

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

Mariana de Barros Zeferino

**O SISTEMA PORTUÁRIO DO SUL DO BRASIL E SUA
HINTERLÂNDIA PRODUTIVA**

Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-graduação em Geografia (PPGG) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Área de concentração: Dinâmicas e Configurações de Espaços Rural, Urbano e Regional. Orientação: Prof. Dr. José Messias Bastos.

FLORIANÓPOLIS
Abril/2016

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Zeferino, Mariana de Barros
O SISTEMA PORTUÁRIO DO SUL DO BRASIL E SUA HINTERLÂNDIA
PRODUTIVA / Mariana de Barros Zeferino ; orientador, José
Messias Bastos - Florianópolis, SC, 2016.
320 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa
Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa
de Pós-Graduação em Geografia.

Inclui referências

1. Geografia. 2. Portos. 3. Região Sul. 4. Transporte
Marítimo de Cargas. I. , José Messias Bastos. II.
Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós
Graduação em Geografia. III. Título.

Mariana de Barros Zeferino

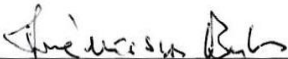
**O sistema portuário do Sul do Brasil e sua hinterlândia
produtiva**

Esta Dissertação foi julgada adequada para obtenção do Título de “Mestre em Geografia”, e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós-graduação em Geografia.

Florianópolis, 27 de abril de 2016.

Prof. Dr. Aloysio Marthins de Araújo Junior
Coordenador do PPGG/UFSC

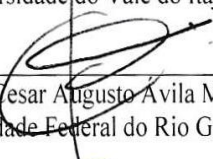
Banca Examinadora:



Prof. Dr. José Messias Bastos
Universidade Federal de Santa Catarina



Prof. Dra. Raquel Maria Fontes do Amaral Pereira
Universidade do Vale do Itajaí



Prof. Dr. Cesar Augusto Avila Martins
Universidade Federal do Rio Grande



Prof. Dra. Isa Rocha de Oliveira
Unviersidade do Estado de Santa Catarina

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente aos meus pais e irmão, e os demais familiares que me apoiaram nesta conquista, os quais eu dedico este trabalho.

Agradeço imensamente ao meu orientador José Messias Bastos, pela oportunidade oferecida, pelos conhecimentos que me passou durante a trajetória do mestrado. Sou grata pela sua atenção, compreensão e paciência ao longo de toda a pesquisa.

Agradeço o apoio financeiro dado em forma de bolsa pela CAPES. Sem este auxílio eu não conseguiria me dedicar exclusivamente a pesquisa.

À banca de qualificação de mestrado, formada pelos professores Raquel Maria Fontes do Amaral Pereira e Márcio Ricardo Teixeira Moreira, os quais apresentaram considerações significativas para a conclusão deste trabalho.

À minhas amigas Mayara Pirolli, Luiza Furtado e Gabriela Veiga que me apoiaram nesta jornada. Bem como ao meu amigo Wander Luis de Melo Cruz, grande companheiro que fiz durante a trajetória do mestrado e que foi muito prestativo nos momentos mais difíceis do curso. E a todos as pessoas que de alguma maneira me ajudaram na conclusão deste trabalho, por meio de indicações de leitura, entrevistas entre outras coisas.

RESUMO

A região Sul do Brasil apresenta um complexo sistema portuário, reunindo portos que desenvolvem papéis relevantes na economia brasileira. Estes se destacam em vários tipos de movimentação, como as operações com contêineres e granel sólido. Neste sentido, além de concentrar um setor portuário altamente desenvolvido, abrangendo em seu litoral uma diversidade de portos especializados em diferentes tipos de cargas, apresenta uma razoável infraestrutura retro-portuária. Assim o sistema portuário do Sul do Brasil ganha destaque no cenário nacional e internacional a partir do crescimento e desenvolvimento da indústria sulista, que se desenvolveu as bases da pequena produção mercantil. Diante do exposto, o presente trabalho irá abordar a origem e o desenvolvimento das hinterlândias produtivas, as quais foram determinantes para engendrar as diferentes fases de movimentação de cargas nos portos, bem como o desenvolvimento desses portos ao longo dos anos. Para tal intento serão abordados as bases no histórico de cada unidade portuária, as suas infraestruturas, principais cargas movimentadas, fluxos de mercadorias e o seus projetos de expansão.

Palavras-chave: portos; região Sul; transporte marítimo; transporte de cargas.

ABSTRACT

The southern region of Brazil presents a complex port system, bringing together ports that develop relevant role in the Brazilian economy. These stand out in various types of movement, such as container operations and solid bulk. In this regard, besides concentrating a highly developed port sector covering its coastline in a diversity of specialized ports in different load types, it presents a reasonable back-port infrastructure. So the port system in southern Brazil is highlighted in the national and international scene from the growth and development of southern industry, which developed the foundations of small commodity production. Given the above, this paper will address the origin and development of the productive hinterlands, which were instrumental in engendering the different phases of movement of cargo in ports as well as the development of these ports over the years. For this purpose the foundation will be addressed in the history of each port unit, its infrastructure, the main cargo handled, goods flows and expansion projects.

Keywords: ports; South region; shipping; cargo transport.

LISTAS DE QUADROS

Quadro 1 – Armações baleeiras existentes em Santa Catarina.....	34
Quadro 2 – Núcleos Primários da Colonização Açoriana em Santa Catarina – 1748-1756.....	35
Quadro 3 – População dos núcleos originais da colonização açoriana em Santa Catarina. 1756 – 1970.....	36
Quadro 4 - Colônias do Rio Grande do Sul – Império (1824-1889).....	43
Quadro 5 – Distribuição industrial nos municípios da região Nordeste do estado de Santa Catarina.....	55
Quadro 6 – Participação de Santa Catarina no PIB Nacional.....	58
Quadro 7 - Exportações – Janeiro a Novembro de 2013 e 2014.....	59
Quadro 8 - Importações – Janeiro a Novembro de 2014/2013.....	59
Quadro 9 - Participação Paraná/ Brasil nas Importações e Exportações brasileiras.....	74
Quadro 10 – Pontos positivos e negativos da utilização da Navegação de Cabotagem.....	83
Quadro 11- Comparativo de capacidade de cargas entre os modais.....	84
Quadro 12 - Representatividade da Cabotagem na Emissão de CO2 (g/TKU).....	86
Quadro 13 – Documentos Necessários na Navegação de Cabotagem no Brasil.....	87
Quadro 14 : Movimentação de Cargas no Porto de Paranaguá – 2001-2011.....	99
Quadro 15 - Características dos berços do Cais Comercial do porto de Paranaguá.....	105
Quadro 16 - Distribuição de Silos por operação no Porto de Paranaguá – 2013.....	106
Quadro 17 - Terminais com acesso ferroviário dentro do Porto de Paranaguá.....	111

Quadro 18 - Quantidade de cargas transportadas pelos Portos do Rio Grande do Sul 1905 -1909. (t).....	117
Quadro 19 – Cais acostável Superporto.....	125
Quadro 20 – Quantidade de toneladas transportadas via férrea diariamente em 2012.....	134
Quadro 21 – Movimentação de Granel Sólido no Porto de Rio Grande em 2012.....	136
Quadro 22 – Movimentação Geral no Porto de Rio Grande 2012 a 2014.....	136
Quadro 23 – Movimentação por Segmento de 2003 a 2014 no Porto de Rio Grande.....	137
Quadro 24 – Movimentação Granel Sólido e Líquido Porto de Rio Grande -2014.....	138
Quadro 25 - Ranking da Movimentação Portuária de Contêineres em 2013.....	139
Quadro 26 – Participação das principais mercadorias exportadas (Longo Curso e Cabotagem) por Santa Catarina (%)......	147
Quadro 27 – Cronologia de acontecimentos relacionados ao Porto de São Francisco do Sul.....	149
Quadro 28- Área do Porto Organizado Porto de São Francisco do Sul.....	152
Quadro 29 – Operadores Portuários do Porto de São Francisco do Sul.....	153
Quadro 30 – Movimentação Transporte de Longo Curso Porto São Francisco do Sul 2014 (t).....	160
Quadro 31 – Mercadorias movimentadas pelo Porto de São Francisco do Sul em 2014.....	161
Quadro 32 – Movimentação Transporte de Longo Curso Porto São Francisco do Sul 2012-2013 (t).....	161
Quadro 33 – Mercadorias Movimentadas Pelo Porto de São Francisco do Sul 2012-2013.....	162
Quadro 34 –Estrutura Portuária Complexo Portuário de Itajaí.....	170

Quadro 35 - Produtos exportados pelo Porto de Itajaí, Longo Curso – 2004-2008.....	179
Quadro 36 – Movimentação Porto Público e APM Terminals 2012-2013.....	180
Quadro 37 – Movimentação no Terminal Portonave 2012-2013.....	181
Quadro 38- Movimentação no Terminal Teporti 2013-2014	181
Quadro 39 – Movimentação Transporte de Longo Curso Terminal Teporti 2013-2014.....	182
Quadro 40 – Produtos Movimentados no Teporti 2013-2014.....	182
Quadro 41 – Principais Produtos Exportados pelo Complexo Portuário de Itajaí 2014.....	183
Quadro 42 – Principais Mercadorias Importadas Pelo Complexo Portuário de Itajaí 2014.....	184
Quadro 43 – Empresas Atuantes na Movimentação de Granel Sólido no Porto de Imbituba.....	194
Quadro 44 – Movimentação Por Perfil de Carga no Porto de Imbituba 2012-2013.....	198
Quadro 45 – Mercadorias Movimentadas Pelo Porto de Imbituba 2012-2013.....	198
Quadro 46 – Movimentação Transporte de Longo Curso Porto de Imbituba 2012-2013 (t).....	199
Quadro 47 – Perfil de Cargas Movimentadas Pelo Porto de Imbituba 2014.....	199
Quadro 48 – Mercadorias Movimentadas Pelo Porto de Imbituba 2014.....	200
Quadro 49 – Planos de Investimentos Futuros Porto de Itapoá.....	209
Quadro 50 – Linhas de Navegação Regulares no Porto de Itapoá.....	210
Quadro 51 – Empresas atuantes na Hinterlândia do Porto de Itapoá.....	211
Quadro 52 – Evolução da Movimentação de Contêineres no Porto de Itapoá.....	213
Quadro 53 – Movimentação por Navegação Porto de Itapoá 2013-2014 (t).....	214

Quadro 54– Administrações dos portos da região Sul.....	219
Quadro 55 – Comparativo das infraestruturas dos portos da região Sul.....	230
Quadro 56- Principais Cargas Movimentadas nos Portos da região Sul – 2014.....	236
Quadro 57 - Participação por perfil de carga transportado na navegação de longo curso em 2014.....	236
Quadro 58 – Movimentação de carnes congeladas (aves) em contêineres nos Portos da região Sul 2014.....	237
Quadro 59– Total de cargas movimentadas nos portos da região Sul (2012-2014).....	238
Quadro 60 – Total de cargas movimentados nos portos da região Sul em 2015.....	239
Quadro 61 – Quantidade de atracações nos portos da região Sul – 2014.2015.....	242
Quadro 62 – Quantidade de Mercadorias exportadas nos portos da região sul – 2013-2015.....	245
Quadro 63 – Principais produtos exportados pelos portos da região Sul em 2015.....	250
Quadro 64 – Continentes de destino de mercadorias exportadas pelos portos da região Sul – 2015.....	253
Quadro 65 – Principais destinos de exportação dos portos da região Sul – 2015.....	254
Quadro 66 – Quantidade de Mercadorias importadas pelos portos as região Sul – 2013-2014.....	255
Quadro 67 – Principais produtos importados pelos portos da região Sul em 2015.....	257
Quadro 68– Continentes de origem de mercadorias importadas pelos portos da região Sul – 2015.....	260
Quadro 69 – Principais países de origem das importações dos portos da região Sul – 2015.....	261

Quadro70 - Quantidade de mercadorias desembarcadas e embarcadas na navegação de cabotagem (t).....	263
Quadro 71- Participação por perfil de carga transportado na navegação de cabotagem em 2014.....	265
Quadro72 – Principais estados de origem de mercadorias na navegação de Cabotagem em (t) 2014.....	266
Quadro 73 – Movimentação de Contêineres nos Portos da região Sul – 2012-2014.....	268
Quadro 74 – Movimentação de Contêineres nos Portos da região Sul – 2015.....	269
Quadro 75 - Participação de contêineres embarcados/desembarcados e Cheios/Vazios e tipo de contentores em 2015.....	269

LISTAS DE FIGURAS

Figura 1 - Imagem aérea do Porto de Paranaguá.....	96
Figura 2: Localização do Porto de Paranaguá.....	97
Figura 3 - Distribuição Granel Sólido Porto de Paranaguá.....	102
Figura 4 - Porto de Rio Grande.....	113
Figura 5 - Localização do Porto de Rio Grande.....	114
Figura 6 - Localização das áreas portuárias no Porto de Rio Grande.....	121
Figura7: Localização das estruturas na área do Porto Velho.....	122
Figura8: Localização das estruturas na área do Porto Novo.....	123
Figura9: Figura: Localização das estruturas na área do Superporto.....	124
Figura 10 - Tecon Rio Grande.....	129
Figura 11 - Conexão Rodoviária com a Hinterlândia do Porto de Rio Grande.....	133
Figura12: Malha Ferroviária de Acesso ao Porto de Rio Grande.....	134
Figura 13: Ferrovia São Paulo - Mafra - Rio Grande.....	135
Figura 14 - Mapa de Localização do Porto de São Francisco do Sul.....	142
Figura 15 - Porto de São Francisco do Sul.....	143
Figura 16 - Mapa de Localização do Complexo Portuário de Itajaí.....	164
Figura 17 - Localização dos terminais portuários de Itajaí.....	172
Figura 18: Localização dos Berços no Porto de Itajaí.....	173
Figura 19: Localização dos berços do Porto de Itajaí.....	174

Figura 20 – Porto de Imbituba.....	187
Figura 21 - Localização dos Berços Portuários no Porto de Imbituba.....	193
Figura 22 – Localização do Porto de Itapoá.....	203
Figura 23 – Porto de Itapoá.....	209
Figura 24: Localização da Rodovia SC 415.....	212

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	1
Capítulo 1. A ORIGEM DO SISTEMA PORTUÁRIO.....	9
1.1 COLONIZAÇÃO NO SUL DO BRASIL E A FORMAÇÃO DAS INDÚSTRIAS.....	31
1.2 A INDUSTRIALIZAÇÃO DO SUL DO BRASIL E O DESENVOLVIMENTOS DOS PORTOS.....	47
1.2.1 Industrialização de Santa Catarina.....	48
1.2.2 Industrialização do Rio Grande do Sul.....	60
1.2.3 Industrialização do Paraná.....	65
1.3 DESENVOLVIMENTO DO SISTEMA PORTUÁRIO NO BRASIL.....	75
1.4 O TRANSPORTE DE CABOTAGEM E A SUPERVALORIZAÇÃO DO MODAL RODOVIÁRIO NO BRASIL.....	78
1.4.1 A Recuperação e Modernização dos Portos.....	83
1.5 A Recuperação e Modernização dos Portos.....	89
Capítulo 2. PRINCIPAIS PORTOS DA REGIÃO SUL.....	93
2.1 PARANÁ.....	93
2.1.1 Porto de Paranaguá.....	93
2.1.1.1 Histórico do Porto de Paranaguá.....	93
2.1.1.2 Movimentação e Infraestrutura Portuária do Porto de Paranaguá.....	97
2.1.1.3 Acessos ao Porto de Paranaguá.....	108
2.2 RIO GRANDE DO SUL.....	113
2.2.1 Porto de Rio Grande.....	113
2.2.1.1 Histórico e Evolução do Porto de Rio Grande.....	115

2.2.1.2	Infraestrutura	Portuária	do	Porto	de	Rio Grande	120
2.2.1.3	Acessos	ao	Porto	de	Rio Grande	131	
2.2.1.4	Movimentação	de	Cargas	Porto	de	Rio Grande	136
2.3	SANTA CATARINA					140	
2.3.1	Porto	de	São	Francisco	do	Sul	140
2.3.1.1	Histórico	do	Porto	de	São Francisco	do Sul	144
2.3.1.2	Infraestrutura	Portuária	do	Porto	de	São Francisco do Sul	151
2.3.1.3	Acessos	ao	Porto	de	São Francisco	do Sul	157
2.3.1.4	Movimentação	Portuária	do	Porto	de	São Francisco do Sul	159
2.3.2	Complexo			Portuário	de	Itajaí	163
2.3.2.1	Histórico	do	Complexo	Portuário	de	Itajaí	164
2.3.2.2	Infraestrutura	Portuária	do	Complexo	Portuário	de Itajaí	169
2.3.2.3	Acessos	ao	Complexo	Portuário	de	Itajaí	177
2.3.2.4	Movimentação	de	Cargas	Complexo	Portuário	de Itajaí	179
2.3.3			Porto		de	Imbituba	186
2.3.3.1	Histórico	do	Porto	de	Imbituba	187	
2.3.3.2	Infraestrutura	Portuária	do	Porto	de	Imbituba	191
2.3.3.3	Acessos	ao	Porto	de	Imbituba	195	
2.3.3.4	Movimentação	de	Cargas	no	Porto	de Imbituba	197
2.3.4			Porto		de	Itapoá	202
2.3.4.1	Histórico	do	Porto	de	Itapoá	204	

2.3.4.2	Infraestrutura	Portuária	do	Porto	de	Itapoá.....	207
2.3.4.3	Acessos	ao		Porto	de	Itapoá.....	211
2.3.4.4	Movimentação	Portuária	no	Porto	de	Itapoá.....	213
Capítulo 3. ANÁLISE COMPARATIVA DOS PORTOS DA REGIÃO SUL NA CONJUNTURA ECONÔMICA ATUAL.....							217
3.1 ANÁLISE CONJUNTA DO HISTÓRICO DOS PORTOS DA REGIÃO SUL.....							217
3.1.1 O impacto da diferenciação de modelos administrativos nos portos da região Sul do Brasil.....							219
3.2 COMPARATIVO DAS HINTERLÂNDIAS DOS PORTOS DA REGIÃO SUL – RELAÇÃO PORTO-CIDADE.....							221
3.3 COMPARATIVO DE INFRAESTRUTURA DOS PORTOS E PERSPECTIVAS PARA O FUTURO.....							229
3.4 MOVIMENTAÇÃO E ESPACIALIZAÇÃO DE CARGAS.....							235
3.4.1 Fluxo de Mercadorias nos portos da região Sul.....							244
3.4.1.1 Mercadorias exportadas pelos portos da região Sul.....							246
3.4.1.2 Mercadorias Importadas pelos portos da região Sul.....							246
3.4.2 Movimentação portuária na navegação de Cabotagem.....							262
3.4.3 Movimentação de contêineres nos portos da região Sul.....							267
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....							272
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....							279

INTRODUÇÃO

O processo de formação econômica do Brasil está intrinsicamente relacionado a formação sócio espacial, segundo Santos (1979, p.41) ao estudar as formações sociais encontra-se as formas de produção dominante de cada país, “reconhecendo a ordem pela qual se dispõem essas formas e o nexos que elas mantem através da própria vida da sociedade”. Desta maneira, as diferentes fases econômicas desenvolvidas, foram transformando e moldando o transporte marítimo, através do surgimento e evolução dos portos pelo Brasil.

O processo de colonização por parte dos europeus transformou o país em colônia, através da exploração das áreas tropicais para o abastecimento e complementação da economia europeia. Ao falar da primeira fase de colonização, Santos (1979, p. 40) aponta o impacto da divisão do trabalho sobre a organização do espaço a medida que a demanda dos países centrais, bem como a resposta da periferia, imprimiam marcas tanto na sociedade, quanto na economia e no espaço. Esse sistema de exploração desenvolvido entre metrópole e colônia foram estabelecendo no país os primeiros ciclos econômicos e transformando o espaço enquanto diversificava os produtos que eram explorados, como por exemplo, a cana-de açúcar desenvolvida no nordeste brasileiro, posteriormente a descoberta dos metais preciosos na região de Minas Gerais.

Os ciclos econômicos vão transformando o espaço e aos poucos desenvolvendo regiões diferentes, ao passo que, acompanhando o desempenho das atividades desenvolvidas algumas regiões deixam de ter importância econômica, enquanto que outras tornam-se evidentes, tal como ocorreu com a passagem da economia de exploração praticada no Nordeste com a cultura agrária para Minas Gerais com o extrativismo, repercutindo na prosperidade de outros estados, como os estados da região Sudeste. Tais mudanças locais provocam transformações também nas infraestruturas desenvolvidas nestas regiões, como o caso da construção de portos que irão dar suporte ao escoamento da produção.

Porém, cabe salientar, o pensamento mais nacionalista de Rangel (2005), ao apontar o desenvolvimento econômico brasileiro não só como resultado do comércio de produtos destinados a exportação, mas como consequência do efeito das feitorias espalhadas pela costa brasileira, que não somente produziam bens destinados a exportação, como também, desenvolviam outras atividades paralelamente as destinadas à coroa portuguesa. Rangel (2005) afirma que é ilusão pensar que as necessidades

da população se bastassem apenas pela via de exportação, exemplificando que em certos momentos o Brasil exportou açúcar para poder importar escravos, assim como, grande parcela de nossas importações foram de bens de produção. Porém, as necessidades humanas não são completamente satisfeitas com esses produtos, sendo a parte mais importante para as pessoas, aquela que provém do mercado nacional. E falando de um século atrás, quando a produção era quase natural, realizada dentro da fazenda de escravos, e hoje grande parte provém das indústrias, devido principalmente, ao crescimento da divisão social do trabalho, que só progride.

Ao tratar da produção natural e mercantil, Rangel (2005) atenta para o fato do trabalho do camponês (não só aquele que esta ativamente no setor agrícola, mas também as “mulheres, os anciões e os adolescentes”). O autor frisa que estes estão a produzir bens agrícolas para seu próprio consumo, para o consumo do latifundiário, assim como para a venda destinada as cidades e também para exportação. Assim, afirma que essas atividades não tomam todo o tempo do camponês, o que lhes sobra tempo para serem o próprio construtor de suas casas (seja ela de barro, madeira, ou sapê), dependendo do local inserido, faz também seu meio de transporte, “no Amazonas, faz também a canoa, que atende as suas necessidades de transporte; no Nordeste, cria um burro ou um cavalo, que serve ao mesmo fim. [...]”. (RANGEL, 2005, p.158). Assim, a atividade de agricultura é somente uma das múltiplas atividades desenvolvidas dentro do complexo rural.

Mamigonian (1969) discorre sobre as origens da industrialização brasileira e trata do latifúndio escravocrata, através de uma economia colonial voltada para a exportação, ou seja, para o mercado europeu e importação de produtos industriais, e explica que tal arranjo inibia a industrialização brasileira. O autor relaciona a industrialização do Brasil a vinda dos imigrantes europeus, afirmando que estes constituíram a classe europeia, dando origem a industrialização no país. Também admite que as atividades cafeíneas desenvolvidas por tais imigrantes que trouxeram consigo as técnicas, possam ter promovido a industrialização do estado de São Paulo e as demais regiões onde estes se fixaram, concluindo que os estados onde está colonização foi menos significativa, como o caso do Rio de Janeiro, tiveram uma industrialização mais “modesta”.

Desta forma, Mamigonian (1976) elucida que o processo de industrialização paulista está relacionado ao aumento da produção cafeírea e a vinda dos imigrantes europeus. Assim, as regiões que tiveram a colonização dos imigrantes europeus sofreram forte industrialização, ao

passo que, estes já possuíam o espírito capitalista que fora desenvolvido em seus países, portanto, as regiões Sudeste e Sul se destacam como regiões concentradas industrialmente. Mamigonian (2000) afirma que as áreas de colonização alemã e italiana no Sul do Brasil foram de extrema importância para o processo de industrialização brasileira. Nestas áreas surgiram grandes indústrias importantes internacionalmente, principalmente no ramo têxtil, e que impulsionaram as movimentações nos portos da região.

Neste sentido cabe destacar a Pequena Produção Mercantil como fator preponderante para dar origem a uma formação sócio-espacial particular, que segundo Pereira e Vieira (2009) promoveu um desenvolvimento econômico peculiar não observado nas áreas onde foi desenvolvido o latifúndio. Segundo Mamigonian (2005) essa pequena produção mercantil, completada com as atividades artesanais, comerciais e de serviços, proporcionou um dinamismo das regiões que tiveram suas bases nesse tipo de economia, superior a média nacional.

O processo de industrialização também é abordado por Rangel (2005, p. 690) ao destacar que apesar do Brasil não estar posicionado no centro econômico mundial, portanto estando a parte das áreas de flutuações econômicas dos ciclos de Konratiev, com as fases (a) expansivas e fases (b) recessivas, este, mostra-se sensível aos movimentos do ciclo. Então a partir do momento em que a economia mundial recai, entra em recessão, caracterizando a fase b, a economia brasileira como resposta encontra maneiras para sobreviver. Assim, age ativamente, pratica a substituição de importações, e o país desenvolve-se em ambas as fases do ciclo de Kondratiev.

Rangel (2005) comenta que na fase b do primeiro Kondratiev, período entre 1815 a 1848, houve a busca pela autossuficiência nas fazendas de escravos, através do processo de diversificação da produção, entendida como um “esforço de substituição de importações”, através da maior produção para o auto consumo, e menor exportação, o que gerou menor dependência às importações. Na fase expansiva, fase a, do segundo Konratiev, a fazenda volta então a produzir para exportação, ao passo que provoca novas mudanças sociais como a urbanização, principalmente provocada pela transferência das casas-grandes para a cidade. Com o advento da fase b, período de 1873 a 1896, há então uma nova tentativa de substituição de importações, através do surgimento de unidades artesanais com a utilização da mão-de-obra escrava, e foi diferentemente da antiga substituição promovido pelo capital mercantil e não mais os senhores de escravos. Com a fase a do terceiro Kondratiev, de 1896 a 1921, há novamente uma abertura econômica e um crescimento do

intercâmbio de mercadorias com o exterior. Tal situação acontecia primeiramente nas regiões mais desenvolvidas, através de acontecimentos como a Primeira Guerra Mundial e a entrada na fase recessiva do terceiro Kondratiev (1921-1948). Assim, a nova substituição de importações assumiu um novo caráter, mais industrial, e o Brasil iniciava-se a sua industrialização.

É importante salientar que esta substituição de importações foi realizada com mais esforços por parte do governo, que criou condições financeiras e jurídicas novas, estruturando uma reserva de mercado¹, assegurando a sobrevivência das novas empresas protegendo-as contra a competição estrangeira. Segundo Rangel (2005) a reserva de mercado foi a essência da reforma econômica após um grande período de depressão (período de 1930). Com a reserva de mercado o Brasil pode expandir sua indústria de bens de consumo.

O desenvolvimento da indústria impulsionou as movimentações nos portos brasileiros, principal ligação entre o país com o comércio exterior. Porém, estes apresentavam condições inapropriadas para atender a demanda vigente do mercado global, configurando o que Rangel (2005, p. 691) aponta como pontos de estrangulamento, gargalos. O setor público estava sobrecarregado e incapacitado de injetar recursos neste setor. Desta forma, a superação da crise, segundo Rangel (2005, p.705) está intrinsecamente ligada a redistribuição das atividades econômicas entre o setor público e privado. Assim, o setor público passa para o setor privado parcela importante dos serviços que antes eram estatais, por meio de concessões desses serviços a iniciativa privada. No setor portuário nacional, os investimentos privados ocorreram precisamente na década de 90, com a lei de Modernização dos Portos, em 1993. Tais investimento provocaram sensíveis mudanças nas infraestruturas portuárias, como a modernização de equipamentos, além da construção de vários terminais portuários ao longo da costa brasileira.

Desta forma, apesar da fase depressiva do 4º kondratieff ter sido aberta em 1973, diferentemente da outra fase, está promoveu o aumento do comércio exterior, instituído, em grande medida, pela abertura econômica neoliberal que muitos países praticaram. Segundo Chesnais (1996, p.17) a integração internacional, resulta principalmente das políticas de liberalização e desregulamentação, proporcionando a abertura nacional. Essa mundialização provocou o aumento das

¹ Reserva de Mercado é uma política governamental que impede legalmente o acesso e a importação de uma determinada classe de produtos e bens de consumo, como forma de proteção à indústria nacional.

exportações de muitos países que se fixaram no intercâmbio mundial de mercadorias, é o caso da China no período mais recente. Chesnais (1996, p. 217) afirma que a elevada taxa de crescimento das exportações, no imediato pós-guerra, surtiu como uma “atualização” para compensar o protecionismo realizado nos anos de 1930. Assim, a mundialização do capital, atingiu segundo Chesnais (1996, p. 239) “o mais alto grau de mobilidade”, através da estreita interconexão entre os mercados nacionais. Neste sentido, cabe também salientar as afirmações de Rangel (2005) sobre o crescimento das exportações após a crise dos anos 30, o qual destaca o papel do estado, em intervir na economia, como preponderante, pois criou as precondições dando impulso a industrialização, ao instituir a reserva de mercado, como já foi citado.

Com o aumento da demanda mundial de mercadorias e a maior participação do Brasil no intercâmbio comercial, nota-se a partir dos anos 90 um certo descompasso entre o sistema portuário nacional e as novas exigências que a moderna estrutura produtiva brasileira exigia. Este fato afetou negativamente na movimentação de cargas e inibiu a competição com outros portos globais. Segundo Monié (2011) tal descompasso, obrigou as empresas deste ramo a desenvolverem novas estratégias de expansão, como o acesso a novos e modernos dispositivos logísticos. Assim, através de políticas de incentivo ao setor portuário e leis como a 8.630 de 1993, foi possível agregar valor nas atividades desenvolvidas pelos portos. Com as tecnologias logísticas incorporadas pelos modais de transporte de carga.

Acompanhando o crescimento industrial do país, o desenvolvimento dos portos se faz principalmente no Sudeste e Sul, onde se concentra até hoje a maior movimentação de cargas do setor marítimo, justificando a realização do presente estudo.

Assim, o trabalho abordará primeiramente um histórico dos ciclos econômicos desenvolvidos no Brasil, os quais instituíram o transporte marítimo, através do escoamento dos produtos explorados, desenvolvendo as atividades recorrentes nos portos. Estes ciclos provocam mudanças no cenário nacional, ao passo que modificam a influência nacional das regiões de acordo com a produção de determinadas mercadorias, correlacionado com a vinda dos imigrantes europeus e pequena produção mercantil, dando enfoque principalmente ao processo de industrialização da região de estudo, que é a região Sul do Brasil, concomitante com o desenvolvimento dos portos da região. Além de fazer uma análise do setor portuário brasileiro nas últimas décadas, abordando assuntos como a cabotagem e a supervalorização do transporte rodoviário nacional.

Em seguida foi realizada uma análise mais técnica dos portos da região Sul do Brasil, através da descrição e explicação dos principais mecanismos que influenciam nos portos destacados. Abordando tópicos como a gênese e o desenvolvimento de cada porto, caracterizando as suas diferentes fases econômicas, relacionadas principalmente com as principais mercadorias escoadas ao longo de suas existências, bem como a análise da infraestrutura portuária, identificando os equipamentos utilizados nas operações, o uso de tecnologias, a movimentação de carga, além da identificação dos principais gargalos da atividade.

A última parte do estudo consiste na análise comparativa dos portos abordados. Pretendeu-se verificar o desenvolvimento e desempenho dos portos frente a demanda mundial de cargas. Para isto, serão comparadas, a produção portuária, análise da movimentação de cargas, os principais produtos importados e exportados por cada porto, os fluxos de mercadorias, as estruturas portuárias, bem como a eficiência das diferentes administrações portuárias presentes nos portos da região Sul e as perspectivas de crescimento e desenvolvimento destes. O objetivo central do capítulo foi traçar um estudo espacializado da movimentação portuária no Sul do Brasil, além de identificar os principais gargalos e carências de investimentos em cada porto estudado.

Assim, entende-se a importância do sistema portuário do Sul do Brasil no cenário nacional e internacional, que ganham destaque a partir da inserção da indústria sulista na economia nacional, ampliando as hinterlândias produtivas portuárias, servindo como papel fundamental para o desenvolvimento dos portos da região.

Desta maneira, o estudo apresenta como **objetivo geral** analisar os aspectos que influenciam no crescimento e no funcionamento dos portos da região Sul do Brasil e de suas hinterlândias produtivas, a fim de fazer uma comparação entre os portos estudados. Os **objetivos específicos** acerca do trabalho são: a) resgatar o processo histórico e evolutivo que deu origem aos portos da região Sul, bem como as suas diferentes fases produtivas embasadas nas hinterlândias produtivas; b) identificar a infraestrutura portuária em cada porto, procurando contemplar uma visão ampla do desenvolvimento portuário sulista; c) Identificar as principais cargas movimentadas, estabelecendo os fluxos de movimentação, exportação e importação; d) investigar as perspectivas de crescimento dos portos estudados, bem como seus projetos de expansão portuários e diversificações produtivas; e) realizar um estudo comparativo entre os portos abordados, objetivando entender a totalidade de todo o sistema portuário do Sul do Brasil.

Para o desenvolvimento da presente pesquisa, os procedimentos técnicos metodológicos utilizados referem-se inicialmente à pesquisa bibliográfica constituindo o embasamento teórico. O segundo momento da pesquisa se deu através da consulta a materiais mais atualizados, sites oficiais de instituições como o próprio sítio eletrônico dos portos estudados, órgãos como Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, entre outros, que foram de extrema importância para compor os dados estatísticos do trabalho. Para efeito de uma melhor compreensão da realidade exposta, realizou-se um trabalho de campo nos principais portos de Santa Catarina, buscando conhecer a realidade diária, estrutura, bem como seu funcionamento. Encontrou-se dificuldade em realizar visita técnica ao Porto de Rio Grande e Paranaguá, devido a distância e falta de recursos, para tanto, procurou-se analisar profundamente aos materiais disponibilizados referentes a esses portos, com intuito de contemplar as informações necessárias para que a pesquisa não fosse comprometida. A respeito das ferramentas digitais foram utilizadas como auxílio na pesquisa o programa arcGIS, para a produção de mapas, Microsoft Office 2013, Google Earth, entre outros. Posteriormente foi realizado a análise dos dados coletados, bem como a organização dos mesmos, em quadros, tentando demonstrar os resultados alcançados na pesquisa.

1. A ORIGEM DO SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

O transporte marítimo no Brasil está ligado, assim como em muitos outros países aos ciclos produtivos do mesmo, ou seja, às suas diferentes fases econômicas que vão ao longo das décadas modificando e caracterizando o sistema portuário nacional. Desta maneira, o processo de colonização do Brasil surge como um cordão umbilical com a primeira ligação entre a costa e o mar.

Segundo Prado Junior (1985) os portugueses foram os pioneiros no processo de navegação, principalmente pelo fato de Portugal ter uma localização privilegiada, ou seja, ser o país europeu que mais avança em direção ao Oceano Atlântico. Ainda no início do século XV, os portugueses foram em busca da Costa Ocidental da África, e neste percurso adentraram em algumas ilhas, como Cabo Verde e Açores. Já em meados do mesmo século, com um passo mais audacioso pretendiam atingir o Oriente contornando a Costa Ocidental da África, o que os colocaria em contato direto com as especiarias de grande interesse para o comércio da época. Entre os europeus, os espanhóis também se lançaram à frente das navegações, seguindo porém, outra rota, por entenderem que do Ocidente chegariam ao Oriente, desconhecendo a distância da América, território que os portugueses logo se fizeram também presentes, na sua porção Sul.

Assim como os portugueses e os espanhóis, outras nações também se aventuraram pelos mares, como foi o caso dos franceses, holandeses, entre outros. O povoamento das Américas não está ligado inicialmente ao verdadeiro fato de povoar, os europeus quando aqui chegaram tinham como única intenção a exploração de recursos para incrementar seu comércio na Europa, tais interesses podem ser analisados no trecho descrito por Prado Junior (1985, p. 8):

A ideia de povoar não ocorre inicialmente a nenhum. É o comércio que os interessa, e daí o relativo desprezo por estes territórios primitivos e vazios que formam a América; e inversamente, o prestígio do Oriente, onde não faltava objeto para atividades mercantis. A ideia de ocupar, não como se fizera até então em terras estranhas, apenas como agentes comerciais, funcionários e militares para a defesa, organizados em simples feitorias destinados a mercadejar com os nativos e servir de articulação entre rotas marítimas e os territórios cobiçados, mas ocupar com povoamento efetivo,

isto só surgiu como contingência, necessidade imposta por circunstâncias novas e imprevistas.

Rangel (2005) comenta que os portugueses não voltaram para as nossas terras com o intuito de encontrar produtos acabados, mas sim matérias-primas, que posteriormente passariam por um processo de elaboração para aí sim, serem entregues ao consumo.

Ainda segundo Prado Junior (1985, p. 11), as dificuldades e entraves ao povoamento das terras da América eram maiores onde particularmente se encontravam os climas tropicais e subtropicais. Os europeus, acostumados com um clima diferenciado, não se adaptavam a tais condições, porém essa adversidade posteriormente se transformou em um ponto positivo, ao passo que, devido a diferenciação climática entre a Europa e as terras tropicais e subtropicais da América, a natureza se manifestava de maneira diferente nessas localidades, onde os europeus puderam encontrar gêneros naturais que não encontravam em suas terras e que lhes interessavam muito do ponto de vista comercial.

O processo de formação econômica do Brasil está intrinsicamente ligado à colonização do país, entretanto devemos salientar a importância às demais atividades complementares desenvolvidas dentro do Complexo Rural, e as sucessivas divisões sociais do trabalho. A colonização portuguesa teve seu papel relevante, no sentido em que desenvolveu as atividades industriais em determinadas regiões brasileiras, através dos diferentes ciclos produtivos, porém, dentro da própria fazenda de escravos, de onde provinham os produtos que seriam exportados, era desenvolvida uma economia doméstica, voltada para a subsistência, o que Rangel (2005), denomina de Complexo Rural, portanto as atividades desenvolvidas dentro da unidade familiar. Neste sentido, cabe ressaltar, que o pensamento corroborado por Caio Prado Júnior contempla o desenvolvimento econômico proveniente das atividades externas, enquanto as ideias de Ignácio Rangel engloba um raciocínio mais nacionalista.

Deparar com as terras que posteriormente dariam origem ao Brasil foi um negócio altamente interessante para os portugueses mesmo que esse não fosse o propósito inicial da viagem, e sim descobrir um caminho marítimo para as Índias. Logo que chegaram, os portugueses já se anteciparam e encontraram algo que pudessem comercializar e que seria altamente rentável. “Observou-se uma espécie vegetal semelhante a outra já conhecida no Oriente, e de que se extraía uma matéria corante empregada na tinturaria.” (PRADO JUNIOR, 1985, p.15). Essa espécie vegetal a que o autor se refere, é o Pau-Brasil.

Ainda segundo Prado Júnior (1985, p.15) foram os portugueses que de fato exploraram os recursos litorâneos do Brasil. O Tratado de Tordesilhas, assinado em 1494, estabelecia os limites entre as terras espanholas e portuguesas, sendo que a esses últimos caberia apenas uma porção do território sul-americano na costa atlântica, correspondente ao atual litoral do Brasil. Diferentemente dos espanhóis, os franceses não reconheciam o tratado, ignorando o fato de que aquelas terras pertenciam apenas aos portugueses, razão pela qual se tornaram fortes concorrentes na atividade de extração do Pau-Brasil. Até meados do século XVI, o litoral brasileiro ainda estava sendo explorado por portugueses e franceses.

De fato, o início das atividades marítimas com cunho econômico nas terras brasileiras remete ao tráfico do Pau-brasil, que constituiu uma atividade considerada monopólio real. A planta era extraída e embarcada com o auxílio do trabalho braçal dos indígenas que escambiavam sua força de trabalho por quinquilharias oferecidas pelos portugueses. As embarcações eram assim abastecidas com a madeira que seguia para ser comercializada na Europa por preços altos. Porém, segundo Prado Júnior (1985) essa atividade não caracterizou um povoamento de fato do território colonial português. Com o esgotamento da espécie vegetal, a atividade de extração do Pau-Brasil logo entrou em decadência e mesmo que continuasse a ser explorado até início do século XVII, a exportação do mesmo era muito menos expressiva.

Uma alternativa para proteger as terras dos franceses seria efetivar o povoamento, mas segundo Prado Júnior (1985) essa não era uma tarefa simples a se realizar, principalmente em um território com um litoral tão extenso como o do Brasil. A alternativa foi encontrada em 1532, quando o rei de Portugal decidiu dividir a costa brasileira em faixas (12) também chamadas de Capitânicas Hereditárias e destiná-las aos cuidados de donatários, que estariam dispostos a arcar com as despesas referentes ao transporte e estabelecimento dos povoadores. Nestas terras do litoral, a perspectiva era a plantação de cana-de-açúcar, cultivo que se adaptou muito bem a região e formou extensas plantações, chamadas de Plantations, da qual deriva a origem da herança agricultura brasileira. Nessas atividades de monocultura a mão de obra empregada era a indígena, neste momento há uma mudança no sistema, que antes era realizado por trocas, iniciando a escravização da figura indígena. Esta fase foi extremamente conturbada, pois os índios não eram passivos a escravidão e reagiam de forma violenta às obrigações impostas, decorrendo de guerras entre estes e os colonos. Aqueles colonos que podiam pagar um pouco mais mandavam trazer escravos africanos, porém

não eram todos que podiam arcar com essa substituição. As capitânias de Pernambuco e Bahia foram as pioneiras nessa substituição de mão de obra.

Segundo Portogente (2014), as Capitânias Hereditárias foram uma estratégia interessante, pois deram origem a alguns núcleos portuários como Itamaracá, Porto Seguro e São Vicente, núcleos estes que propiciavam o transporte de cabotagem entre diferentes portos da costa brasileira.

“Até meados do século XVII, o Brasil será o maior produtor mundial de açúcar, e é somente então que começam a aparecer concorrentes sérios: as colônias da América Central e as Antilhas.” (PRADO JUNIOR, 1985, p. 24). A atividade de cana-de-açúcar desenvolvida no litoral brasileiro foi um estopim para aumentar o fluxo de navios que ancoravam em nossa costa, mas precisamente no nordeste onde se concentrava a plantação. Portanto, os portos do Nordeste como o caso de Pernambuco e Bahia, foram os pioneiros em movimentações de cargas no Brasil. Certo que ainda não se constituíam como portos, mas como atividades portuárias naturais, com instalações “rudimentares”.

Com a decadência da atividade açucareira, pelo surgimento de concorrentes como as Antilhas, o Brasil se engendra em outro ciclo produtivo, que irá modificar a importância geográfica de algumas cidades, ao passo que algumas vão perdendo força de movimentação comercial enquanto outras acompanhando as novas atividades econômicas se evidenciam e se tornam importantes centros comerciais.

Ao tratar da substituição natural da produção, Mamigonian usa como exemplo a decadência da produção açucareira que dá origem a outras atividades:

Assim, quando a produção açucareira no Brasil nos fins do século XVII e inícios do século XVIII sofreu forte contração causada pela concorrência das Antilhas, houve uma reação dinâmica no interior dos engenhos, visando manter elevado o nível das atividades, usando a capacidade instalada que se torna ociosa. Benci em 1700 e Antonil 1711 constataram que os senhores de engenho do Nordeste para fazer face à crise, punham a disposição de seus escravos pequenos lotes de terra e um dia na semana destinadas aos cultivos de subsistência, dando origem ao que quase pode chamar de “brecha camponesa”. (MAMIGONIAN, 2000, p. 23).

Neste sentido fica claro o desenvolvimento do Brasil independente das relações externas, contrariando a tese de Prado Júnior, apoiado na teoria da CEPAL, que privilegiam os ciclos econômicos e a exportação de matérias-primas como raiz do desenvolvimento industrial brasileiro.

O Brasil nasceu de certo número de feitorias espalhadas pela costa, as quais tinham por finalidade específica produzir bens para a exportação. Não havia virtualmente comércio entre essas feitorias como depois não haveria entre as fazendas de escravos que se converteram nas células da primeira economia brasileira. Mas seria ilusório supor que todas as necessidades da população brasileira eram atendidas pela via da exportação, ou a que a parcela atendida por essa via fosse constante. E, boa medida, o país exportava açúcar para poder comprar escravos, exatamente como agora enorme parcela de nossas importações é representada por equipamentos, combustíveis etc., isto é, bens de produção. (RANGEL, 2005, p.168).

A evolução do transporte marítimo no Brasil é marcada por alguns acontecimentos no Rio de Janeiro que se destacam por impulsionar a construção naval, como o transporte de cabotagem na costa brasileira e o de longo curso. Neste sentido, destaca-se a iniciativa do governador Salvador de Sá ao construir um navio no Rio de Janeiro, que ficou na época conhecido como o maior navio do mundo, nomeado de Galeão Padre Eterno. A construção do navio marca um passo importante para o transporte marítimo de longo curso na época e que em 1663 inicia sua viagem, aportando em Lisboa em 1665. Outro ponto marcante é a construção do Arsenal da Marinha em 1763 no Rio de Janeiro, com fabricação de navios destinados a cabotagem e também de longo curso, segundo Portogente (2014).

Marcando o início de outro ciclo econômico no país, no fim do século XVII, em 1696 foram descobertos os primeiros indícios de ouro na região de Minas Gerais, onde hoje se encontra Ouro preto, atividade que atingiu seu auge no século XVIII. O aumento da atividade de extração provocou mudanças no “eixo econômico da colônia” que passou dos

estados de Pernambuco e Bahia para o Centro-Sul. Diante disso, observando a perda de importância econômica do Nordeste como consequência da decadência da produção açucareira a capital da colônia é então transferida da Bahia para o Rio de Janeiro em 1763. O escoamento da produção para o exterior era feito através do Porto do Rio de Janeiro, tornando-se então uma localidade importante e a vida urbana da colônia. A necessidade de alimentos para a mão-obra empregada no ciclo da mineração estimulou outras atividades econômicas, não onde estava voltado o olhar da coroa, mas em outras localidades como o próprio Sul de Minas Gerais e São Paulo, como atividades voltadas a agricultura e pecuária. Em meados do século XVIII a atividade mineradora chega ao fim, resultado principalmente do esgotamento das jazidas minerais, entretanto, teve um papel muito importante no processo de ocupação populacional, servindo como um grande atrativo para a região, que posteriormente irá compor o povoamento do estado e até mesmo para a região Centro-Oeste, segundo Prado Júnior (1985, p.44).

Desta forma, a transferência do novo ciclo econômico de uma região para a outra, ou seja, do Nordeste do Brasil para o Sudeste, valoriza e revitaliza outras localidades, fazendo pulsar o capitalismo e desenvolvendo tais regiões. Tal passagem pode ser observada por Kappel: “Em seguida, o deslocamento do centro de gravidade da economia do Nordeste para Minas Gerais e a transferência da capital para o Rio de Janeiro mudaram a hierarquia portuária que passou a ser dominada pelos portos do Sudeste. [...]”. (KAPPEL, 2005 apud Monié, 2011, p.300). Segundo o ICMbio (2015) o porto de Paraty no Rio de Janeiro foi um importante escoador da produção aurífera proveniente de Minas Gerais, assim como o porto de Angra dos Reis, localizado também no estado do Rio de Janeiro, e São Sebastião e Ubatuba no Litoral de São Paulo, que além de escoarem o mineral também davam suporte as atividades complementares à exploração do ouro.

Marcondes (2012) comenta que a atividade de mineração desenvolvida no século XVIII fez com que o mercado interno e trocas por cabotagem se expandissem. Com o aumento da navegação de cabotagem Salvador se beneficiou por ser a capital da colônia e mesmo depois que a mesma foi transferida para o Rio de Janeiro, ainda assim havia um mercado urbano na cidade e no Recôncavo baiano.

Na primeira metade do século XVIII, foi-se acentuando o movimento de barcos que percorriam o litoral, sobretudo, entre a Bahia, Rio de Janeiro e Santos. Do Rio de Janeiro para o extremo sul,

Colônia de Sacramento, eram também regulares as comunicações. Essa navegação costeira tinha seus ritmos, sobretudo os decorrentes da direção geral dos ventos. Seja como for, o que se observa é um ativamento acentuado nas comunicações por via marítima, com um movimento correspondente estabelecendo-se terras a dentro. (LISANTI FILHO, 1973, pp. 108-109).

A atividade mineradora criou a demanda pela produção de produtos destinados aos trabalhadores (os mineiros), evidenciando a importância de outras atividades econômicas e não somente a destinada a exportação. Portanto, a região de Minas Gerais se torna um importante centro explorador de recursos minerais, enquanto que os estados vizinhos como Rio de Janeiro, que deu suporte à produção nas questões relacionados ao transporte, devido a saída para o mar, inexistente em Minas, como também nas questões urbanas, assim como São Paulo, mesmo que em escala bem menor, puderam crescer e expandir no reflexo dessa produção, através do desenvolvimento de outras atividades econômicas que serviriam como atividades complementares à mineradora.

Da mesma maneira, assim que a produção aurífera entra em decadência, após se esgotarem as fontes minerais em Minas Gerais, ocorre o desenvolvimento das outras atividades que já estavam se estabelecendo para dar suporte aos trabalhadores que migraram para o local da produção, estas, puderam se fortalecer no momento da crise.

Igualmente, quando se iniciou a partir de meados do século XVIII a fase de decadência da extração do ouro em Minas Gerais, ocorreu um sólido processo de substituição de importações, que foi dando origem à "fazenda mineira", caracterizada por uma policultura agrária extremamente variada, além de forte auto-suficiência artesanal. Por isto mesmo o Marquês do Lavradio, em 1779, salientava "a independência com que os povos de Minas se tinham posto dos gêneros da Europa, estabelecendo a maior parte dos particulares, nas suas próprias fazendas, fábricas e teares, com que se vestiam a si e à sua família e escravatura, fazendo panos e estopa e diferentes outras drogas de linho e algodão, e ainda de lã". (MAMIGONIAN, 1969, Não paginado).

Este mesmo processo ocorreu em menores proporções nas áreas de mineração de Mato Grosso e Goiás, como assinalaram os viajantes estrangeiros, permitindo o aparecimento de um setor de subsistência muito diversificado, em diferentes regiões brasileiras.

Tais esforços realizados com as substituições de importações advém da teoria dos ciclos longos de Kondratiev, estudada também por Rangel (2005) que afirma que a economia brasileira é regida “[...] por duas ordens de leis tendenciais que imperam respectivamente no campo das relações internas de produção e no das relações externas de produção.” (RANGEL, 2005, p. 298). Estes ciclos são divididos por fases ascendentes, e recessivas, as fases a ou ascendentes, correspondem aos períodos em que a economia brasileira esta voltada “para fora”, ou seja, focada em produzir bens destinados à exportação. Já as fases b, ou recessivas, são os momentos em que a economia brasileira tende a crescer “para dentro”, efetivando a produção de mercadorias que antes eram importadas, desenvolvendo o que o autor chama de substituição de importações.

“Os movimentos do comércio exterior são a variável estratégica de nossa economia. Se o resto do mundo aumenta seus pedidos de nossos produtos, distribuimos nosso tempo e nossos recursos em consequência, isto é, no sentido de aumentar nossa produção exportável. Para isso, sacrificamos as outras atividades, as atividades orientadas para o mercado interno, seja em bens de consumo ou de produção. Podemos fazê-lo porque, com o produto de nossas aumentadas vendas, nos é possível satisfazer uma parcela crescente de nossas necessidades pela via da importação de bens e serviços. Noutros termos, quando a procura externa de nossos produtos aumenta, substituímos produção nacional por produção estrangeira, em nossa cesta de consumo, seja este produtivo ou improdutivo. Inversamente, quando a procura externa de nossos produtos diminui – comprimindo, portanto, nossa capacidade para importar – redistribuímos nosso tempo de trabalho e nossos recursos de produção no sentido de obter aqui mesmo certa quantidade do que antes importávamos. Nestes últimos 150 anos da nossa vida econômica – isto é, desde quando começamos

a apresentar-nos ante o resto do mundo como unidade produtiva autônoma – podemos distinguir três grandes ciclos de transformação, sempre causados por movimentos no comércio exterior. Alternadamente, substituímos importações por produção nacional e vice-versa. Quando se leva a conjuntura do comércio exterior, voltamo-nos para a agricultura, porque somos um país exportador de bens agrícolas; quando baixa essa conjuntura, voltamo-nos para a elaboração dos bens primários, porque somos um país importador de produtos manufaturados ou elaborados”. (RANGEL, 2005, p.169).

Portanto, é nas crises das produções que o sistema reage, assumindo novas maneiras para crescer, produzindo outros bens e se diversificando, que a princípio seria uma forma de sobrevivência, ou seja, de subsistência, mas que através do crescimento dessa produção, que gera excedentes e este é comercializado, engendra novos ciclos econômicos.

Neste sentido, cabe destacar, que a atividade açucareira volta a crescer e não somente no Nordeste, mas acompanhando o desenvolvimento das outras atividades agrícolas que iam se dispersando, como a do algodão no Maranhão.

