as primeiras indústrias.

O pessoal de Imbituba não acredita muito na ZPE, mas toda a infra-estrutura está pronta, o prédio da receita, balança... Agora o início da construções dos galpões, eu já tive a oportunidade de liberar os dois alvarás, um foi para a Tector'D, o outro é para a Evershoe, que o empresário já esteve nos visitando. É uma fábrica de calçados que vai permitir a geração de mais de 300 empregos diretos. Sendo assim, a ZPE é hoje é um processo irreversível. Ainda nesta semana recebemos um empresário italiano, para qual foi levantada a possibilidade para a instalação de uma fábrica de máquinas pesadas na ZPE que hoje está instalada na Itália. É um investimento na ordem de 20 milhões de reais. Eu acredito que daqui a uns 4 anos Imbituba vai ser o Município mais desenvolvido desta região, pois está se abrindo um leque de possibilidades de crescimento.

#### **5 – O que o prefeito diz a respeito da saída das pessoas do Município para irem para os Estados Unidos?**

**R:** Não se tem dados muito concretos, até porque alguns vão e ninguém fica sabendo, mas nós sabemos que tem bastante gente de Imbituba nos Estados Unidos. O que se sabe é que o pessoal vai fica 2 a 3 anos e depois volta para montar um pequeno comércio, uma micro-empresa, por isso é que o grande desafio nosso é a geração de novos empregos, porque esse êxodo acontece, porque o povo aqui em Imbituba estava sem alternativas, e o desemprego era muito grande.



**6 – O que está sendo feito de para que os empregos aconteçam?**

**R:** Nós temos uma Empresa de Caxias do Sul (Capotas Cabral), que deve vir ocupar um dos galpões da área da ICC, que está sendo passada para o Município.

Saiu de novo em Imbituba, de 97 a 98, uma fábrica de empacotamentos de sal em Nova Brasília (Embasal), que tem hoje perto de 100 empregos diretos.

A Enducal também tem em torno de 80 empregos diretos, que embala o produto da Serrano, na parte de fertilizantes. Temos também a Fertisanta com aproximadamente 90 empregos diretos. Então são pequenas indústrias que estão vindo para Imbituba que bem pouca gente sabe que existe. É o caso da Manuxar que importa barrilha e vende para o Paraná e Santa Catarina. É uma empresa da Bélgica, uma multinacional que está instalada aqui em Imbituba. É uma empresa que de valor adicional para o Município no ano passado foi na ordem de 6 milhões de reais.

A Câmara já aprovou a concessão da área da ICC para o Município. Nós já estávamos negociando com a Petrobras há mais de 2 anos. Já assinamos um pré-contrato, e eu acredito que dentro de no máximo em duas semanas vamos estar assinando um contrato definitivo de comandato, onde toda a área da ICC com os prédios, galpões, vem para a prefeitura durante 15 anos, com possibilidade de renovar por mais 15 anos.

E nesta área nós vamos instalar a extensão da Unisul (Universidade do Sul), que já funciona no Município. Os prédios da administração da prefeitura, pequenas indústrias e alguns galpões vão ser utilizados ou para o Porto ou para algumas indústrias que operam dentro do Porto. Essa área, por direito, deve ser repassada para a Prefeitura, principalmente gerando empregos para a sua população, trazendo indústrias não poluentes.

## ANEXO X

Dados brutos de Arrecadação da prefeitura Municipal de Imbituba compreendendo o período de 1980 até 1998.

ANO	1980	1981	1982	1985
RECEITA TRIBUTÁRIA	10.487.127,49	12.532.761,60	15.551.141,94	576.692.231,00
RECEITAS DE CONTRIBUIÇÕES				
RECEITA PATRIMONIAL	15.944,52	680.776,72	104.335,28	477.975.193,00
TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	26.640.014,67	56.643.510,10	129.588.450,89	6.621.964.041,00
RECEITAS DIVERSAS	495.560,14	1.606.169,61	5.180.026,72	131.681.658,00
<b>RECEITAS CORRENTES TOTAIS</b>	<b>37.638.646,82</b>	<b>71.463.218,03</b>	<b>150.423.954,83</b>	<b>7.808.313.123,00</b>
RECEITAS DE CAPITAL	4.438.806,31	5.923.801,87	18.632.150,89	199.356.277,00
DEFICIT				
<b>TOTAL GERAL</b>	<b>42.077.453,13</b>	<b>77.387.019,90</b>	<b>169.056.105,72</b>	<b>8.007.669.400,00</b>

Fonte: Setor de Contabilidade da Prefeitura Municipal de Imbituba. Dados organizados pela autora.