O açúcar não ficará atrás do algodão neste surto agrícola do final do século XVIII. As velhas regiões produtoras, como Bahia e Pernambuco, decadentes havia quase cem anos, se renovam e brilharão outra vez como nos dois primeiros séculos da colonização. Abrem-se novas regiões de grande produção, como nos campos dos Goitacazes, que logo adquirirão posição de primeiro plano. Em São Paulo também, os progressos serão sensíveis – A velha capitania de São Vicente (cujo nome mudará para São Paulo no início do século XVIII) permanecerá até a época que nos ocupa, em plano secundário e apagado. Embora se tivesse iniciado a colonização muito cedo, ao mesmo tempo que em Pernambuco, embora tivessem partido daí as expedições que descobriram e primeiro exploraram o ouro de Minas Gerais, São Paulo pela sua posição excêntrica, esperará muito tempo para significar alguma coisa. No momento que nos ocupa começa

a se destacar e é no açúcar sobretudo, que fundará sua propriedade. A lavoura de cana se desenvolve no litoral, mas o planalto interior embora separado da costa pela abrupta Serra que dificulta singularmente os transportes e comunicações, também será beneficiado. Em conjunto, São Paulo já figurará no final do século XVIII como exportador de açúcar, embora modestamente com suas 1.000 caixas anuais que vêm depois das 20.000 da Bahia, 14.000 do Pernambuco e 9.000 do Rio de Janeiro. (PRADO JÚNIOR, 1985, p. 58).

Portanto, a dispersão da produção de cana de açúcar, já no final do século XVIII propiciou o crescimento mesmo que lento de outras cidades produtoras como São Paulo, destacado na passagem acima. Mesmo neste segundo momento da produção açucareira, nota-se que o Nordeste brasileiro ainda se destaca na produção e na comercialização do produto, como é o caso da Bahia.

Durante todo o período colonial, os portos eram pequenos trapiches e ancoradouros naturais que serviam como plataforma de embarque e desembarque. Recife, Salvador e Rio de Janeiro, por serem as vilas mais importantes, eram também os portos que tinham maior fluxo de mercadorias e pessoas. Em função do Pacto Colonial e das dificuldades técnicas e naturais de navegação entre portos da costa brasileira, o maior movimento nos portos era sempre em relação à Coroa: exportando gêneros tropicais e metais preciosos e importando produtos manufaturados. Da África eram trazidos os negros para serem escravizados. (Goularti Filho, 2007, p. 456).

Assim como o transporte de longo curso, a navegação de cabotagem também era bastante valorizada no período colonial, muitos produtos eram comercializados através dos portos na costa brasileira como é o caso do Recôncavo baiano que não era autossuficiente na produção de farinha de mandioca, importando-a do Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina para suprir sua demanda, de acordo com Barickman (2003, p.132).

Segundo Marcondes (2012) em 1791 o Porto do Rio de Janeiro registrou a entrada de quase setecentos navios, destes mais que a metade

estavam destinados ao comércio interno, circulando mercadorias como o açúcar provenientes dos portos mais ao norte e aguardente, café, toucinho, fumo entre outras mercadorias os do Sul. Dentre esses navios cerca de cento e cinquenta e nove embarcações comercializaram com o Rio Grande do Sul, os principais produtos importados pelo Rio de Janeiro eram couro, carne, trigo e peixe, destas mercadorias, o couro também seguia o destino internacional. Dos navios provenientes da Bahia e Pernambuco com destino ao Rio de Janeiro concentravam produtos estrangeiros como vinho, sal, vinagre e bacalhau. Em 1803, o Rio de Janeiro envia 134 navios a Rio Grande, envolvendo produtos como aguardente, fumo e açúcar. Pernambuco recebeu fumo do Rio de Janeiro e a Bahia farinha de mandioca e feijão e no caminho inverso, dos portos nordestinos para o Rio de Janeiro as principais mercadorias foram farinha de trigo, toucinho e carne salgada.

O comércio com o Rio Grande do Sul constituía-se no de maior volume em tonelagem, bem superior ao de qualquer outra província. Seguiam-se em importância os portos dos distritos próximos ao Rio de Janeiro e os portos das províncias de São Paulo e Santa Catarina. Com as províncias situadas mais ao norte, o comércio se tornava menos intenso, na medida em que estas sofriam a influência do mercado de produtos que se criara na Bahia. O menor volume em tonelagem ocorria com as províncias do Espírito Santo. (PRADO e LUIZETTO, 1980-1981, p. 164 apud MARCONDES, 2012).

Percebe-se uma movimentação bastante forte na navegação de cabotagem, através de produtos comercializados entre as principais praças comerciais do país. Segundo Brown (1986), os principais produtos importados pelo Rio de Janeiro eram a farinha de mandioca, proveniente da Bahia e Santa Catarina principalmente, arroz do Sul de São Paulo e carne seca e trigo do Rio Grande do Sul. Já o estado carioca exportava para as demais regiões do Brasil, produtos estrangeiros, escravos e alguns bens nacionais.

Assim, Marcondes (2012) salienta que os produtos que circulavam no mercado interno foram responsáveis pelo crescimento de algumas capitânias, o caso do Rio Grande do Sul. Desta forma, o comércio de cabotagem realizado ainda no período colonial permitiu maior troca entre as províncias.

A queda da produção aurífera na região de Minas Gerais coincide com a retomada do país agora mais fielmente a produção agrícola, sendo desenvolvida em muitas regiões além do litoral, como a cana-de-açúcar. Durante muito tempo, as atividades agrícolas estavam ligadas ao desenvolvimento de produtos tropicais, cultivados ao longo da costa brasileira, com a mudança do ciclo econômico avançando para o interior após a descoberta de ouro na região de Minas Gerais, as áreas centrais começaram a se valorizar no sentido econômico e comercial e ao passo que a extração de metais preciosos alcança sua decadência, outras atividades começam a ser desenvolvidas nesta região, é o caso da pecuária e a produção de laticínios.

Uma região que se adaptou frutiferamente a produção do gado foi o extremo sul do Brasil, mas precisamente o Rio Grande do Sul. Porém o despertar econômico, de fato, desta região será na segunda metade do século XVIII.

É importante frisar que nesta época, inicia-se a fase expansiva do 1º ciclo longo de Kondratiev (1790-1815), período em que houveram importantes acontecimentos como a 1ª Revolução Industrial, que provocou mudanças na estrutura agrária da Inglaterra e expandiu o comércio marítimo. Bem como, a chegada da família Real ao Brasil marcando um momento importante na história da navegação brasileira e nas relações econômicas que o Brasil poderia ter com outros países. Segundo Portogente (2014) em 1808 o rei D. João decreta a Abertura dos Portos as Nações Amigas, permitindo desta maneira maior movimentação dos portos em toda a colônia. Através da abertura dos portos às nações amigas em 1808, o Brasil abre-se para o comércio internacional, por meio de suas exportações, como madeira entre outros artigos, além da prática de importação, principalmente destinada a nobreza.

[...] Em 1808, a abertura dos portos às nações amigas constituiu outro marco na história do sistema portuário por simbolizar o fim do exclusivismo colonial e o ingresso no sistema liberal das trocas internacionais. Porém a intensificação das importações e das exportações não foi acompanhada por uma mudança da pauta do comércio mundial. Apesar disso, a modernização dos portos já constituía uma prioridade para pioneiros como Visconde de Mauá que, em meados do século XIX, propôs uma organização do setor marítimo portuário, articulando construção naval, atividade portuária e

estabelecimento de rotas marítimas no Atlântico no âmbito da “Companhia de Estabelecimento da Ponta da Areia”, instalada em Niterói. (MONIÉ, 2011, p.300).

Rangel (2005) comenta que antes da vinda da corte portuguesa para o Brasil, nosso comércio era totalmente feito através de Portugal, já que as tentativas das outras nações europeias, como holandesa, inglesa e francesa em estabelecer no Brasil pontos de comércio direto, tinham todas, fracassado.

[...] O capital mercantil português especializara-se em criar as únicas “manufaturas” que nossas condições permitiam, as fazendas de escravos, enquanto o capital mercantil holandês, francês e inglês se dedicara à criação do outro tipo de manufaturas – de onde mais tarde sairiam as fábricas – estabelecendo-se, assim, aos poucos uma divisão do trabalho entre eles. Todavia, com a vitória da revolução burguesa, a situação se modificava e Portugal e Espanha se tornavam intermediário inútil, caro e incomodo, tanto para nós, quanto para nossa freguesia europeia.” (RANGEL, 2005, p. 309-310).

Com o início da fase depressiva (b) do 1º Kondratiev (1815-1848) houve mudanças estruturais no processo produtivo dentro das fazendas de escravos, neste momento há um esforço de substituição de importações e a autossuficiência, segundo Rangel (2005), foi buscada por meio da diversificação dentro da própria fazenda de escravos, a medida que, a produção era destinada mais para o autoconsumo do que para a exportação, tornando-se economicamente menos dependente das importações. Nesta fase também houve importantes inovações mundiais como as locomotivas e os navios a vapor, que deram impulso aos transportes de mercadorias.

Neste sentido, Rangel (2005) elucida que o poder do estado brasileiro é realizado pelo choque entre duas classes, que refletem o desenvolvimento das forças produtivas no país, assim, a medida que modificam os modos de produção, mudam também as classes dominantes, “nunca os dois sócios da colisão ao mesmo tempo, mas cada dualidade é substituída por outra dualidade, também caracterizada pela colisão de duas classes dominantes” Assim, Mamigonian (1987) destaca

que as dualidades foram abertas em períodos de depressão mundial, o que provoca novas relações da periferia com o centro.

Em cada dualidade, o poder é exercido por uma classe que passou da anterior dualidade, e por outra que está tendo acesso ao poder, pela primeira vez. Esta última, entretanto, não surge por acaso, mas como dissidência da classe hegemônica anterior, apeada do poder como consequência da última crise do ciclo longo. Toda vez que a economia mundial é confrontada com a fase B do ciclo, a sociedade brasileira é confrontada, também, com um desafio que exige dela mudança de regime ou, como tornou-se agora moda dizer, modelo. (RANGEL, 2005, p. 695).

Assim, segundo Rangel (2005), a fase b do primeiro Kondratiev decretou a primeira dualidade brasileira, onde o pacto de poder foi concretizado entre as classes dos senhores de escravos, “que passara do regime colonial” com a classe dos comerciantes, “dissidência do capitalismo mercantil português”. Assim, os primeiros constituíram os sócios hegemônicos e os últimos, o sócio menor, tudo isso resultado do processo de independência e do Império. Neste período, segundo Pereira e Vieira (2009) é que também irão se impor os senhores de terra e gado do Brasil Meridional.

Após a abertura dos Portos em 1808, outro fato importante para a história econômica do país foi sua independência, ocorrida em 1822, momento em que deixa de ser colônia de Portugal.

Durante o século XIX, o Brasil adaptou-se facilmente à ordem econômica contratada pela Grã-Bretanha, que se tornou o núcleo do centro industrial do mundo, trocando seus produtos manufaturados por alimentos e matérias-primas do exterior, ou seja, de países cujas economias eram completamente dependentes deles. O Brasil tornou-se um típico exemplo de tais países, pois sua economia dependia de um importante produto primário de exportação (café) e alguns secundários (açúcar, algodão e cacau). Durante quase todo esse período, sua economia estava aberta ao capital e aos produtos manufaturados estrangeiros (principalmente ingleses) que fluíam para dentro

do país e destinavam-se a formar uma infraestrutura financeira, comercial e de transportes que poderia ligar o país mais eficientemente à ordem econômica mundial do século XIX. (BAER, 1995, p. 38).

A partir deste momento o olhar à navegação de cabotagem, ou seja, pela costeira brasileira se intensifica e são criadas algumas estruturas que auxiliam nesta expansão, como é o caso dos faróis construído no Rio Grande do Sul em 1820 e um ano depois em Recife, com o objetivo principal de proporcionar maior orientação aos navios que circulavam na costa do Brasil. Um outro fator também significativo ao crescimento do transporte marítimo no Brasil foi o primeiro contrato firmado com a Casa Terrand Thomas que deu origem a primeira empresa de transporte marítimo de cabotagem em 1826, a qual ligava o Rio de Janeiro ao Pará fazendo escalas em diferentes localidades, como Bahia, Pernambuco, Ceará e Maranhão.

O império herdou a estrutura portuária da colônia, cujos portos e trapiches espalhados ao longo da costa não tinham condições de suportar o aumento do fluxo de carga. Durante o período colonial as obras nos portos restringiam-se à construção de alfândegas de cais e rampas-tocos. As alfândegas tinham como objetivo arrecadar mais impostos para a Coroa. (CARVALHO, 1930 *apud* GOULARTI FILHO, 2013, p.100).

Com o advento da fase ascendente do 2º Kondratiev (1848-1873) a fazenda voltou a produzir bens destinados a exportação e assim, o país retomou o seu crescimento voltado para fora, aumentando sua “receita monetária da fazenda e a receita cambial do país” desembocando em um movimento de urbanização, provocado pela transferência das casas-grandes para as cidades, tanto das famílias dos senhores de escravos, como também dos próprios escravos “semilivres”, os quais antes, estavam ocupados com as atividades de autoconsumo, no esforço das substituições de importações, de acordo com Rangel (2005).

Em um período em que o país estava engajado a produzir bens destinados a exportação, cabe destacar a produção de café, responsável por grande parte das exportações entre meados do século XIX a metade do século XX. Segundo Baer (1995) a introdução da produção de café no Brasil data o início do século XVIII, porém foi somente na década de 40

do século XIX que se tornou o principal produto exportado pelo país e em 1891 já representava 63% das exportações nacionais. Até 1880, a plantação de café se caracterizava por utilizar técnicas rudimentares através da mão-de-obra de escravos negros e mulatos no Vale do Paraíba, principalmente. Com o esgotamento das terras férteis da região em 1880, a produção migra para o Sul, em São Paulo e posteriormente para o Oeste do estado. A produção no Oeste paulista desenvolveu gigantescas fazendas de café, empregando grande número de trabalhadores livres. Nesta região, a produção também foi condicionante para impulsionar o processo de imigração europeia antes mesmo da abolição da escravatura em 1888. Após a abolição houve um considerável fluxo de mão-de-obra formada pelos imigrantes, provenientes principalmente do Sul e leste Europeu, mas precisamente da Itália.

Na fase na b (depressiva) do segundo kondratiev (1873-1896) houve novamente uma substituição de importações, a qual, assumiu a forma de proliferação de unidades artesanais e de algumas manufaturas pré-industriais, utilizando-se a mão-de-obra escrava, não sendo mais promovida pelo senhores de escravos, mas sim, pelo capital mercantil.

“O aparecimento, no interior da economia nacional, de um capital mercantil foi inovação considerável que implicava alterar a estrutura da economia brasileira. Estava aí, em germe, o futuro mercado interno brasileiro que, no entanto, só se iria definir com o aparecimento da indústria e de um comércio interno, na medida em que esse capital mercantil deixasse de servir apenas às nossas relações com o mundo exterior e passasse a tornar possível uma crescente divisão interna do trabalho.” (RANGEL, 2005, p. 303).

Neste sentido, segundo Mamigonian (1987) a fase b do segundo Kondratiev coincidiu com a segunda Dualidade brasileira, propiciada pela Abolição da Escravatura em 1888 e a Proclamação da República, em 1889. Nesta nova dualidade, de acordo com Rangel (2005) novo pacto de poder foi negociado, agora entre a classe dos comerciantes com a nova classe dos latifundiários feudais, surgida em dissidência dos senhores de escravos.

“O latifúndio brasileiro distingue-se do feudo europeu ou asiático pelo fato de ser, ao contrário

deste, uma empresa comercial, como já o fora antes a fazenda brasileira de escravos. Enquanto os barões europeus cobravam um tributo aos seus servos para atender diretamente às suas próprias necessidades de alimento, de moradia, de luxo, o latifundiário brasileiro apropriava-se desse tributo na intenção de vendê-lo, de auferir uma renda monetária. Mas o modo de organizar a produção dentro da fazenda era essencialmente o mesmo do feudo medieval, embora, muitas vezes, o tributo assumisse formas diferentes, isto é, disfarçasse em lucro comercial ou industrial”. (RANGEL, 2005, p.150).

Portanto, segundo Rangel (2005) da mesma forma que a consolidação da escravidão no Brasil se fez no início da fase depressiva do 1º ciclo longo, o segundo ciclo foi responsável pela sua decomposição. Assim, se enquanto o período de escravidão a terra não possuía valor, está se torna mais importante do que a própria mão-de-obra. Desta maneira, se os acontecimentos como a Abertura dos Portos e Independência foram importantíssimos para nosso desenvolvimento econômico, pois foram responsáveis por modificarem nossas relações externas de produção, a Abolição e a República foram peças chaves para complementar nosso desenvolvimento econômico.

Assim, Rangel (2005) comenta que a passagem do sistema escravista para o latifúndio implica na liberação de recursos para certos investimentos fixos, ou seja, aplicações de outra natureza. “A passagem da escravidão para o latifúndio é, portanto, um processo de criação de mercado.” (RANGEL, 2005, p. 316).

A fase recessiva, correspondente ao 2º ciclo longo, é evidenciada por Pereira e Vieira (2009) pela intensificação de algumas infraestruturas, como as ferroviárias, que foram importantes porque ligaram as áreas produtoras aos portos. As autoras também enfatizam que a 2ª dualidade (1889-1930), a qual foi realizada pelos interesses exportadores “agraristas”, não teve uma política voltada a industrialização. Neste período, marcado pelos conflitos de formação dos estados meridionais (Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Paraná) que irá ocorrer o impulso para a industrialização. Neste processo industrial já estava o Brasil subtropical, juntamente com o estado de São Paulo. Assim, na região sul,

a parte latifundiária mercantil foi responsável por abastecer com gado e charque o Sudeste e a parte onde era desenvolvida a pequena produção mercantil, com produtos agrícolas e artesanais.

Ao tratar da produção natural e mercantil, Rangel (2005) atenta para o fato do trabalho do camponês, não somente aquele que esta ativamente no setor agrícola, mas também as “mulheres, os anciões e os adolescentes”. O autor frisa que estes estão a produzir bens agrícolas para seu próprio consumo, para o consumo do latifundiário, assim como para a venda destinada as cidades e também para exportação. Assim, Rangel afirma que essas atividades não tomam todo o tempo do camponês, o que lhes sobra tempo para serem o próprio construtor de suas casas (seja ela de barro, madeira, ou sapê), dependendo do local inserido, faz também seu meio de transporte, “no Amazonas, faz também a canoa, que atende as suas necessidades de transporte; no Nordeste, cria um burro ou um cavalo, que serve ao mesmo fim. No Maranhão, tece a própria rede e, não raro, o pano de que se veste”. “A agricultura propriamente dita não passa de uma das múltiplas atividades do complexo rural, como podemos denominar o conjunto de atividades a que se dedica o camponês de país subdesenvolvido”. (RANGEL, 2005, p.158).

Se observarmos o modo de produção que corresponde a essa estrutura jurídica, vamos descobrir que só uma parte do tempo de trabalho e dos meios de produção ao dispor do camponês se aplica na produção de bens destinados ao mercado. Uma parte desses bens é entregue ao proprietário da terra – como aforamento ou como lucro comercial, pouco importa – e outra parte é vendida pelo próprio camponês. Da parte recebida pelo latifundiário uma parcela variável é vendida e outra consumida diretamente por ele. A parte que o latifundiário vende, assim como a parte que o próprio camponês vende, converte-se em “mercadoria” e dá origem a uma renda monetária. A parte que o camponês e latifundiário consomem diretamente não é mercadoria e não resulta em renda monetária [...]. (RANGEL, 2005, p.151).

Neste sentido, cabe salientar que este camponês que desempenha diferentes funções dentro da fazenda, não se torna efetivamente bom em nenhuma das atividades desenvolvidas já que divide seu tempo para execução de todas elas. Assim, Rangel (2005) afirma que este processo em que o camponês combina a produção agrícola com atividades transformadoras não desenvolve o país economicamente, pois essas

atividades transformadoras, nas economias mais desenvolvidas são realizadas em fábricas. Portanto, o autor defendeu a divisão social do trabalho como maneira preponderante para o crescimento nacional.

A Divisão Social do Trabalho nada mais é que do que a elaboração de um produto por várias pessoas, ou seja, como cita Rangel (2005) o caso da produção de alpercatas. O autor frisa que existe uma diferença entre o calçado que um vaqueiro nordestino utiliza e a que um operário da cidade usa. A diferença recai sobre a produção deste produto, que no caso da produção do vaqueiro, o calçado foi produzido com o esforço de um único indivíduo, ou seja, o próprio vaqueiro criou o boi, depois o matou, tirou o couro e o curtiu o couro, em seguida cortou e aí sim por diante. Enquanto que o calçado utilizado pelo o operário da cidade foi resultado da elaboração de inúmeras pessoas, como por exemplo, o trabalho do vaqueiro que criou os bois, do curtidor, o transporte do couro até a fábrica, do trabalho do fabricante de calçados e assim por diante, até chegar ao consumidor final. Desta forma, a divisão social do trabalho é para Rangel, condição para o desenvolvimento e sem meios de transporte, essa divisão se torna impraticável.

Baer (1995) destaca que em 1890 a produção de café cresce consideravelmente em relação a 1880, igualando o escoamento do produto entre Santos e Rio de Janeiro, e em 1894, Santos se torna o maior centro exportador de café do mundo, impulsionando as atividades portuárias na região.

O terceiro ciclo longo de Kondratiev apresenta sua fase expansiva (1896-1921) com a produção nacional destinada a exportação, destaca-se o papel desenvolvido pela atividade cafeeira no Brasil, e como evento mundial, a Segunda Revolução Industrial.

Mamigonian (1969) ao tratar da industrialização do Brasil aponta que sem dúvida a industrialização deve muito a produção de café, pelo fato desta economia ter ampliado as relações do mercado interno, provocando desta maneira, inúmeras transformações como a construção de estradas de ferros, implantação de energia elétrica no Rio de Janeiro e em São Paulo, entre outras mudanças, agora discorda no ponto em que muitos autores acreditam na transferência de capitais e empresários do café para a indústria, principalmente após a crise de 1929. Assim condena a ideia de que a industrialização brasileira tenha nascido do café, afirmando que esta ideia faz parte da ideologia da aristocracia rural paulista e interessa aos latifundiários brasileiros.

Na realidade, para compreender a industrialização brasileira devemos considerar menos os

mecanismos econômicos e mais os mecanismos sociais. A sociedade brasileira tradicional, como existia no século XIX não possuía condições internas para se auto-superar e promover o crescimento industrial. Os imigrantes europeus e asiáticos que se introduziram no Brasil constituíram-se no sangue novo que faltava: inseriram-se como classe média de considerável capacidade de produção e de consumo que cresceu mais e modificou nitidamente o conjunto da vida brasileira, provocando nosso ingresso num capitalismo de tipo europeu do século XIX. (MAMIGONIAN, 1969, sem página).

Mamigonian (1969) afirma que não há dúvidas que o crescimento da atividade cafeeira tenha aumentado o mercado consumidor, porém a aristocracia rural da época não se constituía em um mercado consumidor das primeiras indústrias brasileiras, esta classe consumia artigos provenientes da Europa, produtos de mais alta qualidade. “Os estímulos provocados pela expansão do café não encontraram condições sociais favoráveis (espírito de iniciativa, consumo difundido, etc) nesta sociedade”. Os trabalhadores que eram escravos nas fazendas andavam descalços e já os colonos italianos que substituíram a mão-de-obra escrava na segunda metade do século XIX já utilizavam “botinas rígidas” consumindo portando das indústrias brasileiras, de Franca no estado de São Paulo, por exemplo.

Mamigonian (1969) coloca que a expansão da cafeicultura foi mais aproveitada pelos imigrantes que traziam na bagagem sua experiência de trabalho, em atividades bastante variadas, possuíam técnicas de agricultores, artesões, pequenos comerciantes e industriais, operários especializados, e hábitos diferentes dos escravos que até então, eram a mão-de-obra empregada. Os europeus trouxeram a vontade de independência e assim promoveram a industrialização e modernizaram a agricultura não só em São Paulo, mas nas demais regiões que ocuparam através de suas técnicas. Já os locais que receberam um número insignificante de imigrantes, como o Rio de Janeiro e Salvador, por exemplo, tiveram uma industrialização mais moderada. Desta maneira, percebe-se que o autor defende que os grandes responsáveis pelo processo de industrialização foram os imigrantes e não a produção de café como alguns autores afirmam.

Sobre a disparidade de desenvolvimento econômico entre algumas regiões brasileiras, Cano (2007) discorre que a medida que os

estados produtores de café expandem suas exportações em 1920, enquanto que o restante do país sofria com as suas exportações quase que incipiente, São Paulo diversificou e ampliou sua capacidade produtiva industrial, estando a frente dos demais estados brasileiros. Desta forma, a crise de 1929 serviu para romper com o antigo padrão de acumulação que vigorava até então no país, conhecido como primário exportador. Com a crise do café, importar se torna uma atividade dificultosa, e assim o país reage obrigando-se a diversificar sua produção.

A problemática dos desequilíbrios regionais do país decorre em última instância, do próprio processo histórico de desenvolvimento de cada região. Após a “crise de 1929” esses desequilíbrios seriam acentuados, por força dos diferenciais de ritmos entre a economia de São Paulo e as demais regiões, estas agravadas pela debilidade de desenvolvimento de relações capitalistas de produção. (CANO, 2007, p. 299).

A maneira com que São Paulo se organiza através da sua expansão industrial, faz com que a cidade ultrapasse o Rio de Janeiro, a medida que vai sendo referência econômica para outros estados, gerando a dependência de muitos.

São Paulo tende a ultrapassar o Rio de Janeiro graças, sobretudo, à maneira diferente como se organiza a sua zona de influência. Esta, nas proximidades do centro industrial que se expande, vai tornar-se um mercado próximo e próspero, de modo que a cidade e as regiões ao seu redor se influenciam reciprocamente crescendo em dinamismo. (SANTOS e SILVEIRA, 2010, p. 251).

Desta maneira, o Rio de Janeiro, que exercia até então grande influência por ser a capital da República, concentrava um número elevado populacional, forte comércio e atividade portuária, terá uma indústria relevante, porém, baseada na grande população, mas diferentemente do que ocorreu no estado de São Paulo, a hinterlândia carioca não se sustentava, era “pobre”, não produzindo o mesmo efeito de São Paulo, segundo Santos e Silveira (2010).

Ao passo que a indústria do Sudeste, mas especificadamente do estado de São Paulo sobressaí sobre as outras regiões, os demais estado se tornam economias complementares a região concentrada, adequando a estrutura produtiva paulista, segundo Trentin (2005).

O café entra em decadência, antes mesmo da crise mundial, principalmente ligado a formação de estoque sem saída de produtos destinados a exportação, porém, devido aos empréstimos externos e o uso das reservas do país, conseguimos por um tempo manter as importações e o mercado continuava suprido. Porém com a crise mundial em 1929, diminuiu severamente a capacidade nacional de importar, entrando na fase depressiva do terceiro ciclo, havendo novamente a substituição de importações, porém, com grande esforços de inversão, promovendo “pagamentos de mão-de-obra, compras de materiais de construção, de equipamentos, etc”. E assim, segundo Rangel, a economia era lançada para o desenvolvimento.

Na fase recessiva do 3º ciclo, a substituição de importações já estava assumindo uma “feição industrial” e segundo Rangel (2005) havia começado a industrialização brasileira.

Os latifundiários feudais revolucionários – basicamente oriundos das áreas de feudalismo precoce, que terão na figura de Getúlio Vargas (político e latifundiário pastoril do Rio Grande do Sul) o seu representante máximo – se aliam à burguesia industrial nascente, originária principalmente da pequena produção mercantil, fruto do processo imigratório dos séculos XIX e XX. A revolução representa, portanto, uma luta entre as oligarquias regionais, em que aquelas mais preocupadas com a agroexportação e comprometidas com a ideologia do agrarismo foram apeadas do poder e submetidas aos senhores de terras, cuja produção volta-se para o mercado interno, motivo pelo qual eram nacionalistas e industrialistas. Soma-se, assim, à via dos produtores, a via prussiana de desenvolvimento do capitalismo nacional. O novo pacto de poder alija os comerciantes importadores e exportadores – em prol da nova burguesia industrial – ligados, no plano externo, aos interesses do capital industrial inglês. Este pacto substituiu no lado externo, do pólo externo o capital industrial da Inglaterra pelo capital financeiro estadunidense, que, então, não

bloqueava o desenvolvimento do nosso capitalismo industrial, ao contrário do inglês [...]”. (PEREIRA E VIEIRA, ..., p. 187).

Assim o período de ditadura militar brasileira foi uma tentativa de sustentar o velho regime “feudal burguês”, apresentando como classe hegemônica os latifundiários feudais. Rangel (2005) aponta que no 4º ciclo longo, os países subdesenvolvidos apresentaram um decréscimo de suas exportações, estes apoiados basicamente na exportação de petróleo. O Brasil, como um país não exportador de petróleo manteve suas exportações constantes, porém, nossa dívida externa crescia enquanto a capacidade de importar diminuía, assim mesmo estando na fase expansiva do ciclo, o país continuou a praticar a substituição de importações, diminuindo cada vez mais a abertura econômica brasileira. Portanto o movimentando de substituição de importações que foi projetado na fase b do 3º ciclo longo, se projetou para a fase expansiva seguinte. Como consequência, a produção brasileira cresceu seis vezes mais, tornando-se uma das economias mais dinâmicas do mundo. Assim, as políticas governamentais destinadas a estimular o desenvolvimento econômico, como o Plano de Metas do Presidente JK e mais tarde a Instrução 70 da Sumoc, estabelecendo numerosas categorias para exportações e importações, foram preponderantes para impulsionar mais ainda o processo de industrialização brasileiro.

1.1 COLONIZAÇÃO NO SUL DO BRASIL E A FORMAÇÃO DA INDÚSTRIA

A ocupação tardia do território Meridional se deve segundo Pereira e Vieira (2009) ao clima subtropical da região, incapaz de dar origem aos produtos tropicais tão desejados pela coroa portuguesa. Assim como o clima, a vegetação foi preponderante para estabelecer a estrutura produtiva do Sul do Brasil, principalmente nas áreas de campo e de matas, como no caso a araucária. Estas últimas estão no germe da formação sulista, as quais apresentaram como modo de produção “a escravidão das charqueadas e o feudalismo” dos campos pastoris.

Neste sentido, é importante salientar, as ocupações realizadas pelos vicentistas ainda no século XVII, que proporcionaram a posse dos territórios do Sul do Brasil, uma ação incentivada pela coroa portuguesa para fixar as fronteiras desta região, protegendo-a contra os domínios espanhóis. Portanto, estes avançaram também ao litoral sulista com base

na concessão de seismarias que mais tarde deram origem as fazendas de lavouras.

Após a ocupação dos vicentistas no litoral Meridional, há a imigração açoriana que ocorreu principalmente no Litoral de Santa Catarina no século XVIII, constituindo uma experiência sólida de pequena produção mercantil. Já ao longo do século XIX e meados do século XX, herança dos latifúndios pastoris sulistas, os europeus (alemães, italianos e eslavos) povoam as terras florestais da região Meridional brasileira. Assim o pequeno modo de produção mercantil nos remete ao desenvolvimento das comunidades primitivas e apresenta uma estrutura social e econômica mais igualitária, estando, portanto mais suscetível a uma maior divisão do trabalho, provocando maior diferenciação social e um ritmo econômico peculiar, “propício ao surgimento do capitalismo”, de acordo com Pereira e Vieira (2009).

A respeito das imigrações açorianas para a Ilha de Santa Catarina, Flores (2000), nos atenta para os motivos iniciais que fizeram com que os açorianos emigrassem de suas terras. Durante o século XVIII houve crises de subsistências provocada pela baixa fertilidade dos solos nas ilhas açorianas, havia uma tendência à exportação de cereais, atividade desenvolvida pelos comerciantes da região, além disso, aliado as más técnicas desenvolvidas na agricultura por parte dos açorianos, houve também alguns desastres naturais, como secas, tempestades, abalos sísmicos e erupções vulcânicas que foram determinantes por dificultar a vida nos Açores. No ano de 1718, um vulcão foi responsável por causar verdadeiras catástrofes na Ilha do Pico, este acidente fez com que as autoridades solicitassem a ida de emigrantes para a Colônia brasileira e assim viu-se uma oportunidade para povoar as terras do Sul do Brasil. Porém, a ideia não foi bem aceita pelos próprios moradores da Ilha, que não enxergaram como uma boa oportunidade migrar para as terras brasileiras. A alternativa encontrada pelas autoridades seria realizar a migração de prisioneiros e marginais, alegando que está medida traria benefícios tanto para as Ilhas açorianas como também para o Sul do Brasil, no sentido que promoveria a ocupação do território. Porém, esta ideia foi dada como impraticável e o projeto da colonização açoriana no Brasil foi adiado.

Segundo Flores (2000) em 1738, o Rei cria a capitania de Santa Catarina e nomeia o brigadeiro José da Silva Paes como capitão-mor. O Rei também determina através de uma carta régia a Silva Paes, a construção de uma fortaleza na Ilha, que teria como principal função a defesa da terra. Em 1739, Silva Paes toma posse do Governo da Ilha e constrói na Ilha de Anhatomirim o Forte de Santa Cruz, que foi concluído

em 1744. Com a conclusão dos fortes de São José da Ponta Grossa, Santo Antônio e Nossa Senhora da Conceição, a ilha estava completa no sentido de defesa militar, e como a posição da Ilha de Santa Catarina estava centralizada entre o Rio de Janeiro e o Rio da Prata, este território se tornou um estratégico ponto de defesa dos interesses portugueses contra os espanhóis. Desta maneira, a Ilha de Santa Catarina passou a ser prioridade no processo de ocupação das terras do Sul do Brasil, porém está não foi uma tarefa fácil para se realizar. A Ilha não era atrativo para aqueles que procuravam novas terras para se instalar, pois diante de algumas outras regiões do país, está era desprovida de atividades econômicas, além de ser praticamente desabitada. Por outro lado, o edital do rei, procurava por famílias que pudessem desenvolver uma ocupação estável, optando por famílias jovens e numerosas, com experiência nas atividades com gado e na agricultura desenvolvidas pelos homens, e mulheres com experiências domésticas e na arte de fiar. O edital ainda estabelecia uma faixa etária máxima para emigrantes homens e mulheres, sendo 40 e 30 anos respectivamente. A coroa foi responsável por financiar o transporte e o assentamento em Santa Catarina e Rio Grande do Sul de aproximadamente 6.000 colonos. O primeiro navio com os casais açorianos chega a Santa Catarina em 1748, e em 1752 chegam mais 263 famílias distribuídas em 3 navios que aportaram em Santa Catarina, totalizando 1.478 pessoas. A viagem das Ilhas açorianas ao Brasil eram intensamente difícil, deixando muitas pessoas mortas e várias doentes, devido principalmente as más condições de higiene dos navios. Os sobreviventes foram distribuídos pela Vila Nossa Senhora do Desterro e São Miguel do Archanjo, Barreiros e São José e em seguida em direção ao norte e sul. Assim que chegaram os colonos reclamaram das condições a que eram submetidos na terra, além de dificuldades encontradas na organização da agricultura, obrigando-os a desenvolverem novas técnicas já que as terras em que agora estavam eram diferentes das suas terras de origem. Ao invés de plantar trigo, estes tiveram que se adaptar a plantação de mandioca e também algodão por ser um produto altamente lucrativo na época, e também mudar seus hábitos alimentares. Em 1756, D. José Manuel, governador da época informa a metrópole que há na Ilha plantações de Linhos, Mandioca e algodão e também vinhas os quais produziam alguns barris de vinho. Houve também aqueles colonos que se dedicaram à caça da baleia, atividade muito desenvolvida no século XVIII e XIX no litoral brasileiro.

A pesca da baleia foi uma atividade muito desenvolvida no litoral catarinense no período colonial. Pereira e Vieira (2009) salientam que esta atividade era monopólio da coroa portuguesa, que se beneficiava do

lucrativo comércio de óleo de baleia. A pesca utilizava-se tanto da mão-de-obra escrava, como dos pequenos produtores açorianos. “A instalação das armações na costa catarinense contribuiu para a imigração de açorianos a partir de 1746. Muitos deles já detinham a técnica de arpoar baleias em pequenas armações”. (PACHECO, 2009).

Pacheco (2009) salienta que houve então entre os anos de 1765 a 1801, um segundo momento administrativo das concessões à caça da baleia no litoral de Santa Catarina, este período foi explorado pela família Quintela e com razão social de Companhia de Pesca de Baleias das Costas do Brasil, apoiado pelo marquês de Pombal. Na segunda metade do século XVIII, o óleo de baleia produzido e extraído em Santa Catarina era importado por Açores. As principais armações baleeiras na Ilha foram as descritas no **quadro 1** a seguir.

Quadro 1 – Armações baleeiras existentes em Santa Catarina.

Armação	Data de Fundação	Localidade
Armação Grande ou de Nossa Senhora da Piedade	1746	Praia da Armação da Piedade (Governador Celso Ramos)
Armação das Lagoinhas	1772	Praia da Armação (Sul da Ilha)
Armação de São José de Itapocory	1778	Praia da Armação (município de Penha)
Armação de São Joaquim de Garopaba	1795	Município de Garopaba
Armação San'Anna de Imbituba	1796	Município de Imbituba
Armação da Ilha da Graça	1807	São Francisco do Sul

Fonte: Informações obtidas em Pacheco (2009), feito pela autora.

Esta atividade começa a entrar em declínio em Santa Catarina, deixando de ser lucrativa, e desta forma os monopólios são extintos, os contratos reincidentos e como consequência a falência das armações. A partir deste momento, entre 1801 e 1816, a coroa portuguesa toma posse das armações o que encerra de vez as atividades no litoral catarinense, segundo Pacheco (2009).

Também sobre a ocupação dos açorianos na Ilha de Santa Catarina, Farias (1998) aponta a afirmativa que no século XVIII aproximadamente 4.500 indivíduos açorianos se fixaram em oito pontos da costa catarinense. Começando com Desterro e Laguna entre os anos de 1748 e 1756 nas regiões da Lagoa da Conceição, Enseada de Brito, Santo

Antônio de Lisboa e São José, em seguida em 1752 a fixação seguiu nas regiões de São Miguel e Vila Nova. A partir desses primeiros oito núcleos houve a expansão de açorianos pelo território catarinense, esta expansão foi caracterizada como um processo “lento e seguro” o qual só foi finalizado no século XX, momento em que estes imigrantes já contribuíam imensamente com a formação de comunidades e municípios de Santa Catarina.

A respeito desses oito núcleos primários da colonização açoriana na Ilha de Santa Catarina, o **quadro 2** a seguir demonstra a data de fundação de cada núcleo e a sua situação atualmente. Já o **quadro 3** exposto na sequência, apresenta o crescimento populacional destes núcleos entre os anos de 1756 a 1970.

Quadro 2 – Núcleos Primários da Colonização Açoriana em Santa Catarina – 1748-1756.

Núcleo	Data de Fundação	Situação Atual
1- N. S. Do Rosário de Enseada de Brito	Freguesia 13/05/1750 Alvará Régio	Distrito de Palhoça
2- N. Sra. Da Conceição da Lagoa	Freguesia 20/06/1750 Alvará Régio	Distrito de Florianópolis
3- São Miguel da Terra Firme (Biguaçu)	Freguesia 08/02/1752	Município desde 01/03/1833
4- São José da Terra Firme	Dist. Policial 26/10/1750	Município desde 01/03/1933
5- N. Sra. Das Necessidades de Sto. Antônio de Lisboa	Freguesia 27/04/1750	Distrito de Florianópolis
6- N. Sra. Do Desterro (Florianópolis)	Vila 23/03/1726	Sede de Município de Mesmo Nome
7- S. Antônio dos Anjos (Laguna)	Vila 20/01/1720	Sede de Município de Mesmo Nome
8- Vila Nova e Santana	Freguesia 1752	Distrito do Município de Imbituba

Fonte: Adaptado de Farias (1998).

Quadro 3 – População dos núcleos originais da colonização açoriana em Santa Catarina. 1756 – 1970.

Núcleo	ANO 1756	ANO 1796	ANO 1840	ANO 1866	ANO 1920	ANO 1970
1- N. S. Do Rosário de Enseada de Brito	496 pessoas	1.091 pessoas	2.731 pessoas	2.338 pessoas	3.392 pessoas	6.016 pessoas
2- N. Sra. Da Conceição da Lagoa	566	1.916	4.235	3.074	3.030	4.985
3- São Miguel da Terra Firme (Biguaçu)	538	2.758	5.446	8.378	4.472	15.337
4- São José da Terra Firme	352	2.091	7.688	7.684	2.2946	42.535
5- N. Sra. Das Necessidades de Sto. Antônio de Lisboa	569	2.447	2.509	3.660	3.077	3.570
6- N. Sra. Do Desterro (Florianópolis)	619	3.757	7.118	6.474	18.549	138.337
7- S. Antônio dos Anjos (Laguna)	-	3.205	6.240	5.557	27.083	35.042
8- Vila Nova e Santana	312	1.109	2.874	1.087	3.003	5.027

Fonte: Adaptado de Farias (1998).

Através da análise do **quadro 3**, percebe-se que alguns núcleos açorianos tiveram sua população reduzida com o passar dos anos, como é o caso da Nossa Senhora da Conceição da Lagoa, atual Lagoa da Conceição pertencente ao município de Florianópolis, que dos anos de 1840 para 1920 teve uma queda populacional de mais de mil habitantes. Uma das hipóteses que possivelmente explicaria tal fato pode estar centrada na migração de alguns açorianos para outros núcleos primários ou até mesmo novos núcleos secundários, porém a confirmação deste fato necessita de estudos mais aprofundados sobre a população açoriana em Santa Catarina.

A respeito da contribuição deixada pelos açorianos à cultura do litoral catarinense, Farias (1998) comenta que os açorianos foram responsáveis pela plantação de diversos tipos de uva como moscatel na região e foram responsáveis por iniciarem a produção de vinho caseiro já no século XVIII. Estes, também introduziram a produção de trigo, cevada (mesmo que estas culturas não tenham se adaptado tanto ao litoral, sendo logo substituída pela mandioca e cana-de-açúcar trazida de Açores, couves, figos e laranjas. Além destes gêneros alimentícios, o café também foi produzido pelos açorianos antes mesmo de ser produzido no Sudeste brasileiro.

O colono açoriano, diferentemente do escravo, tinha a liberdade de praticar uma policultura de subsistência e utilizar seu excedente na melhoria de sua propriedade. Esse foi um dos fatores fundamentais que propiciaram precocemente a emersão do litoral catarinense à posição de destaque no cenário colonial da época como uma das áreas fornecedoras de gêneros alimentícios. (BASTOS, 2009, p. 129).

Neste sentido, Campos (2009) afirma que a produção de farinha de mandioca, importante mercadoria produzida pelos açorianos, não era diretamente comercializada com as praças compradoras, mas existia a figura intermediária, os comerciantes, que pagavam para os produtores conforme o preço do produto oscilava no mercado, os impedindo de acumularem a produção para assim superarem o engenho.

Flores (2000), afirma que segundo relatos do governador João Alberto Ribeiro, em 1796 a população da capital já era de 3.757 habitantes, sendo 2.652 brancos, 110 forros, 99 escravos e 1.027 militares. De acordo com Peluso Jr (1991) apud Flores (2000) nesta época havia dezoito lojas de fazenda, com variados produtos como: galões de ouro e prata, algodão em novelo, lenços de tabaco, lenços brancos de linho e de algodão, meias de seda e de linho, mantas de lã entre outros produtos. Dos gêneros alimentícios eram vendidos nas tavernas azeite-doce, aguardente do reino, passas de uva, vinho, manteiga, chá, entre outros. A movimentação no porto também havia aumentado nesta época, o qual receberá 116 navios, provenientes de vários lugares do Brasil, como Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro, Paranaguá, São Francisco, Laguna, Rio Grande e Santos. Também era variada a exportação de produtos como farinha de mandioca, arroz, milho, favas, feijão, aguardente, melado, tábuas, peixe seco entre outras mercadorias.

Farias (1998) salienta que os açorianos também tiveram parte fundamental na formação sócio-espacial no Rio Grande do Sul. A chegada dos casais açorianos a região data os anos de 1751 à 1752. Em 1751, o governador de Santa Catarina, na época Coronel Manuel Escudeiro, obrigou que um número bem significativo de colonos embarcassem em três embarcações que passavam por Santa Catarina e que seguiriam para o Rio Grande do Sul, com intuito de transportar farinha. Em média, 1400 açorianos aportaram no local. O autor ainda comenta de informações apresentadas no 4º Congresso de Comunidades Açorianas, realizado no estado do Rio Grande do Sul em 1995, onde foram destacadas informações da chegada de 400 casais açorianos ao Rio Grande do Sul, provenientes diretamente de Açores, os quais foram responsáveis por fundar, por exemplo, Torres, Mostardas, Estreito e Gravataí, além de se alojarem próximos aos rios Jacuí e Taquari, dando origem as cidades de Porto Alegre, Santo Amaro, Taquari, Cachoeira do Sul e Triunfo. Estes casais dedicaram-se a agricultura, plantando trigo, arroz, milho, alpeste, melancia, cebola, mandioca e também cana-de-açúcar. Muito do que foi prometido a estes imigrantes não se foi cumprido, principalmente o que se refere as questões ligadas a terras, assim alguns desses açorianos dedicaram-se a criação de gado. Pereira e Vieira (2009) comentam da dedicação inicial dos açorianos na produção de trigo, mas evidenciam a participação destes na criação e no comércio do gado, tornando-se estanceiros e contribuindo efetivamente para a ocupação dos campos rio-grandenses.

Os imigrantes açorianos foram povos determinantes por imprimirem características próprias às áreas do litoral do Sul do Brasil, nos estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul. A sua cultura é refletida até os dias atuais nos lugares que estes se fixaram, porém, a sua contribuição no processo de industrialização do estado é modesta.

À medida que a região sul brasileira vê-se envolvida em novas formas sociais e de produção, refletindo gradual avanço, a nível nacional e mundial, de relações capitalistas, a economia de base açoriana perde rapidamente seu ritmo e importância. Inclusive pela concorrência que passaria a sofrer de novas economias plenamente integradas ao processo econômico geral, a exemplo das pequenas produções mercantis de base alemã e italiana dos Vale litorâneos. (CAMPOS, 2009, p.178-179).

Assim no século XIX, após a independência do Brasil em 1822, foram adotadas algumas medidas para facilitar o povoamento de muitas regiões do país que ainda estavam praticamente desabitadas, ou então nas mãos de nativos como os índios. Assim, começam a ser organizadas diferentes estruturas para atrair imigrantes para a colonizar o Brasil. Essas iniciativas eram provenientes tanto do governo, como de empresas particulares que buscavam fazer propaganda na Europa para que a população residente lá, emigrasse para nossas terras. Dentre os colonizadores, muitos oriundos de Portugal, Alemanha, Itália entre outros países, trouxeram consigo a sua maneira de viver e emblemaram suas características peculiares em muito de nossos territórios.

A instalação dos imigrantes em pequenas propriedades abre, no Sul do Brasil e particularmente em Santa Catarina, um novo ciclo povoador caracterizado pela sucessão de várias correntes migratórias. Os números fluxos de imigrantes europeus que se dirigiam ao Sul do Brasil são provocados por uma intensa movimentação demográfica decorrente do avanço tardio das relações capitalistas de produção, em razão do atraso no processo de unificação de alguns estados-nacionais, particularmente da Alemanha e da Itália. O desenvolvimento do capitalismo ao promover a urbanização e a industrialização gerou uma grande instabilidade econômica e também política que leva um expressivo contingente populacional a buscar novas oportunidades, migrando para diferentes países, entre os quais o Brasil. (PEREIRA, 2011, p.26).

A vinda dos imigrantes para efetivar a colonização foi um passo importante para modificar a estrutura social engendrada até então no país, refletindo no modo de produzir e de consumir da população residente. Os colonos com hábitos distintos dos praticados no Brasil trouxeram em suas raízes como diz Mamigonian (1969), o capitalismo em seus ossos, modificando desta forma, também a maneira de produzir, e sendo componentes fundamentais e até responsáveis pelo processo de industrialização que mais tarde o país passaria.

Os 4,5 milhões de imigrantes que o Brasil recebeu na segunda metade do século passado e nas

primeiras décadas do século XX constituíram a classe “europeia” dentro da qual se iniciou a industrialização brasileira. Entre os imigrantes que aportaram no Brasil, incluíam-se muitos com experiência econômica importante: os Klabin, comerciantes na Lituânia, P. R. Robell, diretor de indústria de artefatos de borracha na Hungria, A. Bardella, aprendiz de ferreiro na Itália, K. Renaux, bancário na Alemanha, F. J. d’Olne, tecelão na Bélgica, etc. Se milhões de camponeses saíram da Europa em vista do superpovoamento rural da segunda metade do século XIX, os imigrantes de experiência urbana saíram por causa de perseguições raciais (Klabin, Robell, etc), impedimentos sociais de acesso à carreira militar (Renaux, etc), mas principalmente em consequência das sucessivas concentrações econômicas do capitalismo europeu, que foram expulsando do mercado artesão, pequenos industriais e comerciantes (Palermo, Hering, Bardella, d’Olne, etc), que vieram refazer seus negócios na América. (MAMIGONIAN, 1969, não paginado.).

Segundo Waibel (1949) o Sul do Brasil inicia a colonização europeia com as primeiras colônias de origem alemã em 1820. Em 1824 é fundada São Leopoldo no Rio Grande do Sul, sendo a primeira colônia alemã no Brasil, apresentando entre seus imigrantes numerosos artesões, o que fez com que posteriormente a indústria ganhasse destaque na colônia, além disso a atividade agrícola também era desenvolvida. A segunda colônia alemã foi Rio Negro, porém devido a seu isolamento, logo fracassou. A terceira colônia de alemães estabeleceu-se em Santa Catarina em 1829, chamada de São Pedro de Alcântara, entretanto, esta ficou meio caminho andado entre as três primeiras alemãs, já que não se desenvolveu tanto quanto a de São Leopoldo, mas também não fracassou como a de Rio Negro, ficando dependente de Florianópolis.

[...] a origem mais modesta e as dificuldades de articulação com o comércio exterior imprimiram um caráter distinto ao povoamento do Brasil Meridional, onde a demanda de braços para a consolidação das atividades agrícolas estimulou o apressamento de índios, fazendo a colonização

iniciada no litoral se voltar para o interior. Assim, enquanto o fracasso da produção açucareira na Capitania de São Vicente levava ao surgimento de uma economia natural mais limitada nas fazendas de lavouras que acabaram se expandindo pelo litoral rumo ao sul, uma outra corrente originária do planalto paulista garantia a ocupação dos campos meridionais com grandes estâncias de gado, incorporando os índios sobreviventes como peões, numa associação de relações feudais de propriedade e de trabalho. (MAMIGONIAN, 1998, p. 68 *apud* PEREIRA, 2011, p. 18).

Ao falar da industrialização de Santa Catarina nos anos 1930-1940, Mamigonian (2011, p.80) refere-se a rivalidade ocorrida entre as indústrias têxteis de Blumenau e Brusque com as empresas de exportação e importação que se ergueram no litoral através da movimentação portuária, e a visão de Marcos Konder contrária as indústrias artificiais, como as que estavam localizadas nas cidades citadas a cima, cujo essência da atividade estava ligada aos imigrantes alemães.

[...] a referida colonização criou para milhares de colonos a riqueza popular, expandindo-se para o Vale do Itajaí, Ilhota e Gaspar no baixo curso e Ituporanga no alto vale, nas proximidades de Rio do Sul e também em direção ao Sul do Estado, passando por Braço do Norte, até Forquilha, nas proximidades de Criciúma, tendo produzido intelectuais e políticos como Felipe Schmidt, Lauro Muller, Evaristo Arns, Raulino Reitz, entre outros. (MAMIGONIAN, 2011, p.80).

O Rio Grande do Sul foi colonizando aos poucos suas terras através dos alemães e em 1870, praticamente toda a serra pertencia aos germânicos.

Os imigrantes eram reunidos em núcleos de povoamento relativamente homogêneos, onde exerciam profissões totalmente diferenciadas dos luso-brasileiros, pois eram detentores de outras técnicas. Constituíram as chamadas colônias, compostas por uma população estrangeira, onde ficaram por muito tempo isolados pela língua, pela

religião e pelas tradições germânicas.” (WERLANG, 2002, p.36).

A Prússia sabendo de casos de maltrato aos imigrantes de origem alemã no estado de São Paulo proibiu a propaganda em favor da emigração de alemães para o Brasil. Assim, a saída do governo brasileiro foi então procurar novos imigrantes que não fossem os germânicos para dar continuidade ao processo de colonização do país. As propagandas colonizadoras se iniciam então na Itália e o Rio Grande do Sul assim como outras localidades do Brasil também teve suas terras colonizadas por italianos. No extremo Sul são os casos de Caxias, Garibaldi e Bento Gonçalves, ao passo que em 1882 já haviam cerca de 20.000 italianos nas três coloniais sulistas, segundo Waibel (1949).

O Rio Grande do Sul consolidou ao longo do século XIX e inícios do século XX duas características sócio-espaciais marcantes: o fortalecimento político e econômico da Campanha gaúcha, na sua metade meridional e a transformação de Porto Alegre, inicialmente a capital da Campanha, em centro articulador de todo o Estado, dada a sua excelente posição geográfica. Comparativamente, S. Catarina não tem hoje um centro articulador de seu território, em grande parte por razões naturais: os campos de Lages, Curitibanos, S. Joaquim e outros, no Planalto, mantiveram ao longo de todo o tempo articulações em direção norte (Paraná e S. Paulo) e sul (Rio Grande do Sul), enquanto a fachada atlântica, de grande dimensão, composta de inúmeras pequenas bacias hidrográficas com acesso direto ao oceano, foi o lugar por excelência das áreas de colonizações europeias, com multiplicação de cidades regionais e portos, distintos uns dos outros, como por exemplo Criciúma, Tubarão, Laguna e Imbituba no Sul do Estado. (MAMIGONIAN, 2011, p. 78-79).

No Rio Grande do Sul foram estabelecidas muitas colônias germânicas, responsáveis por imprimir suas características ao território do estado, no **quadro 4** abaixo pode-se verificar as colônias estabelecidas no estado entre os períodos de 1824 e 1889:

Quadro 4 - Colônias do Rio Grande do Sul – Império (1824-1889).

COLÔNIAS	MUNICÍPIO (1924)	FUNDADOR	ANO DE FUNDAÇÃO
São Leopoldo	São Leopoldo	Governo Imperial	1824
Três Forquilhas	Torres – Conc.	Governo Imperial	1826
São Pedro de Alcântara	Torres	Governo Imperial	1826
Feliz	São Sebastião	Governo Imperial	1845
Caxias	Caxias	Governo Imperial	1870
Conde D’Eu	Garibaldi	Governo Imperial	1871
Dona Isabel	Bento Gonçalves	Governo Imperial	1871
Silveira Martins	Santa Maria	Governo Imperial	1875
Col. Mil. Alto Uruguai	Palmeira	Governo Imperial	1979
Alfredo Chaves	Alfredo Chaves	Governo Imperial	1884
Antônio Prado	Antônio Prado	Governo Imperial	1886
São Marcos	Caxias	Governo Imperial	1886
Barão do Triunfo	São Jerônimo	Governo Imperial	1888
Mariana Pimentel	Porto Alegre	Governo Imperial	1888
Vila Nova	Santo Antônio	Governo Imperial	1888
Maciel	Pelotas	Governo Imperial	1888
Jaguari	Jaguari	Governo Imperial	1889
Santa Cruz	Santa Cruz	Governo Provincial	1849
Santo Ângelo	Cachoeira	Governo Provincial	1857
Nova Petrópolis	São Sebastião	Governo Provincial	1859

Monte Alverne	Santa Cruz do Sul	Governo Provincial	1859
São Feliciano	Encruzilhada	Governo Provincial	1874

Fonte: Amstad (1924, p.543) apud Werlang (2002, p.39).

Já em Santa Catarina, Waibel (1949) comenta que o caso foi diferente, pois o governo não mostrou-se interessado na colonização destas terras e assim o trabalho de colonizar foi feito por companhias particulares. A empresa particular alemã Kolonisationsverein Von Hamburg comprou terras na Baía de São Francisco a qual deu origem a colônia Dona Francisca com sede na cidade de Joinville. Foi uma colônia muito bem sucedida principalmente pelo fato de estar ligada com mar. Outra colônia alemã importante e fundada em 1850 foi Blumenau que só prosperou após dez anos de sua criação, assim que Dr. Blumenau liberou as terras para que o povoamento fosse realizado de fato, mesmo que ainda administrasse a colônia e em 1874 já possuía 7.000 habitantes alemães. Mas não foram somente os alemães que colonizaram essas terras, em 1882 a colônia já estava dividida em 71% de habitantes alemães, 18% italianos e o restante luso-brasileiros. Em 1897, a empresa Hanseatische Kolonisationsgesellschaft compra todas as terras do Itajaí Norte e trata logo de povoar com colonos que já se encontravam em Blumenau, como também imigrantes de outros estados e novos colonos da Alemanha. Em 1920 o povoamento já está muito bem evoluído no Itajaí Sul e Oeste e ainda haviam novas empresas colonizadoras surgindo. Em 1938, a população do Vale do Itajaí somada a Blumenau já alcançava 150.000 habitantes e posteriormente essa grande área foi dividida em sete novos municípios, além de Brusque fundada em 1860. No litoral Sul de Santa Catarina os imigrantes italianos fundaram entre 1870 e 1880 colônias que alcançaram grande prosperidade como é o caso de Orleans, Urussanga e Criciúma. Já no Oeste, muitos imigrantes alemães provenientes de Joinville fundaram colônias menores e a fronteira com o Rio Grande do Sul e Uruguai começa a ser colonizada após a estrada de ferro proveniente de São Paulo e Paraná alcançar o Vale do Rio do Peixe, gerando pequeno comércio com a cidade de São Paulo que importava porcos vivos e outros produtos da região.

Na Europa ocidental o capitalismo nasceu a partir de duas vias: do grande capital comercial (cidades flamengas e do Norte da Itália) e da pequena produção mercantil na Inglaterra e outros países.

Como na Europa ocidental, o ponto de partida no Brasil se deu nos fins do século XIX pela transformação dos comerciantes de export-import das cidades portuárias desde Belém e S.Luís até Florianópolis e Rio Grande em indústrias têxteis e de alimentos, mas que não tiveram fôlego por muito tempo, por usufruírem de privilégios nos mercados cativos de suas hinterlândias. Os empresários nascidos da pequena produção na economia cafeeira paulista (mecânicos, funileiros, sapateiros, etc.) nas áreas de colonização europeia no Sul do Brasil, no agreste nordestino etc. emergiram desde o início concorrenciais e sem os privilégios dos mercados cativos e assim logo se sobressaíram. Sem endeusá-los ou demonizá-los, os empresários catarinenses se aproximaram da condição dos empresários Schumpeterianos dos inícios do século XX nos EUA, como H. Ford ou T. Edison pelas razões apontadas. Ou dos empresários Schumpeterianos do Vale do Silício na Califórnia, da China e de outros países, como no caso dos fundadores da Dígito, de Florianópolis, em anos recentes. (MAMIGONIAN, 2011, p. 83).

Ao falar da colonização no estado do Paraná Waibel (1949) comenta que está foi a mais peculiar entre os três estados da região Sul, no sentido de que o litoral paranaense é muito menor do que Santa Catarina e Rio Grande do Sul, além do clima, fato que não atraiu os colonizadores para o local da mesma maneira como atraiu para os outros dois estados. Um outro aspecto, também está ligado ao Paraná ser o estado mais recentemente entre os três da região, sendo estabelecido em 1853, assim que foi desmembrado da província de São Paulo, e só apresentou indícios de colonização mais tardiamente, em 1860. Então o início da colonização do estado está ligado as consequências causadas pelo rescrito de Heydt ainda, o qual proibia a vinda de alemães para colonizar nossas terras, o que resultou na colonização principalmente de polacos e ucranianos, que não tinham condições financeiras para melhor organizar a colônia. Neste sentido a província do Paraná cria como plano, estabelecer colônias ao redor da cidade de Curitiba, promovendo a produção de alimentos nas mesmas, e o excedente da produção seria destinado então a abastecer a cidade, no caso Curitiba. Através deste mecanismo de produção, o estado começa a se desenvolver a partir da construção de estradas que ligavam as pequenas colônias, ucranianas e

polacas, além destas italianas à Curitiba. No início do século XX, no estado é construída a continuação da estrada de ferro São Paulo-Rio Grande seguindo até Ponta Grossa e outro ramal em direção a Curitiba e Rio negro. Ainda neste século o estado recebeu alguns milhares de alemães que estabeleceram suas colônias próximos a linha férrea. A respeito da colonização por parte de empresas, a empresa britânica Paraná Plantation comprou terras no limite Sul com estado de São Paulo, e começou a povoá-las em 1929 por onde hoje se encontra Londrina. Mais tarde construiu uma estrada de ferro que ligava a colônia com a cidade de São Paulo a leste, e outro ramal a oeste, que fez com que o povoamento na região logo se expandisse, e a oeste de Maringá os colonizadores de origem europeia, japonesa e luso-brasileira desenvolveram culturas de café e algodão gerando riquezas à região.

O sul do Brasil tem peculiaridades diante das outras regiões do país, principalmente pela colonização. Waibel (1949) enumera em sua obra a quantidade de imigrantes de acordo com origens em cada estado, e comenta que em 1934 no Rio Grande do Sul havia cerca de 510.000 alemães, 405.000 italianos e 120.000 eslavos, já em Santa Catarina concentrava 235.000 alemães, 100.000 italianos e 92.000 eslavos, e no Paraná 100.000 alemães, 53.000 italianos e 92.000 eslavos. Portanto a maior participação de imigrantes na região Sul toda se faz por parte dos germânicos, sendo o principal estado de maior concentração o Rio Grande do Sul, o qual também foi o estado que mais recebeu imigrantes europeus.

Assim, o desenvolvimento no Brasil Meridional de uma produção peculiar as outras regiões brasileiras, como a pequena produção mercantil foi preponderante para o desenvolvimento econômico e industrial dos três estados sulistas. Cabe também salientar a importância da imigração no sul do país diante do processo de crescimento econômico e da atual conjuntura em que se encontram seus estados. Foram esses imigrantes que engendraram o princípio da produção econômica em cada estado como é o caso da produção têxtil em Santa Catarina, erguida pelos imigrantes alemães.

Portanto, os traços expressados no desenvolvimento econômico e social do Sul do Brasil está ligado ao desenvolvimento da pequena produção mercantil e da colonização peculiar que de fato lhe foi realizada, dando características diferentes do Nordeste, por exemplo, que se desenvolveu a partir do latifúndio escravista enquanto que o Brasil meridional teve sua base de desenvolvimento na produção mercantil, ligada imigração europeia. A respeito da formação econômica e social, Mamigonian (2011), faz uma relação entre o Nordeste e o Sul do Brasil.

Assim como no Nordeste brasileiro é possível falar até hoje em 1) litoral açucareiro, 2) agreste policultor 3) sertão pastoril, no caso Brasil meridional é possível distinguir pelo menos duas formações econômicas-sociais com bases naturais e humanas nítidas: as áreas de latifúndio pastoril como a campanha gaúcha, os campos de Lages-SC, de Ponta Grossa- PR e outros mais, frequentemente com matas araucárias no Planalto meridional e em segundo lugar, justapostas às primeiras, as áreas de colonização alemã, italiana, polonesa, etc. nascidas das pequenas propriedades policultoras no século XIX, e localizadas inicialmente nos domínios florestais da fachada atlântica. (MAMIGONIAN, 2011, p. 78).

Na passagem, Mamigonian (2011), expressa as diferenças deixadas no sistema econômico desenvolvido nas áreas que tiveram colonização europeia e as demais que não tiveram esse tipo de colonização, como é o caso citado da Campanha Gaúcha, Campos de Lages entre outras regiões, que desenvolveram atividades de monocultura, em regime de latifúndios. Já as regiões em que se efetivaram os colonizadores europeus, foi desenvolvida a policultura em pequenas propriedades. Desta maneira, percebe-se que até mesmo na região Sul do país, que já é caracterizada de maneira diferenciada do Nordeste brasileiro, por exemplo, há ainda, formações diferentes que são explicadas pelo processo de colonização ocorridos em cada localidade.

1.2 A INDUSTRIALIZAÇÃO DO SUL DO BRASIL E O DESENVOLVIMENTO DOS PORTOS

Os imigrantes tiveram papel fundamental na industrialização do sul do país, fazendo com que cada estado sulista focasse em ramos produtivos peculiares as colonizações efetivas de cada região. Concomitante, o surgimento dos portos da região Sul esta intrinsecamente ligada à produção industrial, que impulsionou a movimentação no setor, tanto na busca de matérias primas importadas como também na exportação dos produtos fabricados nos estados. Desta maneira, a industrialização é um mecanismo importante para a análise da economia de um estado.

O conceito de desenvolvimento econômico engloba as dimensões econômicas, política e social de uma sociedade voltada a promover a elevação da riqueza material e o aumento do bem-estar a seus participantes. Figura, na esfera econômica deste conceito, a diversificação e o conteúdo das atividades econômicas como um princípio necessário. Dentre os setores econômicos relevantes, a indústria é fonte geradora do crescimento do produto agregado de um país. Esta se situa como centro capaz de gerar efeitos cumulativos de crescimento do produto e do nível de produtividade, constituindo-se, assim, como um dos pilares de sustentação do desenvolvimento econômico de um país. (FIESC, 2013).

1.2.1 Industrialização de Santa Catarina

Santa Catarina apoiada na imigração europeia se desenvolve sobre as bases da pequena produção mercantil, e as principais indústrias surgem do trabalho e do esforço de imigrantes alemães que já tinham experiência nas suas cidades natais, e aliados a produção para a subsistência dos mesmos desenvolviam atividades como por exemplo a tecelagem, atividade complementar mas que com o passar do tempo ganha dinamismo e se torna uma atividade capitalista. Ao falar do complexo rural, Rangel (1954) aponta a inseparabilidade da produção e do consumo:

Um primeiro aspecto característico das unidades do grupo I, é que elas misturam indissociavelmente as funções “produção” e “consumo”. Ou seja, uma parte variável de seu produto não para outras unidades, e portanto não resulta nem em venda nem em troca; ao passar diretamente da esfera da produção à do consumo, não circula. Não lhe corresponde nenhum “pagamento”, em bens ou em dinheiro, pois o produtor é, ao mesmo tempo, consumidor – ele mesmo ou os integrantes da sua família. Não se gera nenhuma “renda” no sentido corrente do termo, ou seja, nenhum pagamento de uma unidade ou pessoa a outra. É claro que nem todo o produto dessa unidade “combinada” é consumido no interior da mesma. Uma parte é “vendida” a outras unidades ou trocada diretamente

por outros produtos, de modo que gera uma renda redutível em dinheiro, pois o preço ou as quantidades relativas dos bens que intervêm na troca são determinadas pelo mercado.” (RANGEL, 2005, p. 205).

O desenvolvimento da pequena produção mercantil aliada aos esforços dos imigrantes europeus em Santa Catarina foi preponderante para o desenvolvimento dos Portos. A proximidade com o mar, assim como a ligação fluvial do rio Itajaí-Açu ao Porto de Itajaí, bem como a ligação entre as cidades interioranas e o litoral, através do Porto de São Francisco do Sul, são fatores importantes para a prosperidade das colônias.

O vale do Itajaí foi uma região que recebeu grande contingente de imigrantes europeus, que iam se instalando nas proximidades do Rio Itajaí-açu. Servindo como um suporte aos imigrantes que chegavam a região, o Porto de Itajaí, que na época ainda não se constituía como um porto organizado, recebeu os imigrantes que vinham da Alemanha para colonizar as terras do Vale. Os diferentes hábitos dos colonizadores europeus gerava a necessidade de se buscar produtos oriundos de sua terra natal, e esses eram importados pelo porto. Tal necessidade diferenciava os alemães dos açorianos, pois estes já viviam em seu país uma forte industrialização e, portanto, possuíam costumes diferenciados, principalmente no modo de se vestir. Portanto, a industrialização de Santa Catarina assim como do Brasil em si, está ligada mais ao processo social, do que econômico, como elucida Mamigonian (1969), pelas condições e costumes que os imigrantes emblemaram no seu modo de viver e produzir em nossas terras.

Os portos de Santa Catarina, com destaque para o de Desterro, atual Florianópolis, o qual não existe mais, possuíam uma grande movimentação de navios em seus cais, resultado do intercâmbio de mercadorias entre as principais praças comerciais do país naquela época. Neste sentido, Moreira (2011) destaca que esse transporte entre essas “praças mercantis” criou o que o autor chama de agenciadores e representantes, os quais tinham como função organizar e coletar a produção mercantil e ao mesmo tempo redistribuí-la entre os outros portos do Brasil. Muitos desses agenciadores se tornaram armadores.

A agricultura de subsistência fundamentada na pequena produção, desenvolvida pelos imigrantes europeus na região, gerava um excedente e este, era comercializado para outras regiões e escoado através dos portos. Como exemplo, pode-se citar o Porto de Itajaí, onde o

caminho dos produtos até o cais era realizado pelo Rio Itajaí-açu, que significou e ainda significa forte ligação entre as regiões interioranas do Vale com o litoral.

Desta maneira, o princípio da industrialização catarinense está intimamente ligado aos colonos europeus que aqui se instalaram. Segundo Mamigonian (2011, p. 79-86), as primeiras indústrias têxteis no estado e de origem alemã surgiram por volta de 1880, como a Hering. Alguns representantes de grandes artesões, como já citado Hering, Dohler e Schlosser, no período de crise, no fim do século XIX na Europa, tiveram como alternativa deixar seus países. Hering se estabeleceu em Blumenau, Dohler em Joinville e Schlosser em Brusque, e logo que firmaram raízes nas respectivas regiões já foram absorvidos pelos clientes do local, que consumiam os seus produtos. Esses artesões continuavam a depender da Europa para fornecer a matéria prima de seus produtos, e importavam fios de algodão via transporte marítimo, movimentando as principais praças portuárias brasileiras, como o Rio de Janeiro. Essa movimentação fez surgir algumas unidades fabris, no geral têxteis, como ocorreu em Recife, Salvador e Rio de Janeiro, todas originadas do capital comercial. No Sul do Brasil também surgem empresas ligadas a esse capital comercial, mas precisamente ao capital comercial de export-import que se desenvolvia na região, como é o caso do Hoepcke em Florianópolis, mas que posteriormente após a revolução de 1930 acabaram desaparecendo. Já as indústrias que nasceram nas áreas de colonização alemã, tiveram uma expansão mais lenta, crescendo aos poucos, ao passo que ganhavam confiança e se fortaleciam, comportamento que fez com que essas, conquistassem mercados como a região Sul, São Paulo e Rio de Janeiro, além de terem sido beneficiadas pela política cambial e conjuntura internacional de 1873-1896, momento segundo Rangel (2005) no Brasil ocorria a fase depressiva do 2º ciclo longo, e o país cresceu para dentro, praticando a substituição de importações com o aumento das alíquotas de importação, valorizando as indústrias brasileiras. Posteriormente, com o sucesso dessas empresas têxteis surgem outras como a Teka, Altenburg, nas décadas de 20 à 40 do século XX, aumentando consideravelmente o número de operários da região.

Após a crise de 1929, Rangel (2005) comenta que a indústria brasileira começa a apresentar um crescimento a partir de 1933, chegando a 1937, 50% mais produtiva do que o ano da crise mundial. Essa recuperação foi propiciada pelo aumento dos esforços para provocar uma nova substituição de importações, projetada na fase depressiva do 3º ciclo longo de Kondratiev. Foram então criadas novas condições financeiras e

jurídicas, ao realizar uma reserva de mercado, com intuito de assegurar a rentabilidade e sobrevivência das indústrias nacionais.

Paralelamente, nas regiões de colonização europeia do sul do Brasil (vale do Itajaí, vale dos Sinos, Caxias do Sul, etc.), de policultura de subsistência, com pequenos excedentes agrícolas colocadas no mercado interno, processou-se importante industrialização. Joinville e Blumenau, cidades com 70 a 80 mil habitantes, possuem em torno de 25 estabelecimentos fabris a primeira e 15 a segunda com mais de 100 operários. O consumo per capita de eletricidade é superior a 800 KWh por ano nesses municípios, acima da Guanabara e do estado de São Paulo. Devemos procurar as causas da industrialização brasileira no imigrante [...]. (MAMIGONIAN, 1969, não paginado).

A respeito da produção artesanal manufatureira realizada pelos colonos alemães, Mamigonian (2011, p. 93) destaca que a região de origem alemã teve seu início muito modesto, ao passo que, as exportações dos produtos como banha, madeira e laticínios que eram comercializados no mercado interno, como também charutos, fumo e madeira eram exportados em pequenas quantidades para a Europa. Com a origem da indústria têxtil em 1880, houve uma maior conquista do mercado nacional, o que foi um passo importantíssimo para que houvesse uma substituições de importações, já que estes produtos eram anteriormente importados.

Concomitante com a produção mercantil havia as oficinas mecânicas e de fundição, nas cidades de Blumenau, Brusque e Joinville, mas que se expandiram com maior intensidade na última cidade citada. O crescimento dessas oficinas deram apoio a ramificação ferroviária que ligava o Porto de São Francisco do Sul a Porto União no Planalto Norte de Santa Catarina, e que estava intrinsecamente ligada a exportação de madeira, assim como possibilitava a manutenção dos motores dos navios que aportavam no porto de São Francisco do Sul, nos carros que faziam o transporte de erva-mate, como também às necessidades dos colonos e pequenas indústrias que se instalavam na região. O dinamismo do ramo metal-mecânico encontrado atualmente na região de Joinville tem, portanto, raízes nessas pequenas atividades desenvolvidas, que davam apoio a outras atividades que estavam se desenvolvendo, segundo Mamigonian (2011).

É importante salientar, como Pereira e Vieira (2009) destacam que a produção de erva mate transformou-se no século XIX em uma atividade produtiva, destinada a exportação, sendo desenvolvida não somente em Santa Catarina, mas também no estado do Paraná. Auras (1983) comenta que através do escoamento da erva-mate pelos portos de Paranaguá e São Francisco do Sul, houve um aumento dessa produção, desencadeando na fundação de uma Companhia Industrial em Joinville em 1890, esta Companhia era resultado da fusão de alguns exportadores da região de São Bento do Sul e Joinville. Estes exportadores conseguem junto ao governo central uma permissão para explorarem erva-mate por um período de vinte anos nos terrenos devolutos de municípios como: São Bento, Curitiba, Blumenau, Campos Novos, Lages, São Joaquim e Tubarão. Porém em 1905, algumas políticas fiscais não foram favoráveis à exportação do mate, como a elevação de 33% da exportação da erva, assim como a formação de novos estoques no mercado platino, fez com que os preços da erva-mate decaíssem e conseqüentemente, a falência da Companhia.

Através da prosperidade da atividade cafeeira no Brasil, sentiu-se a necessidade de ligar a região produtora urbana com as regiões do Sul do Brasil, assim o plano de viação do Império previa a construção de uma estrada para ligar ao Sul. Em 1887 o engenheiro João Teixeira Soares, responsável por concluir a estrada de ferro que ligava Curitiba a Paranaguá em 1885, com a ajuda de uma equipe técnica em 1889 entrega o relatório de trabalho que estabelece no papel a estrada com 1.400 km de extensão, ligando a Vila de São Pedro de Itacaré (atual cidade de Itacaré) em São Paulo à Santa Maria da Boca do Monte, no Rio Grande do Sul. Além de fazer a ligação entre as duas localidades, a ferrovia também estaria assentada em terrenos férteis, com abundantes ervais e árvores fornecedoras de madeira, principalmente o pinheiro. A concessão para a construção da ferrovia foi dada ao engenheiro em 1890 pelo governo provisório da República, que logo providenciou recursos com investidores, dentre eles, europeus, franceses e ingleses e deu início a construção da estrada no sentido Sul para o Norte. A concessão que foi dada ao engenheiro João Teixeira Soares, previa a construção total da ferrovia em cinco anos, porém passados 15 anos, somente 599 quilômetros estavam abertos ao tráfego. Diante do atraso da obra, Lauro Muller, ministro da Viação e Obras Públicas promove a vinda para o país do empresário Percival Farquhar, o qual funda a Brasil Railway Company, que adquire o controle acionário da estrada de ferro São Paulo-Rio Grande. O grupo Farquhar se torna representativo em diversos ramos no Brasil, como no ramo de eletricidade, incorporando a Light & Power

Company, constrói a Companhia de Navegação do Amazonas, adquire e constrói várias linhas de estrada de ferro, como E.F. Paraná, E.F. Dona Teresa Cristina, E.F. São Paulo-Rio Grande, entre outras. Além disso, também estava envolvida na construção e exploração do Porto de Rio Grande, e controlou o Porto de Paranaguá e Rio de Janeiro, entre outras atividades também significativas para o país na época.

Auras (1983) destaca que através da 3ª Conferência Pan-americana realizada no Rio de Janeiro em 1906, o grupo Farquhar se entusiasmou com a ideia colocada na conferência da construção de uma ferrovia pan-americana funda o grupo Brazil Railway Co, que incorpora a concessão da estrada de ferro São Paulo-Rio Grande. Para a construção desta ferrovia cerca de oito mil homens provenientes do Rio de Janeiro, Santos, Salvador e Recife, davam seu suor e não eram bem recompensados. Estes reclamavam dos atrasos de salários, motivo recorrente para gerar briga entre a empresa e os trabalhadores. Após a conclusão da estrada de ferro, os trabalhadores não foram realocados para suas cidades de origem provocando um aumento significativa da população e desequilíbrio social. Estes trabalhadores se alojaram a beira da estrada de ferro, e isto provocou descontentamento da Brazil Railway Co, que tinha como intenção transformar esta área em produtora de alimentos para abastecer a região de São Paulo. Neste momento se registra um grande apresamento dos caboclos, que sofriam com a violência praticada pela companhia. Então, a partir deste momento a terra tornou-se um bem de produção, institucionalizando a propriedade privada, e não somente o gado e a erva-mate são comercializados como também o pinheiro, que era bastante encontrado na região do Planalto de Santa Catarina. Com intuito de explorar esse potencial madeireiro do planalto do estado, a Brazil Railway criou em 1909 sua subsidiária Southern Brazil Lumber Company que em 1913 passou a se chamar Southern Brazil Lumber and Colonization, já que além de promover a exploração do pinheiro, também almejavam a ocupação daquelas terras.

A Lumber construiu duas grandes serrarias, uma em Três Barras e a outra menor em Calmon, onde era sede do escritório das obras da ferrovia São Paulo-Rio Grande, ao Sul de Porto União. A serraria de Três Barras tinha ligação também com a ferrovia e posteriormente com o ramal São Francisco, que era responsável por escoar as madeiras até o porto, facilitando a sua exportação. Já a serraria de Calmon tinha função de fornecer peças para a estrada e madeira para a construção das estações, como também das casas. A alta produtividade da empresa fez com que primeiramente os colonos alemães e em seguida italianos e poloneses migrassem dos estados do Rio Grande do Sul e Paraná para a região. Com

a presença marcante desses colonos há uma mudança nas práticas agrícolas, se antes a produção no local era apenas para suprir o básico e diga-se de passagem, o mínimo a alimentação dos moradores da região, com o envolvimento dos colonos europeus na terra há a geração de um excedente de produção que era destinado para os centros consumidores, onde concentrava-se a região da cafeicultura paulista, portanto modifica as relações de produção, estabelecendo novas condições à terra.

Mamigonian (2011, p. 87) diz que o período da Primeira Guerra Mundial foi importante para o Brasil pois provocou a expansão industrial, fazendo prosperar muitos eixos industriais, como no caso da produção de carvão em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul. Houve um investimento maciço na abertura de minas pelo armador Henrique Lage (Cia de Navegação Costeira), iniciando a produção comercial em 1917. Após a primeira guerra, houve um período recessivo, porém o governo da uma garantia a produção carbonífera nacional, estabelecendo obrigatoriedade para o consumo de pelo menos 10% do carvão produzido no Brasil em 1931 e posteriormente em 1937 essa cota dobraria, passando a 20%. Este período foi citado por Rangel (2005) como um esforço governamental, ao promover uma reserva de mercado, proporcionando como já citado anteriormente, rentabilidade as indústrias brasileiras. Outro fato importante ligado a produção carbonífera em Santa Catarina é a criação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) em 1945, que proporcionava ao estado a exclusividade da produção de carvão do tipo coque e a instalação de uma filial mineradora da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) que escoava sua produção a Usina Termoelétrica em Tubarão, fazendo aumentar a movimentação do porto de Imbituba, conhecido como porto carbonífero.

Antes da iniciativa do armador Henrique Lage de investir na produção de carvão no Sul do estado de Santa Catarina, em 1884 já havia a presença de ingleses na região com intuito de extrair carvão desta região, como demonstra na passagem abaixo, Goularti Filho (2013, p. 83):

Enquanto estava sendo construída a ferrovia, no ano de 1883, foi fundada na cidade de Londres, na Inglaterra, a The Tubarão (Brazilian) Coal Mining Company Limited, que ficaria encarregada de explorar as minas de carvão em Santa Catarina. A EFTC foi inaugurada dia 1º de setembro de 1884 entre a região das minas (atual município de Lauro Muller) e os portos de Laguna e Imbituba. Estavam constituídos os três pilares iniciais do complexo carbonífero catarinense: mina-ferrovia-porto. A

presença dos ingleses na região foi muito efêmera pois já em 1887 eles abandonaram a mina pelo fato de o carvão catarinense ser de baixa qualidade, apresentando um alto teor de rejeito piritoso. Sendo assim, a ferrovia perdia a sua razão de ser, uma vez que ela tinha sido construída para transportar o carvão aos dois portos. (GOULARTI FILHO, 2013, p.83).

Assim, após a aventura dos ingleses, o armador Henrique Lage investe na produção, provocando verdadeiras transformações no setor carbonífero em vista do trabalho dos ingleses na região, se destacando como uma figura ilustre na história de Santa Catarina. No período da Segunda Guerra, quem irá investir na produção é a Companhia Siderúrgica Nacional. Diante de todos esses esforços, foram feitos alguns melhoramentos nos portos, e o Porto de Imbituba se consolidou como porto carbonífero.

Na época, Desterro, ainda capital do estado, teve papel fundamental como praça importadora de produtos que vinham de outras regiões além de concentrar atividades portuárias até 1930. Apesar da grande movimentação comercial em Florianópolis, está perde a posição de destaque para outras regiões concentrando apenas a função administrativa, segundo Pereira (2011, p. 28).

Outra região com grande notoriedade é o Nordeste de Santa Catarina, que se destaca por sua industrialização. Em 2011 a região foi responsável por gerar $\frac{1}{4}$ da riqueza total produzida no estado. Está região concentra os municípios de Balneário Barra do Sul, Araquari, Campo Alegre, Garuva, Itapoá, Joinville (cidade pólo), Rio Negrinho, São Bento do Sul e São Francisco do Sul. Em termos de estabelecimentos em operação, das 5.582 unidades da Indústria de Transformação presentes na região, 833 são do segmento Indústria Metalúrgica, 621 do segmento Indústria Mecânica, e 1043 do segmento Madeira e Mobiliário, de acordo com Rodolfo (2014).

Quadro 5 – Distribuição industrial nos municípios da região Nordeste do estado de Santa Catarina.

MUNICÍPIO	RAMO INDUSTRIAL
Balneário Barra do Sul	Turismo
Araquari	Indústria Mecânica
Campo Alegre	Indústria Metal Elétrica
Garuva	Indústria Mecânica e Metalúrgica
Itapoá	Turismo e Atividade Portuária.

Joinville	Indústria Mecânica, Metalúrgica, Elétrica e Transporte.
Rio Negrinho	Indústria Madeireira.
São Bento do Sul	Indústria Mecânica, Metalúrgica, Madeireira e Transporte.
São Francisco do Sul	Atividade Portuária, Turismo e indústria Metalúrgica.

Fonte: Informações obtidas em Rodolfo (2014).

Desta maneira o Nordeste catarinense apresenta principalmente concentrações de indústrias metal-mecânica (fundição para a produção de blocos de motores e peças para veículos, empresas de metais sanitários, produção de compressores de eletrodomésticos, fabricação de porcas e parafusos, compressores de ar, entre outros) com polo na cidade de Joinville e a moveleira em São Bento do Sul, sendo dois segmentos industriais importantes na região.

Está região também teve seu processo de formação sócio espacial apoiado na pequena produção mercantil e na imigração alemã ocorrida no local, assim como o Vale do Itajaí. Estes imigrantes com suas raízes capitalistas já desenvolvidas na Europa antes de efetivarem a migração, foram responsáveis pelo surgimento da atividade industrial no Nordeste do estado de Santa Catarina.

Porém, segundo Rodolfo (2014) vale lembrar que a expansão industrial e as condições que levaram o desenvolvimento desta região não devem excluir a produção de erva mate desenvolvida no planalto catarinense, como também no Paraná. De acordo com o autor, o processamento, bem como a comercialização do produto foi uma das atividades mais importantes desenvolvida na região no final do século XIX, e esta deu origem a outros segmentos produtivos, como oficinas, ferrarias, fábricas, dando início ao processo de industrialização local. Assim o processo histórico de ocupação da região, baseado na colonização alemã desenvolveu uma importante indústria metalomecânica, com referência internacionalmente, marcando presença em diversos países do mundo, através do transporte marítimo e avanço do comércio internacional.

Neste sentido cabe destacar também a inauguração da fábrica da Bayerische Motoren Werke, popularmente conhecida como BMW em Araquari no dia 9 de outubro de 2014. Este empreendimento resultou em muitos investimentos, tantos diretos para a própria construção da fábrica, bem como indiretos, através de infraestruturas na região, como acessos. Outros investimentos como a instalação da fábrica da General Motors

(GM) em Joinville em 2013, também foi importante para o crescimento e desenvolvimento da região.

Já o Oeste de Santa Catarina, se destaca através da consolidação no mercado nacional e internacional com a atividade agroindustrial. Mamigonian (2011) comenta que a agroindústria catarinense é a mais desenvolvida no sul do Brasil, originando vários grandes grupos que atualmente são conhecidos mundialmente, como Sadia, Perdigão e Seara, além da Aurora que é uma empresa formada a partir de cooperativas da própria região. Esses frigoríficos que deram origem posteriormente às grandes marcas citadas acima, surgiram entre 1930-1940, e como afirma o autor, o desencadeamento da atividade em si nasce da junção de outras duas atividades, uma delas comercial da venda por parte dos colonos de porcos aos frigoríficos maiores do estado de São Paulo e a outra da frigorificação que era comum no Vale do Itajaí como também na região Norte do Rio Grande do Sul.

Portanto, a gênese do capitalismo no oeste catarinense se inscreve no movimento amplo da expansão da pequena produção mercantil. Isto é, o nascimento e ascensão de capitalistas (pequenos produtores abastados e comerciantes que transformaram-se em industriais) oriundos das fileiras dos produtores diretos. As unidades industriais constituídos originalmente por capitais locais no início da década de 40, sofreram desde logo a concorrência com os grandes frigoríficos multinacionais instalados em São Paulo e no Rio Grande do Sul e os moinhos localizados no litoral brasileiro. Contudo, os frigoríficos de pequeno porte do oeste catarinense partiram agressivamente para a conquista do mercado interno brasileiro deslocando ou até mesmo adquirindo seus concorrentes. (ESPÍNDOLA, 1997, p. 278).

Essas agroindústrias entraram no mercado e se tornam fortes concorrentes, vencendo as empresas gaúchas, devido principalmente pela localização geográfica em que se encontravam, além de possuir mais facilidade através de matérias primas mais baratas, de acordo com Mamigonian (2011).

Um obstáculo permanente até hoje às agroindústrias do Oeste catarinense é a distância do mercado consumidor, e principalmente a distância do litoral, fazendo com que as cargas fiquem reféns do

transporte rodoviário, altamente estrangulado. A hinterlândia consumidora desses produtos se estende internacionalmente, portanto dependente do transporte marítimo de cargas e conseqüentemente de portos para o escoamento das mercadorias para seus destinos de origem.

O principal porto responsável por escoar os produtos congelados do Oeste catarinense é o Complexo portuário de Itajaí, sendo especialista neste tipo de carga refrigerada. Porém a logística de transporte dos produtos do local de fabricação até as dependências do porto é um problema enfrentado pelas empresas, que ficam dependentes do transporte rodoviário, dos congestionamentos, entre outras dificuldades, como a concentração de caminhões nas principais vias próximas ao porto.

Através de um comparativo da participação das indústrias catarinenses no PIB nacional em meados da década de 90 até 2009 pode-se constatar um aumento em 2004, quando foi registrado a maior porcentagem entre esses anos analisados, mas em seguida esse valor decaiu apresentando em 2009 uma taxa menor do que em 1996. Entre a indústria extrativa, de transformação, elétrica, de gás, água-esgoto e a indústria de construção civil, as únicas que aumentaram participação no PIB nacional ao longo dos anos analisadas foram a indústria elétrica, gás, água-esgoto e a indústria de construção civil, segundo FIESC (2013).

Quadro 6 – Participação de Santa Catarina no PIB Nacional.

ANO	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2009
Participação no PIB Nacional (%)	3,6	2,7	5,6	3,4	5,9	4,5	4,4	2,8

Fonte: Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina – FIESC (2013).

Segundo a FIESC (2013) Santa Catarina possui uma industrialização que se destaca entre os outros estados do Brasil. Porém, a partir de 2004 devido a valorização crescente do câmbio, o estado vem apresentando uma baixa nas exportações, estando abaixo das exportações nacionais, principalmente no setor industrial. Divididos em indústria tradicional (alimentos, têxtil-vestuarista, produtos madeireiros, Indústria eletro-metal-mecânica, ramo químico, petroquímico e de minerais não metálicos). A indústria tradicional respondeu em 2010 por 53% do produto industrial do estado. A primeira década do século XXI apresentou

um comportamento diferencial do setor eletro-eletrônico e produtos de metal, os quais ganharam evidência. No ramo têxtil-vestuarista, apesar da queda apresentada, houve um crescimento compensatório por parte da indústria de confecção do estado. Já no ramo da indústria mecânica, a produção de máquinas e equipamentos perderam espaço para a indústria madeireira e agro-alimentar. “Destacam-se os aumentos registrados para a metalurgia básica e a confecção, os quais crescem 69,6 vezes e 25,2 vezes, respectivamente (no período 2005-2011 em relação a 1999-2004)” (FIESC, 2013).

Quadro 7 - Exportações – Janeiro a Novembro de 2013 e 2014.

EXPORTAÇÃO	JAN-NOV 2014 MIL US\$ FOB	JAN-NOV 2013 MIL US\$ FOB	(%) 2014/2013
BRASIL	207.610.148	221.187.737	6,14
SANTA CATARINA	8.310.653	7.982.763	4,11

Fonte: Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina – FIESC (2014).

Segundo o **quadro 7** acima, que faz um comparativo das exportações nacionais total com a participação das exportações catarinenses, podemos perceber uma diminuição nas exportações brasileiras de 2013 para 2014, já as exportações do estado tiveram um aumento. Quanto as importações verificadas no **quadro 8** a seguir, percebe-se que o Brasil importou mais em 2013 do que em 2014, o mesmo resultado não acontece nas importações de Santa Catarina que obtiveram um valor maior no ano de 2014.

Quadro 8 - Importações – Janeiro a Novembro de 2014/2013

IMPORTAÇÃO	JAN-NOV 2014 MIL US\$ FOB	JAN-NOV 2013 MIL US\$ FOB	(%) 2014/2013
BRASIL	211.833.360	221.452.748	-4,34
SANTA CATARINA	14.827.557	13.629.902	8,79

Fonte: Federação das Indústrias de Santa Catarina – FIESC (2014).

As indústrias de calçados e couro possuem altas taxas de importação do produto nacionalmente, apesar do baixo crescimento apresentado pelo setor. O ramo metalúrgico e equipamentos de transporte foram beneficiados pela substituição de importação, aumentando as vendas no estado. Já a indústria de produtos químicos, têxtil e de

alimentos, apresentou crescimento no estado, mesmo que tenha tido um decréscimo no percentual de importações no cenário nacional.

Estudos apontados pela FIESC (2013) demonstram que a indústria catarinense está perdendo gradativamente participação na economia do estado, o que não significa que não há crescimento, porém as taxas apresentadas estão sendo inferiores ao restante da economia. Tal hipótese é ressaltada através da análise do comércio exterior, que evidencia uma desindustrialização relativa e circunstancial em alguns setores da economia, devido ao câmbio, o fator mais determinante, pela representatividade das importações do estado serem maiores do que a do Brasil, segundo pela perda do ritmo de crescimento das exportações.

1.2.2 Industrialização do Rio Grande do Sul

A formação econômica do estado do Rio Grande do Sul é peculiar, no sentido de que apresenta características próprias, e outras que podem se assemelhar aos outros estados do Sul do Brasil. A presença do imigrante no processo de formação socioeconômica do estado foi de suma importância para compor o cenário industrial estadual. A industrialização do estado do Rio Grande do Sul demonstra claramente uma diferenciação regional, impostas principalmente na diversificação da produção, no tamanho dos estabelecimentos, e na inserção no capitalismo, refletindo os passos nacionais.

Há uma dicotomia entre as indústrias do Sul e Norte do estado. O Sul do estado, de ocupação mais antiga é representado pelas mesorregiões Sudeste, Sudoeste, Centro Ocidental e parte das mesorregiões Metropolitana de Porto Alegre e Centro Oriental. Possui sua economia baseada na pecuária, e atualmente apresenta estagnação econômica, reflexo principalmente da rigidez e da falta de diversificação de seus ramos produtivos, que ficaram presos ao desenvolvimento da pecuária e suas atividades complementares. A outra metade, o Norte do estado, foi ocupada posteriormente, e sua colonização remete principalmente a ocupação de imigrantes alemães e italianos, fato que pode ser explicado por muitos pesquisadores, como fator determinante para o desempenho e diversidade industrial alcançado pela região.

Segundo Arend e Cario (2010) a indústria do Rio Grande do Sul é formada por algumas peculiaridades que a diferenciam dos demais estados brasileiros no cenário da década de 1930, ao passo, que o comportamento industrial rio-grandense atuava em um modelo de crescimento voltado para dentro. Seguindo uma industrialização estatista, onde o estado incentiva o crescimento, estimulando a autossuficiência e

menos dependência externa. O estado interferia na economia a medida que desenvolveu projetos para estimular a autonomia econômica, visando se especializar entre outros setores que não fossem ligados a pecuária bovina, como havia sido durante todo o século XIX. O reflexo destes projetos foi a alteração intensa da estrutura produtiva do estado e a ampliação de suas relações capitalistas. Tal mudança na base produtiva, através da política desenvolvida, desencadeia o surgimento de pequenos agricultores, empresários industriais, como também comerciantes, servindo como estímulo a metade norte do estado, que desenvolvia sua economia baseada na agropecuária familiar e “desdobramentos” comerciais e industriais. Rangel (2005) afirma que o estado, como provedor, tem um papel importante na economia, porém, em uma crise econômica, há uma redistribuição dos serviços entre o setor público e o setor privado, e ao longo de toda nossa economia houve ação em partes desses setores.

Enquanto o cenário mundial apresentava a ampliação do mercado interno nacional e setores como a produção de bens de consumo não-duráveis e bens de produção leves recebiam investimentos, por mais que tivessem provocado algumas especializações locais, nos próprios municípios gaúchos, a economia do Rio Grande do Sul, não acompanhou tal mudança nacional e continuou priorizando atividades relacionadas ao beneficiamento agropecuário, que vão ser relevantes até a década de 60.

A partir dos anos 50, por conta de uma maior abertura às importações, iniciou-se, no País, a montagem de setores de maior complexidade tecnológica, como bens de consumo duráveis e intermediários, em um estágio de base tecnológica mundial mais avançado. A estratégia da política industrial foi o investimento direto de empresas estrangeiras não em setores tradicionais (da 1ª fase), mas em bens de consumo duráveis e investimento estatal em setores de mais longa maturação, cuja exigência, em termos de volume de capital necessário, era enorme. Estabeleceram-se, assim, as bases da moderna industrialização brasileira. (CONCEIÇÃO, p. 182-183, 2002).

Com a crise que se instalava no estado gaúcho, o governo retoma a exercer uma política de transformação industrial, por meio da implantação de estabelecimentos industriais com características

fordistas². A transformação ocorrida na economia do Rio Grande do Sul era resultado de uma forte pressão proveniente dos representantes do estado para que fossem destinados investimentos na indústria gaúcha. O resultado de tais investimentos já podiam ser sentidos na década de 60, quando o estado já estava superando a crise em que se encontrava.

Nos dias atuais, a estrutura industrial do Rio Grande do Sul segue as bases da nacional, porém ainda concentra algumas especificidades, como uma forte tendência de indústrias tradicionais, como também aglomeração de certos ramos industriais em certos municípios, segundo Arend e Cario (2010). Essa tendência que divide certas regiões do estado em polos destinados a certos setores pode ser verificada também em Santa Catarina, como a região Nordeste do estado que é especializada no ramo metal mecânico e o Vale do Itajaí que concentra as indústrias têxteis.

Desta maneira, apenas a parte Norte do estado Rio Grande do Sul se insere no modelo de industrialização capitalista brasileiro que se instala no período pós-guerra, ressaltando a disparidade entre esta região e a região Sul do estado. No norte, formou-se um complexo industrial, através de uma industrialização diversificada e integrada além manter também indústrias tradicionais, e já na parte sul do estado nota-se a ausência de segmentos produtores de bens dinâmicos.

A política de colonização de imigrantes europeus, baseada na pequena propriedade e no trabalho livre, fez com que surgissem no Rio Grande do Sul formas mais avançadas de comércio local, do uso de técnicas europeias capitalistas, e uma maior coesão social. Também, com a chegada de europeus ao Rio Grande do Sul no século XIX, principalmente no que diz respeito ao quesito “trabalho”, os imigrantes trouxeram novos valores, costumes e hábitos, ou seja, outra cultura. Essa cultura estaria fundamentalmente mais ligada ao “espírito do capitalismo” (à la Weber), situação que era, até então, estranha para a realidade gaúcha. Esses fatores culturais viriam a legitimar em maior grau o capitalismo na região e, por conseguinte, a acumulação de capital, dada a maior especialização da oferta de trabalho. (ARENDE E CARIO, 2010, p. 399).

² O Fordismo corresponde a um sistema de produção criado em 1914 por Henry Ford e tem como princípio a fabricação em massa.

Compreende-se que a dinâmica industrial desempenhada nas colônias gaúchas não está ligada ao fato do uso de técnicas avançadas, já adquiridas pelos imigrantes europeus em seus países de origem, onde o capitalismo já estava de fato consolidado e o industrialismo fortificado. Os imigrantes europeus que chegaram no Rio Grande do Sul, trouxeram consigo suas técnicas e experiência industrial o que foi determinante para o processo de industrialização do Rio Grande do Sul.

Mertz (1991) salienta que o estado do Rio Grande do Sul, no século XIX, era representado por dois modelos de industrializações diferenciados, um deles foi estabelecido nas cidades de Pelotas e Rio Grande, onde as indústrias exportavam seus produtos para o mercado nacional, estas caracterizadas como indústrias de grande porte e especializadas em poucos ramos.

A economia charqueadora-pecuarista era dominante na depressão sul-riograndense (o pampa). Já nos campos do planalto meridional, de difícil acesso e obstaculizados pela presença da mata, a economia charqueadora não se desenvolve da mesma forma, fazendo com que os pecuaristas destas áreas planaltinas sejam, no dizer Jean Roche, os “primos pobres da Campanha”. (PEREIRA E VIEIRA, 2009, p. 174).

Já outro modelo é o que se configurou nas cidades de Porto Alegre e Caxias do Sul, que ao contrário da indústria que era desenvolvida em Pelotas e Rio Grande, era bem diversificado em termos da produção, desenvolvido em pequenas empresas.

Desta maneira, a maior concentração de indústrias estava nas cidades de Pelotas, Rio Grande e até mesmo Porto Alegre, que contava com uma indústria de extrema importância econômica. Tal importância dada a Porto Alegre pode ser verificada na passagem de Singer (1977), no ramo metalúrgico, por exemplo, as dez principais firmas descendentes de alemães produziam 40% do total produzido no mesmo ramo pelo estado. A capital gaúcha também se destaca na produção de fumo, concentrando 28% da produção estadual, além do ramo de tecelagem ter sido altamente expandido, através do fortalecimento de empresas como Renner. Porto Alegre, em 1927, possuía 8.718 operários, enquanto que Rio Grande 7.502.

A ênfase registrada pelas indústrias de Porto Alegre inicia no final do século XIX, ao alcançar um lugar de destaque entre as cidades rio-

grandenses a medida que vai expandindo seu parque industrial, como nos elucidada a passagem abaixo.

É contudo, a partir de Porto Alegre, centro escoadouro da produção agrícola colonial, que foi possível a acumulação de maior massa de capital monetário. Dali se distribuíam os gêneros da colônia para o interior do estado e se providenciava o seu envio para o restante do país e exterior. Muitas dessas grandes firmas dedicavam-se a importação, foram responsáveis pela introdução de máquinas para as indústrias nascentes. Em função da disseminação da economia imigrante, Porto Alegre converteu-se no maior conglomerado urbano do estado e no centro comercial de maior destaque na passagem do século XIX para o XX. A Porto Alegre do final do século ostentava várias casas comerciais cujos proprietários eram alemães ou de origem: Menke, Wiedmann, Félix Kessler, Folzer, Pietzker, Gertum, Stennhagen, Luchsinger, Muradt, Warncke, Darken, Schmitt, Luderitz eram os novos nomes que vieram somar-se aos tradicionais luso-brasileiros de Hemetério Mostardeiro, Gonçalves Bastos, Chaves Barcellos, Pereira de Souza etc. (FRANCO, 1983 apud PESAVENTO, 1994, p. 201).

Assim, segundo Espíndola (1997) as áreas onde foram desenvolvidas a pequena produção mercantil, produziam no interior do complexo rural um excedente que seria entregue ao mercado, pelas mãos de pequenos e grandes comerciantes. Mas estes comerciantes também dedicavam seu tempo com outras atividades, como o “beneficiamento da banha, conservas de carne, salames, etc, o que gerou um impulso a indústria de carne e seus derivados no Brasil, destacando grupos importantes como Phoenix, Aliança, Ritter, entre outros.

O Plano de Metas, em 1950, inseriu no Brasil a tecnologia empregada na produção industrial, através da implantação de indústrias de bens de capital e bens de consumo duráveis, dinamizando a economia. Os bens industrializados que se caracterizam como “dinâmicos” (minerais não metálicos, mecânica, papelão, metalurgia, química, material de transporte entre outros), estes inseridos na industrial nacional após o advindo da Segunda Guerra Mundial, que se concretizaram através do

Plano de Metas como também a realização do II Plano Nacional do Desenvolvimento (PND) segundo Arend e Cario (2010).

Vale destacar que o II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) criado em 1975 pelo governo nacional traçou como objetivos substituir as importações de bens de capital, desenvolver projetos relacionados à exportação de mercadorias, como também expandir a produção interna de petróleo e derivados. Esforços determinados na fase depressiva do 4º ciclo. Relacionado ao setor petroquímico, o plano investiu em um terceiro polo nacional. Este foi construído no estado do Rio Grande do Sul, em Triunfo no início da década de 80, justificando a proximidade com o mercado consumidor e dos países do Cone Sul, além de estar mais próximo das fontes de matérias primas, assim nasceu o Polo Petroquímico do Sul.

Atualmente, este complexo petroquímico é composto pelas empresas Braskem, Innova, Lanxess, Odebrecht Ambiental, Oxiteno e White Martins, totalizando aproximadamente 6.300 funcionários. O polo produz a nafta que é matéria prima básica utilizada em toda a cadeia de produção, derivando deste produto, o Eteno, Butadieno, Propeno, solventes entre outros, produzidos pela Braskem e fornecido às empresas de 2ª geração. Já a White Martins fornece nitrogênio gás para inertização de equipamentos, de acordo com Polo Petroquímico do Sul (2015). A importância do empreendimento, não recai somente sobre o estado que o abriga, mas para o todo o Brasil e para o desenvolvimento da indústria petroquímica nacional, que vem se desenvolvendo cada vez mais, através de estudos e implementação de novas tecnologias no setor.

Portanto no norte do estado, houve um crescimento considerável de empregados nas indústrias dinâmicas, além de aumentar o número de estabelecimentos nestes ramos industriais. A metade Sul, por sua vez, partir da primeira atividade escolhida para desenvolver, acabou por excluir todas as outras, confirmando a falta de dinamismo apresentada na região, o que não exclui o fato de que a atividade pecuária desenvolvida no local não tenha gerado lucros no século XIX, principalmente, mas de qualquer forma, em vista da região Norte, muito mais diversificada, coloca o Sul do estado em uma posição inferior, de acordo com Arend e Cario (2010).

1.2.3 Industrialização do Paraná

Segundo Magalhães Filho (1994) o Paraná passou por dois processos no período de 1930-80, que provocaram mudanças radicais na

economia do estado. O primeiro processo é relativo a transferência da economia da erva-mate para a extração da madeira. A produção da madeira é desenvolvida no estado desde a primeira metade do século XIX, mas foi ganhar impulso após o advento da Primeira Guerra Mundial.

Crocetti (2012) argumenta que o “arranque” da exploração comercial da madeira foi entre aos anos de 1910-1920 e entre os maiores compradores da mercadoria estavam o Uruguai e principalmente a Argentina. Com o fim da Primeira Guerra Mundial, o aumento da demanda pelo produto cresceu significativamente por parte dos europeus, que tinham como intuito reconstruir o que tinha sido destruído pelos conflitos, após o início da Segunda Guerra Mundial essa demanda decaiu bastante e só passa a se normalizar após o seu fim.

Com a produção de erva-mate nasce também uma nova oligarquia burguesa industrial no estado do Paraná. A fase de ascensão do mate representou prosperidade expansão para todo o estado.

As fronteiras econômicas – que vinham se estendendo ao oeste desde o século XVIII – foram firmemente assentadas nas margens do rio Paraná, que divide o Paraná da República do Paraguai. Ferrovias foram construídas e imigrantes europeus foram estimulados a vir para a região pelo governo. Companhias privadas estabeleceram uma agricultura de pequenos fazendeiros e colonizadores, que vendiam o seu excesso de produção em mercados locais e nacionais. E Curitiba se consolidou como um centro comercial e industrial desta conjuntura econômica. (CROCETTI, p.92-93, 2012).