ANO	1986	1987	1988
RECEITA TRIBUTÁRIA	2.413.558,04	3.070.135,42	21.440.771,49
RECEITAS DE CONTRIBUIÇÕES			
RECEITA PATRIMONIAL	64.938,63	1.658.341,22	10.906.346,76
TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	22.933.556,92	91.644.903,03	391.832.793,61
RECEITAS DIVERSAS	765.460,07	555.727,24	2.496.832,34
<b>RECEITAS CORRENTES TOTAIS</b>	<b>26.177.513,66</b>	<b>96.929.106,91</b>	<b>426.676.744,20</b>
RECEITAS DE CAPITAL	1.761.751,80	1.000.000,00	71.740,77
DEFICIT			
<b>TOTAL GERAL</b>	<b>27.939.265,46</b>	<b>97.929.106,91</b>	<b>426.748.484,97</b>

Fonte: Setor de Contabilidade da Prefeitura Municipal de Imbituba. Dados organizados pela autora.

ANO	1990	1992	1993
RECEITA TRIBUTÁRIA	26.657.559,64	1.468.198.112,66	27.939.487,04
RECEITAS DE CONTRIBUIÇÕES			
RECEITA PATRIMONIAL	11.140.445,64	282.179.062,20	4.975,89
TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	229.564.492,21	10.758.254.802,78	193.281.695,99
RECEITAS DIVERSAS	809.782,47	101.401.732,06	16.931.513,08
<b>RECEITAS CORRENTES TOTAIS</b>	<b>268.172.279,96</b>	<b>12.610.033.709,70</b>	<b>238.157.672,00</b>
RECEITAS DE CAPITAL	1.185.498,02	75.728.838,64	25.502.984,97
DEFICIT		122.055.987,52	
<b>TOTAL GERAL</b>	<b>269.357.777,98</b>	<b>12.807.818.535,86</b>	<b>263.660.656,97</b>

Fonte: Setor de Contabilidade da Prefeitura Municipal de Imbituba. Dados organizados pela autora.

<b>ANO</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
<b>RECEITA TRIBUTÁRIA</b>	419.696,51	844.304,34	593.055,30
<b>RECEITAS DE CONTRIBUIÇÕES</b>			
<b>RECEITA PATRIMONIAL</b>	68,74	988,94	395,07
<b>TRANSFERÊNCIAS CORRENTES</b>	1.955.714,13	3.378.252,64	3.049.670,66
<b>RECEITAS DIVERSAS</b>	134.787,96	179.548,10	436.187,05
<b>RECEITAS CORRENTES TOTAIS</b>	2.510.260,34	4.403.094,02	4.079.308,08
<b>RECEITAS DE CAPITAL</b>	75.096,73	176.725,71	638.340,64
<b>DEFICIT</b>	48.131,83	763.139,97	
<b>TOTAL GERAL</b>	2.633.488,90	5.342.959,79	4.717.648,72

Fonte: Setor de Contabilidade da Prefeitura Municipal de Imbituba. Dados organizados pela autora.

<b>ANO</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>
<b>RECEITA TRIBUTÁRIA</b>	854.905,66	1.046.592,55
<b>RECEITAS DE CONTRIBUIÇÕES</b>	19,79	98,99
<b>RECEITA PATRIMONIAL</b>	41.471,32	25.805,17
<b>TRANSFERÊNCIAS CORRENTES</b>	4.179.512,39	6.039.010,54
<b>RECEITAS DIVERSAS</b>	472.710,59	305.923,41
<b>RECEITAS CORRENTES TOTAIS</b>	5.548.619,75	7.417.430,66
<b>RECEITAS DE CAPITAL</b>	233.321,42	104.854,08
<b>DEFICIT</b>	146.135,08	62.357,63
<b>TOTAL GERAL</b>	5.928.076,25	7.584.642,37

Fonte: Setor de Contabilidade da Prefeitura Municipal de Imbituba. Dados organizados pela autora.