Nos anos 30, a produção de erva-mate perde seu dinamismo, deixando de ser dominante no mercado argentino. A medida com que a produção de erva-mate decaiu, a produção de madeira aumenta suas exportações significativamente em meados dos anos 30. Além da produção de madeira, nesta época há também a expansão cafeeira no estado, ligada principalmente a vinda dos imigrantes que se ocupavam tanto com as lavouras, como também com outras atividades relacionadas, funções secundárias e terciárias (beneficiamento do produto, transporte e sua comercialização). Tal expansão foi tão acelerada, que em 1945 o

Paraná possuía 130 mil hectares e dez anos depois passa a ter 567 mil hectares, chegando a mais de 1 milhão em 1958.³

Trentin (2005) aponta que foi a partir da década de 30 que a economia paranaense começa a ganhar força, através da atividade cafeeira, apresentando desta maneira, uma nova fase econômica para o estado. Na década de 40, a atividade se expande e transforma o Paraná no mais importante produtor de café do Brasil. Assim, ao mesmo tempo em que a produção agrícola se expandia, a indústria do estado também. Nos anos 60, as atividades industriais existentes eram relacionadas ao café, como beneficiamento, além da produção de outros produtos como cereais e madeira. Cabe destacar, o que Rangel (2005) salienta sobre a grande depressão em 1929, que provocou a inibição da indústria brasileira, mas que em 1933 já apresentava recuperação, situação provocada pela substituição de importações na fase recessiva do 3º ciclo longo.

A tendência nacional da economia brasileira durante muitos anos foi exclusivamente voltada aos estados da região sudeste, que concentravam as maiores taxas de industrialização, bem como um articulado sistema econômico frente aos demais estados do país. Portanto, a indústria propriamente dita estava engendrada nesses centros dinâmicos da economia, passando posteriormente, essa desenvoltura para o estado de São Paulo unicamente, a medida que o Rio de Janeiro vai perdendo sua posição e importância industrial.

Ainda segundo Trentin (2005) há a necessidade de se extinguir o pensamento de atraso e dependência posto no Paraná em relação a São Paulo. Tal rótulo foi adquirido, pois o Paraná importava produtos manufaturados e exportava produtos primários e alimentícios de São Paulo, elevando as desigualdades entre esses estados. Com intuito de diminuir a diferença econômica entre o centro dinâmico e a economia paranaense, o governo do Paraná assume uma política de incremento das infraestruturas rodoviárias, de produção, transmissão de energia e telecomunicações, resultando diretamente no crescimento industrial estadual. Tais esforços provocaram a supervalorização de algumas empresas, principalmente as pequenas, a fim de evitar oligopólios e monopólios. Para tanto, esse procedimento não obteve sucesso, a medida que priorizou apenas alguns determinados tipos de empresas. Desta maneira, o estado se viu na qualidade e dom para valorizar os setores econômicos que naturalmente se sobressaíam, como o agropecuário,

³ Magalhães Filho (1994).

expandindo o seu papel de fornecedor de alimentos, não somente para os centros dinâmicos, mas de uma maneira mais abrangente.

O papel desenvolvido pela intervenção estadual por meio de políticas de desenvolvimento regional é um importante passo para que muitas regiões brasileiras possam crescer e se destacar nacionalmente, bem como, frente ao mercado internacional através do crescimento de produtos destinados à exportação.

A exploração de alternativas inovadoras de políticas para o desenvolvimento marca o início deste milênio. Pensar novas formas de promover as potencialidades brasileiras em toda a sua dimensão e diversidade mostra-se, assim, mais do que nunca estratégico. As novas políticas de desenvolvimento apontam para a superação da dicotomia entre políticas bottom-up e top-down e crescentemente adotam visões multiescalares e mobilizadoras de protagonismos locais. A implementação dessas políticas requer o tratamento transetorial e sistêmico das atividades produtivas e inovativas e sua conexão com os territórios oferece oportunidade valiosa para ampliar e sustentar o desenvolvimento. A mobilização de arranjos produtivos de todos os tamanhos e tipos é o caminho natural para alcançar esse objetivo, assim como uma melhor distribuição regional das atividades econômicas e a mitigação de outras desigualdades. (BNDES, 2010, p. 22).

De acordo com Crocetti (2012) a origem do capital industrial do estado do Paraná segue algumas peculiaridades. Seu primeiro produto de exportação foi a erva-mate, em seguida a madeira, o café e depois a soja, porém o início da diversificação industrial começa a ocorrer a partir do incentivo fiscal ocorrido em 1897, através de isenções fiscais para alguns setores produtivos.

Diversos fatores explicam a origem dos capitais que impulsionaram a indústria do Paraná. Um deles foi a formação de um capital inicial a partir do comércio exportador da extração e processamento da Erva-mate. Ao aumentar a renda da população e a demanda de produtos de consumo não duráveis,

a política de valorização do mate também contribuiu para a expansão da atividade industrial. A renda do extrativismo e das exportações da madeira foi outra determinação. E um elemento importante de estímulo para a indústria foi à política de incentivo à imigração. Outro, ainda, foi a Primeira Guerra Mundial, que alterou o quadro das relações econômicas internacionais do Brasil, beneficiando o Paraná. E mais tarde com o fim da Segunda Guerra que impulsionou a indústria de substituição das importações, e fez a cafeicultura deslanchar, gerando efeitos multiplicadores na economia paranaense, principalmente com o fortalecimento da policultura e pecuária. (CROCETTI, p. 211-212, 2012).

A partir dos anos 60, há um crescimento estimulado principalmente por políticas de desenvolvimento regional com objetivos de modernizar a agricultura. O crédito rural, por exemplo, propiciou a dinamização dos produtores agrícolas do estado, que após a crise do café, em menos de uma década transformaram o estado em maior produtor de soja e trigo. Outro passo marcante para a economia paranaense foi a consolidação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC), que pôde se desenvolver principalmente através das políticas de desenvolvimento. O resultado destas intervenções estaduais também fez prosperar a indústria metal mecânica localizada na região metropolitana de Curitiba, além do desenvolvimento de outros setores como madeireiro, alimentar, químico na década de 60.

As novas políticas precisam estar embasadas em uma série de aspectos quanto ao seu foco e forma de seleção e apoio. O primeiro elemento relevante para a nova geração de políticas é a ênfase na geração e assimilação de conhecimentos e o desenvolvimento das capacitações produtivas e inovativas locais. O foco deve estar na promoção e no desenvolvimento de potencialidades e na valorização das oportunidades econômicas, sociais, culturais, ambientais e de inovação no local e no país. (BNDES, 2010, p. 38).

O início dos anos 70 foi importante para a economia paranaense, momento que a agricultura começa a se tornar mais especializada e

moderna. Lima, Rippel e Stamm (2007) comentam que a partir desta época ocorrem dois novos processos, um deles está ligado a uma eliminação da fronteira agrícola, a partir da utilização de tecnologias e introdução de insumos agrícolas modernos, resultando na mudança das áreas tradicionais de cultivo, desencadeando uma forte mudança agrícola para os centros urbanos. Já o outro processo foi a desconcentração industrial como já citado anteriormente, ao passo que, outras regiões que não somente o Sudeste brasileiro, intensificassem sua industrialização, o caso do Paraná. Ocorrendo também uma integração entre a agropecuária e a indústria, através da introdução de modernas técnicas.

Neste sentido, é necessário salientar que a Revolução Verde, processo que incorporou novas tecnologias e técnicas no campo, através da implementação de máquinas e equipamentos provenientes do ramo metalúrgico e dos insumos como a produção de agrotóxicos pelas indústrias químicas. De acordo com Silva (2011), essas transformações também foram impulsionadas pela concessão ao crédito rural, na década de 70, que proporcionou novos recursos, estimulando a modernização no campo. A eliminação da fronteira agrícola também gerou a inserção do campo no modo agroexportador, a medida que, com a utilização de equipamentos e insumos agrícolas, a produção aumentou. Assim, o processo de urbanização ultrapassa as cidades, penetrando também no campo, modificando os hábitos deste território, que se tornam cada vez mais similares com os dos praticados nas cidades.

Por outro lado, Crocetti (2012) aponta que a partir de 1975 a contribuição relativa da agropecuária para a formação do valor adicionado do agronegócio descesse.

Isto decorreu, em parte, do esgotamento do processo de aumento da produção agrícola via expansão da área cultivada e, em parte, do surto de agro industrialização liderado pelas cooperativas de agricultores. No início de 1980, o conjunto das atividades agroindustriais e de comércio do agronegócio, já suplantava a parcela da agropecuária no total do valor adicionado do agronegócio estadual. Portanto, desde 1975, vem se firmando no Paraná, um padrão de agricultura cuja dinâmica é regida pela agroindústria. (CROCETTI, p.279, 2012).

Outra mudança percebida é que ao fim da década de 80, quando o agronegócio deixa de ser o principal produto agregado do valor adicionado na economia do estado Paraná. Porém, durante os anos 90, a sua participação ainda era bastante considerável, ao passo que, nos anos 1994-95 constituía 43% do total do valor adicionado. Outra alteração verificada por Crocetti (2012) é a intensificação das exportações paranaense. Este processo de desconcentração econômica foi também consequência da perda de importância da região Sudeste no PIB nacional, que se desencadeou principalmente pela industrialização e desenvolvimento da agropecuária de outras regiões brasileiras. Neste sentido, o estado do Paraná ganha importância na economia nacional, não somente pela produção de café, mas também através da soja, trigo e cana-de-açúcar, com a utilização de técnicas avançadas e alto nível de tecnologias, impactando outros setores da economia estadual, como o setor secundário, através da produção de máquinas, insumos e equipamentos.

A respeito da evolução da Cidade Industrial de Curitiba, a primeira documentação oficial é a Lei Municipal de 1972, nº 4.1999, a qual só foi devidamente implantada a partir de 1973.

Assim, estabeleceu-se que caberia à Prefeitura Municipal de Curitiba, [...], elaborar os projetos de urbanização da CIC, inclusive terraplanagem e pavimentação, além da desapropriação, liberação e venda das áreas tidas como de utilidade pública para o projeto. Ao governo do Estado competia o atendimento às necessidades de infra-estrutura de água e esgoto (Companhia de Saneamento do Paraná – Sanepar), energia elétrica (Copel), telefone e telex (Telepar), além da concessão de financiamento para implantação ou expansão das indústrias (Badep). Além disso, procedeu-se à concessão de generosos incentivos fiscais (isenção total de impostos por dez anos ou mais) e até mesmo a integralização do capital necessário para a implantação das novas fábricas, entrando aí o governo do Estado – através do Badep – como acionista daquelas empresas. [...]. (OLIVEIRA, 2001, p.59 apud BRAGUETO, 2007, p.7).

Neste sentido cabe destacar a construção da Refinaria Presidente Getúlio Vargas (REPAR) na década de 70 no município de Araucária no

Paraná e inaugurada em 1977. A importância de tal empreendimento está principalmente na contribuição que está dá ao estado, gerando mais de 1,3 bilhões de reais em imposto por ano. Atualmente é a maior empresa ligada ao setor do petróleo do estado e a quinta maior refinaria do país e responsável por 12% da produção nacional de derivados do petróleo, atendendo as demandas do próprio estado, além dos estados de Santa Catarina, Mato Grosso do Sul e a região Sul de São Paulo, segundo Petrobrás (2015).

Nos anos 80, a crise que assolava o país devido a política econômica recessiva, afetou também o estado do Paraná que entrou em recessão agora por falta de investimentos públicos, reflexo da própria crise nacional. O país começa a se recuperar da crise em 1984, mas o estado paranaense só a partir de 1985, apresentando taxas de crescimento alta em relação a recuperação apresentada pelo país. Tal crescimento está ligado ao fortalecimento de outros setores da economia nacional e internacional. A diversidade apresentada por outros setores é tão quanto considerável que ultrapassa os setores tradicionais que eram líderes nos anos 60, como a indústria alimentícia, madeireira e têxtil. Para se ter noção, a indústria alimentar, por exemplo, que registrava 26,6% da participação total estadual em 1985 passou para apenas 13,30% em 1998. Já os novos dinâmicos setores industriais, como o setor mecânico, material elétrico, comunicação, material de transportes, plástico e metalurgia, que unidos passaram de 17,78% em 1985 para 27,65% em 1998. Entre essas indústrias, as que obtiveram o maior índice de crescimento foi o ramo de materiais de transporte e produtos de materiais plásticos, segundo Trentin (2005).

Portanto, a crise que o país enfrentou na década de 80 fez com que o estado paranaense respondesse com estímulos positivos, procurando desenvolver suas habilidades frente a economia nacional. Revitalizar seus setores mais dinâmicos para que pudessem continuar crescendo. Já dizia Ignácio Rangel (1981), o Brasil não enfrenta a crise da mesma forma que os países desenvolvidos.

Assim, até os anos 80, a indústria do Paraná era basicamente representada pela produção de bens de consumo não duráveis, mas precisamente no ramo alimentício e de bens intermediários, incluindo a indústria química que representa o maior complexo industrial desse segmento. Porém, na década de 90 há uma forte participação da produção de bens de capital e de consumo durável. Tal avanço está ligado ao gênero material de transportes que através de investimentos realizados por empresas como a Volvo S/A pôde expandir-se no mercado. A empresa Volvo foi a maior exportadora de caminhões do país, registrando em 1993

a venda de mais de 400 milhões de dólares, entre produtos como caminhões e ônibus. Nos anos 90, há novamente a intervenção estadual por meio de incentivos fiscais e financeiros, alavancando setores como o metal mecânico, o qual recebeu muitos investimentos, principalmente de empresas estrangeiras como a Volkswagen/Audi, Renault entre outras, somando bilhões de investimentos e cerca de 21.000 empregos diretos e indiretos. Portanto, são setores que com a injeção desses investimentos puderam se especializar tecnologicamente, elevando o potencial industrial do Paraná, que vai se modificando ao longo da década 90, agregando mais valor a produção do estado, de acordo com Trentin (2005).

No agronegócio, a soja e o trigo que foram responsáveis por grandes transformações agrícolas na década de 70, foram ultrapassados pela produção de milho nos anos 90, apenas recentemente que a soja voltou a ser o principal produto agrícola do estado do Paraná, principalmente após a conquista do mercado do oriente, como China, Índia e Países Árabes.

O aumento da produção da soja e do milho está fortemente associado à expansão da capacidade de processamento dessas matérias-primas no estado em razão da instalação de grandes complexos agroindustriais no Paraná, fruto ainda das políticas de incentivos adotadas nos anos setenta e que repercutiram ainda nos anos 80. Por outro lado, não se pode negligenciar que o aumento da produção de milho também se deve à combinação de dois fatores: ao crescimento da avicultura e suinocultura no estado nesse período e à redução do preço da soja nos mercados interno e externo nos anos noventa e com a recuperação dos preços novamente a soja se transforma em opção econômica. (CROCETTI, p.283-284, 2012).

Quadro 9 - Participação Paraná/ Brasil nas Importações e Exportações brasileiras.

ANO	Exportação (%)	Importação (%)	ANO	Exportação (%)	Importação (%)
1990	5,95	3,03	2002	9,44	7,06
1991	5,72	3,51	2003	9,78	7,21
1992	5,90	3,74	2004	9,73	6,41
1993	6,44	4,76	2005	8,47	6,15
1994	8,05	4,81	2006	7,27	6,54
1995	7,67	4,78	2007	7,69	7,48
1996	8,89	5,53	2008	7,70	8,42
1997	9,16	5,53	2009	7,34	7,53
1998	8,27	7,02	2010	7,02	7,68
1999	8,19	7,50	2011	6,79	8,30
2000	7,97	8,39	2012	7,30	8,69
2001	9,13	8,86	2013	7,53	8,07

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC. (2015). Elaborada pela autora.

Segundo os dados apresentados no **quadro 9** verifica-se que as exportações sempre apresentaram valores superiores as importações, exceto no ano de 2000, e a partir de 2008, que este quadro se modifica. O fato das exportações serem superiores demonstra a desenvoltura do porto, bem como da hinterlândia produtiva frente ao mercado global, sendo uma característica importante para economia estadual. A inversão nestes números, a partir do momento em que as exportações demonstram valores inferiores as importações pode estar relacionada principalmente as taxas de câmbio praticadas, redução de impostos entre outros fatores que estimulam a prática de importar, bem como a entrada do mercado extremamente competitivo da China, que exporta seus produtos globalmente com preços abaixo dos praticados por outros países, estando, seus produtos fortemente presente nas importações de muitos países, inclusive o Brasil.

Desta maneira, percebe-se o crescimento da participação da indústria paranaense na movimentação de produtos no país, seja na importação ou na exportação. A indústria do Paraná vai se fazendo presente no total das exportações brasileiras, a medida que vai conquistando espaço no cenário mundial, valorizando seus pontos fortes, como a produção de soja, estando entre as maiores safras do país.

1.3 DESENVOLVIMENTO DO SISTEMA PORTUÁRIO NO BRASIL

Os portos desempenham um papel fundamental no desenvolvimento e funcionamento da economia de um país. São pontos nodais de circulação. É de suma importância a valorização do sistema portuário, reconhecendo este, como um elo da economia.

Através da mundialização do capital, foi possível encurtar as distâncias entre os territórios, fazendo com que muitos países entrassem de vez no comércio internacional. O crescente intercâmbio de mercadorias e o aumento da demanda por muitos países fez surgir a necessidade de revolucionar o sistema portuário, através de tecnologias nos equipamentos dentro dos portos, nos acessos aos terminais portuários e principalmente modificar os navios, para que se adequassem as novas exigências do mercado.

Laxe (2005) comenta que o sistema portuário mundial passou por “três gerações”, a primeira refere-se à década de 60, onde o porto atuava apenas como receptor e escoador de mercadorias, praticamente isolado das demais atividades, ou seja, sem envolvimento com o comércio das mercadorias e com o transporte. Já na segunda geração, o porto acaba ampliando seu envolvimento com o transporte das mercadorias, se preocupando também com o escoamento das mesmas até os locais de armazenamento, investindo um pouco mais nos acessos até os portos. Neste momento, o referido autor coloca que os portos também ampliam os seus serviços e começam a atuar nos ramos industriais e comerciais. Por fim, a terceira geração e a que o sistema portuário está vivenciando, concentra o que o autor chama de “nós dinâmicos” e apresenta a ferramenta logística como suporte de toda a movimentação dentro dos portos, havendo também uma dinâmica dos centros que estão mais integrados, desta forma, os portos prestam diversos serviços, possuem áreas para armazenar as cargas antes de serem escoadas, forte influência tecnológica e melhor competência na administração portuária.

Grande parte dos portos espalhados pelo mundo até a década de 1980 ainda eram de responsabilidade do setor público. Essa administração pública não sustentava mais a demanda e as exigências que o setor portuário carecia, resultando em uma precariedade nos equipamentos. Desta maneira, com o crescimento do comércio mundial, bem como, a complexidade a qual as relações econômicas entre diversos países tomaram rumo, houve a necessidade de injetar recursos, através de investimentos no setor. A partir dos anos 80 muitos países adotaram uma abertura para entrada de capitais privados nos portos, assim os mesmos

concentrariam os investimentos necessários para atender a demanda do mercado e fazer fluir com mais facilidade o sistema portuário mundial.

Atualmente, os portos mundiais variam nas administrações portuárias, alguns são totalmente públicos, outros totalmente privados, e há um crescente número de portos que mesclam o público com o privado, dividindo atribuições e responsabilidades. Após as parcerias do público com o capital privado no sistema portuário, nota-se a utilização de mais tecnologia empregada no setor, em termos de equipamentos, instalações e softwares que em conjunto com a logística proporcionam uma melhor organização ao sistema. E nesse novo contexto, a logística, que integra os diversos modais tem um papel muito importante no setor portuário, e pode-se dizer que ela provocou uma verdadeira revolução nos portos mundiais.

Relacionado a evolução do transporte marítimo de cargas, a invenção dos contentores foi um marco revolucionário, modificando a economia mundial, que através do transporte de cargas pôde favorecer muito as negociações neste setor.

Os Contentores surgiram com a ideia de facilitar as operações de cargas em todos os meios de transportes, servindo para qualquer modal, eles podem ser facilmente transportados em um caminhão, nos vagões dos trens ou em navios. Antes de sua utilização, as cargas eram carregadas separadamente e com grande chances de serem violadas, além do transporte ser mais caro, e muitas vezes inviável. Os contêineres deram certa segurança aos produtos transportados que na maioria das vezes tem grande valor agregado, para os seus clientes. (ZEFERINO, 2012, p.37).

Tais mudanças provocadas pelo advento dos contentores resultaram também na modificação das relações de trabalho dentro dos portos, já que foi necessário um maquinário para manusear os contêineres, desta forma, muitos trabalhadores foram “substituídos” por máquinas, causando grande insatisfação por parte dos estivadores, por exemplo. Na verdade, a entrada dos contentores no transporte de cargas serviu para cobrar mais especialização dos trabalhadores portuários, já que a tecnologia passa ser intensiva. A mão de obra que após esse processo foi absorvida pelos portos tinha que se adaptar então as novas condições impostas.

Diversas foram as mudanças positivas provocadas pelos contêineres, principalmente a facilidade em transportar mercadorias, exigindo um aumento no tamanho dos navios, que agora com o emprego dos contentores poderiam transportar muito mais cargas, além de ter facilitado a entrada decisiva de muitos países no comércio mundial e a prosperidade de muitas empresas do ramo que se tornaram internacionais.

Esta nova geografia económica permitiu às empresas cujas ambições tinham sido puramente internas tornarem-se empresas internacionais, exportando os seus produtos praticamente com a mesma facilidade com que os vendiam localmente. No entanto, se o fizessem, depressa descobririam que os reduzidos custos de expedição marítima beneficiavam do mesmo modo os produtos na Tailândia ou na Itália. (LEVINSON, 2009, p. 15).

Outro ponto muito importante a ser destacado remete a terceira geração do setor portuário exemplificado por Laxe (2005). Atualmente os portos sentem a necessidade de participarem de um transporte multimodal, ou seja, há uma preocupação maior com os meios de acesso até os portos, se estes possuem acesso ferroviário e rodoviário, que possam agir em conjunto com o transporte marítimo ofertado pelo próprio porto. Tal preocupação se faz devido as próprias empresas marítimas que procuram atracar em portos que atendam essa multimodalidade, facilitando o transporte de mercadorias, como também tornando os produtos mais acessíveis para os consumidores. Uma política mundial está ligada a estimular a competição entre os portos, tal competição serve como uma mola para o crescimento, ou seja, os portos têm que estar atentos as demandas do mercado, em dia com as tecnologias empregadas na movimentação de cargas e reduzir as burocracias, melhorando a própria administração portuária para que possam atrair mais serviços e assim aumentar sua movimentação de cargas, que é um número indicador de qualidade na avaliação dos portos.

Recentemente há uma nova tendência praticada pelas empresas prestadoras de serviços marítimos, que como uma forma de estratégia, se unem para alcançarem maior participação no setor portuário. As vantagens alcançadas pela fusão dessas empresas geralmente estão ligadas a conquista e uma forte presença no mercado, diminuindo custos e otimizando o tempo de entrega das mercadorias. Laxe (2005) comenta que a Maersk Line, empresa dinamarquesa abrange uma gama de serviços

mundial, ou seja, atua em praticamente todos os portos do mundo. As empresas se dividem no que diz respeito a atuação, a empresa MSC, por exemplo, atua mais em portos secundários e a CMA CGM possui uma forte presença em portos complementares. Porém, essa geografia de atuação das empresas ligadas ao setor marítimo vem se modificando ao longo dos anos, já que essas companhias estão em constante esforço e crescimento para ampliarem suas rotas de atuação, desta maneira, há uma conquista de novos mercados.

Felipe Junior (2012) enfatiza que o sistema marítimo nacional é desregulamentado, processo pelo qual foi alcançado devido as políticas neoliberais apresentadas após a Lei 8.630/93 também conhecida como Lei dos Portos. Essa lei pode trazer muitos benefícios ao setor portuário brasileiro, tendo como objetivos principais promover uma descentralização do sistema portuário, bem como alcançar maior participação da iniciativa privada e assim estimular a concorrência entre os portos. Essa abertura para o capital privado abriu as portas para entrada de muitas empresas internacionais como a Maersk Line, a MSC, CMA CGM, Cosco, China Shipping, formando um oligopólio estrangeiro. Esse oligopólio de empresas estrangeiras torna-se um entrave para o crescimento das empresas brasileiras de cabotagem, que possuem dificuldades em competir com as internacionais.

Desta maneira, a necessidade da modernização portuária foi sentida através da demanda que estava sendo imposta, era necessário então modificar as estruturas portuárias existentes no país, através de investimentos maciços e implantação de tecnologias, as quais já estavam presentes em muitos países. Assim, a urgência em recuperar esse setor, se fez, principalmente devido a concorrência imposta por outras nações que detêm de portos altamente desenvolvidos como é o caso do Porto de Roterdã na Holanda, bem como uma reação dos setores produtivos nacionais, que estavam perdendo oportunidade de exportação devido as más condições apresentadas nos portos brasileiros, que não davam conta da demanda imposta pelo sistema econômico que vigorava.

1.4 O TRANSPORTE DE CABOTAGEM E A SUPERVALORIZAÇÃO DO MODAL RODOVIÁRIO NO BRASIL

A desvalorização da navegação de cabotagem, reflexo, principalmente do incentivo ao modal rodoviário, teve um impacto negativo no desenvolvimento do transporte marítimo no país.

Nos primeiros 50 anos do século XIX, o fluxo de mercadorias entre as cidades do litoral ainda era pouco expressivo, porém com o

avanço da cabotagem nacional, usando o barco a vapor, inovação gerada com o 2º Kondratiev, aumentou essa transação de mercadorias entre as regiões litorâneas, começou a haver um estímulo para a navegação como também para o modal ferroviário. Moreira (2011, p. 64) salienta a importância que o transporte de cabotagem teve nos períodos em que as estradas de rodagem eram escassas, e o transporte terrestre era feito com grande dificuldade. O fim do século XIX e anos 30 do século XX foi um período de grande crescimento nesse segmento de navegação em nosso país, ligando as regiões nacionais. Esse transporte entre “praças mercantis” criou o que o autor chama de agenciadores e representantes os quais tinham como função organizar e coletar a produção mercantil e ao mesmo tempo as redistribuir entre os outros portos do Brasil, muitos desses agenciadores se tornaram armadores.

Essas casas comerciais poderiam ter origem regional, caso emblemático em Santa Catarina, onde de Florianópolis, a casa Hoepcke administrava extensa rede comercial no litoral e interior de Santa Catarina, de Itajaí, as companhias Malburg e Renaux transportavam diretamente ao Rio de Janeiro e Santos a produção mercantil do Vale do Itajaí, ou ser originária dos grandes capitais mercantis do Rio de Janeiro, como a Companhia Nacional de Navegação constituída pela firma Lage e Irmãos. (MOREIRA, 2011, p. 65).

Ainda segundo Moreira (2011, p. 66-67) a Companhia Nacional de Navegação Costeira foi fundada em 1882. Inicialmente chamada de Companhia de Navegação, foi muito importante para produção de carvão realizada no estado de Santa Catarina, transportando o produto até o seus locais de consumo, além de ter participação em outras atividades do comércio nacional, como também no transporte de passageiros entre as regiões norte e sul do país no século XX. Em 1966 essa companhia se funde ao Lloyd Brasileiro.

O Brasil falhou não ter estimulado à navegação de cabotagem, que é muito valorizada em outros países. Certas isenções foram dadas à embarcações estrangeiras, isenções essas que geraram valores baixos para navegar na costa brasileira, ficando praticamente inviável os navios brasileiros competirem com esses países, comenta Rodrigues (2011, p.96).

A resposta a essas práticas se deu através da extinção da Companhia Costeira de Navegação deixando a cabotagem nas mãos dos empresários, que não contavam com incentivos para sequencia a atividade, como isenção de alguns impostos, o que ocorria com os que detinham o transporte rodoviário. Em seguida alguns operadores solicitam a permissão para atuarem no transporte de cabotagem já que grande parte da frota de navios de longo curso estavam vazios ao longo da costa brasileira. O pedido foi concedido e muitos operadores de cabotagem vieram a falir, segundo Rodrigues (2011).

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ, 2009) realizou uma análise da evolução da frota mercante de bandeira brasileira por navegação, no período entre os anos de 1969 e 2008, analisando o transporte de Longo Curso, Cabotagem e Longo Curso mais Cabotagem. No transporte marítimo de Longo Curso, verificasse um crescimento praticamente contínuo até o ano de 1986, após esse período há uma queda acentuada até 2002, quando se estabiliza. Já o transporte de Cabotagem inicia o ano de 1969 com um crescimento quase que inexpressivo mas mantém-se estável até 1982 quando começa a ter um crescimento mais expressivo que irá durar até 1997, sendo retomado novamente somente no ano 2000.

Através da lei nº 9.432, de 08/01/97, a título de romper um suposto monopólio, o Brasil tomou uma decisão sem precedentes no mundo: deu ao Poder Executivo o direito de suspender as disposições contidas no decreto nº 666, de 02/07/69, possibilitando à bandeira estrangeira atuar na navegação de cabotagem, sem levar em conta que a estratégia de abastecimento do mercado interno poderá ficar à mercê de interesses estrangeiros sazonais, em detrimento da armação nacional. (RODRIGUES, 2011, p. 96-97).

A “liberdade” concedida às bandeiras estrangeiras na costa brasileira desencadeou na defasagem da frota existente, já que a preferência para a negociação entre os portos da costa brasileira ficou nas mãos da bandeira estrangeira. Sem dúvida, este processo foi decisivo para definição da realidade que se apresenta, visto que a nossa frota de navios atuando em nossos portos, ainda é muito pequena se comparada com a de outros países.

No governo Fernando Henrique Cardoso (1994-2002) a política de submissão ao capital financeiro e o descaso com o capital produtivo continuou a ignorar o setor. Apenas no fim de seu governo, e premiado por gigantescos déficits na balança de pagamentos externa, há um alívio e se recomeça os investimentos em uma frota mercante nacional, tendo continuado esses investimentos durante o governo Lula (2002). A reativação do Parque de construção naval veio especialmente ligada à extração de offshore de óleo e gás. Tal política ainda não foi capaz de gerar uma reativação do complexo marítimo brasileiro e seus anexos, principalmente os armadores de navegação de cabotagem e de longo curso e da indústria de navieças, onde o país continua dependente de empresas estrangeiras e de altos fretes cobrados pela carência de uma estratégia global de transportes. (MOREIRA, 2011, p.53).

Através de incentivos por meio de investimentos, como o fundo de financiamento da Marinha Mercante, além do programa de Aceleração do Crescimento (PAC), refletindo em navios mais modernos para o segmento, registra-se segundo a ANTAQ (2011) um crescimento na frota brasileira. O papel dos governos é incentivar o desenvolvimento da frota de navios nacionais, para poder melhorar a economia do país, e competir com capacidade com outros países. Os relatórios estatísticos da ANTAQ (2011), ainda revelam que até dezembro de 2011 a frota com bandeira nacional, própria e afretada a casco nu, na navegação marítima e de apoio Offshore era de 1.459 navios, registrando um aumento de 147 embarcações em relação ao ano de 2010.

Desta forma, entende-se a urgência de recuperar a frota mercante do país devido a importância da exportação para nossa economia, e essa ser realizada quase que totalmente pelo transporte marítimo, além da geração de empregos com a construção de navios brasileiros, do controle das práticas abusivas de preços que diminuiria bruscamente o afretamento de navios estrangeiros, reduzindo os custos com o transporte, que no período de 2003 a 2008, precisamente em seis anos gastou com afretamento de embarcações estrangeiras US\$ 7,75 bilhões na navegação de longo curso. Os reflexos seriam sentidos diretamente no bolso dos consumidores, através dos produtos importados. Com um aumento significativo da frota de navios no país, os produtos exportados pelo

Brasil tornam-se cada vez mais competitivos no mercado mundial, reduzindo seu relativo atraso frente às principais nações na atualidade. Com um litoral tão extenso como o do Brasil, a navegação de cabotagem deveria ter um valor mais expressivo em nossos sistemas de transportes já que é uma atividade tão importante para economia nacional. Durante muitos anos o governo brasileiro estimulou o transporte rodoviário, através da construção de inúmeras estradas com o processo de rodoviarização do país. No governo de Juscelino Kubitschek, em 1955, através do Plano de Metas, teve início a entrada de muitas montadoras estrangeiras, como a Volkswagen, Ford, General Motors, entre outras, do setor automobilístico, dando impulso ao sistema rodoviário nacional. O transporte rodoviário é um modal que apresenta algumas desvantagens para grandes volumes de cargas, principalmente comparado a outros transportes como o marítimo e ferroviário, além de que, o expressivo aumento de cargas ocorridos nos anos seguintes levou a um estrangulamento do modal.

Para Lopes, Cardoso e Piccinini (2008), o transporte de carga é algo essencial para suprir e abastecer muitas localidades e o principal responsável por fazer um tipo de intercâmbio entre as diferentes regiões. No Brasil, cerca de 58% do transporte de cargas é realizado pelas rodovias, fato que traduz o atraso em termos de logística e transporte em nosso país.

O transporte rodoviário é em custo, muito mais caro do que alternativas que hoje em dia poderiam se tornar a realidade do país. Em termos de implantação desses sistemas de transporte, Rodrigues (2011, p. 18), discorre que a malha ferroviária é a que dispense mais investimentos para a implantação, seguido pelas rodovias e por último, com grande diferença das outras, o transporte hidroviário tem um custo demasiadamente menor. Além do custo de implantação, a manutenção também conta na balança de vantagens quando se trata de transportes de cargas. No Brasil, o contínuo fluxo de caminhões que rodam pelas estradas brasileiras é altamente volumoso, o que as deixa em condições precárias, sem mencionar os grandes congestionamentos, que estão se traduzindo em verdadeiros gargalos, além de serem responsáveis por muitos acidentes rodoviários. A vantagem do transporte hidroviário também se sobressai quando analisamos os custos energéticos sendo bem aproveitado para cargas com grandes volumes.

A verdadeira atenção para as hidrovias no Brasil estão voltando a ocorrer nessas últimas décadas, momento em que os portos do país estão se modernizando para competir mundialmente. Com o potencial navegável nacional seria estranho que o governo não se atentasse para

uma questão tão importante para o desenvolvimento da economia brasileira. Através da análise dos meios de transporte de um país se vê o seu nível de desenvolvimento. O atraso de nosso país pode ser reflexo diretamente dos meios de transportes, ou vice versa. Quando comparamos o custo para transportar mercadorias seja em qualquer modal com o transporte de outros países, percebemos que é demasiadamente mais cara a movimentação feita no Brasil, sendo prejudicial ao desenvolvimento do nossa economia externa.

1.4.1 Fatores favoráveis e desfavoráveis à utilização do Transporte de cabotagem no Brasil

É importante destacar que a matriz de transporte de um país funcionará harmoniosamente, quando este for capaz de desenvolver um sistema intermodal, visando os aspectos positivos de cada segmento de transporte. Assim, a navegação de cabotagem se constitui como uma alternativa positiva para o desenvolvimento e eficiência da economia brasileira.

Neste ponto, cabe salientar que as vantagens que a o transporte de cabotagem apresenta são muito relevantes, diante da utilização maciça de outros modais. Destaca-se também, que o mesmo modal retrata algumas desvantagens de uso, que estão principalmente ligadas a falta de uma sólida regulamentação do setor, lacunas de infraestruturas e excessos de burocracias. Desta maneira é interessante demonstrar os pontos positivos e negativos da utilização de navegação de cabotagem no Brasil.

Quadro 10 – Pontos positivos e negativos da utilização da Navegação de Cabotagem no Brasil.

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS
EFICIÊNCIA ENERGÉTICA	ELEVADO CUSTO DE COMBUSTÍVEL
MAIOR VIDA ÚTIL DOS NAVIOS E INFRAESTRUTURA	MUITA BUROCRÁCIA
MAIOR CAPACIDADE DE CARGAS	FROTA DE NAVIOS ENVELHECIDA
MENOR CONSUMO DE COMBUSTÍVEL	DIFICULDADE DE AMPLIAR A FROTA
BAIXA DISSEMINAÇÃO DE POLUENTES	CUSTO OPERACIONAL
VERSATILIDADE EM TRANSPORTAR CARGAS (VÁRIOS TIPOS)	AUTO CUSTO DE PRATICAGEM

SEGURANÇA NO TRANSPORTE	OFERTA INSUFICIENTE DE ESCALAS
	DIFICULDADE DE ATRACAÇÃO NOS PORTOS

Fonte: Agência Nacional de Transporte Aquaviários – ANTAQ.

A eficiência energética relacionada ao transporte de cabotagem decorre do fato dos navios suportarem uma capacidade bem mais elevada de cargas do que os outros modais, desta forma, consumindo oito vezes menos combustível do que o modal rodoviário para transportar a mesma quantidade de cargas de acordo com Login (2015). Como está exposto no **quadro 11**, a quantidade de carretas necessárias para suprir apenas uma embarcação é imensamente maior

Quadro 11- Comparativo de capacidade de cargas entre os modais.

CABOTAGEM	1 EMBARCAÇÃO	5.000 t
FERROVIÁRIO	72 VAGÕES	70 t
RODOVIÁRIO	143 CARRETAS	35 t

Fonte: Confederação Nacional de Transporte – CNT (2013).

Porém, acrescenta-se um entrave a essa vantagem energética, que são os altos custos com combustível, que recaem sobre o custo do frete, e desta forma encarecendo os produtos finais. Neste sentido cabe destacar que a navegação de cabotagem encontra dificuldades em competir com o modal rodoviário, já que este é favorecido por incentivos fiscais sobre o óleo diesel, e o transporte marítimo está isento de qualquer incentivo ou compensação, como argumenta Silva (2012), ao falar que a situação se agrava justamente pelo pagamento de tributos como ICMS e Cofins pelos navios de cabotagem, enquanto que os navios de longo curso “têm isonomia destes impostos quando se abastecem de combustível”.

Lopes (2015) também frisa que o abastecimento dos navios na costa brasileira para embarcações de bandeira brasileira é mais elevado, pois o valor do combustível pode recair de 35 a 50% dos custos operacionais. Ressalta que por mais que a Lei 9.432/1997 estabeleça algumas desonerações de tributos, igualando o transporte de cabotagem com o de longo curso, a realidade que se apresenta é diferente.

A respeito da maior vida útil dos navios e infraestruturas, destaca-se a necessidade excessiva de investimentos de recursos no grande concorrente que é o modal rodoviário de cargas, o qual dispensa de uma quantia elevada para sua manutenção temporal. Segundo a Confederação Nacional do Transporte- CNT (2015) foram gastos

somente este ano, contando até agosto, 4.080,41 milhões, unicamente no modal rodoviário e apenas 161,88 milhões, no modal aquaviário.

Acrescentasse a esses vultuosos investimentos o fato da grande utilização dos caminhões destinados a movimentação de cargas no país, provocando o estrangulamento das rodovias nacionais, incluindo congestionamentos intensos e o alto nível de acidentes nas estradas, sem deixar de citar, os excessos de pesos que não são respeitados pelos caminhões, acelerando a destruição das estradas, refletindo em um problema social, já que as estradas não são utilizadas unicamente para o transporte de mercadorias, mas também, se constituem em um modal aproveitado por outros usuários.

A dependência brasileira pelo transporte rodoviário se confirma com dados apresentados pelo ILOS (2014) o qual destaca que cerca de dois terços das cargas transportadas no Brasil, são por meio do modal rodoviário de cargas. A cabotagem representa 9,6% da matriz brasileira de transporte de carga e isso significa bem menos do que os 37% movimentados na União Europeia e os 48% transportados pela China.

Um ponto positivo da navegação de cabotagem recai sobre a segurança das cargas no transporte desse segmento, representando um risco muito menor de acidentes e roubo de cargas, que são mais comuns aos outros modais. Está segurança reflete diretamente no valor do seguro, e principalmente nas exigências e avaliações que são feitas pelas seguradoras. Estas avaliam diversos fatores como o tipo de mercadoria, a distância da viagem, valores transportados e o próprio meio de transporte. Desta maneira, por ser um transporte que proporciona mais segurança as cargas, o modal de cabotagem tem um custo de seguro inferior ao do rodoviário, elucida Silva (2012).

Cabe salientar como ponto positivo da navegação de cabotagem a questão ambiental, que está em pauta nos últimos anos. Criou-se uma cultura, bem afirmativa, diga-se de passagem, em relação a preservação do meio ambiente. Recentemente existem diversas políticas que estimulam os países a diminuírem a emissão de gases poluentes, através de incentivos, até mesmo fiscais para as indústrias que colaborarem. Neste sentido, torna-se primordial, que a matriz de transporte dos países também se adeque a questão ambiental. Entre os modais, aéreo, ferroviário, rodoviário e aquaviário, o último se destaca como sendo o mais inofensivo ao meio ambiente.

Quadro 12 - Representatividade da Cabotagem na Emissão de CO2 (g/TKU)

AÉREO	40
RODOVIÁRIO	50
FERROVIÁRIO	35
CABOTAGEM	15

Fonte: ILOS (2013).

Percebe-se que o transporte aéreo se constitui por ser mais agressivo ao meio ambiente, este também se torna inviável para o deslocamento de grandes quantidades de cargas, e altamente dispendioso em relação aos demais, porém nos últimos anos registra-se um crescimento, principalmente na movimentação de cargas com grande valor. Em seguida esta o modal rodoviário, bastante utilizado na matriz de transporte brasileira.

Outro ponto negativo na navegação de cabotagem é a falta de estímulos suficientes e falhas nas políticas de incentivos a construção naval no país. De acordo com Silva (2012) nos últimos anos houve novas investidas por meio das empresas brasileiras (Aliança e principalmente a Transpetro que está ligada a indústria Offshore) e também temos uma frota de navios com a idade média considerada avançada comparada com outros navios, em torno de 25 anos, porém o número de novas embarcações é pequeno e torna-se preocupante se pensarmos no futuro.

A dificuldade encontrada na construção de navios brasileiros reflete a diferenciação de custo/construção com os que são praticados em outros países, principalmente superior aos países asiáticos, onde se encontra a maior indústria naval do mundo. Silva (2012) discorre que com o aumento da demanda e a insuficiência de produção dos estaleiros nacionais, há maior utilização de navios estrangeiros afretados e atenta que a carga tributária para a importação de navios é altíssima, além de inibir a utilização de navios na navegação de cabotagem. Somado a esses entraves está o pagamento por parte do armador de vários outros tributos, já mencionados. O autor aponta a necessidade de haver uma readaptação de leis e tributos que busquem beneficiar o quadro nacional.

O quadro portuário nacional apresenta grandes dificuldades de se desenvolver por diversos motivos, dentre eles o excesso de burocracia para a entrada e saídas de navios, reunindo a competência de diferentes órgãos, como a Receita Federal, ANVISA, Ministério da Agricultura entre outros tantos, que exigem uma série de documentos relacionados a carga transportada. Referente às exigências do próprio porto, segue o

quadro com a documentação necessária para atracação de embarcação de cabotagem em porto brasileiro.

Quadro 13 – Documentos Necessários na Navegação de Cabotagem no Brasil.

DECLARAÇÃO MARÍTIMA DE SAÚDE
RELATÓRIO DE GERENCIAMENTO DE ÁGUA DE LASTRO
CERTIFICADO DE DESRATIZAÇÃO
LISTA DE TRIPULANTES
LISTA DE PASSAGEIROS
LISTA DE VACINAÇÃO
LISTA DE NARCÓTICOS
LISTA DE PONTOS ESCALADOS
GMDSS
CARTEIRA DE INSCRIÇÃO E REGISTRO
CERTIDÃO DE GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA
CERTIFICADO DE ICPS

Fonte: Castro e Lachmann (2009).

A desvantagem em termos de burocracia na navegação de cabotagem recai principalmente na comparação das exigências de documentos entre outros modais e até mesmo na comparação com a cabotagem de outros países e a própria navegação de longo curso. De acordo com Castro e Lachmann (2009) os documentos necessários para a navegação de longo curso, são basicamente os mesmo exigidos pela navegação de cabotagem no Brasil, com o acréscimo de uma lista de provisão, lista de pertences da tripulação e lista de armas e munições. Já nos Estados Unidos os únicos documentos exigidos para atracação de navios de cabotagem em portos do país, são o formulário de atracação e lista de tripulantes.

É sem dúvida, que o excesso de documentação exigida pelos portos brasileiros se constitui um entrave para o desenvolvimento dos mesmos, no sentido que prejudica as suas movimentações, ocasionado filas de esperas nos portos, atrasos de cargas e um aumento no custo operacional.

Lopes (2015) salienta que outro entrave para o desenvolvimento do modal é o alto custo operacional praticado aos navios de bandeira brasileira, que explicitamente diferem do praticado com as embarcações de bandeira estrangeiras. Essa diferenciação se dá principalmente nas

isenções tributárias que recaem sobre reparos, investimentos, suprimentos e manutenções, entre outros benefícios. Outros obstáculos recorrentes estão presentes na legislação brasileira que estabelece o número mínimo de tripulantes, que pode representar de 29 a 38% do custo operacional na cabotagem e uma série de encargos sociais que não são pertinentes às embarcações estrangeiras.

Outro importante impedimento ao desenvolvimento desse tipo de navegação é o pagamento do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). Esta taxa reflete sobre o valor do frete aquaviário “de produtos importados de qualquer natureza e os recursos arrecadados são repassados ao Fundo da Marinha Mercante”. (LOPES, 2015).

No Brasil um ponto bastante discutido e embaraçoso é a dificuldade de atracação nos portos por parte das embarcações de cabotagem, como vimos, há uma série de empecilhos ao seu desenvolvimento, tais entraves se tornam um processo árduo de se resolver principalmente pela preferência dada nos portos às embarcações de longo curso. A navegação de longo curso traz mais lucros aos portos e terminais, por comporem navios maiores e conseqüentemente, com mais cargas, gerando mais lucro. Este é um grande obstáculo ao desenvolvimento da navegação que retrata a opinião divergente entre os meios envolvidos, representantes dos portos e terminais e as empresas brasileiras de navegação.

Segundo ILOS (2015) no dia 11 de junho deste ano, o governo e alguns especialistas se reuniram com o intuito de discutir o caminho para formular um novo Plano Nacional de Cabotagem para o país. A discussão principal ficou centrada nas propostas de construção de terminais exclusivos para a navegação de cabotagem nos portos organizados e o embarque de caminhões nos navios. Pesquisas revelam que as empresas de navegação se colocam contra a instalação de terminais exclusivos para navios de cabotagem, principalmente porque cerca de um terço da carga que é transportada entre portos domésticos é proveniente do exterior, e logo são armazenados. Com a proposta teria que modificar a logística de alocação, necessitando realocar os contêineres para outro terminal, encarecendo o processo. Por outro lado essas empresas sugerem a redução de burocracias para entrada e saída de embarcações nos portos brasileiros que dificultam a agilidade de atracação dos navios, prejudicando as atividades. Há uma forte pressão por parte das empresas de navegação para a flexibilização das regras de dispensa da contratação de práticos, que são responsáveis por fazer a manobra de navios na entrada e saída dos portos, quando a embarcação e o comandante são brasileiros. A

marinha pode habilitar seus comandantes a atuar como práticos, porém estes tem que cumprir no mínimo 36 manobras de entrada e saída nos portos por cada semestre, o que na visão das empresas é impossível.

1.5 A Recuperação e Modernização dos Portos

Diante do desenvolvimento industrial e da agropecuária brasileira engendrado nos anos 60 e 70, dado os volumes alcançados por suas produções, entrou em contradição os sistemas de transportes de cargas no Brasil. Nos anos 90 dada a emergência de sua reestruturação foi realizado um diagnóstico que concluiu mudanças profundas nas leis que atuavam neste sistema, bem como a aceitação de que este modal carecia de muitos investimentos para que assim pudesse acompanhar o desenvolvimento da economia mundial.

Segundo Santos Neto (2007), os portos brasileiros foram construídos no século XX, portanto suas infraestruturas diferem da realidade atual imposta e mesmo que estes tenham sofrido mudanças ao tentar se adaptar as novas tendências, estas não foram suficientes, ao passo que levaram muitos portos ao sucateamento, promovidos principalmente pela incapacidade financeira do Estado de proporcionar investimentos necessários para modernização do sistema, bem como o engessamento gerencial a que estavam enquadrados os portos nacionais. Em 1990, através da Medida Provisória nº 151 foram extintas “cinco autarquias, oito fundações, três empresas públicas e oito sociedades de economia mista”, dentre elas a Portobrás. Segundo Goularti Filho (2007), para o setor portuário do Brasil está fase marcou um período de dificuldade administrativa, além de provocar a deterioração das estruturas existentes.

Em 1993 é, então, criada a Lei de Modernização dos Portos, 8.630, que provocou grandes mudanças no setor portuário nacional, através da participação ativa do setor privado nos portos nacionais, tendo como consequência maiores investimentos no setor e constituindo uma solução para a recuperação do sistema.

A Lei de Modernização dos Portos, 8.630 de 25 de fevereiro de 1993, trouxe algumas novidades, mas, como na Lei de 1869, aposta na iniciativa privada como a única solução para reverter o grave problema portuário. Os pilares básicos da Lei de Modernização são: a) a ampliação do direito à iniciativa privada de fazer as operações portuárias,

que na prática significou a privatização dos portos, criando a figura do operador portuário; b) a criação do Ogmo (Órgão Gestor da Mão-de-Obra), entidade responsável em administrar o fornecimento da mão-deobra do trabalhador portuário avulso, quebrando o monopólio dos sindicatos; c) a criação da Administração Portuária, sob responsabilidade das companhias docas estatais; e d) a instituição do Conselho de Autoridade Portuária cuja função é deliberar sobre as regras de funcionamento de cada porto, formado por três blocos: poder público, operadores portuários e trabalhadores portuários. (GOULARTI FILHO, 2007, p. 481).

A Lei surge principalmente devido ao estrangulamento dos portos, pois o endividamento estatal penalizou os investimentos em infraestruturas em geral. Falta de investimentos, que refletiam diretamente nas péssimas operações portuárias, com equipamentos obsoletos distribuídos no setor portuário nacional e conseqüentemente atravancando o desempenho da economia do país, já que os portos são mecanismos vitais para o funcionamento de uma economia.

Desta forma, por meio de concessões a União transfere para as empresas privadas a responsabilidade pelas operações portuárias, bem como a administração dos terminais, enquanto que o setor público administra a infraestrutura de uso comum e os investimentos nos acessos terrestres e aquaviários ao porto. Também passou a ser admitido dentro dos portos organizados a atuação de operadores portuários, arrendamento de áreas e instalação de terminais de uso privativo e misto. A lei também constituiu um marco revolucionário nas relações trabalhistas do setor, ao passo que torna a contratação de mão-de-obra mais flexível e solapa as conquistas sociais no trabalho portuário que eram comuns com a atuação de sindicatos, o que provocou a insatisfação de muitos trabalhadores, de acordo com Beck (2009).

Atualmente, percebe-se que há uma disparidade entre os portos nacionais, em termos de investimentos, bem como concentração de movimentação de cargas. Nos últimos anos, em que o governo se atentou para a modernização dos portos brasileiros, houve um forte investimento nos portos do Nordeste, através da construção de novos terminais portuários, recuperação de portos já existentes, introdução de tecnologias, aquisição de equipamentos, e atenta-se que os portos desta região estão com uma capacidade ociosa de movimentação de cargas, ou seja,

possuem infraestruturas necessárias, porém não utilizam totalmente seu potencial. Ao passo que os portos das regiões Sudeste e Sul do Brasil, estão estrangulados, os quais são responsáveis por movimentar a maior parte da produção nacional, entretanto carecem de mais investimentos e melhorias de infraestrutura, sobretudo a retroária.

Diante da prolongada fase depressiva do 4º Kondratiev, onde a busca por novas tecnologias tornou-se uma necessidade para a sobrevivência das empresas e atingiu em cheio o transporte de mercadorias entre as nações do mundo, houve a necessidade de estudos, principalmente na área de Logística, que teve como objetivo principal buscar alternativas para unir a qualidade de serviços de entrega com o baixo custo, refletindo diretamente nos custos das mercadorias para o consumidor. Afinal, o governo tem dado estímulo para o desenvolvimento do transporte marítimo no Brasil, como alternativa para desafogar as rodovias brasileiras, que ainda é o principal meio de escoar mercadorias no país. Os portos estão em uma fase de desenvolvimento e em um processo de melhorias tecnológicas.

2. PRINCIPAIS PORTOS DA REGIÃO SUL

Diante da conjuntura econômica nacional, os portos da região Sul do Brasil se constituem como importantes estruturas no escoamento da produção nacional. Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul possuem uma economia bem diversificada apoiada no desenvolvimento de produtos de qualidade e que estão presentes não somente no país, mas internacionalmente. Através da forte industrialização que estes estados alcançaram na busca incessante por mercados consumidores, os portos situam-se como pilares da produção e organismos vitais ao desenvolvimento não só dessa região, bem como do país como um todo.

Os seis portos mencionados no estudo são referência nacional na movimentação de mercadorias, cada um de acordo com a sua especificidade. Apresentam-se aqueles que se destacam na movimentação nacional de grãos como é o caso do Porto de Paranaguá, Rio Grande e São Francisco do Sul. Há destaque também na movimentação de contêineres, como o Complexo Portuário de Itajaí e Itapoá, e o Porto de Imbituba que possui boas condições naturais, como a sua profundidade.

2.1 PARANÁ

2.1.1 Porto de Paranaguá

2.1.1.1 Histórico do Porto de Paranaguá

Os primeiros indícios de atividades portuárias em Paranaguá remetem ao ano de 1872 no antigo atracadouro da cidade, através da administração de particulares.

O Decreto nº 5.053, de 14 de agosto de 1872, concedeu ao grupo formado pelos empresários José Gonçalves Pecego Júnior, Pedro Aloys Scherer e José Maria da Silva Lemos a transformação do antigo ancoradouro da cidade de Paranaguá (PR) em um porto com condições de atendimento aos fluxos de mercadorias originadas da ligação ferroviária com Curitiba. Essa concessão foi encerrada pelo Decreto nº 6.053, de 14 de setembro de 1889 [...]. (ANTAQ, 2012, não paginado).

As principais movimentações realizadas no antigo atracadouro eram da erva-mate, que segundo Morgenstern (1985) era responsável pelo

aumento da frequência de navios em Paranaguá. A erva-mate trouxe muitas riquezas à Paranaguá, que se beneficiou deste comércio até os anos de 1880, momento em que há a queda da produção ervateira e a madeira se torna a nova mercadoria movimentada pelo porto

As obras de melhoramento foram assumidas pelo governo do estado do Paraná, conforme disposto no Decreto nº 12.477, de 23 de maio de 1917, prevendo, inicialmente, a abertura de dois canais de acesso, a execução de 550m de cais acostável e 2.486m de cais de saneamento, além de armazéns e depósitos, de acordo com projeto elaborado pela Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais, do Ministério da Viação e Obras Públicas. (ANTAQ, 2012, não paginado).

Segundo a Secretária de Infraestrutura e Logística (2015), em 1917, o governo do Paraná começa a administrar o porto, que na época leva o nome de Dom Pedro II. A administração do governo do Paraná foi importante no sentido de iniciar investimentos portuários necessários, como a abertura de dois canais de acesso, e a construção de 550 metros de cais acostável, além do provimento de armazéns e depósitos, que deram impulso ao crescimento do porto.

No início da década de 20, o estado do Paraná se torna grande produtor de café e esta, se torna a mercadoria mais movimentada pelo porto de Paranaguá. De acordo com Morgenstern (1985) somente em 1924, 30.000 sacas de café foram exportadas pelo porto, justificando as obras realizadas a partir de 1917.

Em 1935, ocorreu a inauguração do porto que recebe o navio Almirante Saldanha. Passados 12 anos, em 1947 foi criada a Autarquia Estadual denominação Administração do Porto de Paranaguá (APP). Já em 1971, a atual Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA) foi unificada através da lei 6.249 em dezembro do mesmo ano. A importância dada à história do Porto de Paranaguá refere-se principalmente ao fato do porto ter sido receptor dos primeiros povoadores do estado, sendo desde esta época o mais importante escoador de mercadorias da região⁴.

A construção do porto começou em 24 de novembro de 1926, e a sua inauguração se deu a 17

⁴ Secretária de Infraestrutura e Logística (2015).

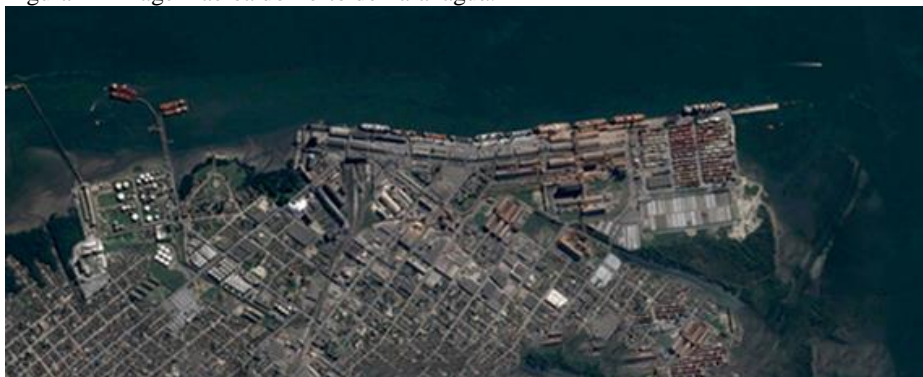
de março de 1935. Em 11 de julho de 1947, foi criado o órgão estadual Administração do Porto de Paranaguá, modificado, em 10 de novembro de 1971, para Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. O contrato de concessão em vigor foi iniciado em 23 de fevereiro de 1949, com prazo previsto para término em 1992, foi prorrogado por mais 10 anos até 19 de dezembro de 2002. Atualmente, a Autarquia é responsável por gerir os portos paranaenses através do Convênio de Delegação nº. 037/2001, celebrando em 11 de dezembro de 2001 entre o Estado do Paraná e a União com validade de 25 anos, que vigorará até 1º janeiro de 2027, com possibilidade de prorrogação. (ANTAQ, 2012. não paginado).

Na década de 50 e 60, a atividade cafeeira desenvolvida no estado impulsionou o desenvolvimento urbano da cidade de Paranaguá. A rodovia BR-277, única estrada de acesso ao porto, ligando o litoral paranaense ao extremo Oeste do estado, foi construída para atender à demanda da produção de café.

De acordo com o Plano Mestre (2013), a década de 50 representou uma fase de especialização com granel sólido para o Porto de Paranaguá, primeiramente com a produção do café e posteriormente com a produção de soja e farelo de soja no estado, dando origem ao Complexo Corredor de Expansão, nos anos 70.

Atualmente o Porto de Paranaguá é administrado pela Autarquia Estadual Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), que emprega cerca de 708 funcionários, dentre os quais há 76 comissionados e 632 do quadro permanente. O quadro funcional dos portos conta também com cerca de 4.000 Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs) ligados a sete sindicatos de classe, que também trabalham nos portos paranaenses, segundo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Paranaguá – PDZPO (2012). O Porto de Paranaguá é referência nacional na movimentação de granéis sólidos, concentrando elevadas movimentações portuárias e agilidade no processo de carga e descarga de mercadorias.

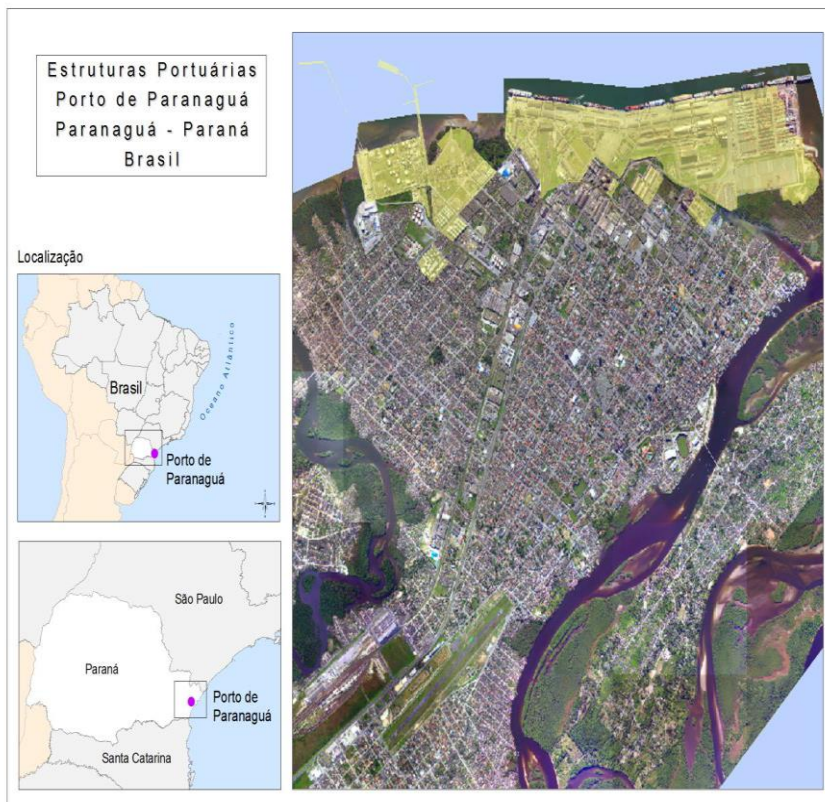
Figura 1 - Imagem aérea do Porto de Paranaguá.



Fonte: Secretária de Infraestrutura e Logística do Paraná. (2015).

O porto de Paranaguá está localizado no Sul do Brasil, no litoral do estado do Paraná, mais precisamente na margem sul da baía de Paranaguá. Tal localização constitui um ponto positivo frente a alguns outros portos do Brasil, principalmente por nunca terem sido realizadas obras de abrigo, visto que, a baía possui águas calmas atuando como um abrigo natural para as embarcações, entretanto o porto exige frequentemente a realização de dragagens.

Figura 2: Localização do Porto de Paranaguá.



Fonte: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Paranaguá – PDZPO (2012).

Segundo a Secretária de Infraestrutura e Logística (2015), a localização portuária de Paranaguá, permite que o porto tenha uma ampla área de influência, cobrindo aproximadamente 800 km², abrangendo os próprios estados da região Sul, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, além de São Paulo, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia e fora do país, o Paraguai.

2.1.1.2 Movimentação e Infraestrutura Portuária do Porto de Paranaguá

O porto de Paranaguá destaca-se nacionalmente pela grande movimentação de granel sólido. Entre os principais produtos estão a soja,

farelo de soja, milho, sal, açúcar, fertilizantes, além de outros segmentos como a movimentação de contêineres, produtos congelados, derivados do petróleo, álcool e veículos. Nota-se, portanto, que ao longo dos anos, houve uma diversificação de mercadorias, ou seja, mesmo sendo um porto essencialmente movimentador de granel sólido, também movimentou outros segmentos de cargas, através de operações realizadas por vários operadores portuários, distribuídos pelos terminais e armazéns. O Porto de Paranaguá é essencialmente um dos principais portos exportadores de commodities agrícolas do país.

Em 2012, a movimentação no Porto de Paranaguá apresentou um crescimento de 8% em relação ao exercício anterior, reflexo principalmente da movimentação de soja, milho, combustíveis e óleos minerais. A soja representou 25,92%, milho 83,45% e açúcar 4,23%. As importações obtiveram crescimento principalmente com a movimentação de contêineres que representaram 15,25% e combustíveis e óleos minerais 33,81%, segundo ANTAQ (2012).

No **quadro 14** pode-se confirmar a participação massiva do granel sólido na movimentação do porto de Paranaguá e o aumento significativo da participação do segmento carga geral, incluindo a movimentação de contêineres que dobrou de 2001 para 2008.

Em 2012, o Porto de Paranaguá estava entre os cinco portos organizados brasileiros responsáveis pela maior parte da movimentação de cargas do país. Santos obteve a maior participação, 28,7%, Itaguaí (Rio de Janeiro) 18,1%, seguido de Rio Grande que teve uma participação aproximada a de Itaguaí, Paranaguá com 12,8% e Itaqui com 5%.⁵

⁵ Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Boletim portuário 2012. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/boletimportuario/boletimportuarioquartotrimestre2012.pdf>. Acesso em: 2 dez. 2014.

Quadro 14 : Movimentação de Cargas no Porto de Paranaguá – 2001 – 2011.

ANO	CARGA GERAL	GRANEL SÓLIDO	GRANEL LÍQUIDO	TOTAL
2001	4.142.893	20.763.383	3.351.943	28.262.219
2002	4.650.883	19.233.400	3.975.596	27.859.879
2003	5.609.989	22.563.975	4.325.989	32.499.953
2004	6.612.633	21.085.082	3.783.474	31.481.189
2005	7.476.998	17.842.274	3.954.547	29.273.819
2006	7.808.084	20.316.486	3.861.061	31.985.631
2007	8.549.644	25.154.430	3.895.090	37.599.164
2008	9.799.513	20.242.890	2.232.065	32.274.468
2009	9.452.718	19.5566.708	1.610.723	30.630.149
2010	5.893.981	26.403.411	2.051.013	34.348.405
2011	8.283.981	26.718.080	2.734.310	37.736.371

Fonte: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Paranaguá – PDZPO (2012).

Na movimentação de granéis sólidos, em 2014 o porto de Paranaguá representou 61% do total geral na movimentação cargas de todos os portos e terminais do Brasil, cerca de 18 milhões de toneladas e 11,12 milhões acumulados. Tal acontecimento se deu principalmente pelo aumento da produção de milho, registrando um crescimento de 113%, que pode ser explicado pela insuficiência da safra Estados Unidos, além da evolução da produção nacional.

Somente em janeiro de 2014 foram exportadas mais de 1 milhão de toneladas de grãos, e em 2013, 583 mil toneladas, ou seja, as movimentações de janeiro de 2014 tiveram um crescimento de 54% superior aos números registrados em 2013. A produtividade alcançada está principalmente ligada ao crescimento do embarque de milho, que tem como principais destinos de exportação respectivamente o Irã, Vietnã, Coréia do Sul, Marrocos e Japão. Os números registrados em janeiro de 2015 foram de 583 mil toneladas exportadas, 18,7% a mais que no ano de 2014, que exportou 491 mil toneladas.⁶

⁶ Administração Portuária do Porto de Paranaguá e Antonina (APPA). Corredor de Exportação de Paranaguá tem o melhor mês de janeiro da história (2015). Disponível em: <http://www.infraestrutura.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=2655>

Em 2015, a movimentação de granel sólido teve um aumento nunca registrado na história de movimentação portuária de Paranaguá desde 1995, entre eles o milho, trigo, soja e farelo de soja. Somente em janeiro de 2015 foram exportados pelo porto 984,1 mil toneladas, das quais 982,8 mil toneladas foram exportadas pelo corredor de exportação. Este aumento é considerado muito importante para as autoridades portuárias, pois caracterizou um esforço para recuperar as movimentações no cais, já que em janeiro deste ano o corredor de exportação estava operando suas cargas apenas com dois berços, e não três. Soma-se a este fato o grande volume de chuva neste período dificultando as atividades, tal como as operações de carregamento dos navios. Neste contexto, torna-se evidente a falta de investimentos relacionados a cobertura para embarcações, o que já existe no Porto de Rio Grande, facilitando a movimentação de cargas em dias chuvosos.

Apesar dos grandes volumes de chuva e da paralização de algumas operações para a instalação de novos equipamentos, o porto alcançou recordes nas movimentações diárias e mensais no escoamento de grãos através do Corredor de Exportação em 2015, registrando a sua maior movimentação, 16,4 milhões de toneladas exportadas, de acordo com Portal do Agronegócio (2016).

Diferentemente do período de 2015, em janeiro de 2014, a produtividade do complexo esteve relacionada com a boa condição climática que se apresentou, sem registros de chuvas durante longos períodos. Além, das manutenções frequentes que foram realizadas no corredor de exportação de Paranaguá e a não ocorrência de paralizações, segundo Agroeste (2015).

O porto de Paranaguá apresenta uma infraestrutura bem desenvolvida, principalmente relacionada a quantidade de berços de atracação, o que irá refletir diretamente na quantidade de navios atracados mensalmente no porto. Assim, Paranaguá conta com o total de 14 berços de atracação, podendo ser atracados de 12 a 14 navios simultaneamente. A infraestrutura portuária para a movimentação de granéis sólidos é um importante elo com a produção do estado do Paraná, responsável por grande porcentagem na produção nacional, assim, esta área do porto apresenta 6 berços de atracação e 11 terminais, sendo apenas um terminal público e os demais arrendados, todos destinados exclusivamente a

movimentação deste segmento de carga, segundo Administração Portuária dos Portos de Paranaguá e Antonina (2015).

Ainda se tratando dos graneis sólidos, os corredores de exportação do Porto de Paranaguá são representados por um conjunto de silos verticais e horizontais. Esses silos estão alojados dentro da área portuária, bem como na retroárea, divididos em grupos. Um desses grupos e o mais representativo é a Administração Portuária do Porto de Paranaguá e Antonina (APPA), detendo o principal complexo graneleiro dentro do porto, interligando a outros terminais. A ligação entre eles é realizada através de um sistema de múltipla integração dos terminais que se conectam através de um eixo principal de uso comum, “a cada um dos dez Ship-Loaders distribuídos em três berços de atracação”. Os outros grupos que não a APPA, são formados por três outros terminais que se conectam aos seus respectivos berços. Há também duas unidades ligadas e especializadas na movimentação de açúcar em granel, em uma área de 9.143 m², com uma capacidade de armazenamento de 174.000 toneladas⁷.

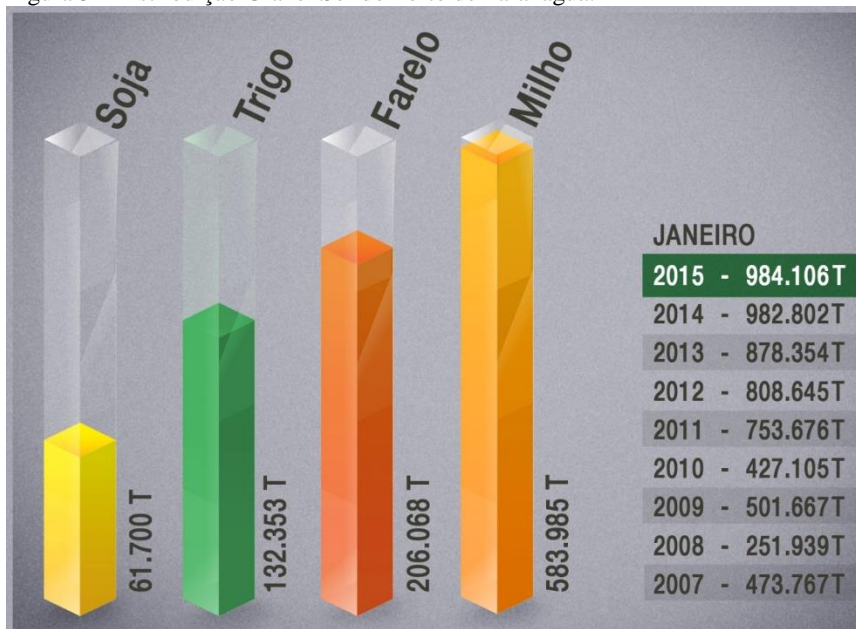
O recorde de movimentação apresentado em 2015 é reflexo da aquisição de quatro Shiploaders⁸ para o Corredor de Exportação, além de outros seis que já estavam em operação. O investimento neste novos equipamentos foi realizado pela própria APPA e teve como impacto o aumento de 8.000 toneladas por hora na movimentação.

Ainda segundo a APPA (2015), o aumento nas exportações pode ser verificado também no crescente número de caminhões que circulam no porto de Paranaguá, somente em janeiro de 2015, foi registrado 21,2 mil caminhões só no Pátio de Triagem, 2,2% a mais do que o exercício anterior. Em dezembro de 2014, foram registrados também no Pátio de Triagem os caminhões carregados de trigo, 4,8 mil veículos e farelo de soja, 4,2 mil veículos.

⁷ Administração Portuária do Porto de Paranaguá e Antonina (APPA). Disponível em: < <http://www.portosdoparana.pr.gov.br/>>. Acesso em: 2 out. 2014.

⁸ Equipamento utilizado para carregar os navios de mercadorias.

Figura 3 - Distribuição Granel Sólido Porto de Paranaguá.



Fonte: Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA).

O granel líquido também possui importância na movimentação portuária de Paranaguá. É movimentado em quatro terminais, sendo destes um privado, um público e dois arrendados. Os navios que transportam o granel líquido, tal como combustíveis, possuem quatro berços para atracarem, sendo um número bastante positivo se compararmos com alguns portos da região. No que se refere a capacidade de exportar, esta área total possui 3.450 m³/h e quanto a importação 3.000m³/h. As empresas que fazem as movimentações e armazenagem de granel líquido no porto são Petrobrás/Transpetro, Cattalini, a própria APPA e União Vopak, segundo Administração do Porto de Paranaguá e Antonina (2015).

A empresa Cattalini Terminais Marítimos, atua na armazenagem dos mais diversos granéis líquidos, e segundo Cattalini Terminais (2015) iniciou as operações no Porto de Paranaguá em 1981, com uma capacidade de apenas 12 mil m³. Ao longo dos anos foi expandindo suas atividades dentro do porto, bem como sua área e capacidade estática. Atualmente possui 400 mil m³ destinados a armazenagem dos produtos, podendo receber em seu berço, 4 navios ao mesmo tempo. Em seu

terminal, estão listados 97 tanques, tubulações, e outros equipamentos, que no conjunto fazem funcionar de maneira eficaz a produção.

Como já citado, a União Vopak localizada no Porto de Paranaguá, é especializada na movimentação e armazenagem de granel líquido. É uma Joint Venture⁹ entre a Ultracargo e a Vopak. A Ultracargo atua no ramo há 47 anos, atuando também nos portos de Suape e Santos. A União Vopak concentra suas operações em dois terminais alfandegados, totalizando uma área de 56.524 m³. Possui 24 tanques e dois berços de atracação. Os terminais da União Vopak estão ligados a diversos modais como o ferroviário, rodoviário, dutoviário e marítimo, segundo União Vopak (2015).

Outro segmento em destaque no Porto de Paranaguá é a carga geral, que é movimentada em diversos locais do cais público. Neste segmento, entre os produtos que mais são movimentados estão os congelados, principalmente pelo aumento da presença destes no mercado externo, projetando o aumento da demanda nacional e o crescimento das exportações, bem como, o desempenho alcançado pelas agroindústrias no estado do Paraná. Para tal movimentação o Porto de Paranaguá possui um terminal moderno para a armazenagem e movimentação de produtos congelados, este terminal é operado pela Sadia, concentrando uma capacidade estática de 7000 toneladas. Papel e Celulose também se destacam entre os produtos de carga geral movimentados pelo porto, que através de dois terminais procede as operações no cais do porto.¹⁰

Segundo a Administração do Porto de Paranaguá e Antonina – APPA (2015) além da movimentação dos segmentos já citados, o destaca-se nas movimentações de contêineres, principalmente pela concentração de equipamentos modernos, bem como o uso intenso de tecnologias, caracterizando uma estrutura operacional muito satisfatória. Referente ao uso de tecnologias, o porto de Paranaguá apresenta mecanismo logísticos que favorecem o processo de movimentação de cargas, dentre estas

⁹ “No modelo de Joint Venture, também conhecido como Contrato de Participação ou Associação, as atividades de exploração e produção são realizadas por meio de uma sociedade de propósito específico (“SPE”), constituída entre o Estado, representado por sua NOC,652 e as OCs, não havendo celebração de contratos representativos de outros regimes jurídico-regulatórios, tais como Contratos de Concessão ou Contratos de Partilha de Produção.” (BNDES). Disponível em:

http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/pesquisa/chamada1/Relat_I-6de8.pdf. Acesso em: 23 dez. 2014.

¹⁰ Administração do Porto de Paranaguá e Antonina. (2015).

tecnologias pode-se destacar o scanner de cargas, que funciona como um raio-x nos contêineres agilizando o processo de segurança das cargas. Outra tecnologia importante utilizada por Paranaguá é o site “Carga Online”, que facilita o embarque de caminhões e vagões, evitando filas na entrada do porto, entre outros aportes tecnológicos como a utilização de softwares.

O Terminal de Contêineres do Porto de Paranaguá (TCP) foi criado em 1998 quando venceu a licitação realizada pelo governo do Paraná. Segundo Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP, 2015), possui uma área de 302.800 m², dois berços para atracação, equipamentos modernos como portêineres e transtêineres. O terminal é referência em movimentação de contêineres, principalmente pela dinâmica operacional apresentada. É o único terminal do Sul do Brasil que possui ligação ferroviária direta, o que o destaca nacionalmente e o coloca a frente de muitos terminais portuários nacionais. Foram investidos no terminal cerca de 365 milhões de reais, um número bastante alto, desembolsado pelo setor privado. A estrutura do TCP conta com uma capacidade de movimentar 1,5 milhão de TEU's por ano, e uma área de 320.000 m² para armazenagem, além de oferecer três berços de atracação, somando uma extensão de 879 metros de comprimento.

Como um importante complexo movimentador de cargas de importação e exportação, sendo referência na movimentação de cargas a granel do país, e por ser responsável pelo recebimento de navios provenientes de vários lugares do mundo, é necessário que o porto de Paranaguá tenha condições apropriadas em questão de calado e bacia de evolução adequados para atender a demanda gerada pelo porto. Neste sentido, o calado máximo alcançado em Paranaguá é de 13,30 e possui uma bacia de evolução com calado que pode variar de 8,53 a 11,89 metros, com uma largura de 500 metros ao longo de todo o cais público, medida considerada boa em relação aos demais portos da região sul.

Fora o cais comercial do Porto de Paranaguá, há também mais três píeres, que foram destacados acima. “O píer de inflamáveis, de uso público, com preferência de atracação aos navios da Transpetro, constituído por dois berços (interno e externo) com 190 metros de extensão cada.” O píer de granéis líquidos privativo da Cattalini, que conta também com dois berços (interno e externo) com extensão de 244 metros cada. E o píer arrendado à Fospar, para granéis sólidos minerais, com dois berços de

235metros cada. (PLANO MESTRE PORTO DE PARANAGUÁ, 2013, p.32).

No terminal Marítimo Cattalini especializada em granel líquido o calado é de 11,89 metros no berço externo e 7,01 metros no interno. Já no terminal de Inflamáveis possui no berço superior calado de 11,58 metros e no inferior 10,06. O terminal da Fospar, especializado em fertilizantes, registra calado de 10,67 metros, segundo a Secretária de Infraestrutura e Logística (2015).

Quadro 15 - Características dos berços do Cais Comercial do porto de Paranaguá.

Berço	Comprimento	Profundidade	Estado	Destinação
201	174	11	REGULAR	GRANÉIS SÓLIDOS
202/203	202	11	REGULAR	CARGA GERAL
204	163	11	BOM	GRANÉIS SÓLIDOS
205	154	11	BOM	CONGELADOS
206/207	243	8,70	REGULAR	GRANÉIS SÓLIDOS
208	152	8,70	REGULAR	CARGA GERAL
209	241	12,70	BOM	GRANÉIS SÓLIDOS
210/211	176	12,70	BOM	GRANÉIS SÓLIDOS
212	251	12,70	BOM	GRANÉIS SÓLIDOS
213	253	12,70	BOM	GRANÉIS SÓLIDOS
214	259	12,70	BOM	GRANÉIS SÓLIDOS
215	335	12,70	ÓTIMO	CONTÊINERES
216	205	12,70	ÓTIMO	CONTÊINERES
217	220	10,70	ÓTIMO	VEÍCULOS

Fonte: Plano Mestre Porto de Paranaguá. 2013.

O Porto de Paranaguá é o porto que mais movimenta grãos no Brasil, desta maneira possui uma grande infraestrutura para movimentação dessas cargas, com um número elevado de silos espalhados entre os terminais. No porto é marcante a presença de empresas desse segmento, a maior parte delas possui terminal arrendados e/ou privativos onde realizam suas operações é o caso do terminal da Paraná Operações Portuárias S.A. (PASA), Louis Dreyfus, Bunge, Cargill, Contriguaçu, Coama, Centrosul, Interalli e AGLT. O terminal de uso público é operado pela Administração Portuária dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA). O **quadro 16** apresenta a quantidade de Silos, equipamento indispensável para a movimentação do maior produto movimentado por Paranaguá, que são os granéis sólidos, tais equipamentos estão distribuídos de acordo com seus operadores juntamente com a capacidade de cada um.

Quadro 16 - Distribuição de Silos por operação no Porto de Paranaguá – 2013.

Operação	Silos	Capacidade de (t)	Situação
APPA	Silos Horizontais (4)	60.000 t	Uso Público
	Silo vertical (1)	100.000t	Uso Público
PASA	Silo Horizontal (1)	54.000t	Arrendado
	Silo Horizontal (1)	120.000t	Privativo
Louis Dreyfus	Silo Horizontal (1)	60.000t	Arrendado
	Silo vertical Concreto (2)	48.000t	Arrendado
Bunge	Silo Vertical (1)	10.000t	Arrendado
	Silo Horizontal (1)	30.000t	Arrendado
	Silo Horizontal (1)	120.000t	Privativo
	Silo Horizontal (1)	42.000t	Privativo
	Silo Horizontal (1)	20.500t	Privativo
	Silo Horizontal (1)	55.000t	Privativo
Cargill	Silo Horizontal (4)	115.000t	Arrendado

Cotriguaçu	Silo Horizontal (6)	150.000t	Arrendo/Privativo
Coama	Silo Horizontal (2)	44.000t	Arrendado
	Silo Horizontal(1)	55.000t	Arrendado
	Silo Horizontal(1)	70.000t	Privativo
Centrosul	Silo Horizontal (1)	70.000t	Arrendado
Interalli	Silo Horizontal (1)	55.000t	Arrendado
	Silo Vertical (4)	20.000t	Arrendado
	Silo Vertical Concreto (1)	20.000t	Arrendado
	Silo Vertical Concreto (1)	15.000t	Arrendado
AGLT	Silos Horizontais (2)	90.000t	Privativo
	Silo vertical Concreto (3)	66.000t	Privativo

Fonte: Plano Mestre do Porto de Paranaguá (2013). Elaborado pela Autora.

A movimentação de graneis líquidos no porto dispõe de um número considerável de tanques, destinados às operações de combustíveis, produtos químicos, álcool e óleos vegetais. Há ainda, 19 armazéns, operados por empresas como Administração Portuária dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), Sadia, Marcon, Martini Meat, Rocha Top e TCP. Dessa área total de armazéns, a APPA é a que possui mais armazéns, totalizando dez, e a maior área, 203.900 m³. Em seguida, a Sadia que em um único armazém arrendado abrange uma área equivalente a 63.360 m³. O Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) possui um armazém com 40.000 m³. A empresa Marcon detém uma área de 39.556 m³ distribuídos em 3 armazéns. Martini Meat com 37.500 m³, distribuídos também em três armazéns e a Rocha Top com 24.000m³ em apenas 1 armazém. Fora as instalações já citadas, o Porto de Paranaguá possui pátios para carga geral, contêineres e veículos. O porto ainda pode contar com 10 pátios, totalizando uma área de 549.325 m² destinados basicamente a armazenagem de carga geral e veículos, sendo 8 deles públicos operados pela APPA com uma área de 126.525 metros e 2 deles arrendados, um operado pela Volks com 120.000m² e outro pelo Terminal de Contêineres do Porto de Paranaguá com 302.800m². Portanto entre os pátios, a maior área é operada pelo Terminal de

Contêineres do Porto de Paranaguá, tendo em vista que a armazenagem de contêineres carece de mais espaço.¹¹

Um porto com tamanha representatividade em movimentação de cargas necessita de uma boa infraestrutura, principalmente no que diz respeito aos equipamentos de bordo e transbordo de cargas, que vão influenciar no tempo de operação portuária, ou seja, reflete agilidade de carregar e descarregar os navios, e conseqüentemente no tempo em que os navios ficam atracados. Esse é um ponto analisado e referência na prosperidade de um porto diante dos demais. Segundo Plano Mestre Porto de Paranaguá (2013) todos os equipamentos utilizados no porto estão avaliados como regulares ou bons, portanto o plano não avalia precariedade operacional em Paranaguá. Entretanto, cabe destacar que apesar do grande volume de cargas movimentados pelo porto de Paranaguá, ainda sim, nota-se a carência por algumas infraestruturas, principalmente nos equipamentos.

O porto possui o total de 9 Carregadores de Granel, sendo que destes, 5 pertencem a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA) operadora portuária no local, distribuídos entre os berços 212, 213 e 214. Os outros três Carregadores de granel estão sendo operados pela Bunge nos berços 201, 206/207. E o outro é operado pela Paraná Operações Portuárias S.A. (PASA) nos berços 203/204. Há quatro Guindastes MHC sendo operados pela Rocha Top nos berços 209 e 210/211 e mais 2 sendo operados pelo Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) nos berços 215 e 216. O Porto ainda possui dois Guindastes LHM -250, operados pela empresa Fortesolo e outro LHM -320 pela Harbor, nos berços 209 e 210/211. A operadora Fospar, terminal de fertilizantes possui dois Guindastes utilizados no berço 200. O Corredor de Exportação ainda concentra dez Shiploaders¹² e o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) possui o total de seis Portêineres, um número bem elevado, diante do preço do equipamento e em relação aos demais portos da região Sul do Brasil.

2.1.1.3 Acessos ao Porto de Paranaguá

O principal acesso aquaviário do porto de Paranaguá é através do canal da Galheta, próximo a Ilha do Mel.

A principal ligação rodoviária ao porto de Paranaguá é a BR-277, a qual tem seu início na própria cidade de Paranaguá e fim na divisa com

¹¹ Plano Mestre Porto de Paranaguá (2013).

¹² Segundo APPA (2016).

o Paraguai, em Foz do Iguaçu. É uma rodovia que apresenta boas condições em grande parte da via, possuindo trechos duplicados, e nos trechos mais acentuados ela se torna triplicada, de acordo com Plano Mestre Porto de Paranaguá (2013).

O Porto está localizado em um área urbana de Paranaguá, desta maneira existem dois acessos aos portões portuários, o acesso norte conhecido também como rua Paranaguá e acesso sul conhecido como Avenida Ayrton Senna, ambos saem da BR-277, chamado de ponto inicial, e conhecido como ponto crítico, por se tratar de um cruzamento em uma via muito movimentada que se direcionam para via portuária, segundo Plano Mestre (2013). O local onde é registrado o maior fluxo de caminhões é entre o portão do pátio de veículos da Volkswagen e as esteiras do Corredor de Exportação na via portuária. Pensando no caos que pode se torna futuramente, frente as situações que já estão ocorrendo atualmente, já existe um projeto de revitalização da Avenida Portuária. É importante destacar que a medida que a cidade vai crescendo e aumenta o número de veículos de passeio, bem como o aumento da movimentação portuária, gera maior circulação em direção a via portuária, o que pode levar a um caos em alguns anos, já que hoje já se percebe a necessidade de melhorias, é o caso também dos portos de São Francisco do Sul e Itajaí, que são portos mais antigos.

Há uma forte campanha nacional para que se diminua a dependência do transporte rodoviário, tendo em vista, principalmente, o aumento do fluxo de caminhões nas estradas e também as más condições em que estão a grande maioria de nossas vias. De fato, existe esta urgência para uma melhor utilização dos modais de transporte no Brasil, incluindo a diminuição do transporte rodoviário e a valorização de transportes marítimos, como a cabotagem, e a recuperação e construção dos ramais ferroviários. Porém, mesmo diante dessas demandas, há que se valorizar o transporte sobre rodas, ao passo que, a mercadoria pode ser entregue diretamente no seu destino final, implicando também na necessidade de se conservar as vias rodoviárias através de investimentos constantes.

O Porto de Paranaguá apresenta trechos ferroviários em suas dependências, que se interligam a vários terminais portuários de Paranaguá. A linha ferroviária pertence a concessionária América Latina Logísticas S.A. (ALL) e tem uma extensão de 116 km, que vão de Paranaguá a Curitiba, capital do Paraná.

A América Latina Logística S.A. (ALL) foi criada em 1997, a partir da concessão da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), que antes de ser extinta prestou serviços durante 47 anos, atendendo 19 estados brasileiros. A América Latina Logísticas S.A. (ALL) atua na malha da

região sul do país, detendo quatro concessões ferroviárias, e um total de 12,9 mil Km de malha ferroviária, que passam por 283 municípios de 6 estados, como Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Além de estar ligada diretamente com os portos mais movimentados do Brasil, Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul e Rio Grande. Está dividida em quatro corredores: 1 - Corredor Mato Grosso – Porto de Santos, liga o estado do Mato Grosso maior exportador de grãos do Brasil até o grande porto de Santos em São Paulo, por este corredor circulam além de grãos, açúcar e combustíveis. 2 - Corredor Mato Grosso do Sul – Santos, responsável pelo transporte de celulose, produtos siderúrgicos e combustíveis para abastecer a refinaria de Paulínia em São Paulo. 3 – Corredor Paraná – Tronco Sul, transporta grãos e açúcar dos estados do Paraná, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, para a exportação através dos portos de Paranaguá e São Francisco do Sul, além de fazer o transporte de combustíveis para a refinaria de Getúlio Vargas em Araucária, e movimentar Bobina de Papel, Madeira, fertilizante destinados a construção civil e 4 – Corredor Rio Grande do Sul, que liga extremo sul do Rio Grande do Sul ao porto de Rio Grande, neste corredor circulam grandes quantidades de soja destinadas a exportação, segundo América Latina Logística (2015).

A América Latina Logística possui uma infraestrutura montada no Porto de Paranaguá, com equipamentos de pesagem, carregamento, descarregamento e formação, para atender os terminais listados no **quadro 17** a seguir:

Quadro 17 - Terminais com acesso ferroviário dentro do Porto de Paranaguá.

Terminal de granéis líquidos Cattalini	Terminal de granéis sólidos de origem agrícola da Dreyfus
Terminal de granéis líquidos da Transpetro	Terminal de granéis sólidos de origem agrícola da Interalli
Terminal de granéis sólidos de fertilizantes da Fospar	Terminal de granéis sólidos de origem agrícola da APPA (I)
Terminal de granéis líquidos da União Vopak	Terminal de granéis sólidos de origem agrícola da APPA (II)
Terminal de granéis sólidos de origem agrícola da Bunge (I)	Terminal de Contêineres da TCP
Terminal de granéis sólidos de origem agrícola Bunge (II)	Terminal de granéis sólidos de origem agrícola Coamo
Terminal de granéis sólidos de origem agrícola da PASA	Terminal de granéis sólidos de origem agrícola da Cargill
Terminal de granéis sólidos de origem agrícola da AGTL	Terminal de granéis sólidos de origem agrícola da Cotriguaçu
Terminal de granéis sólidos de origem agrícola da Cotriguaçu	

Fonte: Plano Mestre do Porto de Paranaguá (2013).

Em 2014 houve a fusão entre a Rumo, pertencente ao grupo Cosan que atua na exportação de açúcar no porto de Santos e a América Latina Logística, aprovada em 2015 com o objetivo de incrementar e revitalizar a malha ferroviária nacional. A Companhia pretende investir cerca de 2 bilhões nas malhas ferroviárias do paraná nos próximos cinco anos, tal investimento desencadeará em um aumento de 60% no volume transportado. Na verdade, a Rumo ALL pretende investir 2,8 bilhões até de o final 2016, resultando na primeira fase, e 4,6 bilhões até 2019 na segunda fase. Considerando que a malha sul da Rumo ALL está bastante sucateada, o plano prevê investimentos nos três estados do Sul do Brasil e também em São Paulo, porém o maior investimento será nas ferrovias paranaenses, cerca 90% dos recursos. Porém, os investimentos da empresa após 2016, irão depender do governo federal através da antecipação da renovação das concessões à empresa, que irão começar a vencer em 2026. A empresa também irá renovar sua frota de vagões, e espera aumentar entre 20 e 25% a produtividade malha ferroviária, através da aquisição de três mil vagões, todos eles com maior capacidade de transportar cargas.

A Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA) e a Rumo ALL em parceria começaram as obras de recuperação das linhas

ferroviárias e passagens de nível na avenida portuária em Paranaguá, em julho deste ano. A parceria também prevê a substituição das linhas, sinalização das passagens de nível para veículos, controle de vegetação nos trilhos e gerenciamento de resíduos sólidos, tais obras pretendem recuperar pontos relevantes para o porto de Paranaguá, aliviando o tráfego de caminhões na cidade, de acordo com APPA (2015).

Desta maneira, entende-se que o Porto de Paranaguá é um porto adaptado a movimentação de diversos segmentos de carga, apresentando infraestruturas portuárias desenvolvidas para cada operação. Mas há que se atentar também as condições de certos equipamentos em determinados terminais, que estão ultrapassados, almejando modernização, requisito fundamental para acompanhar a demanda portuária existente.

O Porto de Paranaguá se destaca na movimentação de granéis sólidos, demonstrando uma forte exportação, principalmente de produtos como a soja e milho, exportados pelo Corredor de exportação. Além dos granéis sólidos, a movimentação de fertilizantes merece notoriedade, sendo o Terminal da Fospar o maior movimentador do porto, e o mais produtivo do Brasil em movimentações dessa natureza. O Porto de Paranaguá destaca-se também na movimentação de contêineres, e em 2013 estava entre os três maiores movimentadores do país, ficando atrás somente do Porto de Santos e do Complexo Portuário de Itajaí..

Há que se destacar alguns pontos negativos apresentados pelo sistema portuário de Paranaguá, havendo necessidade de melhorias para que possa acompanhar a demanda existente. Nota-se a importância de inovar os equipamentos, como já citado, que estão defasados, prejudicando o potencial das operações portuárias. Além dos equipamentos, existem áreas no porto que carecem de uma reforma na infraestrutura, modernização, além da inevitabilidade de se criar um terminal voltado exclusivamente para passageiros.

Segundo o Plano Mestre Porto de Paranaguá (2013) um problema recorrente no Porto de Paranaguá é sua relação com o Órgão Gestor de Mão-de-obra (OGMO) que ainda é responsável pela contratação dos trabalhadores portuários, o que deixou de ser praticado em vários outros portos brasileiros. Estes deixam os terminais privados terem a liberdade para contratação de mão-de-obra, podendo selecionar pessoas mais especializadas para desenvolverem tais atividades. Desta forma, a especialização dos trabalhadores portuários de Paranaguá também se torna um ponto fraco na análise do mesmo, ao passo que faltam profissionais habilitados para setor, o que reflete diretamente na produtividade do porto, sendo um empecilho para a competição com outros portos que investem neste quesito.

Entende-se que o potencial do Porto de Paranaguá é inquestionável, principalmente em vista das condições naturais expostas, porém existe a necessidade de se enquadrar na atual conjuntura portuária, onde a exigência por melhorias se torna constante e uma mola para a competição entre os portos, através de melhorias de infraestrutura, equipamentos modernos e estudos logístico, em busca de alta produtividade.

2.2 RIO GRANDE DO SUL

2.2.1 Porto de Rio Grande

Um porto marítimo demasiadamente importante na região Sul do Brasil, é o Porto de Rio Grande, que possui destaque no mercado nacional e internacional, através da sua movimentação de carga considerada alta, devido principalmente ao desempenho de suas operações portuárias, com a utilização de equipamentos modernos que interferem diretamente no processo de movimentação de cargas no porto.

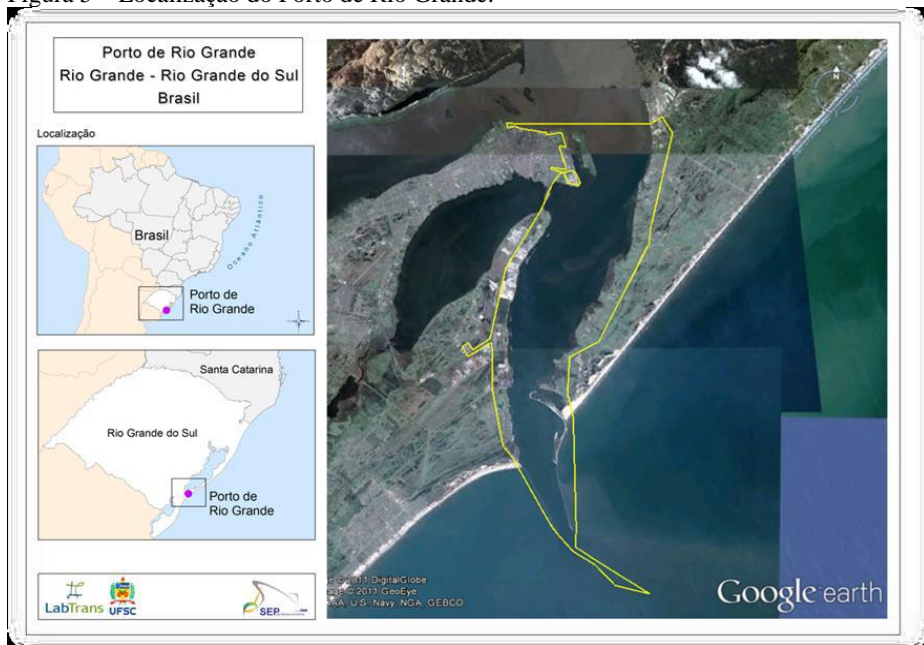
Figura 4 - Porto Novo de Rio Grande.



Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviário (2015).

O porto de Rio Grande está localizado a 32° de latitude Sul e 52° de longitude Oeste, no extremo Sul do Brasil, na margem oeste do canal Norte da Lagoa dos Patos, maior laguna do Brasil e 2ª maior da América Latina. Segundo Porto de Rio Grande (2015), Rio Grande possui ligação com todas as regiões do Rio Grande do Sul, através de malhas rodoferroviárias e da navegação Lagoa dos Patos – Mirim, com o Uruguai, além de uma malha ferroviária que liga-se a Rivera. Através do modal rodoviário, há ligação com a Argentina na fronteira entre Uruguaiana- Pasos de Los Libres e São Borja- Santo Tomé, e por ferrovias que alcançam Uruguaiana-Pasos de Los Libres. Com o estado vizinho, Santa Catarina, o Porto de Rio Grande se liga através da BR-116, 101 e 153, como também pelas ferrovias de Marcelino Ramos e Vacaria. Próximo ao porto, distando apenas 10 quilômetros está o Aeroporto Regional da cidade de Rio Grande, constituindo um elo importante com as atividades portuárias na região.

Figura 5 – Localização do Porto de Rio Grande.



Fonte: Plano Mestre Porto de Rio Grande (2013).

O Porto de Rio Grande está entre os mais importantes do Brasil, em movimentação de cargas, como também por possuir uma relação mais

íntima com alguns países do Mercosul. Desta maneira, é conhecido como porto do Conesul, devido principalmente a sua localização privilegiada, porém não em relação ao Brasil, atuando de maneira representativa no extremo Sul do país. Sua produtividade é destaque, de modo que, este porto está entre os portos mais importantes do continente americano. A alta produtividade lhe concede o segundo lugar em importância no país, tal colocação é explicada a medida que, se observa as suas movimentações e também a relação que mantém com mercado e comércio internacional. Dentre suas qualidades, frente muitos outros portos, está seu calado de 40 pés e a presença de multimodalidade ligando as regiões que apresentam maior produtividade ao porto.

2.2.1.1 Histórico e Evolução do Porto de Rio Grande

As primeiras atividades relacionadas à construção de um porto na cidade de Rio Grande, que na época ainda chamada de Rio Grande de São Pedro, datam o ano de 1737, quando acontece a primeira transposição da Barra do Rio Grande, através da iniciativa de Brigadeiro José da Silva Paes. Segundo Porto de Rio Grande (2015), mais de um século depois, no ano de 1846 ocorreram as primeiras iniciativas para promover progressos no porto, tais como melhorias na segurança de navegação, através da criação de uma Inspeção da Praticagem da Barra. Tal iniciativa foi relevante à medida que reduziu demasiadamente os acidentes. No ano seguinte, já se registrava a atracação de 668 embarcações em Rio Grande e um aumento na movimentação de cargas. O acréscimo nas movimentações resultou na construção de um pequeno porto, na área onde se localiza atualmente o Porto Velho, onde atracavam embarcações a vela. “O início da construção do Porto Velho do Rio Grande ocorreu no ano de 1869, sendo que sua inauguração foi realizada em 11 de outubro de 1872, (PLANO MESTRE PORTO DE RIO GRANDE, 2013).

Neste pequeno porto que se efetivava, de início já era preocupante a precariedade que a singela estrutura apresentava, entre elas a baixa profundidade, que dificultava a atracação de muitas embarcações, pois facilmente ultrapassavam 3,6 metros, além da forte agitação das águas no local, causa de muitos acidentes. A precariedade que se apresentava no pequeno porto influenciava nas demais atividades da cidade refletindo no comércio e no próprio desenvolvimento da região que se tornava comprometido, devido as más condições portuárias, de acordo com Porto de Rio Grande (2015).

Para tentar solucionar os problemas apresentados pela pequena estrutura do porto de Rio Grande, foram contratados alguns técnicos para

elaborarem algumas soluções possíveis. Porém, somente em 1875 que o governo imperial contrata Sir John Hawksham, que apresenta como alternativa a construção de quebra mares em cada lado da embocadura, que ligaria o litoral em direção ao oceano em uma estrutura de 3.220 metros cada um. Em 1906, Elmer Lawrence Corthell, engenheiro contratado pelo governo brasileiro, executou as obras de fixação da Barra de Rio Grande, aprofundando o canal para 10 metros, além de construir dois molhes convergentes e a construção de um novo porto na cidade, conhecido atualmente como Porto Novo. Sobre a intenção do engenheiro Corthell, a passagem a abaixo descreve algumas obras que o engenheiro propôs ao governo do Brasil em 1905.

Essa era mais ou menos a situação, quando o engenheiro americano Lawrence Corthell, conhecido por suas obras no Mississipi, propôs em 1905 ao governo brasileiro fazer do Rio Grande um grande porto comercial, com equipamentos modernos, acesso fácil, capaz de ancorar os maiores transatlânticos, e tudo isso no prazo de cinco anos. A oferta foi aceita, um contrato foi assinado, e Corthell encontrou facilmente capitais e engenheiros franceses para ajudá-lo. A Compagnie du Port de Rio Grande começou os trabalhos da concessão em 1907. (CARVALHO, 2015, não paginado).

De acordo com Porto de Rio Grande (2015) houve a criação primeiramente da Companhia “Porto of Rio Grande do Sul”, instituída por Corthell, a Companhia tinha sede nos Estados Unidos, mas precisamente em Portland, está seria responsável pela construção e exploração do porto por um período de 70 anos. O engenheiro encontra dificuldades em captar recursos com os americanos, organizando em Paris a “Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul”, através da transferência do decreto nº 7.021 em 1908, com apoio do capital europeu, foram enfim iniciadas as obras no porto.

Carvalho (2015) relata, “As obras do porto do Rio Grande estão aceleradas. Passando ali, em dezembro de 1909, encontrei inúmeros engenheiros franceses, muito interessados na grande obra de engenharia civil na qual eles trabalhavam, e que poderia constar entre as mais importantes do gênero.” Diante disso, as operações nos portos do Rio Grande do Sul podem ser verificadas no **quadro 18**.

Quadro 18 - Quantidade de cargas transportadas pelos Portos do Rio Grande do Sul 1905 -1909. (t)

PORTOS	1905	1906	1907	1908	1909
Rio Grande	315 (t)	378 (t)	400 (t)	431 (t)	440 (t)
Porto Alegre	128 (t)	180 (t)	196 (t)	197 (t)	246 (t)
Pelotas	92 (t)	81 (t)	107 (t)	121 (t)	184 (t)

Fonte: Carvalho (2015).

Dos navios que adentravam em Rio Grande, em 1908, segundo Carvalho (2015), um quinto tinha bandeira estrangeira, dentre elas, alemãs, inglesas, argentinas e norueguesas. No ano de 1908, o Porto de Rio Grande recebeu 520 navios, destes, 202 foram navios de bandeiras estrangeiras, enquanto que 318 navios brasileiros. No porto de Porto Alegre, teve a predominância de navios com a bandeira brasileira, 712 dos 751 que atracaram no cais. Já o porto de Pelotas, registrou a atracação de 212 navios, e destes 183 eram de bandeira brasileira e o restante estrangeira.

A entrada do canal de acesso ao porto é protegida por molhes. A construção dos molhes da Barra do Rio Grande data de meados de 1909 a 1915, e possibilitam o tráfego seguro de embarcações, mantendo fixa a barra do canal, protegendo da ação das ondas e do assoreamento natural da entrada do canal. (PLANO MESTRE PORTO DE RIO GRANDE, 2013, p. 46).

No dia 15 de novembro de 1915 foi inaugurado o primeiro trecho de cais do Porto Novo, com 500 metros destinados a operação. Com o advento da Primeira Guerra Mundial, a Companhia francesa tem dificuldades financeiras e não consegue realizar os investimentos necessários para manter o porto. Em 1919, a união, então, encampa e transfere as obras para o estado do Rio Grande do Sul. Em 1934, o contrato é renovado com o estado por mais 60 anos, além de estarem incumbidos de fazer a manutenção das hidrovias do estado. No ano de 1951, o estado cria através da lei 1.561 o Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC), o qual une os serviços concedidos entre eles e o Porto de Rio Grande e outros referente ao estado, na área hidroviária.

O Porto do Rio Grande, na condição de único porto marítimo do Estado, foi definido como polo principal do Corredor de Exportação do extremo Sul, passando a ser, em consequência, objeto de um plano especial de reaparelhamento. Em 1970, com

a dragagem do canal de acesso para navios de até 40 pés e calado e com a incorporação da área de expansão (Superporto), abriram-se amplas perspectivas de crescimento e desenvolvimento do Porto do Rio Grande. (PLANO MESTRE PORTO DE RIO GRANDE, 2013, p. 44).

Concomitante as obras de melhorias no porto de Rio Grande, as movimentações de mercadorias sempre foram desde o início bastante diversificadas, diferentemente do que ocorreu na grande maioria dos portos da região Sul do país, que foram marcados por fases de movimentação com a presença marcante de uma mercadoria, como por exemplo o Porto de Paranaguá, que apresenta na sua história portuária uma sequência de movimentação, primeiramente a erva-mate, em seguida madeira, café e assim por diante.

Segundo Neves (1980) o Porto de Rio Grande comercializou com quase que todos os estados brasileiros, com exceção de Minas Gerais e Goiás. Entre as principais localidades estavam Salvador, Recife, Rio de Janeiro, Santos e São Francisco do Sul. Entre os produtos que eram escoados para outros estados do Brasil através de Rio Grande estavam principalmente o Charque, além de outras mercadorias derivadas da pecuária, bem como a cebola. Ao tratar do comércio internacional, o autor comenta que entre os anos 1890-1914 o porto comercializa com Uruguai, Argentina, Estados Unidos, Inglaterra, Alemanha, Bélgica, França e Portugal. A Alemanha até a Primeira Guerra Mundial se destacou em participação das exportações do porto, sendo um dos maiores compradores de couro. Apesar do decréscimo da participação da Alemanha no quadro das exportações após a Primeira Guerra Mundial, outros países aparecem como países compradores dos produtos escoados pelo Porto de Rio Grande, como a Suécia em 1915, a Espanha em 1916, entre outros. Dentre os produtos exportados por Rio Grande predominavam o Couro, sebo, lã e após a Primeira Guerra Mundial através da instalação das indústrias frigoríficas, a carne congelada passa a ser destaque nas exportações. No período entre 1890 à 1930, grande parte das exportações realizadas pelo Porto de Rio Grande eram derivadas da pecuária.

Já a respeito das mercadorias importadas pelo porto neste período, Neves (1980) salienta que o açúcar, sal, café, cacau e algumas manufaturas eram provenientes dos estados brasileiros, já oriundos dos portos internacionais se destacavam o trigo, carvão, cimento, derivados do petróleo, máquinas, manufaturas e também o sal.

Tratando de um período mais recente, a década de 90 foi marcada por alguns acontecimentos consideráveis que modificaram as relações e muitas estruturas nos portos nacionais. Um desses acontecimentos foi a instituição da Lei 8.630 de 1993, conhecida como Lei de Modernização dos Portos, a qual foi decisiva e marcante para o setor, ao passo que introduziu empresas privadas dentro das dependências portuárias, realizando operações em terminais privados ou concedidos. Depois da lei, todas as operações portuárias de Rio Grande são realizadas por operados privados, refletindo a infraestrutura dotada de equipamentos modernos e alta movimentação de cargas.

Ao comentar sobre as mudanças organizacionais que ocorreram no setor portuário após a passagem do modelo de administração pública para a privada, Vieira (2007) dá o exemplo do ocorrido em Rio Grande:

A dimensão estratégica se refere à transformação organizacional que ocorre quando da passagem do modelo de administração pública para o de administração privada. A categoria jurídico-administrativa, que segue a metodologia do processo de privatização, pode fundamentar-se em parceria. Essa categoria de gestão operacional de patrimônio público ocorreu no Porto de Rio Grande (RS). A privatização se dá muitas vezes, na operacionalização produtiva e na concessão de serviços com participação direta ou indireta do poder público, sob a forma de ativos financeiros ou de controle por agências reguladoras. (VIEIRA, 2007, p.72).

Estas concessões ao setor privado podem acarretar em diversas vantagens para ambas as partes. O estado além de receber um determinado valor por meio de licitação, recebe também uma quantia, que está relacionada com as instalações dos terminais em áreas públicas. A empresa que ganha a licitação, além de ter a vantagem de explorar a área pode usufruir de uma área portuária aumentando decisivamente influência no mercado global de movimentação de mercadorias.

No caso do Porto do Rio Grande, a parceria se materializou por meio de um sistema de arrendamento, ou seja, além do valor de transferência obtido por licitação pública, o estado (RS) continua recebendo uma parte da renda dos terminais em razão do uso de instalações e

dependências físicas identificadas como patrimônio público. Contudo, de acordo com a nova caracterização operacional dos terminais e dos investimentos a serem feitos pela iniciativa privada, o reordenamento do território portuário passou a receber maior influência de poder por parte dos investidores. A estratégia operacional portuária, de acordo com a Lei 8.630/1993, permite não só a globalização das atividades portuárias - lugar global - como insere as atividades portuárias na cadeia produtiva. O porto torna-se um produto a ser vendido, uma prestação de serviço com eficiência, velocidade e produtividade em custos. No modelo público o porto tinha uma posição passiva em relação ao uso de suas instalações. Os usuários procuravam o porto para seus embarques e os serviços eram disponibilizados a partir de tarifas fixas, inflexíveis, seguindo critérios alheios à competição. Na verdade, o modelo público se engessou e se esgotou diante das possibilidades estratégicas globais que se abriam às atividades portuárias. (VIEIRA, 2007, p.72).

Em 1996, através da Lei 10.722 o Porto de Rio Grande é desmembrado do Departamento Estadual dos Portos, Rios e Canais (DEPRC) e cria-se a Autarquia Superintendência do Porto de Rio Grande (SUPRG), responsável por administrar o porto na qualidade de executor da Delegação da União ao estado do Rio Grande do Sul, o que ocorre atualmente no porto de Rio Grande. Um ano depois, com o convênio 001/97-Portos/97 delega-se ao estado a administração de Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre e Cachoeira do Sul por 50 anos, segundo Porto de Rio Grande (2015).

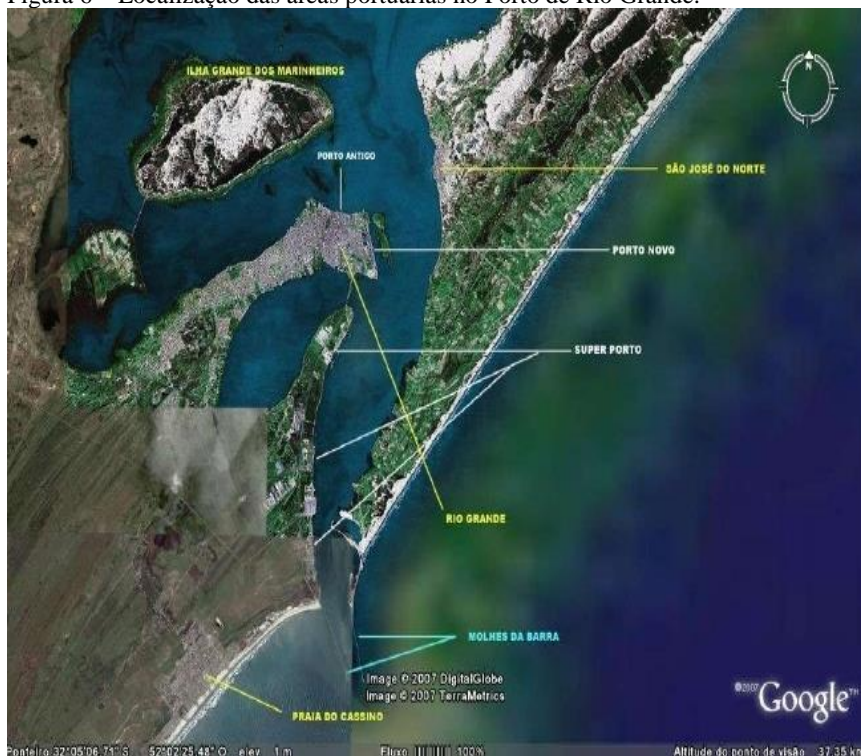
2.2.1.2 Infraestrutura Portuária do Porto de Rio Grande

A infraestrutura portuária é um requisito de primazia para a análise de um porto, a união de uma boa infraestrutura com modernos terminais e equipamentos, além de uma administração eficiente pode gerar mérito nacional e internacional. Desta maneira, o Porto de Rio Grande é considerado por muitos estudiosos um exemplo dentro do setor portuário nacional, onde há grandes investimentos que resultam em qualidade da infraestrutura portuária, o destacando nacionalmente.

O Porto de Rio Grande apresenta quatro bacias de evolução: na frente do Porto Velho, em frente ao Porto Novo e duas no Superporto, uma entre os Terminais da COPEL e da YARA Fertilizantes, e a segunda entre os Terminais da BUNGE ALIMENTOS e TECON. Atualmente com o crescimento do tamanho dos navios há uma preocupação com a largura apresentada pelas bacias de evolução, principalmente na bacia em frente ao Tecon Rio Grande, que já opera em risco, ou seja, há necessidade de ampliação da bacia de evolução, segundo Plano Mestre Porto de Rio Grande (2013).

Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ (2015) o Porto de Rio Grande compreende três áreas distintas, são elas: Porto Novo, Porto Velho e Superporto, além de uma estrutura de expansão localizada na margem esquerda do canal onde se localiza o porto, chamada de São José do Norte, como pode ser verificado na **figura**.

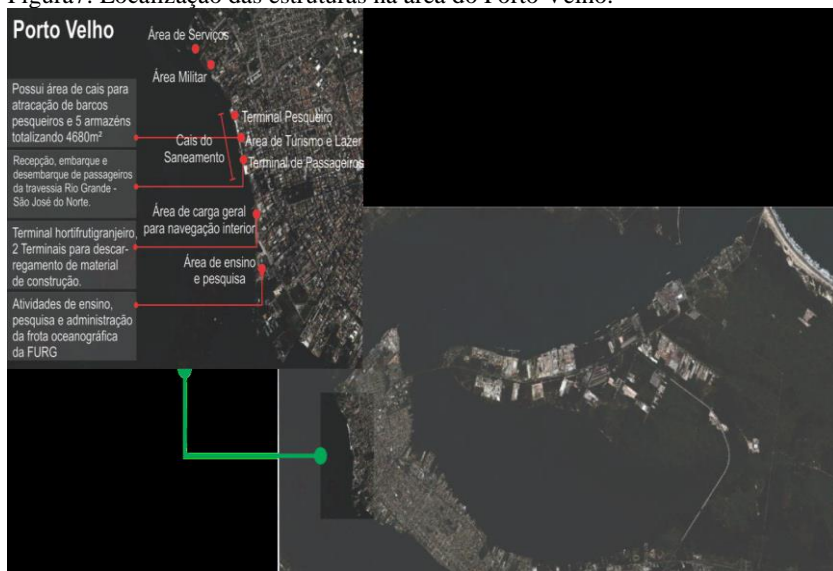
Figura 6 – Localização das áreas portuárias no Porto de Rio Grande.



Fonte: Superintendência do Porto de Rio Grande – SUPRG (2015).

O Porto velho, foi a área onde atracaram os primeiros navios em Rio Grande, atualmente não concentra grandes movimentações de cargas, recebendo apenas navios pesqueiros, de pesquisas e da Marinha do Brasil, além de constituir um espaço destinado para atividades turísticas, destacando o terminal de passageiros.

Figura7: Localização das estruturas na área do Porto Velho.



Fonte: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Rio Grande.

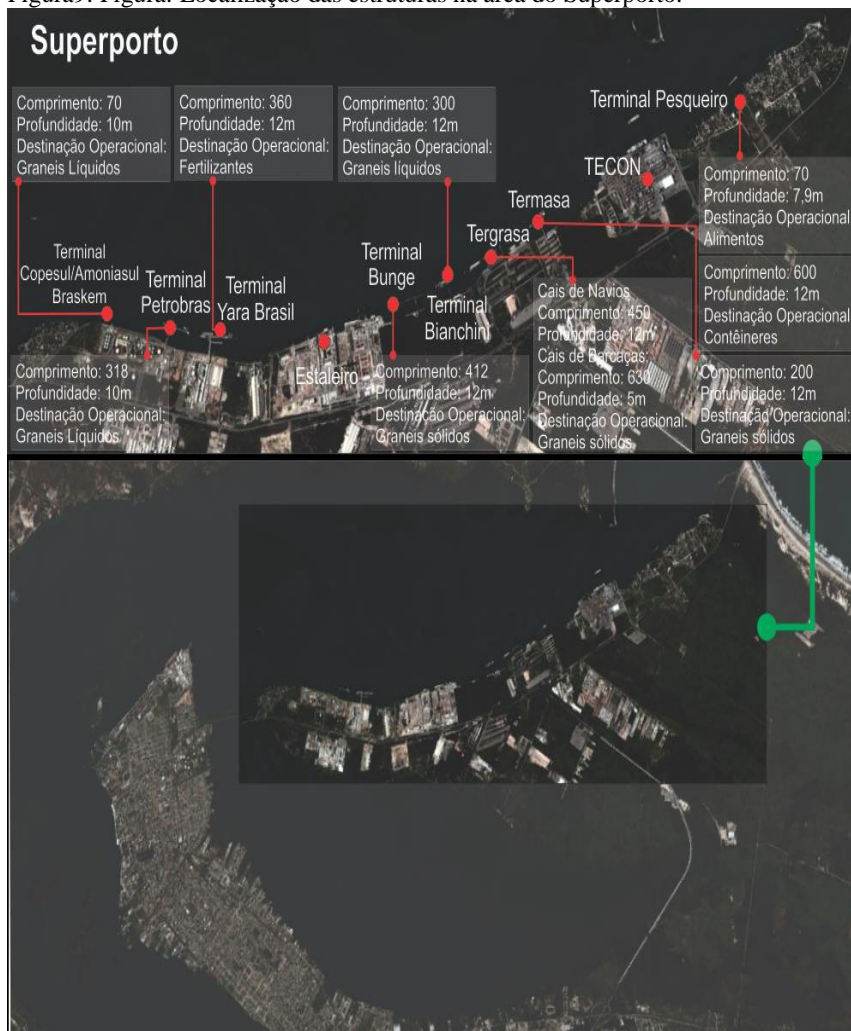
Já o Porto Novo que foi inaugurado em 1915, é atualmente um cais comercial, com comprimento total de 1.950 metros e um calado de 10 metros, onde há a movimentação de diversas cargas, como contêineres, congelados, celulose, madeira, carga geral, veículos, entre outras cargas. Em 2013 passou por obras que tinham como função o alargamento do cais que era de 450 metros, passando para 1.125 metros. Os equipamentos utilizados nesta área portuária são três guindastes sobre rodas (MHC), da marca Liebherr e cinco *grabs* automáticos com função de descarregar os navios, estes pertencentes a operadora Serra Morena. Já a Sagres Agenciamentos Marítimos possui três guindastes de 12 toneladas, dois de 6,5 toneladas e um MHC com capacidade para 100 toneladas, segundo Plano Mestre Porto de Rio Grande (2013).

Figura8: Localização das estruturas na área do Porto Novo.



Fonte: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Rio Grande- PDZ (2008).

Figura9: Figura: Localização das estruturas na área do Superporto.



Fonte: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Rio Grande- PDZ (2008).

O Superporto é área do Porto de Rio Grande onde está localizado o maior número de terminais, ocupando uma área total de cais de 1.552 metros de comprimento. Os terminais localizados nesta área são: Terminal da Braskem, Petrobrás, Adubos Yara, Bunge Alimentos, Terminal Bianchini, Terminal Tergrasa, Termasa, Terminal Tecon Rio

Grande, Terminal Leal Santos Alimentos, Terminal Copesul e Terminal da Marinha. Quanto as características físicas do cais acostável de cada terminal localizado no Superporto, o **quadro 19** menciona o comprimento e calado de cada um.

Quadro 19 – Cais acostável Superporto.

TERMINAL	COMPRIMENTO (m)	PROFUNDIDADE (metros)
Terminal Copesul	70	10,06
Terminal Petrobrás	318	10,06
Terminal Adubos Trevo – Yara Brasil	360	12
Bunge Alimentos	412	12
Terminal Bianchini	330	12
Terminal Tergrasa	Cais de navios – 450 Cais de barcaça – 630	12,80 5,18
Terminal Termasa	200	12,80
Dolphins de Transbordo	180	12
Terminal Tecon Rio Grande	600	12
Terminal Leal Santos Alimentos	700	7,93
Terminal da Marinha	300	9,15

Fonte: Porto de Rio Grande (2015).

O comprimento do cais acostável vai impactar diretamente no volume da movimentação portuária de um determinado terminal, a medida que, quanto maior for a metragem do cais, maior será a capacidade de receber navios simultaneamente. Tal fato poderá também influenciar na diária de permanência de um navio no porto, evitando longas esperas para atracação. Na estrutura do Superporto, o terminal portuário que apresenta o maior comprimento, como verificado no quadro acima é o terminal Leal Santos Alimentos com 700 metros de comprimento.

A escolha de localização de uma empresa em determinadas áreas pode ser efetuada diante de múltiplos fatores, dentre eles, a proximidade com o centro produtivo, ou proximidade com o maior centro consumidor, bem como as vantagens oferecidas por determinados locais, como incentivos fiscais, doação de terrenos por parte do setor público, com intuito de valorizar economicamente uma região. O porto de Rio Grande tornou-se, dentro do setor portuário, um local almejado por muitas empresas, dentre os motivos está a proximidade com países como o

Uruguai e Argentina, além disso há uma preferência por áreas que concentram determinadas infraestruturas, como opção de multimodalidade de transportes, que é o caso de Rio Grande.

A Brasken, pertencente ao polo petroquímico de Triunfo, é uma empresa brasileira que nasceu em 2002 a partir da junção de um grupo de empresas, como Copene, OPP, Trikem, Nitrocarbono, Proppet e Poliolden. Está presente no ramo químico e petroquímico, sendo líder nas Américas na produção de Resinas Termoplásticas e é maior produtora mundial de biopolímeros, atuando em 70 países. Segundo Brasken (2015) em 2006 começou a operar na Europa e em 2007 juntamente com a Petrobrás e o Grupo Ultra adquiriu o Grupo Ipiranga. No Porto de Rio Grande detém uma área de 3.440 m², mais 8.300 m² referente a ocupação junto a base de provimento da Petrobrás. O terminal portuário em que opera em Rio Grande possui um calado de 12 metros e a operação de praticagem no local é feita durante todo o dia, até mesmo no período noturno.

A empresa Norueguesa Yara Brasil opera no ramo de química de nitrogênio, seus produtos são destinados ao desenvolvimento da agricultura, indústria entre outros. A Yara Brasil foi fundada em 1905 na Noruega e atualmente é representada por seus produtos que estão presentes em mais de 150 países. No Brasil, a empresa possui sede em Porto Alegre e escritório em São Paulo, além de três fábricas, 32 unidades misturadoras e um centro de distribuição, segundo Revista Voto (2014). Segundo Yara Brasil (2015) a atuação da empresa no Rio Grande do Sul, começou em 2000, através da aquisição da Aduos Trevo. Em 2013 adquiriu a Bunge Fertilizantes e passou então a operar também além do porto de Rio Grande e Porto Alegre, na cidade de Cruz Alta. De acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ (2012) o terminal em Rio Grande é especialista na movimentação de matérias primas para fabricação de fertilizantes e outros produtos químicos, com uma capacidade de 250 mil toneladas de fertilizantes, mais cinco tanques com capacidade de 60 mil toneladas de produtos químicos.

Outro terminal com movimentações significativas dentro da área portuária de Rio Grande é o da Bunge Alimentos, empresa que está presente em 40 países, concentrando mais de 35.000 empregados nos diferentes setores. No país é destaque entre as empresas de agronegócio e alimentos, sendo líder nacional em processamento de soja e trigo, na fabricação de produtos alimentícios e serviços portuários, através de mais de 120 unidades espalhadas pelo Brasil. Pertence a Holding Bunge Limited, fundada em 1818 e com sede em Nova York. Na área portuária atua nos estados do Paraná (Porto de Paranaguá), Rio Grande do Sul

(Porto de Rio Grande), Santa Catarina (Porto de São Francisco do Sul), Pará (TERFRON), São Paulo-Guarujá (TGG e TERMAG) segundo Bunge Alimentos (2015). No Porto de Rio Grande o terminal abrange uma área de 42.000 m², distribuídos em dois armazéns com capacidade de armazenar 157.000 toneladas, além disso, o terminal possui 42.000 tomadas, segundo Plano Mestre Porto de Rio Grande (2013).

Cabe destacar que a Bunge Internacional adquiriu em 1997 a Ceval, que era controlada pelo grupo Hering e tinha um faturamento mensal 2,7 milhões. A ceval chegou a ser a quinta maior esmagadora de soja do mundo e líder no mercado brasileiro de óleos vegetais e desde 1992 crescia cerca de 20% ao ano, de acordo com a revista Exame (1997). Ao falar da situação de muitas empresas nacionais, Expressão (1997) comenta que, empresas sem capital necessário e tecnologias para atender as demandas do mercado mundial se veem na obrigação de encarar uma venda ou forçadas a fazerem aquisições com outras empresas do setor em que atuam, como meio de sobrevivência. Este cenário demonstra a realidade de empresas que no Brasil eram importantes líderes de mercado, deixaram de ser patrimônio de empresários locais para constituírem partes integrantes de superestruturas mundiais, é o caso da Perdigão, da Isabela, Kohlbach, Ceval na região Sul, além de outras nacionais como a Metaleve a Cofap.

Muitas famílias que por décadas estão dominarão regiões inteiras, tanto economicamente como politicamente, estão entregando as empresas por uma mala de dólares porque as ofertas realmente são muito boas, ou porque há pela frente uma infinidade de obstáculos intransponíveis para o atual estágio do capitalismo regional: faltam capital, tecnologia, escala de produção e gente em condições suficientes para cacifar esta abstração chamada mercado global. (EXPRESSÃO, 1997, p. 21).

A Ceval, uma das maiores empresas catarinenses, fundada em 1972, criada e controlada pela família Hering na cidade de Gaspar, foi uma das maiores processadoras de soja da América Latina e a maior empresa de alimentos da região Sul. Pressionada também pela demanda global, em 1997 a Ceval foi vendida para o grupo Bunge Internacional, como já mencionado acima. Em entrevista para Expressão (1997) Ivo Hering, na época diretor e presidente do grupo, comenta que pelo fato da Ceval atuar em um setor em que há uma grande concentração industrial e

forte participação de empresas multinacionais, para que a empresa se mantivesse no mercado, de forma competitiva, haveria que ter novos investimentos, estes estavam fora da capacidade do grupo Hering na época.

Desta maneira, percebe-se que a venda da empresa foi feita em um momento em que a Ceval ainda era grande empresa do ramo alimentício. Em 1997, ela possuía fábricas em 14 estados do Brasil, e fora do país detinha de quatro fábricas na Argentina, uma na Índia e outra na Bolívia. O grupo Bunge, que adquiriu a Ceval, já atuava neste ramo por meio da empresa Santista Alimentos, comprou a Market-share, as marcas de óleo Millete, Soya e Ville, a Seara no ramo dos congelados, e no ramo de margarinas as marcas All Day, Millete, Bonna, Ville e Soya cremosa, portanto, apresentando forte participação neste setor de mercado, segundo Expressão (1997, p. 52).

A Ceval, assim como outras indústrias do setor, como a Perdígão, já vinha a tempos sendo sondada por grupos como Cargill, Tyson Foods, Adm e Bunge Internacional, que são, na verdade, os global players desse negócio, que, por ter margens reduzidas, exige escada vez maiores. (EXPRESSÃO, 1997, p.52).

No ano em que a Ceval foi adquirida pela Bunge Internacional outras empresas brasileiras também já tinham passado por este processo (só no ano 1996 foram realizadas 38 transações nas áreas de alimentos, fumos e bebidas). A revista Expressão (1997) há dezoito anos atrás já comentava que o setor de alimentos era o que mais apresentava aquisições e fusões na economia, devido principalmente a incapacidade de empresas menores não conseguirem sobreviver a concorrência das cooperativas, tais como, Perdígão que na época faturava quase 1 bilhão e a Sadia 3 bilhões, enquanto as outras do mesmo setor, porém menores, faturavam abaixo de 500 milhões.

Presente também no porto de Rio Grande, a Biachini foi fundada em 1960 em Bento Gonçalves e atualmente atua no beneficiamento de produtos até o produtor rural. Em 1989 transfere uma de suas fábricas de Canoas para Rio Grande, com o intuito de servir como um complexo industrial-armazenador e está presente no Porto de Rio Grande desde 1992, Bianchini (2015). Atualmente as suas instalações em Rio Grande abrangem uma área de 77.000 m² divididos em quatro armazéns com capacidade de 1 milhão de toneladas.

O Tecon Rio Grande é o terminal da área portuária de Rio Grande, responsável pela maior parte de movimentações de contêineres. Pertence a empresa Wilson Sons Terminais, que iniciou sua operação no Brasil em 1837, na cidade de Salvador e atualmente é uma das maiores operadoras portuárias do Brasil, apresentando 16 filiais, dois terminais de contêineres, estaleiros e instalações físicas em diferentes localidades no país. A Wilson Sons passa a administrar o Tecon Rio Grande em 1997, quando vence o processo de licitação que lhe dá direito a 25 anos de concessão, que podem ser renováveis pelo mesmo período. Em Rio Grande, a Wilson Sons já investiu cerca de 250 milhões de reais, investimentos estes, em equipamentos modernos, modernização das operações e tecnologia, além de promover uma estrutura competitiva. O terminal conta com a colaboração de cerca de 900 funcionários, além de ser o maior contratador de mão de obra avulsa do porto. Sua movimentação é de tamanha importância, que 98% das cargas containerizadas do Porto de Rio Grande são movimentadas pelo terminal, (Tecon, 2015). De acordo com o Plano Mestre do Porto de Rio Grande (2013) o terminal possui um armazém com área total de 17.000 m³, além de um pátio externo com 735.000 m². De área pavimentada são 390.000 m² e uma capacidade estática de 39.000 mil TEU's. Para a movimentação de cargas são utilizados seis Portêineres e três Guindastes MHC com capacidade para 100 toneladas.

Figura 10 – Tecon Rio Grande.



Fonte: Plano Mestre Porto de Rio Grande (2013).

O terminal da Petrobrás é operado pela Transpetro que é a maior empresa de logística do Brasil no ramo de transportes de graneis líquidos

de combustíveis. A Transpetro tem um programa de modernização e expansão de frota dos navios chamado de Promef. Em fevereiro de 2015 lançou ao mar seu 15º navio, com 228 metros de comprimento e uma capacidade de transportar 90,2 milhões de litros, o navio é do tipo Panamax, destinado ao transporte de petróleo e derivados. Dos 15 navios do programa Promef, 8 deles já encontram-se em operação. O Programa de Modernização e expansão da Frota (PROMEF) que integra também o PAC do governo federal tem como objetivo a construção de navios no Brasil, ao todo 49 navios, o programa será dividido em duas fases, a primeira prevê a construção de 23 navios, sendo 10 Suemax, 5 Aframax, quatro Panamax e quatro navios de produtos. Na segunda fase será construído o restante, ou seja, 26 navios, sendo 8 navios de produto, oito gaseiros e três navios de transporte bunker. No período entre 2014 e 2018, a Transpetro prevê o investimento de cerca 5,05 bilhões de dólares, mantendo como prioridade o Promef, a manutenção da infraestrutura de dutos e terminais e nos demais setores que forem estratégicos, de acordo com Transpetro (2015),

O terminal da Petrobrás em Rio Grande realiza operações com Petróleo, Tolueno e Xileno, além de transbordo de GLP e abastecimento de navios Bunker. Além de atuar no porto de Rio Grande, a Petrobrás possui mais 47 terminais, espalhados pelos estados brasileiros.

A companhia Petroquímica do Sul (COPEL) nasceu em 1982, e uma década depois tornou-se privada, em 1992. Atualmente opera a central de matérias-primas do Complexo Petroquímico de Triunfo, Rio Grande do Sul, sendo o terceiro complexo petroquímico instalado na década de 80 no Brasil. Atua no ramo de transformação de produtos recebidos em petroquímicos, chamados também de intermediários, que são as matérias-primas que serão utilizadas pelas indústrias de transformação, tais como plásticos, borrachas entre outros.¹³

No Porto de Rio Grande, o Terminal da Copesul, segundo Sindicato dos Terminais Marítimos de Rio Grande – Sintermar (2015) ocupa uma área de aproximadamente 34.400 m², operando em atividades como armazenagem e movimentação de produtos petroquímicos. O terminal tem capacidade para armazenar até 40.000 m³, distribuídos em 10 tanques, além de armazenar 2.600 m³ de gás liquefeito.

Os terminais Tergrasa e Termasa formam no Porto de Rio Grande um complexo, chamado de Tergrasa-Termasa-CPTT. A história se iniciou com a construção do Terminal Luiz Fogliatto (Termasa), segundo Termasa (2015), em 1969 através da Cooperativa Regional Titrícola

¹³ Companhia Petroquímica do Sul – Copesul (2015).

Serrana Ltda (Cotrijui), por meios de capitais nacionais. A ideia da criação da empresa surgiu da iniciativa de 19 cooperativas em 1993. Através do Programa de Privatização dos Portos do Governo Federal, em 1997 o Termasa uniu-se a CCGL para então criar o Terminal Graneleiro S/A Tergrasa, onde anteriormente operava o Terminal de Trigo e Soja – TTS que pertencia a Petrobrás. Através da iniciativa, criou-se o complexo Termasa-Tergrasa-CPTT.

O Terminal de Trigo e Soja (Tergrasa) localizado no Porto de Rio Grande é o maior em operações de granéis agrícolas da América Latina, apresentando um píer de navios de 412,5 metros de comprimento e um calado de 40 pés, sendo possível a atracação simultânea de dois navios. Sua infraestrutura compreende dois armazéns com uma área total de 37.000 m² e uma capacidade de armazenamento de 152.000 toneladas. O Terminal Tergrasa tem capacidade para receber por hora 1.500 toneladas através do modal rodoviário, 750 toneladas por ferrovias e 1.500 toneladas através das hidrovias, além de ter uma capacidade estática de 130.000 toneladas, através de um silo vertical. O terminal apresenta uma vantagem em relação aos demais terminais portuários de Rio Grande, pois conta com a existência de um cais coberto, evitando prejuízos nas movimentações, quando as condições climáticas não forem favoráveis, de acordo Sintermar (2015). O mesmo não é observado em Paranaguá, o qual as operações de granel sólido ficam restritas nos períodos de muita chuva, sendo uma desvantagem em relação ao porto de Rio Grande e influenciando na competição entre os mesmos.

O Terminal Tergrasa apresenta um píer de navios com 350 metros e capacidade estática de 220.000 toneladas de granel sólido, distribuídas em oito armazéns horizontais, mais dois tanques com capacidade de 10.000 toneladas de granéis líquidos. Portanto embora o píer deste terminal seja menor do que o apresentado no Terminal Termasa, este possui maior capacidade estática, segundo Termasa (2015).

Já área destinada ao Terminal Leal Santos Alimentos possui duas câmaras frias e uma capacidade de armazenagem estática para 1.800 toneladas.

2.2.1.3 Acessos ao Porto de Rio Grande

Como já citado, o Porto de Rio Grande conta com um diferencial muito importante no ramo portuário, assim como, na movimentação de carga em geral, que é a sua multimodalidade. Rio Grande detém diferentes modais de transporte que somados aos benefícios da logística

são fatores determinantes para o desenvolvimento do transporte de mercadorias, sendo os meios de transportes, um fator impactante no custo final do produto.

O acesso rodoviário ao porto é feito através das principais rodovias que fazem a ligação entre as regiões produtoras e o Porto de Rio Grande, estas são a BR-392 e a BR-116. De acordo com Plano Mestre Porto de Rio Grande (2013) a BR-116, uma das principais rodovias do país, que se estende de Fortaleza a Jaguarão no Rio Grande do Sul, faz a ligação entre a capital do estado rio-grandense até o entroncamento com a BR-392 em Pelotas. Nesta rodovia, há a presença de alguns gargalos principalmente ao acesso a cidade de Pelotas. A BR-116 é de pista simples, com alguns trechos que veem sendo duplicados. A velocidade máxima permitida é 80 quilômetros por hora, o pavimento encontra-se em bom estado de conservação, bem como a sua sinalização. No estado do Rio Grande do Sul os trechos duplicados são entre Porto Alegre e Novo Hamburgo, e em obras desde 2013 o trecho entre Guaíba e Pelotas, que está paralisado desde o início de 2015 por falta de verbas do governo federal. Apenas 54% do planejado foi realizado até o momento e o trecho não está previsto para ser finalizado antes de 2017.

A BR-392 cruza o estado do Rio Grande do Sul, no sentido Sudeste - Noroeste, e chega na fronteira com a Argentina. Através desta rodovia passam todas as mercadorias que são escoadas via modal rodoviário, já que ela tem acesso direto ao porto, sendo seu marco zero no Porto Novo. As condições são semelhantes a BR116, bem sinalizada, e com a mesma velocidade permitida. Também encontra-se em obras, entre Rio Grande e Pelotas. Merece destaque o contorno rodoviário de Pelotas, o qual se encontra em obras de duplicação de suas pistas, tanto a partir da BR-116 como da BR-392, ambos com o objetivo de diminuir o congestionamento de caminhões destinados ao porto de Rio Grande.

Estas duas rodovias se constituem nos principais caminhos por onde circulam as cargas gerais, automóveis e granéis sólidos através do modal rodoviário.

Figura 11 – Conexão Rodoviária com a Hinterlândia do Porto de Rio Grande.



Fonte: Plano Mestre Porto de Rio Grande (2013).

O acesso fluvial ocorre pela Lagoa dos Patos, segundo Plano Mestre Porto de Rio Grande (2013), este canal tem profundidade mínima seis metros, trecho que já foi dragado. Este acesso é um importante meio de escoamento de mercadorias, ao passo que, possibilita o transporte fluvial entre os próprios municípios do Rio Grande do Sul.

Quanto ao acesso ferroviário, o Porto de Rio Grande é servido por uma ferrovia responsável por ligar algumas regiões ao porto. Há ramal ferroviário entre a cidade de Bagé até o porto, o qual é integrado pela malha Sul da América Latina Logística (ALL), que apresenta 273 quilômetros de extensão. Há também uma linha férrea internacional

ligando as cidades de fronteira como Uruguaiana, São Borja e Santana do Livramento. Esse ramal é responsável por atender os principais terminais graneleiros, fazendo a ligação entre os locais produtores e os terminais portuários.¹⁴ Na área do Superporto os terminais que possuem linhas conexão ferroviária, estão apresentados no **quadro 20**.

Quadro 20 – Quantidade de toneladas transportadas via férrea diariamente em 2012.

Terminal	Toneladas por dia em 2012
Termasa	3.000 (t)
Tergrasa	6.000 (t)
Bianchini	5.500 (t)
Bunge	2.000 (t)

Fonte: Plano Mestre Porto de Rio Grande (2013).

Sendo assim, a maior movimentação de carga pelo modal ferroviário se dá no terminal Tergrasa, e a menor no terminal da Bunge Alimentos.

Figura12: Malha Ferroviária de Acesso ao Porto de Rio Grande.



Fonte: Plano Mestre do Porto de Rio Grande (2013).

Segundo a Administração dos Portos do Rio Grande do Sul (2015) existem projetos para a expansão da malha ferroviária, com intenção de acrescentar 10.000 km até 2018, através de um investimento de 91 bilhões de reais. Está inserido neste projeto a ferrovia que ligaria

¹⁴ Plano Mestre Porto de Rio Grande (2013).

São Paulo- Mafra-Rio Grande. A Construção da ferrovia faz parte do Plano de Investimentos em Logística (PIL), realizado pelo governo federal, este segundo Confederação nacional dos Transportes (2013) é um avanço para o setor de transportes no país, que tem como objetivo ampliar e recuperar a malha ferroviária nacional através da participação da iniciativa privada na construção, manutenção e operação da via, o que a confederação chama de parceria “público-privada”.

Se o plano da construção desta ferrovia sair do papel, está será de extrema importância para as regiões produtoras por onde passará, tornando, desta maneira, o escoamento de mercadorias até o porto mais eficiente e diminuindo o fluxo de caminhões nas rodovias entre as cidades produtoras e os portos por onde as mercadorias serão escoadas.

Figura 13: Ferrovia São Paulo – Mafra – Rio Grande.



Fonte: Plano Mestre do Porto de Rio Grande (2013).

2.2.1.4 Movimentação de Cargas Porto de Rio Grande

No ano de 2012, o Porto junto com os seus Terminais Privativos movimentaram cerca de 27.994.055 toneladas, e destas 16.914.025 foram cargas de granel sólido, 7.391.150 toneladas de carga geral e 3.688.879 de granel líquido. Desta maneira, percebe-se que a maior movimentação no Porto de Rio Grande é de granéis sólidos, principalmente quando são analisados os grandes volumes movimentados de soja em grãos, farelo de soja e trigo, destinados principalmente a exportação por meio da navegação de longo curso. Já os fertilizantes a grande maioria importados, ou seja, desembarcados através da navegação de longo curso. O **quadro 21** apresenta a movimentação de cada um desses produtos em 2012.

Quadro 21 – Movimentação de Granel Sólido no Porto de Rio Grande em 2012.

MERCADORIA	TONELADAS
Soja em Grãos	3.557.265 (t)
Farelo de Soja	2.509.489 (t)
Trigo	2.107.700 (t)
Fertilizantes	3.615.777

Fonte: Plano Mestre Porto de Rio Grande (2013).

Já a movimentação de carga geral no Porto de Rio Grande em 2012, foi basicamente representada por cargas containerizadas, registrando 85% da movimentação de carga geral. Os produtos inseridos na natureza de carga geral que não foram movimentados em contêineres foi a Celulose, cerca de 300.000 toneladas embarcadas na navegação de longo curso, segundo Plano Mestre Porto de Rio Grande (2013).

Em 2014 foi registrado um total de 2.922 embarcações atracadas no Porto de Rio Grande, incluindo barcaças e navios. Deste total, no segmento de cabotagem foram 626, longo curso 1.140, e na navegação de interior 1.156 embarcações. Desta maneira, verifica-se que os navios provenientes da navegação interior foram bem mais comuns neste ano, assim como em 2013, que registrou um número superior de navios de navegação interior do que nos demais segmentos. Já em 2012, a navegação do longo curso foi a principal registrada. A movimentação total de cargas no Porto de Rio Grande em 2014 foi de 34.576.405 toneladas, e abril foi o mês com a maior movimentação, 3.869.067 toneladas, enquanto que em janeiro, foi ocorreu a menor movimentação do ano, com 1.550.662 toneladas, segundo SUPRG (2015). A

movimentação total de cargas em Rio Grande, nos últimos três anos, pode ser constatada no **quadro 22**.

Quadro 22 – Movimentação Geral no Porto de Rio Grande 2012 a 2014.

ANO	TONELADAS
2012	27.744.975
2013	33.248.729
2014	34.576.405

Fonte: SUPRG (2015).

Percebe-se, desta maneira uma evolução crescente na movimentação portuária nestes três últimos anos analisados, que pode estar relacionado com a ampliação das relações com comércio exterior, bem como um progresso na produção da hinterlandia produtiva do porto. Em janeiro de 2014, o total de cargas movimentadas foi 1.849.252 toneladas, no mesmo período de 2013 foi registrado 1.622.710 toneladas, portanto, janeiro de 2014, como citado acima foi realmente o período com menor movimentação, até mesmo ao observar o comportamento nos três último anos.

Quadro 23 – Movimentação por Segmento de 2003 a 2014 no Porto de Rio Grande.

ANO	CARGA GERAL (t)	GRANEL SÓLIDO (t)	GRANEL LÍQUIDO (t)	TOTAL
2003	5.710.517	13.218.239	4.357.097	23.285.853
2004	6.120.508	12.339.400	3.987.924	22.447.832
2005	6.408.045	8.278.146	3.333.073	18.019.264
2006	6.114.533	12.462.121	4.042.869	22.619.523
2007	6.539.094	15.915.997	4.427.089	26.882.180
2008	6.839.442	13.880.755	3.913.045	24.633.242
2009	6.980.417	13.661.873	3.266.574	23.908.864
2010	7.577.191	16.463.557	3.674.458	27.715.206
2011	7.123.306	19.652.579	3.718.798	30.494.683
2012	7.098.996	16.914.023	3.731.957	27.744.976
2013	7.213.297	21.491.131	4.544.301	33.248.729
2014	7.852.093	22.129.493	4.594.819	34.576.405

Fonte: SUPRG (2015).

Através dos números apresentados no **quadro 23**, percebe-se a predominância do segmento de granel sólido durante todo o período analisado, o que justifica a essência do Porto de Rio Grande, conhecido como grande movimentador deste tipo de carga. Outro ponto interessante,

é que durante praticamente todos os anos apresentados a movimentação de granel sólido foi praticamente o dobro da movimentação de carga geral, com exceção do ano de 2005 que há uma baixa na movimentação de granel sólido aproximando, desta maneira, da movimentação de carga geral no mesmo ano. Em 2014, a movimentação de granéis sólidos e líquidos podem ser verificadas no **quadro 24**.

Quadro 24 – Movimentação Granel Sólido e Líquido Porto de Rio Grande -2014.

Produto	Movimentação (t)
Farelo de Soja Hipro	356.235
Farelo de Soja Lowpro	2.254.416
Milho	1.119.799
Óleo de Soja	223.335
Soja em Grãos	8.153.155
Cevada	23.531
Trigo	995.161

Fonte: SUPRG (2015).

Em janeiro de 2015, a carga geral apresentou uma movimentação de 486.848 toneladas, enquanto o granel sólido 328.155, fato que não ocorreu no mesmo exercício do ano anterior, onde, como é de praxe acontecer, o granel sólido superou a carga geral. Fato que pode estar relacionado a baixa produtividade da safra de soja de 2014/2015.

O Porto de Rio Grande é o 4º no país em movimentação de contêineres, estando a frente de muitos portos brasileiros, esta colocação se deve principalmente a infraestrutura apresentada pelo porto, bem como a modernização utilizada nos terminais, por meio de equipamentos, tornando-se referência na agilidade na movimentação do equipamento. A respeito da movimentação de contêineres no mesmo período, houve 28.184 TEU's cheios e 13.210 vazios. Em 2014, o ano foi fechado com a movimentação de 440.026 TEU's cheios e 238.739 vazios, segundo SUPRG (2015).

O Porto de Rio Grande, em 2012 foi o 4º em movimentação de contêiner entre as instalações portuárias brasileiras, em 1º lugar aparece Santos, o 2º colocado de acordo com Plano Mestre Porto de Rio Grande (2013) aparece o Porto de Paranaguá, porém o estudo considera as movimentações do Porto de Itajaí e o Terminal da Portonave separadamente, o que dá uma diferença nos dados. Considerando a soma do Porto de Itajaí com o Terminal da Portonave, o Complexo Portuário de Itajaí toma a segunda posição em movimentação de contêineres,

seguido então pelo Porto de Paranaguá, Rio Grande, Rio de Janeiro, Suape, São Francisco do Sul.

A Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público (ABRATEC, 2015), dispõe do ranking de movimentação portuária brasileira considerando o Terminal da Portonave como parte integrante da movimentação do Porto de Itajaí, assim como o Terminal de Itapoá integrante do Porto de São Francisco do Sul.

Quadro 25 - Ranking da Movimentação Portuária de Contêineres em 2013.

Colocação	Porto	Movimentação de Contêineres
1º	Porto de Santos	2.177.307
2º	Porto de Itajaí	670.988
3º	Porto de Paranaguá	452.872
4º	Porto de Rio Grande	400.677
6º	Porto de São Francisco	333.150
15º	Porto de Imbituba	11.462

Fonte: ABRATEC (2015).

Percebe-se, desta maneira, a forte presença dos portos da região Sul do Brasil, nas primeiras colocações, com destaque para os portos catarinenses.

O Porto de Rio Grande apresenta, assim, alta movimentação de contêineres, estando em 4º lugar no *ranking* nacional. Atualmente, a quantidade contêineres movimentados por hora é um requisito que serve como referência para avaliar um porto. Outro ponto positivo encontrado em Rio Grande, o qual se torna um aliado nas operações portuárias, é sua estrutura de acostagem, podendo receber maiores quantidades de navios simultaneamente.

A alta produtividade, também se dá, devido ao dinamismo apresentado pela hinterlândia produtiva do porto, apresentando uma economia bem intensa. Outro ponto, que o distingue de muitos portos brasileiros e que acaba constituindo um benefício ao porto, é a ligação por meio de uma hidrovía, constituindo uma navegação de interior, refletindo diretamente o aumento de suas movimentações.

Porém, ao mesmo tempo que a localização do Porto de Rio Grande é estratégica em relação aos países como Argentina e Uruguai, a distância entre as áreas produtivas de outros estados e até mesmo das próprias indústrias do Rio Grande do Sul é considerável grande, já que o porto está localizado no extremo Sul do estado do Rio Grande do Sul. Atualmente o porto enfrenta concorrência com os portos catarinenses,

além dos portos do Conesul de acordo com Plano Mestre (2013), mas de certa forma, se especializa na movimentação de granéis sólidos que é o forte da movimentação portuária.

2.3 SANTA CATARINA

2.3.1 Porto de São Francisco do Sul

Conhecido nacionalmente pela sua vantajosa condição natural, o Porto de São Francisco do Sul, se destaca no cenário do Sul do Brasil como um importante escoador de mercadorias, sendo o segundo no Brasil em movimentação de cargas não containerizadas. O porto é referência entre os demais por possuir um diferencial, sua profundidade, apresentando um calado de 14 metros resultado de um processo de dragagem e uma bacia de evolução ampla, estando adaptada para receber navios de porte maior, impostos pela demanda mundial de cargas. Antes mesmo de obras de infraestruturas no porto, já era mencionado a sua excelente estrutura voltada para a atracação de navios, o que pode ser verificado na passagem abaixo.

Tão larga e tão profunda é a bacia que grades navios, mesmo fragatas podem nela penetrar e consideráveis embarcações comerciais, mesmo de 500 toneladas, podendo navegar até à extremidade superior do golfo – circunstância que torna São Francisco um dos melhores portos do Brasil e promete brilhante desenvolvimento e futuro a todas as suas instalações e empresas. (AVÉ-LALLEMANT, 1980, p.176 apud GOULARTI FILHO, 2013, p.28).

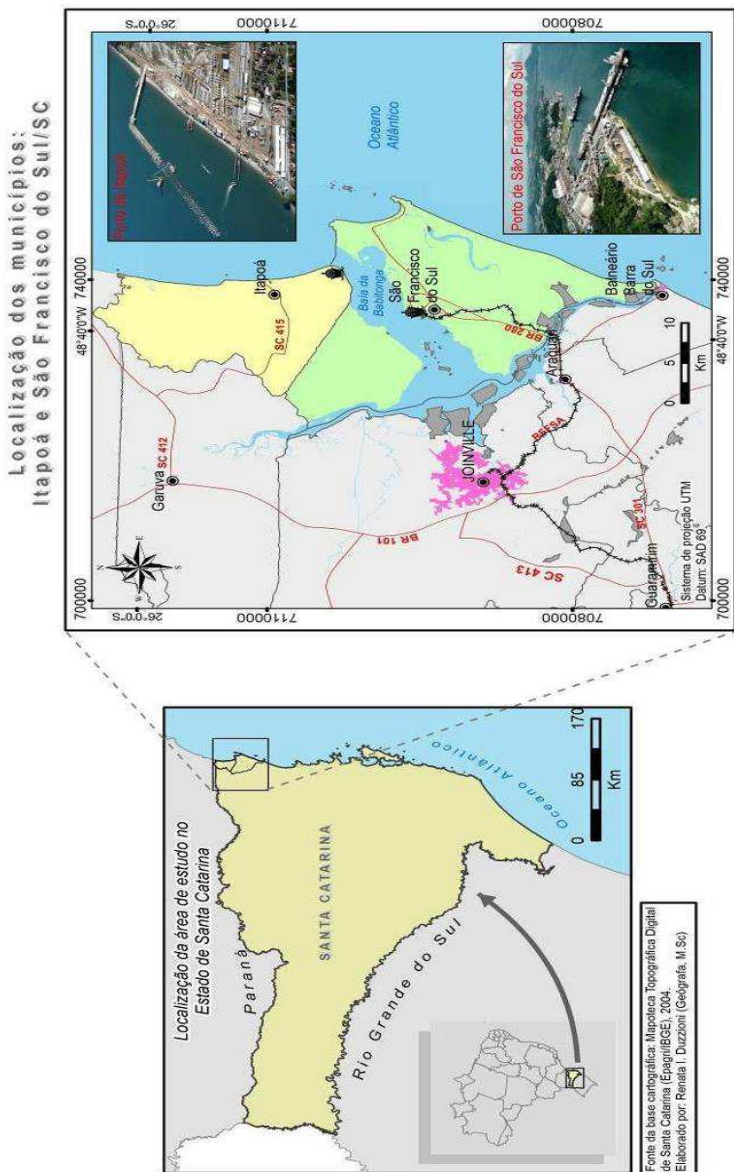
O Porto está inserido no município de São Francisco do Sul, a terceira cidade mais antiga do Brasil, fundada em 1658, tendo como principais colonizadores os portugueses. São Francisco do Sul apresenta muita história representada principalmente pelo patrimônio histórico da cidade. A sua economia se desenvolveu em face das atividades portuárias, portanto há uma interdependência entre a cidade e o porto. Cabral (2011) comenta que a cidade de São Francisco do Sul se desenvolveu a partir de algumas atividades como a construção de embarcações nos estaleiros da região, plantação de mandioca, arroz, cana-de-açúcar, entre outras. A mandioca plantada servia para produzir a farinha e está era exportada principalmente para o Rio de Janeiro.

Desta maneira, as atividades portuárias é que movimentam a cidade, e estas não se fortaleceram através de mercadorias produzidas na cidade, mas sim, da sua hinterlândia produtiva, como por exemplo as cidades produtoras de erva-mate, madeira e posteriormente com a dinamização da economia catarinense, principalmente através das indústrias da grande região de Joinville, já mencionado no primeiro capítulo do trabalho.

Segundo Neu (2009), a cidade de São Francisco do Sul apresenta pouca representatividade industrial em vista das cidades vizinhas como Joinville e Jaraguá do Sul. Neste sentido Moreira (1995) comenta que a limitação do capital comercial investido em indústrias no município de São Francisco do Sul, se deve principalmente ao desenvolvimento de atividades de importação e exportação de produtos como a erva-mate e a madeira, excluindo dessa forma grandes manifestações industriais na cidade, diferente do que ocorreu na cidade de Itajaí.

O Porto de São Francisco do Sul está localizado entre 26° de Latitude Sul e 48° de longitude Oeste, na Ilha de São Francisco do Sul, litoral Norte do Estado de Santa Catarina, mas precisamente na parte Leste da Baía da Babitonga, maior baía navegável do estado, de acordo com a Administração do Porto de São Francisco do Sul (APSF, 2014). O Porto está mais próximo da capital do estado vizinho, Paraná, do que da própria capital do estado catarinense.

Figura 14 – Mapa de Localização do Porto de São Francisco do Sul.



Fonte: Cabral (2011, p. 36).

O Porto de São Francisco do Sul é um porto essencialmente exportador de granéis sólidos, sendo o principal do estado em movimentação desta natureza, e um concorrente dos portos de Rio Grande e Paranaguá na região Sul. Sua essência movimentadora de granéis não se faz a toa, sendo que o porto movimenta em média 5,4 milhões de toneladas por ano, segundo a Prefeitura Municipal de São Francisco do Sul (2014).

A alta movimentação de soja registrada lhe permitiu alcançar recorde de movimentação em 2014, apresentando os maiores números já registrados em toda a história de movimentação do porto. Apesar de ser reconhecido como um importante escoador de granéis sólidos, o perfil do porto vem se diversificando ao longo dos anos, apresentando uma maior participação da carga geral, segundo APSFS (2015).

Figura 15 – Porto de São Francisco do Sul.



Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

O maior porto catarinense e o 5º maior do Brasil recebe embarcações com até 12 metros de calado. Com 975 metros de cais, 8.000 m² de armazéns próprios e 70 mil m² de armazéns terceirizados. A área disponível para cargas frigorificadas tem capacidade estática para 6.800 TEU's (contêineres de 20 pés).

2.3.1.1 Histórico e Evolução do Porto de São Francisco do Sul

Assim como é recorrente na origem de muitos portos brasileiros, a formação do Porto de São Francisco do Sul remete também ao processo de colonização que ocorreu na região. Aqueles que se instalaram na cidade já aproveitavam a saída vantajosa do município, para o mar, constituindo um aparelho socioeconômico da região é o porto de São Francisco do Sul.

As atividades desenvolvidas através da saída para o mar, remota uma estrutura natural do Porto de São Francisco do Sul, com a utilização de técnicas rudimentares. De acordo com Cabral (2011), diferentemente do que ocorreu na formação de outros portos, do Nordeste e Sudeste, por exemplo, que se desenvolveram a partir do escoamento das mercadorias que eram exploradas pela colônia e exportadas para metrópole em Portugal, caso do Pau-Brasil, do açúcar, posteriormente do ouro de Minas Gerais, entre outras mercadorias, o Porto de São Francisco, assim como os portos da região Sul do Brasil, se diferenciam deste sistema, principalmente pela colonização que aqui se efetivou, tornando um diferencial e refletindo até hoje na formação sócio espacial da região Sul. Desta maneira, o Porto de São Francisco exercia influencia local-regional, ou seja, da produção que aqui era desenvolvida, como o comércio de produtos agrícolas e manufaturados que abasteciam a população que aqui residia e também a exportação do excedente da produção, como a farinha de mandioca, que tinha como principal destino o estado do Rio de Janeiro, como já citado.

A produção de mandioca se torna bastante expressiva durante o século XIX, sendo o produto mais exportado pelo estado. A produção de gêneros agrícolas desenvolvida pelos colonos luso-brasileiros gera um excedente e este impulsiona a movimentação no porto natural de São Francisco do Sul a medida que se torna altamente comerciável. Já na metade do século XIX a chegada dos imigrantes europeus destinados a habitarem as regiões do Vale do Itajaí e Vales do Atlântico Norte é efetuada através do Porto de São Francisco do Sul, que serve como porta de entrada de alguns dos navios repletos de alemães e italianos, além do Porto de Itajaí, que também recebeu navios desses colonizadores.

“Alguns navios aportaram em São Francisco e posteriormente seguiram para a colônia Dona Francisca. Estes imigrantes deram um novo dinamismo à região e ao porto, que apresentou um acréscimo significativo na sua movimentação.” (CABRAL, 2011, p.49).

Pode-se dizer que o Porto de São Francisco apoiou-se no desenvolvimento da erva-mate, que no fim do século XIX e início do século XX alcançou seu auge de produção no Planalto Norte do estado de Santa Catarina. A erva-mate foi durante este período o principal produto escoado pelo Porto de São Francisco, e com o aumento da quantidade escoada pelo porto cresceu a demanda por melhorias nas infraestruturas portuárias.

Não obstante a modernização sofrida nos transportes até São Francisco do Sul, o porto daquela cidade teve de se adequar ao desembarque crescente de erva-mate e madeira, vindos de cima da serra e destinados ao mercado externo. Assim, constantes obras de ampliação da capacidade de escoamento de carga dos trapiches privados na Baía da Babitonga e outras, com recursos públicos, seguiam a expansão das atividades ervateiras. Este sistema integrado de transportes promoveu a transformação das economias naturais em economias mercantis, dentro do padrão agrário mercantil exportador predominante na economia brasileira do período. Os caminhos da erva-mate contribuíram também para a fixação de colonos na região e para a diversificação dos investimentos, seja pelo alcance de mercados longínquos ou pelo estímulo ao fluxo de mercadorias na própria região, seja pela necessidade da criação de indústrias que os abastecessem. (GOULARTI FILHO e MORAES, 2013, p.161).

O período entre os anos de 1840 a 1945 refere-se a origem e o crescimento do capital industrial em Santa Catarina. Goularti Filho (2007) corrobora que as principais atividades desenvolvidas no estado eram a pequena produção mercantil, extração de erva-mate, madeira e carvão, além da indústria têxtil e alimentar.

De acordo com Moreira (1995), a madeira era produzida e extraída no oeste catarinense e seu transporte até o litoral era feito via entroncamento ferroviário entre Porto União e São Francisco do Sul. “A expansão da hinterlândia ferroviária do Porto de São Francisco orientou,

portanto, num primeiro momento, o escoamento das exportações de pinho, via litoral, achando-se ainda em construção a ligação entre o porto de Itajaí e Curitibanos.” (MOREIRA, 1995). O fluxo de madeira ia deslocando-se aos poucos para o Porto de Itajaí, favorecido pela ligação viária entre o Planalto e o Litoral, em 1971, por exemplo, Itajaí concentrava 30,7% das exportações da madeira do estado de Santa Catarina, e São Francisco do Sul 35,4%. Algumas mudanças no porto de Itajaí foram fundamentais para fortalecer a atividade madeireira no estado, tais como a expansão da sua hinterlândia produtiva e as obras de organização do porto. E nas décadas de 60 e 70 a exportação de pinho pelo porto de Itajaí já representava a maior do estado, segundo Moreira (1995).

O carvão era proveniente do Sul do estado, transportado até os portos de Laguna e Imbituba através da Estrada Ferroviária Tereza Cristina (EFDTC). Já a indústria têxtil e alimentícia concentravam-se nas cidades de Blumenau e Brusque. A erva-mate era produzida no Planalto Norte de Santa Catarina, mas o maior produtor foi o Paraná, além de outros estados que também foram exportadores do produto, como o Rio Grande do Sul e Mato Grosso do Sul, explica Cabral (2011).

O trajeto feito pela produção foi responsável por dinamizar e impulsionar as movimentações no Porto de São Francisco. Auras (2001) aponta que a erva-mate começa de fato a ser escoada pelo porto de São Francisco do Sul a partir de 1873 e não somente pelo porto de Paranaguá.

Somente quando, pela estrada de terra Dona Francisca, se conseguiu atingir o planalto, em 1873, ligando a área de Joinville a Mafra, Rio Negro e Porto União, a erva –mate passou a ser escoada também pelo porto catarinense de São Francisco do Sul, estabelecendo um intenso vaivém de “carroças típicas, de quatro rodas e com toldas brancas puxadas por seis cavalos”. Anualmente, centenas desses veículos transportavam grossos volumes de mate”. (AURAS, 2001, p.29).

Como um importante elo entre o litoral catarinense e ao planalto, a estrada Dona Francisca, concluída em 1895, já vinha sendo requisitada desde o início do século XIX, por se considerar uma importante estrada, a qual, ligaria o porto a localidades produtoras importantes.

A estrada Dona Francisca reduziu as distâncias e facilitou o trajeto entre o sul do Paraná e o norte catarinense, ou seja, áreas nativas da erva-mate e o porto de São Francisco do Sul, fazendo com que muitos comerciantes paranaenses passassem a escoar o mate pelo porto catarinense (ao invés dos portos de Antonina e Paranaguá), e beneficiá-lo na cidade de Joinville. (CABRAL, 2011, p. 67).

As mercadorias que movimentavam o Porto de São Francisco no início do século XX eram então a erva-mate e madeira, apresentando exportação crescente a partir de 1910. Segundo Goularti Filho (2007) a erva-mate passou de 5.761 toneladas em 1910 para 19.852 toneladas em 1919, reforçando a necessidade de melhoramentos no porto para atender a demanda que crescia. Para se ter uma noção da notoriedade desses produtos nas exportações catarinenses, o **quadro 26** abaixo descreve a porcentagem de exportação a partir de 1885.

Quadro 26 – Participação das principais mercadorias exportadas (Longo Curso e Cabotagem) por Santa Catarina (%).

Ano	Erva-mate	Madeira	Alimentos	Tecido	Cereais	Carvão	Total
1885	28,2	8,2	15,1	-	27,2	-	78,7
1900	31,8	4,2	21,9	0,1	25,5	-	83,5
1905	24,6	9,2	21,4	2,3	19,0	-	76,5
1910	18,7	9,1	41,5	-	14,2	-	83,5
1915	6,9	2,3	19,5	6,2	32,1	-	67,1
1920	13,2	10,0	14,4	5,7	13,8	-	57,0
1925	8,3	13,6	18,8	9,5	22,3	3,6	76,0
1929	16,2	15,1	20,2	8,5	13,8	3,7	77,6
1935	4,2	16,0	22,2	11,3	15,5	8,8	78,7
1940	3,3	24,8	10,4	17,4	10,8	3,2	69,8

Fonte: Goularti Filho (2007, p.435), modificado pela autora.

Percebe-se a forte presença entre as exportações catarinenses da erva-mate e também de cereais em 1885. O crescimento da participação das exportações de madeira em está relacionado com a criação por parte da Brazil Railway de sua subsidiária Southern Brazil Lumber Company em 1909, aumentando demasiadamente a produção, havendo uma baixa em 1915, porém se recupera e em 1940 já é o produto mais exportado. Nota-se também o crescimento da porcentagem dos tecidos nas exportações do estado em 1940, estando bem próximo da madeira. Deve-se a este crescimento, o desempenho alcançado pelas indústrias têxteis catarinenses.

Mamigonian (2011) comenta que as indústrias que nasceram nas áreas de colonização alemã nasceram pequenas e foram ganhando experiência na sua expansão lenta e gradativa, na conquista de seu mercado. A dinâmica alcançada por essas primeiras indústrias têxteis, principalmente nascidas em Blumenau desembocaram na criação de novas empresas também têxteis como a Teka, a Altenburg entre outras. As primeiras indústrias têxteis catarinenses surgiram em meados de 1880, tal como a Hering, mas foi a partir da década de 30 que além do mercado nacional, as indústrias adentraram o comércio internacional, e nos anos 70 o Vale do Itajaí foi considerado o segundo maior polo têxtil e de confecções do mundo.

Contudo, a queda nas exportações da erva-mate e da madeira, alteraram e dinamizaram as movimentações no Porto de São Francisco. Esta dinamização foi possível devido principalmente ao movimento de industrialização realizado pelo estado, que se dividia em verdadeiros polos industriais. A substituição de importações foi medida responsável pelo fortalecimento de muitas indústrias catarinenses, que começam a produzir produtos que antes eram importados, fato que pode ser observado principalmente com o advento da Primeira Guerra Mundial. Dentre a evolução dessas indústrias está a formação do complexo industrial de Joinville, responsável pela fabricação de boa parte de mercadorias escoadas pelo Porto de São Francisco do Sul.

Percebe-se, desta maneira, que o Porto de São Francisco do Sul esteve sempre ligado a dinâmica produtiva de sua hinterlândia, demonstrando diferentes fases de movimentação ao longo dos anos, que contribuíram para imprimir as características e perfil do porto em questão. Desde o início do século XX quando inicia estudos para a construção de um porto efetivo na região há dificuldades relacionadas a aquisição de recursos para as realizações de obras portuárias, demonstrando alguns acontecimentos importantes que marcaram a construção e evolução do

Porto de São Francisco do Sul, o **quadro 27** a seguir foi baseado nas considerações de Goularti Filho, que retrata a história portuária de São Francisco do Sul com base de dados retirados de importantes órgãos que foram descritos no quadro.

Quadro 27 – Cronologia de acontecimentos relacionados ao Porto de São Francisco do Sul.

	ACONTECIMENTOS RELACIONADOS AO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL
1908	Foi realizado o primeiro estudo para analisar as condições naturais do Porto de São Francisco do Sul pela Brazil Railway Company, que definiu a máxima e a mínima profundidade das marés, segundo Tiago (1941) apud Goularti Filho (2013).
1912	É concedido para Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (EFSPRG) o direito a construção e exploração de uma estação no porto, de acordo com Goularti Filho (2013, p.33).
1928	É criada a Companhia do Porto de São Francisco, a qual possuía contrato com o estado de Santa Catarina para a execução de obras no Porto, segundo A Razão (1928) apud Goularti Filho (2013, p.35).
1930	As obras que estavam sendo executadas no porto são paralisadas, assim como as obras em outros portos catarinenses, por conta de falta de recursos, devido principalmente os reflexos da Revolução de 1930. Em agosto do mesmo ano cria-se um novo projeto, requerendo menos recursos financeiros de acordo com Goularti Filho (2013).
1934	O contrato com a Companhia do Porto de São Francisco é reiniciado. Goularti Filho (2013).
1940	O presidente da República, Getúlio Vargas visita a cidade de São Francisco do Sul, e garante o início das obras portuárias. Goularti Filho (2013).
1941	Neste ano é criado o decreto nº 6.912, o qual concede ao estado de Santa Catarina a construção e exploração do novo Porto de São Francisco do Sul por um período de 70 anos. Goularti Filho (2013).
1942	Aprovado projeto e orçamento
1944	É prorrogado novamente o prazo para início das obras, somente em agosto do mesmo ano é reiniciada as obras relacionadas ao cais acostável, aterro, dragagem e execução dos diques pela Construtora Nacional S.A, segundo Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais (1948, p. 103) apud Goularti Filho (2013, p.39).
1950	Novamente as obras são paralisadas e há a aprovação de novo orçamento para a construção do 3º e 4º cais no porto. Portobrás (1987) apud Goularti Filho (2013).
1951 – 1952	Entre estes anos são concluídos 600 metros de cais, armazéns, o escritório da administração portuária, desvio ferroviário e

	calçamento da avenida, segundo Portobrás (1987) apud Goularti Filho (2013)
1953	Conclui-se o 3º cais e os armazéns são entregues as operações. Portobrás (1987) apud Goularti Filho (2013)
1954	Paralisação das obras por falta de recursos financeiro. É reiniciado o contrato com a Construtora Nacional S.A e é aberto uma nova licitação. Portobrás (1987) apud Goularti Filho (2013)
1955	Inauguração do Porto contando com dois cais de 550 metros e dois armazéns com 4.000 m². Neste ano também criado a Autarquia Administração do Porto de São Francisco do Sul (APSFS), estando apta a realizar exploração comercial, execução de obras, consertos de instalações, canal de acesso e bacia de evolução. Goularti Filho (2013, p.41).
1962-1968	Período de crise, poucos investimentos.
1971	Criação dos Corredores de Exportação de Paranaguá e Rio Grande.
1976-1977	Execução da primeira fase obras (construção do terminal de cereais) previstas no Plano Diretor Portuário do Brasil. Santa Catarina (1979) apud Goularti Filho (2013).
1977	Instalação do Terminal Marítimo de São Francisco do Sul (TEFRAN) por parte da Petrobras.
1978	Inauguração do Terminal Graneleiro Irineu Bornhausen.
1979	O Porto de São Francisco se prepara para a movimentação de contentores, através da construção de pátios, segundo Santa Catarina (1980) apud Goularti Filho (2013).

Fonte: Dados coletados a partir de Goularti Filho (2013), elaborado pela autora.

Ao analisar a cronologia dos acontecimentos a respeito da evolução portuária de São Francisco do Sul, nota-se inúmeras interrupções das obras por falta de recursos financeiros, reflexo das políticas econômicas praticadas em cada época e dos momentos históricos que marcaram o desenvolvimento do país, como a Revolução de 1930, que restringiu muitos investimentos, inclusive nos portos brasileiros.

O período entre 1962 e 1968 teve pouquíssimos investimentos no porto. Em 1971, o governo federal instalou corredores de exportação em alguns portos nacionais, como em Rio Grande e Paranaguá. São Francisco do Sul, por sua vez, ficou fora desses investimentos o que tornou a situação portuária francisquense altamente dificultosa e sem condições de concorrer com os portos sulistas na exportação de grãos. Em 1978 a instalação do terminal graneleiro foi de suma importância para que o Porto de São Francisco do Sul se inserisse decisivamente na movimentação de granéis sólidos ao lado de Paranaguá e Rio Grande. Por

fim, em 1979 a entrada dos contentores foi um acontecimento marcante na história do porto, a medida que provocou profundas mudanças na infraestrutura portuária, tendo em vista, que a movimentação de contêineres exige equipamentos especializados e uma adequação no setor.

2.3.1.2 Infraestrutura Portuária do Porto de São Francisco do Sul

O Porto de São Francisco do Sul passou por reformas ao logo de sua existência para que pudesse acompanhar de maneira adequada a demanda existente. As mudanças significativas foram provocadas principalmente após a Lei 8.630 de 1993 proporcionou a entrada decisiva da iniciativa privada nos portos brasileiros, facilitando as concessões. A lei foi de extrema importância, pois alimentou o sistema portuário brasileiro que estava em verdadeiro descaso nas mãos do poder público.

Em novembro de 2011, segundo a Prefeitura de São Francisco do Sul (2015) a obra de dragagem que teve investimento de 105 milhões de reais proporcionada pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) foi um diferencial para a movimentação do Porto de São Francisco do Sul que apresenta atualmente um calado de 14 metros.

No final de 2014, as obras no berço 201 foram concluídas, passou a ter 280 metros de comprimento, o que ampliou a metragem total do cais do porto para 1440 metros de comprimento. Segundo APSFS (2015), o investimento na obra foi de 35 milhões de reais, desse total 30 milhões foram custeados pela União e o restante proveniente da Autoridade Portuária. Este investimento tem como promessa incrementar milhões de toneladas por ano na movimentação do porto francisquense, através da redução do tempo de movimentação de navios no porto.

Segundo APSFS (2015) o canal de acesso ao Porto apresenta 13 metros de profundidade, 150 metros de largura e 9,3 milhas de extensão. Atualmente a área alfandegada do Porto de São Francisco compreende o Porto Público mais o Terminal concedido a iniciativa privada que é o Terminal Portuário de Santa Catarina (TESC). De acordo com Cabral (2011) o Porto Público apresenta um cais de 850 metros, dividido em 4 berços, estes, destinados a diferentes movimentações de cargas. O berço 101 movimenta carga a granel para a exportação, o berço 102 e 103 são especializados em operações containerizadas e por fim, o berço 201 que também é destinada a movimentação de contêineres além de movimentar carga geral, constituindo-se um terminal de multiuso. Já pertencentes ao TESC terminal privado de uso público, são os berços 301 e 302, destinados a carga geral de multiuso.

Esses berços em conjunto tem capacidade de receber de 6 a 7 navios simultaneamente. O número registrado de navios movimentados por hora em uma unidade portuária pode ser parâmetro para classificar um porto, demonstrando a eficiência do mesmo.¹⁵

Quadro 28- Área do Porto Organizado Porto de São Francisco do Sul.

Porto Público	Berço 101- Carga a Granel Berço 102- Operações Containerizadas Berço 103 - Operações Containerizadas Berço 201 – Mov. Contêineres e Carga Geral (Multiuso)
TESC (Privado)	Berço 301- Carga Geral Multiuso Berço 302- Carga Geral Multiuso

Fonte: Dados obtidos em Cabral (2011).

O porto possui uma capacidade para armazenar 450 mil toneladas além da retroárea com mais de 30 armazéns pertencentes a empresas privadas. Quanto ao armazenamento de contêineres, o porto também comporta uma estrutura que atende totalmente a demanda. A zona de conforto quanto a armazenagem de contentores é reflexo principalmente da redução de movimentação desta natureza no porto, que decaiu bastante em função da criação da Portonave em Navegantes e também das operações realizadas em Itapoá. Segundo Arnaldo S. Thiago, diretor geral do Porto de São Francisco do Sul, o porto chegou a movimentar 315.000 contêineres por ano, mas no ano de 2014 apenas 90.000.

A respeito dos equipamentos utilizados nas operações portuárias de São Francisco do Sul há que se investir em máquinas mais modernas, mas também o porto se desenvolve de acordo com a demanda existente, já que os equipamentos mais modernos são utilizados na movimentação de contentores, que não é foco do porto analisado. Os equipamentos utilizados na área portuária são importados da Alemanha, o que diferencia dos equipamentos utilizados no porto de Itajaí que são todos chineses.

Atuando como operadores portuários no Porto de São Francisco do Sul em áreas alfandegadas e não alfandegadas, estão as empresas responsáveis por grandes movimentações de carga como também aquelas que operam em outros serviços complementares as atividades portuárias, que estão descritas no **quadro 29** a seguir:

¹⁵ Dados obtidos em entrevista com o diretor geral do Porto de São Francisco do Sul, Arnaldo S. Thiago realizada em nov.2014.

Quadro 29 – Operadores Portuários do Porto de São Francisco do Sul.

Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola de Santa Catarina (CIDASC)	Terminal de Santa Catarina (TESC)
Rocha Terminais Portuários e Logísticos S.A	WRC Operadores Portuários S.A
Seatrade Serviços Portuários e Logísticos Ltda	Zport Operadores Portuários Ltda
Terlogs Terminal Marítimo Ltda	Soin- Soluções Inteligentes Operadores Portuários Ltda
Litoral Soluções em Comércio Exterior Ltda	Master Operações Portuárias Ltda
Full Port 8 Operação Portuária e Armazenagem	-----

Fonte: Administração do Porto de São Francisco do Sul (APSF, 2015).

O Corredor de exportação do Porto de São Francisco impulsionou a movimentação de granel sólido, sendo uma infraestrutura necessária para acompanhar os portos na dinamização da movimentação portuária. A urgência na implantação de um Corredor de Exportação se deu para acompanhar a dinâmica encontrada nos portos de Rio Grande e Paranaguá que já operavam com essa infraestrutura em suas dependências. O corredor de exportação foi excepcionalmente importante para dar continuidade na movimentação de grãos, já que o Porto de São Francisco se constituiu como o maior porto graneleiro do estado de Santa Catarina, alimentando a competição entre os outros portos da região Sul que também são especializados neste tipo de movimentação de carga. Em São Francisco o corredor de exportação está localizado na zona primária do porto e funciona através de uma parceria entre as empresas Terlogs, Bunge e a CIDASC.

O grupo japonês Marubeni adquiriu em 2011 todas as ações da Terlogs Terminal Marítimo, impactando de maneira eficiente a movimentação no terminal, com grandes investimentos. Desde a aquisição por parte da empresa japonesa a movimentação de soja e milho feitas no terminal têm contribuído com mais da metade do volume total do Porto de São Francisco do Sul.

A trading Marubeni é líder nas exportações de soja brasileira e pretende investir cerca de 200 milhões a mais no terminal Terlogs em São Francisco do Sul. Em entrevista para a revista exame em janeiro de 2014, o presidente de grãos da Marubeni, William Gallo afirma que as operações no Porto de São Francisco do Sul são mais vantajosas do que em outros portos como Paranaguá e Rio Grande, que são rotas mais

“caóticas” como descreve, e o Porto de Santos que demanda de um custo maior nas operações, justificando a distância para exportar pelo porto francisquense.

O Terminal Terlogs trabalha em operações de carregamento dos produtos diretamente para os navios por meio do corredor de exportação. Possui uma capacidade de receber até 500 toneladas por hora no modal rodoviário e mais 1000 t/h no modala ferroviário. Sua capacidade de armazenagem é de 107.000 toneladas de acordo com Terlogs (2014). A Terlogs opera no porto francisquense em uma área total de 40.000 m² e possui uma capacidade de armazenamento de 140.000 toneladas, segundo APSFS (2015).

Operando também no Porto de São Francisco está o complexo da Bunge Alimentos com uma área total de 125.000 m². Este terminal opera até 1,5 mil toneladas por hora de granel sólido e 1 mil toneladas por hora de óleo de soja. Sua capacidade de armazenamento é de 200.000 toneladas em granel sólido e mais 45.000 toneladas para óleo de soja, segundo APSFS (2015).

Já a Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola de Santa Catarina (CIDASC) é responsável por operar o terminal graneleiro Irineu Bornhausen, com uma capacidade de 110.000 toneladas para granel sólido e 9.000 para óleos vegetais.

O Terminal da Terlogs e da Bunge Alimentos unidos investiram cerca de 20 milhões no corredor de exportação do Porto de São Francisco do Sul.

Atuando fortemente no ramo logístico do Porto de São Francisco do Sul, a Seatrade está presente na área portuária desde 1989, operando na exportação e importação de cargas, é uma das maiores operadoras de logísticas. Além da movimentação de cargas, atua também nos serviços de estiva e desestiva de navios, de capatazia, transporte interno, armazenagem em área primária e movimentação de carga e descarga. Suas operações envolvem carga geral, granel e também contêineres, além de realizar serviços complementares como desembarque aduaneiro, agenciamento marítimo e afretamento de navios, segundo Seatrade (2015).

Em 1996, aproximadamente uma área de 48.000 m² do porto público é arrendada para o Terminal de São Francisco do Sul (TEFRAN). Após um ano este foi chamado de Terminal Babitonga e em 2005 torna-se o Terminal de Santa Catarina (TESC) que opera atualmente no Porto de São Francisco do Sul.

O TESC tem como acionistas a empresa espanhola Dragados Servicios Portuarios y Logísticos – DSPL. O Terminal possui uma área

atualmente de 67.000 m² e tem capacidade de 3.000 TEU's, além de 40.000 m² disponíveis para armazenagem de cargas. Opera granéis sólidos, produtos siderúrgicos e cargas de projeto, tudo em contêineres. Segundo TESC (2015) os berços pertencentes ao terminal são o 301 interno com 384 metros de comprimento e o 301 externo com 264 metros, o que difere das colocações de Cabral (2011) logo acima. Em conjunto com o terminal está WRC Operadores, atuando no porto desde 2006.

A hinterlândia do Porto de São Francisco se expandiu ao longo dos anos, a medida que o porto começa a movimentar mercadorias de outros estados. Atualmente os estados que mantem influencia direta com o porto analisado são: o próprio estado de Santa Catarina, onde está inserido o porto, Paraná, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Os dois últimos estados possuem uma relação específica com o Porto de São Francisco do Sul, pois a ligação entre essas regiões e o porto se faz especificamente devido a movimentação de soja e seus derivados, segundo Cabral (2011). Esse tipo de carga tem bastante participação na movimentação dos portos do Sul do Brasil, como é o caso de Rio Grande e Paranaguá, juntamente com São Francisco do Sul.

A respeito das regiões de abrangência do porto, Cabral (2011), elucida a participação de cada estado, além de mencionar o Rio Grande do Sul e São Paulo como grande hinterlândia.

O estado catarinense, como hinterlândia primária, comercializou US\$3,29 bilhões, correspondendo a 43,4% do comércio internacional do Estado, e 57,3% de todo o valor movimentado pelo porto. O Paraná também aparece como hinterlândia primária, transacionou US\$ 1,62bilhão, 11,4% do que comercializou com o resto do mundo foi movimentado por São Francisco do Sul; juntos estes dois estados foram responsáveis por 85,5% das exportações e importações do porto. Mato Grosso e Mato Grosso do Sul foram designados como hinterlândias específicas (soja e derivados), movimentaram US\$ 224,25 milhões, e 134,89 milhões, respectivamente. A soja representou 84,3% de todo valor exportado de Mato Grosso para o porto franciscuense (79,2% do total importado e exportado), e 82,7% do estado de Mato Grosso do Sul. Considerou-se ainda, os estados de São Paulo e Rio Grande do Sul como grande hinterlândia do porto, 4,5% das mercadorias

procederam ou destinaram-se a estes dois estados. (CABRAL, 2011, p.128).

As cargas que são exportadas pelo Porto de São Francisco do Sul são provenientes principalmente do estado do Paraná, que concentra a maior parte da porcentagem, 46,7%, em seguida temos o próprio estado de Santa Catarina, com a presença marcante das mercadorias produzidas pela forte indústria da grande região de Joinville, com 30,5%.¹⁶ A esta região, destaca-se a participação maçante de indústrias de grande porte, principalmente no ramo metal mecânico.

A gigante industrial responsável por movimentar grande parte da economia catarinense, primeiramente chamada de Eletromotores Jaraguá e fundada em 1961 por Werner Ricardo Voigt, Egggon João da Silva e Geraldo Werninghaus em Jaraguá do Sul, anos mais tarde passa a se chamar WEG. A empresa teve uma trajetória de êxito e produtividade se tornando uma das maiores fabricantes de equipamentos elétricos do mundo, com unidades industriais em vários estados do país além de Santa Catarina, como o Rio Grande do Sul, São Paulo, Amazonas, Espírito Santo, e até mesmo no exterior, como México, Argentina, Estados Unidos, entre outros. A Weg iniciou as suas atividades com a produção de motores elétricos, mas foi somente a partir da década de 80, que começou a diversificar os produtos, através da produção de componentes eletroeletrônicos, produtos para automação, transformadores de força entre outros, segundo Weg (2015).

A empresa é um importante componente do desenvolvimento industrial catarinense, apresentando números bastante significativos dentro da balança comercial estadual e uma grande exportadora de mercadorias. Somente em 2014, a receita operacional líquida do grupo Weg foi de 7,8 bilhões de reais. A Weg utiliza o porto de São Francisco do Sul para escoar sua produção, desta forma é uma grande movimentadora de mercadorias dentro do porto.

Outra indústria responsável por movimentar grande quantidade de mercadoria pelo Porto é a ArcelorMittal Vega, localizada em São Francisco do Sul mesmo e inaugurada em 2004. É uma das maiores indústrias de transformação de aço do mundo, produzindo 880 mil toneladas de aço por ano que são destinados as indústrias de automóveis.

Já o estado do Mato Grosso concentra 8,97% das exportações realizadas pelo Porto de São Francisco do Sul, através de grãos e óleos de soja, entre outras mercadorias, mato Grosso do Sul com 5,49% também

¹⁶ Cabral (2011).

com a participação de grãos e óleo de soja, milho triturado, mas também de pedaços e miudezas de galos e galinhas congelados. São Paulo contribui com 4,03% de bagaços e outros resíduos sólidos, refrigeradores entre outras mercadorias, Rio Grande do Sul com 2,97% também colaborando com produtos aves congelados provenientes da forte agroindústria do estado e ainda há cargas da Bahia que representa 0,82% do total e Goiás com 0,6%, de acordo com Cabral (2011).

Já as cargas importadas pelo Porto de São Francisco do Sul, tem principal destino o próprio estado de Santa Catarina primeiramente com 92,42%, em seguida o Paraná com 2,3%, São Paulo 1,27%, Bahia 0,95%, Rio Grande do Sul participa com 0,72%, Mato Grosso com 0,65%, Minas Gerais com 0,4% e por fim, Goiás com 0,33%, segundo Cabral (2011).

Nota-se a dinâmica apresentada pela logística de mercadorias, que apresenta como vantagem importar produtos pelo estado de Santa Catarina, para em seguida este produto percorrer grandes quilometragens para assim chegar em seu consumidor e o mesmo acontece com o caminho inverso. As vantagens apresentadas são diversas, como o preço de operação portuária, agilidade, segurança que estão englobados no preço final do produto, e que são um diferencial na escolha de importadores e exportadores nacionais. Desta maneira, entende-se a competição entre os portos brasileiros em busca de clientes. Essa competição irá refletir no esforço de cada porto para atender as demandas do mercado vigente, por meio da modernização do setor, através da utilização de equipamentos modernos, de investimento em mão de obra qualificada, da presença de diferentes modais que podem ser optados pelos clientes de acordo com as verdadeiras necessidades, isto irá refletir em uma boa infraestrutura nos meios de acesso ao porto.

2.3.1.3 Acessos ao Porto de São Francisco do Sul

O Porto de São Francisco pôde aumentar sua hinterlândias produtiva a medida, em que teve a ferrovia de acesso ao porto concluída como já citado acima, assim o modal ferroviário é parte fundamental do escoamento de mercadorias no porto em questão, atuando como um diferencial frente aos outros portos do estado

O modal ferroviário representa um elo com as atividades portuárias, fazendo uma ligação intermodal, escoando grande parte da produção da dinâmica hinterlândias do porto. Referente a função de uma ferrovia, George (1973) discorre:

A função da ferrovia é a de permitir o deslocamento, em ritmo muito rápido, sobre distâncias variáveis, graças a uma grande flexibilidade de uso de material diferenciado, de massas consideráveis de mercadorias de todas as espécies e de passageiros com vários destinos: transportes poderosos de produtos energéticos, de minérios, de materiais de construção, de adubos, de produtos pesados agrícolas, cereais, beterrabas, transportes mais diversificados de produtos agrícolas perecíveis ou de produtos frágeis: gado em pé, carnes frigorificadas e congeladas, peixe, leite, vinho, frutas e legumes; de produtos manufaturados de todos os tipos, desde automóveis e máquinas industriais aos objetos de pequenas dimensões, frágeis e caros; dos viajantes das grandes linhas aos interesses locais e aos passageiros dos subúrbios com destino ao interior das grandes aglomerações urbanas. (GEORGE, 1973, p.287).

O acesso ferroviário ao Porto de São Francisco do Sul se dá através da Malha Sul da América Latina Logística, que também faz a ligação com outros portos como Paranaguá, Porto Alegre, ligando esses importantes escoadores de mercadorias a regiões importantes, tanto produtoras como consumidoras.

O terminal da Terlogs que foi construído em 2005 no Porto de São Francisco do Sul tem um contrato com a América Latina Logística que lhe dá total exclusividade para movimentar as cargas por ferrovias por um período válido de 23 anos, segundo Estações Ferroviárias do Brasil (2015).

Quanto ao acesso rodoviário ao Porto de São Francisco do Sul, tem-se a BR-280 como principal rodovia de acesso a cidade e está intercepta a BR-101 principal rodovia do país, além da BR-116 que dá acesso a cidade de Mafra. A respeito da importância da BR-280 Cabral (2011) discorre:

Além de sócio-economicamente atender duas notáveis regiões econômicas do Estado, a BR-280 interliga importantes rodovias longitudinais como a BR-101, BR-116, BR-153, BR-158/ SC, permitindo o intercâmbio de tráfego e dando acesso pavimentado ao Porto de São Francisco do Sul. A

referida rodovia, pelo acesso que dá a este terminal portuário, contribui significativamente para a economia regional, basicamente regiões do noroeste do Rio Grande do Sul, oeste de Santa Catarina e sudoeste do Paraná, são beneficiadas pela via, por onde exportam uma diversidade de produtos industrializados, e agrícolas, sobretudo a soja. (CABRAL, 2011, p. 108).

O modal rodoviário está totalmente interligado aos portos, constituindo uma relação mútua, principalmente em países como o Brasil, onde a dependência do transporte rodoviário ainda é altíssima. Desta maneira, se faz necessário manter boa qualidade das estradas por onde circulam a produção nacional, e se torna imprescindível, investimentos neste setor também, para que o modais de transportes nacionais funcionem de maneira sincronizada.

2.3.1.4 Movimentação Portuária do Porto de São Francisco do Sul

O Porto de São Francisco do Sul é um porto essencialmente movimentador de granéis sólidos, responsável por movimentar quantidades significativas de commodities. Apesar da essência graneleira do porto, há uma crescente movimentação de outras naturezas de carga que não somente o granel sólido, como é o caso da carga geral, através de produtos oriundos principalmente da indústria metal mecânica de Joinville, que tem grande participação na movimentação em São Francisco do Sul.

Competindo diretamente com Rio Grande e Paranaguá na movimentação de granéis sólidos, as principais cargas movimentadas por São Francisco do Sul são o Milho, Soja, Farelo de Soja, Trigo.

O Porto esteve ao longo de sua existência adaptado a demanda produtiva de sua região, registrando diferentes momentos e produções escoadas, como, por exemplo o escoamento da erva-mate, da madeira e mais recentemente acompanhando a dinamização industrial a que passou grande região de Joinville, englobando os municípios como Araquari, Jaraguá do Sul, São Francisco do Sul, entre outras. Esta região ganhou grande notoriedade não somente no mercado nacional, mas também ficou conhecida globalmente, através do surgimento e fixação de várias indústrias, principalmente no setor metal mecânico.

De acordo com Cabral (2011) a evolução nos meios de transporte por meio da instalação de ferrovias e rodovias ligando as cidades

produtoras ao porto foi condicionante para o aumento das movimentações portuárias, como exemplo temos a construção da estrada Dona Francisca e do ramal ferroviário São Francisco do Sul em princípios do século XX, que se ligava ao Planalto Norte, mas precisamente a cidade de Porto União.

A partir da década de 80, a Ceval se instala no porto, e assim a ferrovia passa a transportar grãos, principalmente soja. Com a instalação do Terminal Graneleiro Ireneu Bornhausen tem-se uma visão mais promissora a respeito do escoamento de soja pelo Porto de São Francisco do Sul, porém as más condições em relação à infraestrutura portuária impediam o desenvolvimento do porto. Entretanto, desde que começou a operar cargas, São Francisco do Sul sempre apresentou movimentações crescentes, com exceção dos anos de 2008 e 2009, que devido a crise, provocou uma baixa não só nas movimentações portuárias, mas na economia mundial em geral. Uma análise temporal a respeito da crescente movimentação de cargas no porto é feita por Cabral (2011) ao afirmar que em 1985 o porto movimentou 1,3 milhões de toneladas, passados dez anos esse número passou para 2,7 milhões de toneladas e em 2010 foram movimentadas pela porto mais de 8 milhões de toneladas.

Em 2014 o Porto de São Francisco teve uma movimentação total de cargas de 13.268.335 toneladas, registrando apenas 1,83% de crescimento em relação ao exercício anterior. Do total de cargas movimentadas em 2014, 81,2% foram no transporte de longo curso e 18,2% na cabotagem, ou seja, na costa brasileira. Do total registrado no longo curso, houve uma maior participação das exportações, representando 61,1% contra 38,9% das importações.

Quadro 30 – Movimentação Transporte de Longo Curso Porto São Francisco do Sul 2014 (t).

Sentido	Participação (%)	Toneladas
Exportação	61,1%	6.581.178 (t)
Importação	38,9%	4.185.683 (t)

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2015). Elaborado pela autora.

Das mercadorias movimentadas em 2014, a soja participa com grande porcentagem no total de cargas movimentadas pelo porto, justificando a essência portuária de porto graneleiro, produtos siderúrgicos e fertilizantes também merecem destaque, o que pode ser observado no **quadro 31** a seguir:

Quadro 31 – Mercadorias movimentadas pelo Porto de São Francisco do Sul em 2014.

Mercadorias	Participação (%)	Toneladas (t)
Soja	32,6	4.323.844
Produtos Siderúrgicos	24,2	3.205.220
Fertilizantes/Adubos	15,6	2.066.831
Milho	14,8	1.967.607
Contêineres	7,6	-----
Produtos Químicos Inorgânicos	2,2	-----
Alumínio e suas Obras	0,6	-----

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2015). Elaborado pela autora.

Assim, percebe-se que do total movimentado pelo Porto de São Francisco do Sul em 2014, 68,8% foram de granéis sólidos, 25,6% carga geral e o restante movimentação de contêineres. Já em 2013, a movimentação total foi de 13.029.825 toneladas, havendo uma participação maior ainda nas operações de granel sólido que concentraram 71,5% do total movimentado, restando 21,7% de carga geral e 6,8% de cargas containerizadas. Desse total movimentado em 2013, 82,8% foi transportado através da navegação de longo curso e 17,8% pela cabotagem. Na navegação de longo curso, o principal sentido foi o de exportação, como aconteceu em 2014. Demonstra-se no **quadro 32** a seguir a participação das exportações e importações na movimentação portuária do Porto de São Francisco do Sul nos anos 2012 e 2013:

Quadro 32 – Movimentação Transporte de Longo Curso Porto São Francisco do Sul 2012-2013 (t).

Ano	Sentido	Participação (%)	Toneladas (t)
2012	Exportação	73,2%	6.496.781
	Importação	26,8%	2.384.074
2013	Exportação	75,3%	8.061.470
	Importação	24,7%	2.648.421

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2015). Elaborado pela autora.

Percebe-se que na navegação de longo curso as exportações de 2014 tiveram um decréscimo de 18,36% em relação ao ano de 2013, enquanto que as importações obtiveram um crescimento superior a 50%. E analisando os números registrados em 2013, também na navegação de

longo curso, houve um acréscimo de 24,08% em relação a 2012 nas exportações, crescimento também verificado nas importações que registraram um aumento de 11,09% em relação ao ano anterior.

Quadro 33 – Mercadorias Movimentadas Pelo Porto de São Francisco do Sul 2012-2013.

Movimentação em 2012			Movimentação em 2013		
Mercadorias	Participação (%)	Toneladas (t)	Mercadorias	Participação (%)	Toneladas (t)
Soja	30,4	3.321.269	Soja	32,1	4.177.047
Milho	22,6	2.473.443	Milho	26,7	3.481.614
Produtos Siderúrgicos	18,4	2.017.073	Produtos Siderúrgicos	20,0	2.607.493
Fertilizantes	3,0	-----	Fertilizantes	7,9	-----
Contêineres	12,4	1.352.785	Contêineres	6,8	-----
Soda Cáustica	9,3	-----	Soda Cáustica	0,5	-----

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2015). Elaborado pela autora.

Desta maneira, como comportamento habitual da movimentação portuária do Porto de São Francisco do Sul, o granel sólido também foi a principal carga movimentada em 2012 e 2013, representando 64,1% e 71,5% respectivamente. Enquanto que a carga geral em 2012 representou 22,1% e em 2013 21,7% e as operações containerizadas, 12,4% em 2012 e 6,8% em 2013, indicando uma baixa de aproximadamente 50% em relação a 2012.

Segundo APSFS (2015) os principais produtos exportados pelo porto de São Francisco do Sul, são compressores, carrocerias de ônibus, móveis, madeira, papel, soja, milho, autopeças e produtos têxteis. Compreende-se a importância do Porto de São Francisco do Sul para a economia catarinense, sendo o principal escoador de granel sólido do estado de Santa Catarina. Tentando se adaptar as demandas crescentes do comércio mundial que acelera cada vez mais o intercâmbio global de mercadorias e que reflete diretamente nas mudanças provocadas no setor marítimo, como o aumento no tamanho dos navios, o porto tem perspectivas de expansão através da construção de mais um berço de atracação, o que irá aumentar significativamente o número de navios

movimentados simultaneamente no porto, repercutindo no crescimento da movimentação portuária.

É considerável o esforço do Porto de São Francisco em dinamizar suas operações se adaptando constantemente a movimentação de cargas que não somente o granel sólido, como observado o crescimento da carga geral, mesmo que esteja ocorrendo atualmente um decréscimo em operações contêinerizadas, devido principalmente a competição do Terminal da Portonave em Navegantes e do Terminal de Itapoá, ambos especializados em operações de contêineres, com infraestrutura bem mais desenvolvida do que há existente em São Francisco do Sul.

O Porto de São Francisco do Sul, portanto, está fortemente engajado na economia nacional por meio principalmente da movimentação de granéis sólidos através do seu corredor de exportação que possibilitou a concorrência mais aproximada com os portos de Rio Grande e Paranaguá, conquistando mercados e clientes ao longo de sua história, apesar, de ainda, necessitar de muitas mudanças nas suas infraestruturas e de investimentos, como por exemplo, nos acessos ao porto, tanto ferroviário como modal rodoviário.

2.3.2 Complexo Portuário de Itajaí

O complexo Portuário de Itajaí¹⁷ é de grande importância para a economia do estado de Santa Catarina, por ser um grande escoador de mercadorias e concentrador de tecnologias que estão distribuídas em suas estruturas. O Complexo Portuário de Itajaí abrange a área do Porto de Itajaí o qual fazem parte o Porto Público mais o Terminal arrendado da APM Terminals, os demais terminais portuários privados, bem como o terminal da Portonave em Navegantes. A união da movimentação de cargas nessas áreas portuárias fez com que o Complexo se tornasse o 2º no Brasil em movimentação de contêineres.

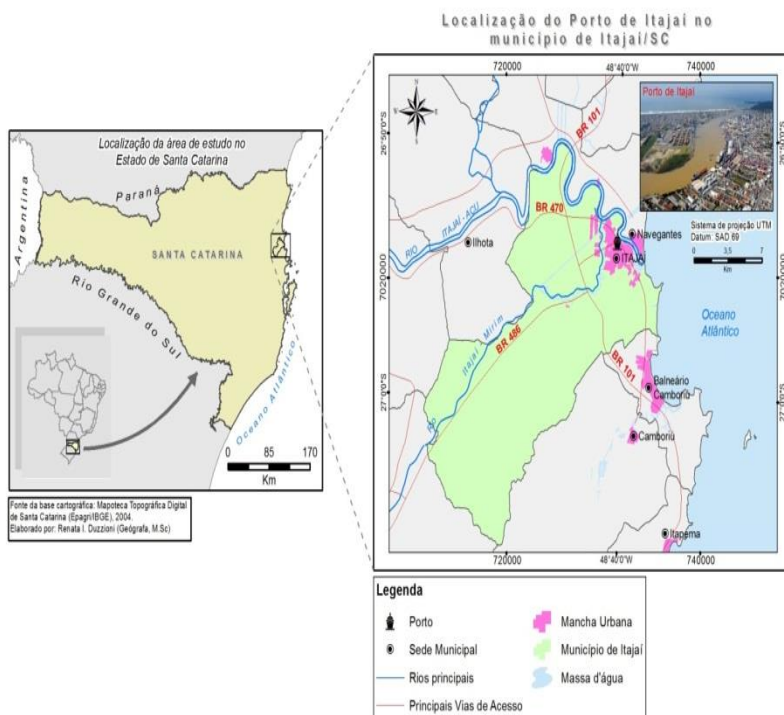
Com uma hinterlândia altamente produtiva, resultando em uma alta movimentação portuária, o Complexo Portuário de Itajaí tem um grande impacto diante do comércio exterior, através de exportações e importações de mercadorias.

Localizado nas margens esquerda e direita do Rio Itajaí-açu, o Complexo Portuário de Itajaí se encontra em uma área extremamente

¹⁷ Entende-se por Complexo Portuário de Itajaí abrange o Porto de Itajaí (Porto Público de Itajaí, APM Terminals e seus terminais privados) localizados na margem direita do Rio Itajaí-açu, bem como a Portonave, presente na margem esquerda desse rio, na cidade de Navegantes.

estratégica, estando suas instalações bem próximas a BR-101, a rodovia mais importante do país, responsável por escoar através do modal rodoviário grande parte dos produtos produzidos no Brasil. A área de localização do Complexo também se torna estratégica a medida que está geograficamente centrada em uma área economicamente muito explorada, no centro do Mercado Comum da América do Sul – Mercosul.

Figura 16 - Mapa de Localização do Complexo Portuário de Itajaí.



Fonte: Zeferino (2012).

2.3.2.1 Histórico do Complexo Portuário de Itajaí

A cidade de Itajaí que abriga o Complexo Portuário de Itajaí começa a prosperar com a vinda de muitos imigrantes que chegaram as

terras do Baixo Vale do Itajaí para colonizar, isto já no século XIX. Na colônia de Itajaí que na época abrangia também as regiões de Brusque, Guabiruba e Botuverá já havia pequenas atividades mercantis que eram desenvolvidas pelos colonos, formando desta forma um sistema de colônia-venda, tal fato pode ser verificada na passagem abaixo

A presença de várias pequenas atividades mercantis e manufatureiras (artesanato, pequena indústria) formava um sistema colônia-venda que contribuiu para gerar as colônias uma acumulação pulverizada e lenta. Na pequena propriedade, os imigrantes produziam a subsistência para suas famílias e mercantilizavam o excedente com intuito de acumular. O mercado consumidor para esse excedente era a sua *hinterland*. (GOULARTI FILHO, 2008, p. 27).

Os imigrantes que se instalavam nestas terras já aproveitavam a saída para o mar antes mesmo da existência de um porto. Segundo o IBGE (2012) depois do surgimento do porto, que na verdade ainda não se constituía como um porto, mas como uma atividade portuária natural, há a origem de um pequeno núcleo urbano, que se intensifica após a criação do município (vila) de Itajaí em 1860, para somente em 1876 se tornar cidade de Itajaí.

O excedente que era produzido pelos imigrantes faz nascer as casas comerciais resultando na exportação destes produtos para outras cidades, como Rio de Janeiro, São Paulo e até mesmo a capital do estado. Percebe-se que o surgimento do Porto de Itajaí está atrelado principalmente a colonização efetuada na região, que impulsionou o comércio e as trocas comerciais na área próximo ao porto. Moreira (1995, p.24) comenta que no litoral de Santa Catarina era praticada a pesca da baleia desenvolvida principalmente na Armação da Piedade. A respeito da valorização da Pesca da baleia, Bastos (2000, p. 128-129), nos recorda que o óleo extraído através dessa atividade, era utilizado em vários setores, como na “construção civil, na conservação da madeira, na iluminação e nas mais diversas manufaturas como lubrificante”, e no século XVIII e XIX era tão valorizado quanto o petróleo nos tempos atuais.

No século XIX, a pesca da baleia entra em declínio, ainda segundo Moreira (1995, p.47) nesta época há o surgimento dos comerciantes, e os lusos-açorianos madeirenses que vão constituir os principais negociantes da região, através da produção agrícola para

subsistência e comercialização de seu excedente, como também a exploração da madeira, e vão comercializar seus produtos com outros portos.

Assim, a primeira fase do porto foi considerada como artesanal e tendo como objetivo atender as demandas das recém colônias alemãs distribuídas no Vale do Itajaí.

A casa Hoepcke, por exemplo, realizava importações diretamente da Alemanha e abastecia extensa faixa litorânea de Laguna ao sul até Paranaguá ao norte, tornando-se o maior grupo empresarial na virada do século, mantendo-se em expansão até 1930. (MAMIGONIAN,1966 apud BASTOS 1997, p. 11).

A produção de madeira no Vale do Itajaí também foi responsável pelo crescimento do porto, segundo Moreira (1995, p. 76) a atividade acontecia no interior do Vale, e o transporte era realizado através de tábuas que seguiam pelo rio Itajaí-açu até a sua foz, onde estava localizado o porto, de lá tomavam como principais destinos o Rio de Janeiro e Porto Alegre. A produção madeireira no Vale do Itajaí diz respeito ao primeiro momento da produção, já o segundo momento é referente a extração da Araucária, no Planalto Serrano. Com o desenvolvimento da economia madeireira há algumas mudanças na cidade, como surgimento de mais firmas, locais para armazenamento de mercadorias, abrem-se estradas, criam-se ferrovias, bem como, registra-se um crescimento no número de embarcações, ou seja, a economia impulsionando o desenvolvimento do porto, de suas infraestruturas, afirma Moreira (1995).

Com o declínio da atividade madeireira, entre os anos de 1907 e 1909 há a diversificação da hinterlândia produtiva do estado, gerando a primeira implantação industrial no Vale do Itajaí, principalmente a partir de 1914, através da substituição de importações, valorizando os produtos fabricados no país, de acordo com Moreira (1995, p.82). A baixa das importações está relativamente ligada a valorização da industrialização, podendo ser explicada pela Teoria dos Ciclos Econômicos, onde a industrialização é vista como um caminho para o desenvolvimento do país.

Segundo Goularti Filho (2005, p.10) o Porto de Itajaí teve diferentes momentos que retratam as suas movimentações de cargas. Constitui-se como primeiro momento o período em que as atividades no

porto eram quase que exclusivamente para atender as demandas das colônias do Vale do Itajaí, produtos que os colonos que aqui se instalaram necessitavam e que eram importados de suas terras de origem, entre o fim do século XIX e início do século XX. O segundo momento remete até meados da década de 70, período que foi conhecido como o auge da madeira nas décadas de 50 e 60, mas que se encerra com seu enfraquecimento e conseqüentemente a sua crise na produção e conseqüentemente nas atividades portuárias. O terceiro momento é o ponto que liga a decadência da atividade madeireira no planalto catarinense devido a lei que proibia o corte das árvores, com o crescimento de outras atividades que transformam e dividem Santa Catarina em verdadeiros polos industriais, como nordeste especializado no setor metal mecânico, o oeste em congelados com carne suína e frango, diversificando o agronegócio. “Contudo a agroindústria, baseada nas cadeias produtivas de suínos e aves, encerrou o período com notável desempenho; taxas de crescimento de 9,5% em 1990 e 14% em 1991”. (CUNHA, 1993, p. 105), o Vale em produtos têxteis e o sul em cerâmico, tornando um porto exportador de cargas gerais.

O parque têxtil também se evidenciou pelo dinamismo e permanentes ganfios de representatividade em nível nacional, de tal forma que, em 1980, Santa Catarina alcançou a posição de terceiro polo do complexo têxtil e do vestuário do País, superando estados como Minas Gerais e quase igualando-se ao Rio de Janeiro, que eram grandes produtores têxteis nos anos 50 e 60. (CUNHA, 1993, p. 105).

Dessa forma, a indústria estadual deve ser entendida como o conjunto de segmentos dos ramos produtivos nacionais, por isso não contendo lógica própria de expansão, atributo que só se verifica a nível nacional. Isso significa dizer que a indústria estadual tem seu comportamento de crescimento determinado, primordialmente, pela dinâmica interdepartamental que vige a nível nacional (...). (MARCANTONIO, 1990, p.312 apud CUNHA, 1993, p. 106).

Moreira (1995, p. 65-66), comenta sobre o início do século XX, quando a produção têxtil local e o comércio portuário dão origem ao

movimento industrialista no estado, com o comércio de alguns produtos como: açúcar, artigos de madeira, têxtil, arroz e de trigo, contanto com a importação e exportação de empresas como: Malburg & Cia, Ford Motor Company, Hoepcke, Asseburg & Cia, Alois Fleischmann, Moreira & Willerding, Bauer & Cia, Konder & CO, Paulo Scheeffe & Cia e Almeida & Voigt.

Em 1980 o ramo de malharia no Brasil era dominado em perto de 90% pelas indústrias catarinenses como a Hering, a Sulfabril, a Malwee, etc..Assim também a produção têxtil de cama, mesa e banho igualmente era dominada pelas firmas catarinenses como Artex, a Teka, a Karsten, a Schösser e a Buettner, que igualmente produziam em torno de 90% da produção nacional e se faziam presentes nos mercados mundiais, sobretudo na Europa Ocidental e Estados Unidos, apesar do aumento das barreiras protecionistas. No período de 1940-1980 o maior crescimento do ramo têxtil brasileiro se deu em s. Catarina que representou 8,7% da produção têxtil nacional e 9,3% das confecções em 1980. Do total de US\$ 1 bilhão exportados pela economia catarinense em 1985, os têxteis alcançaram US\$ 103 milhões, parcela significativa das exportações têxteis nacionais. (MAMIGONIAN, 2011, p. 94).

Lembrando que esta terceira fase do porto, teve grande estímulo e desenvolvimento devido principalmente a containerização das cargas, que de fato foi um grande passo em termos de logística. O contêiner assim como os equipamentos necessários para seu funcionamento, tais como as gruas, pontes rolantes entre outros, serviram como uma forma de aumentar a movimentação de cargas, diminuindo a mão de obra, otimizando o tempo e consequentemente reduzindo os custos. Essa nova dinâmica do porto impulsionou a economia e também as atividades no setor naval.

Atualmente a administração do Complexo Portuário de Itajaí pertence a Superintendência do Porto de Itajaí autarquia municipal da Prefeitura de Itajaí. Este se constitui como único porto com concessão municipal do país, fato que facilitou a descentralização administrativa e a integração do porto com a comunidade.

As áreas que influenciam o Complexo Portuário de Itajaí são as que de alguma maneira possuem ligação com as atividades desenvolvidas pelo porto, tais como as regiões produtivas, regiões consumidoras, áreas com instalações de apoio logístico entre outras. A hinterlândia da área portuária de Itajaí segundo Porto de Itajaí (2012) é considerada o próprio estado de Santa Catarina, Paraná, Goiás, São Paulo, Rio Grande do Sul e Mato Grosso do Sul. Assim, como os demais portos estudados a hinterlândia do Complexo Portuário de Itajaí modificou-se ao longo dos anos, principalmente devido o desenvolvimento das vias de acesso ao porto, tal como a construção de rodovias.

2.3.2.2 Infraestrutura Portuária do Complexo Portuário de Itajaí

O porto de Itajaí compreende o Porto Público e APM Terminals Itajaí, empresa Holandesa que é responsável pelas cargas containerizadas e que possui o terminal Teconvi – Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí que iniciou suas operações em 2011. O complexo portuário abrange mais outros terminais como a Portonave localizado na margem esquerda do rio Itajaí-açu em navegantes, Trocadeiro Terminal Portuário, Poly Terminal, Teporti Terminal localizado na margem direita e Terminal Braskarne, esses são os chamados portos molhados, localizados na Zona Primária Portuária.

O Complexo Portuário apresenta atualmente um calado que varia de 11 a 13 metros de profundidade, porém há projetos que dragagens que se realizados passará a profundidade para 14 metros. Atualmente o calado do porto se constituiu como uma preocupação para as autoridades portuárias, que percebem a necessidade de obras de dragagem, para que o Complexo possa acompanhar a demanda mundial que apresenta navios cada vez maiores. O **quadro 34** a seguir apresenta algumas informações relevantes, quanto a estrutura portuária do Complexo Portuário de Itajaí.

Quadro 34 –Estrutura Portuária Complexo Portuário de Itajaí.

	Cais (m)	Calado (m)	Berços de Atracação
Complexo Portuário de Itajaí	- 1.035 metros (Porto Público + APM Terminals). - 900 metros (Portonave)	Varia de 11 a 13 metros de profundidade	4 (Porto Público e APM) + 3 berços (Portonave)

Fonte: Porto de Itajaí (2014)

O Complexo Portuário de Itajaí é referência em infraestrutura nas movimentações com cargas refrigeradas e congeladas, destacando a tecnologia em equipamentos, os chamados Reffer, é qualidade que chama atenção entre os demais portos do país, realidade que não poderia ser diferente já que o estado de Santa Catarina é o maior “produtor de suínos, pescados e industrializados de carnes (derivados de frango, suínos e bovinos) do Brasil”. (ESAG, 2011). O Oeste catarinense foi berço da agroindústria, como a Sadia e a Perdigão hoje pertencentes ao mesmo grupo, a Companhia BRF- Brasil Foods.

Os Portos Secos Alfandegados fazem parte da estrutura portuária de Itajaí, localizados na zona retroportuária e são de extrema importância para o desenvolvimento das operações, constituindo estruturas de referência logística, armazenagem de cargas entre outros serviços complementares.¹⁸ Em Itajaí os exemplos de portos secos são a Multilog e Brasfrigo.

A Multilog é uma empresa de apoio logístico pertencente ao Grupo Portotobello que está no mercado a 35 anos e atua como porto seco desde 1994, quando ganhou o processo de licitação. Possui um localização privilegiada, próxima aos portos de Itajaí, São Francisco do Sul e Itapoá. Com uma sede de 740.000 m², apresenta projetos para dobrar de tamanho, este ano, ou no próximo. Com mais de 500 colaboradores e aproximadamente 600 clientes de vários estados do país, a empresa

¹⁸ Porto Seco ou EADI - Estação Aduaneira Interior – é um depósito alfandegado localizado na zona secundária (fora do porto organizado), geralmente no interior. Em outras palavras, é um armazém alfandegado de uso público, utilizado para armazenagem de carga em regime de importação e/ou exportação, até o seu efetivo desembaraço pelos órgãos anuentes. (PORTOGENTE,2012).

sobrevive dos portos e é voltada para importação de cargas. Acompanhando a movimentação portuária de Itajaí, a Multilog até 2005 registrava grandes operações com cargas exportadas, porém através de benefícios fiscais que ampliaram as importações no país, houve mudanças neste quadro, havendo, desta maneira, maior participação das importações. As operações que envolvem importações são muito mais lucrativas a medida que demandam mais tempo para a liberalização das cargas, assim, as mercadorias permanecem mais tempo no porto seco, gerando mais lucro a empresa do que no processo de exportação.¹⁹

Atualmente a empresa se responsabiliza por aproximadamente 30.000 contêineres por mês. A Multilog acompanhando as demandas do mercado tem necessidade de aumentar os números de armazéns, para dar conta das cargas provenientes de outros estados, como São Paulo, que concentra 47% dos clientes, com mercadorias importadas ou exportadas através do Complexo Portuário de Itajaí e que ficam armazenadas nas dependências da empresa até o despacho final, desta forma, atuam como um centro de distribuição. Em maio de 2014, a empresa abriu filial em Joinville para se posicionar mais próxima a Itapoá. Segundo Multilog (2014) existe também um aumento significativo de cargas aéreas, atualmente cerca de 800 toneladas são provenientes dos aeroportos de Guarulhos e Viracopos e a empresa tem como projeto obter um cargueiro no Aeroporto Hercílio Luz, localizado em Florianópolis. Trabalhando com as mais variadas mercadorias, a empresa Multilog se tornou um centro logístico, industrial e aduaneiro, referência internacionalmente.²⁰ Participando de maneira efetiva nas operações portuárias, através do apoio logístico, temos aproximadamente 37 empresas engajadas, tais como: Arfrio S.A, Brasmar Container Inland Service, Iceport, Localfrio entre outras.

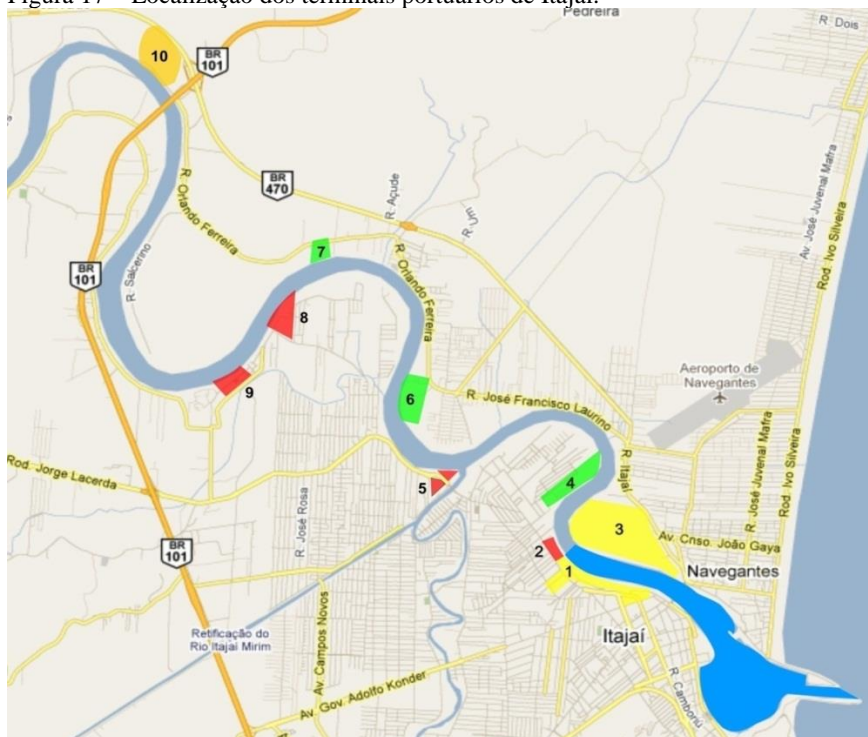
Os principais armadores que atuam no complexo são, em primeiro lugar Mediterranean Shipping Company (MSC), responsável pela maior movimentação de navios no complexo, em seguida Maersk Line e CMA CGM, entre outros que se destacam nas operações. Segundo Albertin (2011, p. 21) os Operadores Portuários representam as empresas que fazem as operações de embarque e desembarque dentro de um porto. Os operadores portuários empregam mão de obra geralmente avulsas ligadas ao Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO). São

¹⁹ Informações obtidas com Eliel Paulo Breve da Silva, Consultor de Negócios da Multilog em visita técnica realizada a empresa Multilog no dia 06 jun. 2014.

²⁰ Informações obtidas com Eliel Paulo Breve da Silva, Consultor de Negócios da Multilog em visita técnica realizada a empresa Multilog no dia 06 jun. 2014.

contratados pelos armadores ou até mesmo pelos donos das cargas contidas nos navios. “Os operadores portuários de Itajaí são: Brasmare, Brava, Estinave, Empilhadeiras Catarinenses, Link Sul, local Link, Marcon Marsud, Orion, Portobello, Servicargo, TECONVI.” (Albertin, 2011, p.21).

Figura 17 – Localização dos terminais portuários de Itajaí.



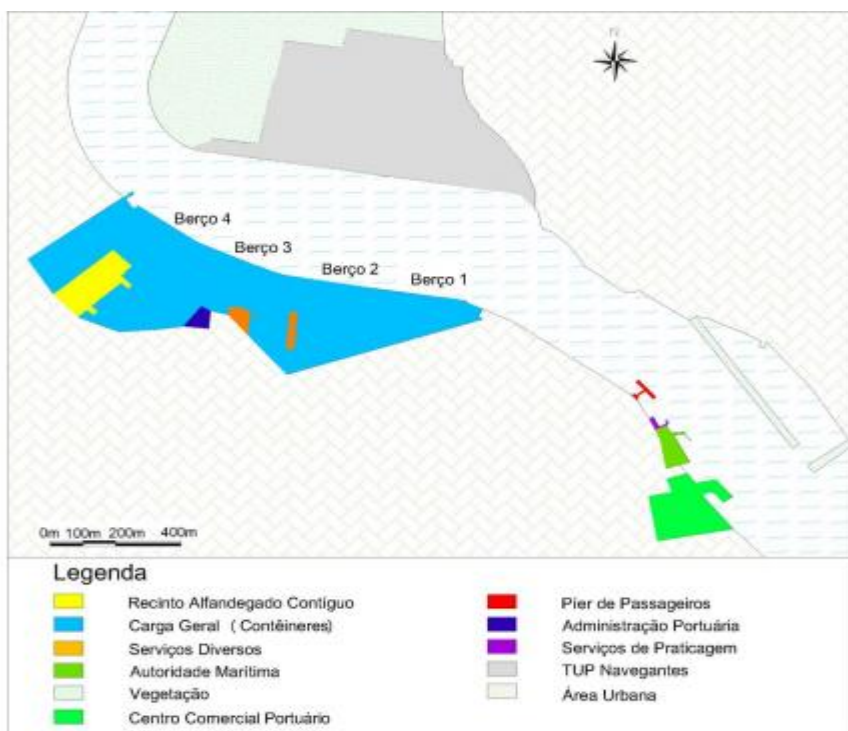
Fonte: Figura obtida no material disponibilizado pelo Porto de Itajaí em visita técnica, realizada em 27 set. 2012. Reajustada por Mariana de Barros Zeferino.

Legenda:

- | | |
|------------------------|-----------------------|
| 1- Porto de Itajaí | 6- Estaleiro Naviship |
| 2- Braskarne | 7- Estaleiro TWB |
| 3- Portonave | 8- Poly Terminais |
| 4- Estaleiro de Itajaí | 9- Teporti |
| 5- Trocadeiro | 10- Central Hidrovias |

O Cais Público localiza-se na margem direita do rio Itajaí-Açu, pertence ao Porto Público e é composto por dois berços de atracação que juntos somam uma área de extensão 471 metros e ainda conta com o terminal de cruzeiros com um berço de 78 metros. Possui armazém e cais com área total de 83,22 mil m², pátios asfaltados e alfandegados, além de retroporto alfandegado chamado também REDEX com área de 25,84 mil m². Tem capacidade de 628 tomadas para contêineres refrigerados.²¹

Figura 18: Localização dos Berços no Porto de Itajaí.



Fonte: Plano Mestre do Porto de Itajaí.

A dinamarquesa APM Terminals, responde por uma rede global de terminais, atuando em 70 portos do mundo em mais de 30 países, com

²¹ Informações obtidas no material oferecido em visita técnica ao Porto de Itajaí, realizada em 27 de setembro de 2012.

mais de 50 terminais portuários totalizando 160 operações terrestres. Pertencente ao Grupo A.P. Moller Maersk, cujo proprietário era Maersk Mc-Kinney Moller falecido em abril de 2012, era filho de Arnold Peter Moller, fundador do grupo. O Grupo A.P Moller Maersk também abrange além da APM Terminals a Maersk Line, Maersk Oil e Maersk Drilling. Localizada também no Porto Público, arrendatária dos berços 1 e 2, desde 2007 responde totalmente pelas operações com cargas contêinerizadas, quando adquiriu 100% das ações do Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí – Teconvi. Desde que começou a atuar no Complexo Portuário, a empresa vem realizando diversos investimentos em termos de infraestrutura, com aquisição de modernos equipamentos, bem como a realização de obras em sua área arrendada e na capacitação de sua equipe, ou seja, investimentos em mão de obra especializada segundo a APM Terminals (2012). O terminal responde por grande parte da movimentação de cargas do Complexo Portuário de Itajaí, e por grande infraestrutura em termos de equipamentos, segundo Porto de Itajaí (2012) conta com dois portainers post-panamax, quatro guindastes do tipo Mobile Harbor Crane chamado de MHC, Bomb Carts para movimentação interna de contêineres, Reach Stackers e empilhadeiras convencionais. Seus dois berços de atracação somam uma área total de 555 metros, uma área de armazenagem com 60 mil m² e um armazém com 1,5 m². Dentre suas infraestruturas ainda estão um terminal de contêineres, retroárea e área pré-stacking. Possui gerador com back-up e 744 tomadas para contêineres refrigerados.

Figura 19: Localização dos berços do Porto de Itajaí.



Fonte: Plano Mestre do Porto de Itajaí.

Devido a grande concentração de cargas no complexo, sentiu-se a necessidade de ter mais um terminal especializado em contentores, fato

que aliou-se a compra de terrenos próximos a margem do rio por parte do empresário Agostinho Leão, em 1998. Após alguns projetos e a união com outros sócios, em 2001 surge a Portonave. Em 2005 inicia-se a construção do terminal e em 2007 começa a operar cargas, e com pouco tempo de atuação o terminal atinge em 2010, 1 milhão de TEUs movimentados, segundo Portonave (2012). Diferentemente dos outros terminais que pertencem ao Complexo Portuário de Itajaí, a Portonave localizada na margem esquerda do rio Itajaí-açu em Navegantes, foi planejada e implementada desde o início para movimentar cargas contêinerizadas, isso reflete diretamente na qualidade de sua superestrutura, sendo o terminal com mais movimentação do complexo portuário. Segundo o diretor executivo do Porto em 2012, Heder Cassiano Moritz, o surgimento da Portonave foi de grande importância para o complexo, a medida em que desconcentrou as movimentações contêinerizadas além de dar suporte nas movimentações, com a enchente do ano de 2008, já que os outros terminais, na margem direita do rio Itajaí-Açu teriam ficados todos prejudicados e como resultado diminuiriam suas atividades de movimentação.²²

O terminal Portonave possui uma área total de 270 mil m², com três berços de atracação com 900 metros de cais, soma-se ao terminal área alfandegada, área pré-stacking, gerador elétrico, 1,2 mil tomadas para contêiner reefer, terminal para contentores com capacidade para 15 mil TEUs¹ e estacionamento para 150 caminhões. Os equipamentos responsáveis pela movimentação de cargas no terminal Portonave são: três Portêineres categoria Post-Panamax, Bomb Carts que servem para fazer a movimentação interna dos contentores, oito Transteiners Rubber Tyred Gantry chamado também de RTG, dois guindastes MHC, 25 caminhões Terminal Tractor, Reach Stackers e empilhadeiras convencionais.²³

O Terminal da Braskarne nasceu com o objetivo apenas de ser um centro de armazenagem de cargas para exportação e distribuição interna em 1990. Em 2001, o grupo Seara Alimentos que pertencia a Cargill passa a ser propriedade do frigorífico brasileiro Marfrig, cujo dono é o empresário Marcos Molina, que começa a controlá-la e daí surge o primeiro terminal privativo para cargas frigorificadas do Brasil, a receber a certificação da Gestão de Qualidade ISO 9001. A Braskarne

²² Informações obtidas em entrevista técnica com Heder Cassiano Moritz no Porto de Itajaí, realizada em 27 set. 2012.

²³ Informações obtidas em material disponibilizado em visita técnica ao Porto de Itajaí em 27 de outubro de 2012.

entra no cenário da economia internacional em 2005, quando na área se instala o TECON, terminal de contêineres frigorificados, o que gerou um grande crescimento. Hoje o terminal atua como armazém seco para a exportação, terminal de contêineres frigorificados, como também secos, local de inspeção para os produtos congelados e serviços referentes à importação e exportação, segundo Braskarne (2012). O terminal Braskarne, possui uma área total de 36,02 mil m² e desta, 32,9 mil m² são alfandegadas. Possui um único berço para atracação com 150 metros, dois armazéns destinados a carga geral, com 4 mil², 438 tomadas para contêineres reefer e um terminal para contêineres com capacidade de 1 mil TEU. A respeito de seus equipamentos de movimentação de cargas, possui Reach Stackers e empilhadeiras convencionais.²⁴ A importância deste terminal para o Complexo Portuário de Itajaí é justificada através da grande movimentação de produtos congelados destinados a exportação.

O terminal Trocadeiro é controlado pela empresa Transportes Dalçoquio, fundada por Augusto Dalçoquio Neto, que iniciou as atividades no mercado transportando derivados de petróleo e óleo combustível em 1968. Em 1998 começa a transportar também cargas secas, segundo Dalçoquio (2012). Este terminal foi fundado em 2003, como uma expansão da empresa Dalçoquio Transportes e esteve desativado por um longo período. Sua infraestrutura está distribuída em dolphins de atracação com 150 metros, terminal para contêiner com capacidade para 450 TEUs, terminal para navios de granéis líquidos, armazém de 1,5 mil m², estacionamento para caminhões, retroárea e área pré-stacking. E os equipamentos como Reach Stackers e empilhadeiras convencionais.²⁵

Segundo Portos e Navios (2014) a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) assinou contrato com a empresa Trocadeiro Portos e Logística, tornando-se devidamente autorizada a explorar a instalação portuária na Modalidade de Uso Privado, através da movimentação e armazenagem de granéis líquidos.

A Poly Terminais pertencida ao grupo Dow Química proprietária e operadora de granéis líquidos desde 1976 no Complexo Portuário de Itajaí, quando em 2008 passa a ser o Terminal privativo Poly Terminais. É o terminal mais moderno no complexo portuário do Itajaí, o último a

²⁴ Informações obtidas no material disponibilizado pelo Porto de Itajaí em visita técnica realizada em 27 de setembro de 2012.

²⁵ Informações obtidas em material disponibilizado pelo porto em visita técnica realizada em 27 de setembro de 2012.

ser construído, possuindo apenas quatro anos. Com uma área de 245.000m², sendo 100.000 m² construídos e 80.000 de área alfandegada. O terminal Movimenta carga própria e também de terceiros e possui capacidade para armazenar 5.300 TEU's, além de servir como suporte para retroárea do porto. O terminal está apto para receber navios com no máximo 168 metros de comprimento e possui um calado 8,60 metros. A respeito de seus equipamentos, possuem quatro stackres (empilhadeiras). E um diferencial do terminal é a armazenagem apenas de contêineres cheios, pois ganham com o valor da carga armazenada em cada contêiner. Além de operarem apenas com cargas internacionais.²⁶

O Terminal Teporti, localizado também na margem direita do rio Itajaí-açu, começou a operar em 2008. Apresenta um cais com 150 metros, e tem projetos para que o berço de atracação tenha até 300 metros e até então não foi realizado. Possui uma área alfandegada de 49 mil m², armazém para carga seca com 3.000 m², terminal para armazenamento de contêineres com capacidade para 4 mil TEU's, 50 tomadas para contêineres refrigerados, segurança 24 horas e monitoramento, de acordo com Teporti (2015). Segundo Albertin (2011, p. 19), o terminal é administrado por dois grupos empresariais Armazéns Gerais Columbia S/A e Julio D'Avila, e se destaca dos demais terminais portuários espalhados pelo Brasil por ser o único que utiliza leitura ótica, tecnologia russa para identificação dos contêineres. Segundo Teporti (2012), o maquinário do terminal é composto por quatro reachstackers, dez empilhadeiras e um guindaste Mobile Harbour Crane (MHC). Em agosto de 2012, o terminal investiu cerca de 2,6 milhões nas suas estruturas, adquirindo mais duas empilhadeiras Meclift que realizam diversas operações com as cargas containerizadas já são utilizadas no cotidiano de muitos portos como os europeus e uma Reach Stacker para uma movimentação de cargas maiores.

2.3.2.3 Acessos ao Complexo Portuário de Itajaí

O modal ferroviário é uma lacuna a ser preenchida no Complexo Portuário de Itajaí, é inaceitável que um porto com tamanha importância e notoriedade nacional não possua uma ligação ferroviária entre as principais regiões produtoras até a área portuária.

No início do século XX, surge a necessidade de construir uma ferrovia que teria por função conectar a Colônia Blumenau as demais

²⁶ Informações obtidas em entrevista técnica com Jaison Rocha, Executivo de Vendas da Poly Terminais, realizada 10 out. 2014.

localidades do Vale do Itajaí, bem como ao porto. Em 1904 começa a construção da Estrada de Ferro Santa Catarina, inaugurada em 1909, proporcionando a ligação entre as regiões mais interioranas do Vale com o litoral. Em 1926, começa a construção do trecho Blumenau-Itajaí, o qual é concluído quase duas décadas depois e na década de 30, expandia-se para o Oeste. Durante alguns anos a estrada de ferro foi uma importante conexão entre as regiões produtoras até o porto, tal como o escoamento da madeira, porém com o incentivo por parte governamental para o processo de rodoviarização no país, a estrada entra em declínio, assim como muitos outros trechos ferroviários no Brasil. Com a construção da BR-470, a estrada se torna mais obsoleta ainda e é desativada em 1971, de acordo com Senem (2003).

Atualmente o produto mais movimentado pelo Complexo Portuário de Itajaí é a carne congelada proveniente principalmente do Oeste catarinense, desta forma, para atender necessidade em termos de infraestrutura do porto, bem como diminuir a dependência em relação ao modal rodoviário, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) tem como objetivo a construção da ferrovia Leste-Oeste também conhecida como Ferrovia do Frango, que liga as cidades produtoras do Oeste ao porto, ou seja, de Dionísio Cerqueira a Itajaí. Para tanto, os projetos ainda não saíram do papel, segundo a Federação das Indústrias de Santa Catarina (FIESC-2015) em outubro de 2014 foi assinado ordem de serviço para a realização do estudo técnico da ferrovia, o qual será realizado pela empresa Prosul/urbaniza/Hansa vencedora do processo de licitação. Há que se entender a urgência para a conclusão desta obra, que a medida em que for concretizada, irá tornar o transporte 30 a 50% mais barato. A carência de um modal ferroviário nas instalações portuárias de Itajaí traduz uma deficiência na infraestrutura que repercuti no desenvolvimento do mesmo, a medida que se torna um obstáculo para sua expansão.

Já a respeito do acesso rodoviário a BR-101 se constitui como a principal rodovia, por onde escoam grande parte das mercadorias que são movimentadas no porto. A BR-470 também é considerada importante via de acesso ao porto, por ela circulam mercadorias da indústria do Vale do Itajaí com destino a exportação. A BR-282 é utilizada para escoar o principal produto movimentado por Itajaí, o frango congelado. Ela encontra-se com a BR-470 desembocando na área portuária.

O Rio Itajaí-açu já constituiu um importante meio de transporte de mercadorias do interior do Vale até o litoral, principalmente com o transporte da madeira, segundo Moreira (1995). Porém, atualmente a

utilização do Rio Itajaí-açu como meio de transporte de mercadorias é praticamente inexistente, particularmente após a construção da BR-470.

2.3.2.4 Movimentação de Cargas Complexo Portuário de Itajaí

O complexo Portuário de Itajaí é especializado em movimentação de contêineres, sendo o 2º colocado nacional e o maior movimentador da região sul. Destaca-se em operação com cargas frigorificadas, fato que contribuiu para seu reconhecimento mundialmente, através da exportação de produtos congelados.

O Complexo Portuário de Itajaí tem forte participação na movimentação mundial de cargas, fato notável ao analisar as movimentações realizadas pelos seus terminais. Possui um caráter de porto exportador, porém ao longo dos anos, o crescimento das importações, devido principalmente aos incentivos fiscais, tem modificado bastante este quadro, fazendo com que cada vez mais as importações se aproximem das exportações.

Analisando a evolução do crescimento da exportação de produtos congelados no Porto de Itajaí, o **quadro 35**, é revelado o comportamento regressivo da madeira e seus derivados para a exportação, diminuindo sua movimentação para menos que a metade nos anos analisados na tabela a seguir. Nota-se também, uma queda geral nas movimentações em 2008.

Quadro 35 - Produtos exportados pelo Porto de Itajaí, Longo Curso – 2004-2008.

PRODUTO	2004	2005	2006	2007	2008
FRANGO CONGELADO	118.665	239.721	262.873	383.331	308.268
CARNE CONGELADA	30.280	16.892	26.297	55.745	22.505
TÊXTEIS	1.422	2.709	3.960	4.102	2.473
MADEIRA E DERIVADOS	319.635	430.991	348.774	289.798	147.534
PRODUTOS CERÂMICOS	45.524	56.004	104.438	112.526	40.187

Fonte: Dados obtidos no sítio eletrônico do Porto de Itajaí. Tabela readaptada pela autora.

Percebe-se que em 2000 as exportações sobressaiam as importações, chegando a 82% do total de cargas movimentadas contra 18% importadas, refletindo o aumento da movimentação de cargas e evolução das atividades portuárias.

O Porto de Itajaí, espaço que compreende as operações realizadas no Porto Público e no terminal da APM Terminals teve uma movimentação total de mercadorias em 2014 de 3.813.335 toneladas, sendo todas as cargas contêinerizadas. Este número representa um decréscimo de 7,29% em relação ao exercício anterior. Deste total registrado a grande maioria da carga registrada foi escoada através do transporte de longo curso, que movimentou 3.284.081 toneladas do total, enquanto que a cabotagem apenas 523.164 toneladas. No transporte de longo curso, as exportações estiveram na frente das importações, com 54,8% das operações, ou seja, 6,8% do que foi registrado em 2013 pelas exportações que estavam abaixo do número de importações. Como complementariedade, em 2014 as importações representaram 45,2%, segundo ANTAQ (2015).

Analisando a movimentação no Porto Público e APM Terminals nos anos de 2012, 2013 e 2014, percebe-se que a maioria das cargas operadas são contêinerizadas totalizando 100% em 2012 e 2014, e em 2013 99,9%, sendo 0,1% de carga geral solta.

Quadro 36 – Movimentação Porto Público e APM Terminals 2012-2013²⁷.

2012 (t)	2013 (t)
Total Movimentado: 3.913.188	Total Movimentado: 4.112.998
Longo Curso: 3.629.245	Longo Curso: 3.702.142
Cabotagem: 282.958	Cabotagem: 409.241
Perfil de Cargas: 100% contêineres	Perfil de Cargas: 99,9% contêineres e 0,1% carga geral solta.

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2015), elaborada pela autora.

Nota-se, que de 2012 para 2013, houve um aumento 5,11% no total de movimentação portuária nas áreas analisadas acima. Em 2012, as exportações foram também inferiores as importações, tendo participação de 49% enquanto as importações 51%. Em 2013, as exportações foram 48% e as importações 52%.

Participando ativamente no Complexo Portuário de Itajaí, o Terminal da Portonave, representa grande parte da movimentação de contêineres registrada no complexo. Constituinte um terminal exclusivamente de cargas em contêineres, apresentou em 2014 uma movimentação total de 7.849.790 toneladas, 3,70% a mais do que no exercício anterior. Como característica nacional, o transporte de longo

²⁷ A movimentação total é dividida em Longo Curso, Cabotagem e o restante são atividades de apoio portuário.

curso também é o principal meio de escoamento das mercadorias no terminal, 7.592.035 toneladas do total, e a cabotagem apenas 257.751 toneladas. E no transporte de longo curso, as exportações representaram 52,1%, 3.957.106 toneladas, enquanto que as importações 47,9% e 3.634.928 toneladas, de acordo com ANTAQ (2015).

Quadro 37 – Movimentação no Terminal Portonave 2012-2013.

2012 (t)	2013 (t)
Total Movimentado: 5.920.600	Total Movimentado: 7.569.404
Longo Curso: 5.592.616	Longo Curso: 7.102.829
Cabotagem: 327.984	Cabotagem: 466.573

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2015), elaborada pela autora.

No transporte de longo curso em 2012, as exportações somaram 2.598.438 toneladas e 46,5% no terminal, enquanto as importações 53,5%, 2.994.178 toneladas. Já em 2013, as exportações foram maiores do que as importações, sendo 53,4% ou 3.789.421 toneladas e as importações 3.313.407 toneladas somando 46,6%. Nota-se que as exportações maiores foram registradas em 2013.

Já o Teporti se diferencia das áreas analisadas acima, por ter uma baixa participação da movimentação de contêineres, apresentado como perfil de movimentação a carga geral. Porém, percebe-se também uma inferioridade no número de cargas movimentadas em relação aos outros terminais portuários de Itajaí, como o **quadro 38** demonstra.

Quadro 38- Movimentação no Terminal Teporti 2013-2014.

2013 (t)	2014 (t)
Total Movimentado: 423.996	Total Movimentado: 286.993
Longo Curso: 244.884	Longo Curso: 215.213
Cabotagem: 179.112	Cabotagem: 71.780

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2015), elaborada pela autora.

Constata-se que no Teporti, de 2013 para 2014, houve um decréscimo na movimentação total de cargas, e uma participação mais representativa do transporte de cabotagem, que se aproximou mais do transporte de longo curso. Destaca-se um diferencial neste terminal em relação aos demais atuantes no complexo, no transporte de longo curso, há predominância das importações sobre as exportações, que podem ser analisadas no **quadro 39**.

Quadro 39 – Movimentação Transporte de Longo Curso Terminal Teporti 2013-2014.

2013 (t)		2014 (t)	
Exportação: 75.739	30,9%	Exportação: 60.540	28,1%
Importação: 169.145	69,1%	Importação: 154.674	71,9%

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2015), elaborada pela autora.

Dos produtos movimentados no Teporti é relevante a participação de produtos siderúrgicos e cimento, sendo as principais cargas movimentadas em 2013 e 2014, como demonstra o **quadro 40**.

Quadro 40 – Produtos Movimentados no Teporti 2013-2014.

2013	2014
Produtos Siderúrgicos - 45,7%	Cimento – 48,8%
Cimento - 31,9%	Produtos Siderúrgicos - 47,2%
Veículos e Materiais para Vias Férreas - 19,1%	Máquinas, Aparelhos e Materiais – 2,2%
Carnes Bovinas Congeladas - 1,5%	Reatores – 1,7%
Máquinas, Aparelhos e Materiais Elétricos - 0,9%	Aeronaves – 0,1%
Contêineres - 0,4%	-----

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2015), elaborada pela autora.

O Complexo de Itajaí como um todo, teve uma expressiva movimentação de cargas no ano de 2014, sendo o produto mais exportado o frango, produto que o estado de Santa Catarina é o maior exportador do Brasil, segundo maior produtor e o Complexo Portuário de Itajaí o principal escoador no país.

Quadro 41 – Principais Produtos Exportados pelo Complexo Portuário de Itajaí 2014.

Produto	Peso Líquido (t)	US\$
Frango	1.296.945	2.626.824,000
Carnes	509.795	1.621.686,000
Peixes	6.200	21.633,000
Alimentos em geral	250.799	232.897,000
Maça	15.236	10.990,000
Fumo	89.340	440.238,000
Produtos Químicos	33.109	148.394,000
Plásticos e Borrachas	7.517	35.786,000
Madeira e Derivados	1.156.148	1.012.794,000
Papel e Derivados	59.925	63.512,000
Têxteis	11.698	62.927,000
Cerâmica e Vidros	190.857	117.936,000
Mecânicos e Eletrônicos	401.031	1.259.148,000
Outros	34.384	128.659,000
Total	4.062.987	7.783.424,000

Fonte: Porto de Itajaí (2015).

Percebe-se, a importância do principal produto exportado pelo complexo, o frango congelado, que além de apresentar o maior número de toneladas movimentadas, representando 31,92% do total de toneladas movimentadas, também indica o maior valor agregado, constituindo 33,75% do total do valor agregado nas exportações em 2014. Mamigonian comenta o desenvolvimento da agroindústria no oeste catarinense, relatando a crescente participação da indústria ao longo dos anos.

Há a crescente ampliação dos negócios catarinenses do referido setor centro-oeste brasileiro, que vem acontecendo desde os anos 70, aproveitando preços baixos, da terra e custos vantajosos da produção de soja, milho, etc, necessários à produção mais barata de aves. Mas mesmo assim, Santa Catarina respondia em 1996 por 68% das vendas de carne no mercado mundial. As unidades catarinenses não pararam de aumentar suas produções desde então e as exportações aumentaram continuamente. Em 2009 elas foram de US\$ 623 milhões da Seara, US\$ 473 milhões da Sadia, US\$ 359 milhões da Brasil Foods, US\$ 162 milhões da Cooperativa Central Oeste Catarinense,

US\$120 milhões da Diplomata. Como já se disse, o Oeste se tornou a maior região exportadora de Santa Catarina. (MAMIGONIAN, 2011, p.113).

Já as importações veem se igualando e até mesmo ultrapassando os valores das exportações, modificando aos poucos o perfil exportador do complexo, através principalmente de incentivos fiscais. Em 2014, o produto que mais importado em toneladas pelo Complexo Portuário de Itajaí foram os produtos químicos que representaram 33,90% do total de toneladas movimentadas na importação. Já o produto importado que teve a maior participação em valor agregado foi os mecânicos e eletrônicos, abrangendo 35,82% do total.

Quadro 42 – Principais Mercadorias Importadas Pelo Complexo Portuário de Itajaí 2014.

Produto	Peso Líquido (t)	US\$
Peixes	67.525	142.535,000
Tripa Suína	2.081	11.339,000
Alimentos em Geral	243.929	466.243,000
Produtos Químicos	1.242.826	1.984.492,000
Plásticos e Borracha	166.889	576.194,000
Madeiras e Derivados	38.807	43.202,000
Papel e Derivados	101.966	120.202,000
Têxteis	432.461	1.643.338,000
Cerâmica e Vidros	404.715	203.441,000
Mecânicos e Eletrônicos	871.790	3.137.993,000
Outros	93.610	430.588,000
Total	3.666.599	8.759.567,000

Fonte: Porto de Itajaí (2015).

Compreende-se a forte participação do Complexo Portuário de Itajaí na movimentação dos principais produtos exportados pelo estado, como os produtos oriundos da agroindústria desenvolvida no Oeste catarinense, bem como a forte presença das importações de produtos com alto valor agregado no complexo, como é o caso dos mecânicos e eletrônicos.

Segundo Porto de Itajaí (2014), embora a soma de exportações e importações do Complexo Portuário de Itajaí tenha sido inferior a alguns outros portos como o de Santos, Paranaguá e Vitória em 2013, o complexo é o que mais movimenta mercadorias de maior valor agregado entre os principais portos do Brasil. Tal fato, é justificado, por Itajaí

realizar operações totalmente containerizadas, desta forma, as mercadorias transportadas possuem maior valor agregado, principalmente em relação aos commodities que representam grande parte da movimentação dos principais portos brasileiros. Desta forma, o Complexo Portuário de Itajaí, esteve em 2013 em primeiro lugar entre os dez principais portos com o maior valor agregado, seguido pelo Porto do Rio de Janeiro.

Percebe-se a desenvoltura do Complexo Portuário de Itajaí diante de outros portos também importantes para a economia nacional, e a busca incessante do mesmo para se manter firmemente no mercado global. Assim, a estrutura portuária é chave principal para que um porto possa estar apto a receber grandes volumes de cargas e se tornar um grande escoador de mercadorias. A infraestrutura portuária, também se constitui como um importante meio de competição entre os portos, à medida que, aquele que estiver mais adaptado as demandas globais, estará na frente da competição. O Complexo Portuário de Itajaí necessita se moldar as exigências vigentes do mercado, principalmente ao aumento do tamanho dos navios, que necessitam de profundidades suficientes para atracar em um porto, desta maneira, o calado de um porto, bem como sua bacia de evolução tem sido um importante requisito na escolha dos armadores, que irão decidir qual porto será mais adequado para atracarem, é claro que está decisão, terá a avaliação de outras questões, como a modernização de equipamentos, custo de operação portuária, distância do centro produtivo até o porto e vice versa, serviço logístico entre outros fatores.

Preocupados em se manterem ativos no mercado, a autoridade portuária do Porto de Itajaí afirma, que já estão sendo mobilizados esforços para modificar alguns entraves ao desenvolvimento do porto, tal como a profundidade do calado e referidas obras na bacia de evolução.

Por fim, existem precariedades relacionadas a infraestrutura natural do Complexo Portuário de Itajaí como problemas na profundidade do calado, além da necessidade de ampliação da bacia de evolução. Suprindo alguns problemas estruturais, o complexo apresenta boa localização, próximo a principal rodovia do Brasil, que é a BR-101, por onde escoam milhares de produtos produzidos no país. Porém há que se destacar a deficiência do mesmo referente ao modal ferroviário, constituindo um empecilho no desenvolvimento do porto. Porém, percebe-se, que estas lacunas estão tentando ser preenchidas de outra maneira, como o uso de tecnologias nas operações portuárias, principalmente após o início de operação do Terminal da Portonave, que impulsionou a movimentação de contêineres no complexo, tornando-o referência nacional, e estando atrás somente do Porto de Santos.

2.3.3 Porto de Imbituba

Um porto com considerável potencial de crescimento e até então pouco explorado em vista de todo o seu potencial, é o Porto de Imbituba, que se destaca entre os portos nacionais por possuir uma das melhores condições portuárias naturais do país. Entende-se como condição natural, que este constituísse naturalmente um porto viável para atracação de navios, o que o diferencia de muitos portos nacionais, que são dependentes de obras constantemente para que possam acompanhar a demanda do mercado naval. O porto de Imbituba foi concebido inicialmente para movimentar granel sólido, mas precisamente, o carvão, desta forma, as condições de estrutura satisfaziam a movimentação que era realizada no porto. Com a diversificação da movimentação de cargas, principalmente através da movimentação de contentores, se fez necessário a ampliação do molhe, para diminuir a ondulação na entrada do porto, pois devido a sua localização em uma baía aberta, o trabalho das marés é maior. Para tanto, essas modificações são pequenas ao lado de muitos outros portos, que por exemplo, estão a mercê de processos de dragagem.

Seu surgimento está atrelado a descoberta de carvão em Santa Catarina, desencadeando em uma competição com o porto de Imbituba para se tornar o porto carvoeiro do estado. Acompanhando a produção de carvão catarinense, as movimentações no porto também diminuíram quando o carvão diminuiu a produção, fazendo com que o porto se diversificasse, movimentando outros tipos de mercadorias, que não somente o carvão, através de mudanças de infraestruturas que levaram as condições atuais a que o porto se encontra.

Figura 20 – Porto de Imbituba.



Fonte: Porto de Imbituba (2014).

Localizado no município que leva o mesmo nome do porto, na região Sul de Santa Catarina, a área portuária de Imbituba está presente em uma enseada aberta, a 28° de latitude Sul e 48° de longitude Oeste. A área de influência do porto compreende o próprio estado de Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

O Sul de Santa Catarina, região que abriga o Porto de Imbituba, se constitui em uma área com vários centros industriais, como coloca Mamigonian (2011), abrangendo Criciúma, que é o quarto centro industrial catarinense, Urussanga com forte importância no ramo cerâmico e extração e beneficiamento do carvão, Tubarão com a presença da maior termelétrica do Brasil movida a carvão-vapor e Imbituba que concentra o porto carbonífero. De certa forma, as indústrias do Sul de Santa Catarina impulsionam o crescimento do Porto de Imbituba a medida que estão presentes nas movimentações portuárias do mesmo.

2.3.3.1 Histórico do Porto de Imbituba

O Porto de Imbituba nasceu das bases da produção carvoeira no sul do estado de Santa Catarina, que por meio da competição entre dois portos, criou-se um mecanismo para escoar a mercadoria dos centros produtores aos centros consumidores. Desta maneira, ao direcionarmos nossa atenção e análise a um porto, e a desmembrar sua história percebemos a diversidade de detalhes que compõe a evolução das atividades relacionadas a este setor.

Antes mesmo da descoberta de carvão na região Sul do estado Neu (2009) nos remete ao princípio de pequenas atividades comerciais na região de Imbituba, ao destacar que ainda no século XVIII nasce na enseada uma armação baleeira, isto desencadeia em contato entre a região e os centros urbanos da colônia, já que a atividade constituía um monopólio do capital comercial português. Esta ligação fez surgir um intercâmbio entre as essas localidades, o qual proporcionou o comércio de produtos inexistentes na enseada, como por exemplo, os tecidos.²⁸ Segundo Goularti Filho (2013), a criação do porto de Imbituba está intrinsecamente ligado a descoberta de reservas de carvão em Santa Catarina, além de ser consequência da construção da estrada de Ferro Tereza Cristina. A descoberta de carvão mineral em Santa Catarina foi no século XIX, e a partir da descoberta muitos profissionais como geólogos e engenheiros fizeram estudos e na época constataram que o carvão encontrado merecia atenção e deveria ser extraído. Após oficializada a descoberta das jazidas, o “governo provincial” propôs que fosse construído uma ferrovia para o escoamento do carvão até seus lugares de embarque, no caso o porto. A dificuldade inicial estava ligada ao transporte do mineral, das reservas no município de Tubarão até o porto que seria escoado, apesar de que já se havia conhecimentos de que o porto de Laguna, mesmo que fosse o mais próximo, não possuía estrutura em termos de natureza física apropriada para a operação, caso do seu restrito calado, que impossibilitava a atracação de navios com maior profundidade e que seriam os utilizados para inicialmente o transporte dos materiais para a construção da ferrovia e posteriormente o transporte do próprio carvão.

Seguiram os estudos a respeito do porto que seria mais apropriado para escoar o carvão catarinense, isso gerou um verdadeiro conflito, ao passo que colocou em competição os portos de Laguna e

²⁸ Segundo Comerlato (2011) as armações eram núcleos populacionais no país nos séculos XVIII e XIX, que desenvolviam a pesca da baleia e o beneficiamento das partes economicamente interessantes deste cetáceo.

Imbituba, que disputavam para receberem as devidas estruturas necessárias a movimentação do mineral, dividindo opiniões e gerando imensas dúvidas na escolha. O governo do império, por exemplo, apostava no porto de Laguna. Imbituba era caracterizado por possuir um ancoradouro natural de boa qualidade, porém, os ventos norte e nordeste atrapalhavam a entrada dos navios, retrata Goularti Filho (2013). O projeto de construção da ferrovia passou por diversas modificações que avaliavam o melhor porto para o escoamento do produto, por fim, ficou decidido que a ferrovia ligaria a região das minas até o porto de Imbituba, além de um ramal até o porto de Laguna e em 1880 se inicia a construção da estrada de Ferro Tereza Cristina.

Assim que iniciou a construção da ferrovia, os insatisfeitos com a provável escolha de Imbituba como porto carvoeiro do estado começam a se manifestar, como é o caso dos moradores de Laguna, que temiam o esquecimento econômico da região. A exploração do carvão ficou na mão da companhia inglesa The Tubarão Coal Mining Company Limited. A inauguração da estrada ocorreu em 1884 e já em 1887 já não se sentia tão forte a presença dos ingleses na região como era três anos atrás. O desleixo e desistência dos ingleses estava ligado ao fato do carvão catarinense possuir baixa qualidade, e assim a ferrovia que tinha sido construída com o propósito de transportar o carvão, com a decadência da produção carvoeira, se tornaria obsoleta. Com o desinteresse dos ingleses, a área de exploração do carvão catarinense recebeu um concessionário que era a firma Lage & Irmãos. Em 1919, Henrique Lage, proprietário da firma concessionada, adquire a concessão para “construção, uso e gozo do porto de Imbituba”, e assim seguiriam as obras no porto, como exemplo a construção de um quebra mar, que iria fazer a proteção contra os ventos norte e nordeste que já haviam naufragado alguns navios anteriormente, de acordo com Goularti Filho (2013).

É sem dúvida, que o papel desempenhado pelo empresário Henrique Lage foi de extrema importância no processo de construção e desenvolvimento do porto mencionado, pois, é a partir da sua iniciativa, devido principalmente aos interesses na produção de carvão do Sul do estado, que de fato inicia as obras no porto. Portanto, o papel desempenhado por Lage, foi muito mais significativo do que o dos ingleses na região.

Segundo Plano Mestre Porto de Imbituba (2012), em 1922 é criada a Companhia Docas de Imbituba (CDI), mas somente em 1941 é realizada a ordenação para registro de concessão a Companhia, que administrou o porto durante longos anos.

Dando continuidade a linha história do Porto de Imbituba, em 1979 o porto é incluído no Programa Nacional de Mobilização Energética resultando na realização de várias obras na infraestrutura de acostagem como a construção do 3º berço. Em 1981 constrói-se uma rampa para a movimentação de navios roll-on roll-off também chamada de berço 4.²⁹. A evolução do Porto de Imbituba esteve durante muitos anos ligada a produção de carvão na região Sul do estado, por este fato, o porto ficou conhecido como porto o carvoeiro do Brasil. Esta ligação gerava uma certa dependência do porto em relação ao carvão, que estava sujeito a diminuir sua movimentação assim que a produção de carvão diminuísse.

O carvão-vapor produzido em Santa Catarina se destinava exclusivamente à geração de eletricidade. A crise do petróleo de 1973-74 beneficiou a produção de carvão-vapor no Brasil, especialmente após 1979, abrindo mercados na substituição do óleo combustível das caldeiras da indústria de cimento e outras. Assim sendo, a produção de carvão-vapor no Brasil aumentou de 2,5 milhões de toneladas em 1976 para 3,6 milhões em 1980 e 6,3 milhões em 1985, estabilizando ou diminuindo logo depois: 5,8 milhões em 1988, 6,2 milhões em 1989, 4,2 milhões em 1990 e 4,3 milhões em 1991. A recuperação só se deu em 2000 com 6,8 milhões, por conta do apagão de eletricidade durante o governo FHC, registrando 5,2 milhões em 2004, 6,5 milhões em 2008, mas caindo para 5,6 milhões em 2010. O destino principal desta produção, 57% gaúcha e 41% catarinense é das usinas termoelétricas, Candiota-RS e Tubarão-SC, da multinacional Tractebel-Suez. (MAMIGONIAN, 2011, p. 106).

Desta maneira, Neu (2006) comenta que o porto teve movimentação de carvão garantida até o século XX, porém após a diminuição de subsídios que eram destinados a produção, o porto começa a enfrentar dificuldades de sobrevivência, sentido a necessidade de diversificar sua movimentação como meio de sobrevivência. A redução de alíquotas e retirada de subsídios faz com que a produção de carvão

²⁹ Alguns registros consideram a rampa roll-on roll-off como berço e outras não, desta maneira em alguns relatos o porto possui 4 berços de atracação e em outros apenas 3.

entre em crise em 1990, segundo Plano Mestre Porto de Imbituba (2012). A diversificação da movimentação portuária carecia de modificações na infraestrutura portuária, dentre eles a aquisição de novos equipamentos para movimentar os outros tipos de cargas que não fossem o carvão.

Um importante passo dado na evolução portuária de Imbituba é o arrendamento do Terminal de Contêineres à Santos Brasil em 2008. Esta operação resultou em muitos investimentos ao porto, pois provocou diversas mudanças positivas na movimentação de contêineres, resultando no aumento da movimentação total de cargas, segundo Plano Mestre Porto de Imbituba (2012).

O porto de Imbituba foi administrado de 1942 a novembro de 2012 pela Companhia Docas de Imbituba – CDI, através do decreto 7.842/41, assinado pelo presidente Getúlio Vargas. Esta administração privada resultou em descaso portuário e praticamente abandono das atividades, provocados por uma má gestão. Depois de longos anos, através do encerramento do contrato que foi formalizado em 1942, a administração do porto passou no final de 2012 para o governo do estado de Santa Catarina, assim como o porto de São Francisco do Sul. Em Imbituba a gestão será realizada através da SC Par (SC Participações e Parcerias) que é uma sociedade anônima de capital fechado e controlada pelo governo do estado. Em setembro de 2014 foi prorrogado a delegação do Porto de Imbituba ao estado de Santa Catarina por mais 25 anos, valendo até 2037. Neste período está previsto um investimento de 810 milhões de reais, além de um plano de negócios e metas a ser cumprido, segundo Portos do Brasil (2014).

2.3.3.2 Infraestrutura Portuária do Porto de Imbituba

O Porto de Imbituba compreende uma área terrestre total de 1.550.000 m² e uma área aquática de 750.000 m². Sua bacia de evolução possui 300 metros de extensão e 15.50 metros de profundidade, considerada de boa qualidade e apta para receber navios de portes maiores. O calado entre os berços varia entre 15 e 15.50 metros de profundidade, e o canal de acesso 17 metros, de acordo com Porto de Imbituba (2015). Das condições naturais a que o porto detém, os únicos problemas encontrados eram referentes ao regime dos ventos norte e nordeste que dificultariam a atracação de navios, desta maneira foi solucionado o problema com a construção de um molhe de 850 metros de comprimento.

Atualmente o Porto de Imbituba conta com dois cais, o cais Leste que apresenta dois berços de atracação, somando um comprimento de 660

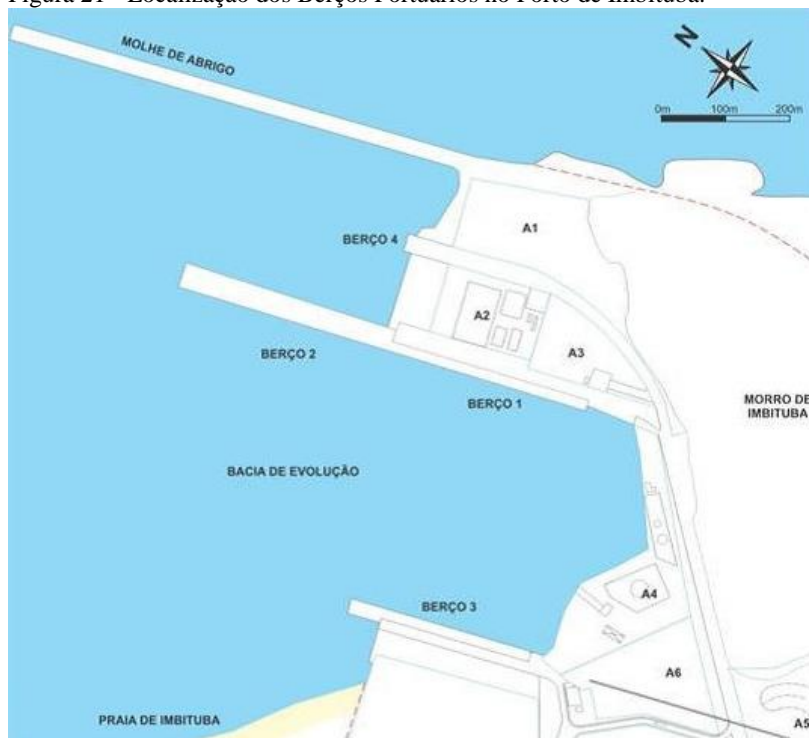
metros, com capacidade de atracação de até três navios de até 335 metros de comprimento, simultaneamente, e o cais Oeste que compreende um berço de atracação de 245 metros de comprimento, além de uma rampa roll-on roll-off, também chamada de berço 4.³⁰

As operações no berço 1, se dividem em granéis líquidos, mas precisamente a movimentação de soda cáustica e congelados. O berço 2, é destinado a operações containerizadas mas também movimenta carga geral e granéis sólidos. Os berços 1 e 2, passaram recentemente, em 2009 por obras de ampliação, aumentando seu comprimento em 410 metros, resultando nos 660 metros atuais. A obra de ampliação destes berços foi custeada pela Santos Brasil, que é a empresa que arrenda os dois berços e teve um investimento de 280 milhões de reais. O berço 3, é responsável pela movimentação de granel sólido e carga geral, tais como a operação com coque, óxido de ferro, clínquer, sal, entre outras mercadorias, como carga geral. A rampa roll-on roll-off ou berço 4, pode receber navios de até 160 metros de comprimento, e está desativada desde a década de 90, quando caiu bruscamente a movimentação de aço. Todos esses berços são de uso público.³¹

³⁰ Informações obtidas no Plano Mestre do Porto de Imbituba (2012).

³¹ Informações obtidas no Plano Mestre do Porto de Imbituba (2012).

Figura 21 - Localização dos Berços Portuários no Porto de Imbituba.



Fonte: Plano Mestre Porto de Imbituba (2012)

Os terminais portuários do Porto de Imbituba estão distribuídos basicamente referente as operações portuárias realizadas, tendo portando operações de granéis líquidos, sólidos, carga geral e de contêineres.

A movimentação de granel líquido se da principalmente através da soda cáustica, sendo realizada pelo Terminal de Soda Cáustica (TESC). Esta mercadoria é desembarcada no berço 1 pela cabotagem, ou seja, este produto é quase incipiente na navegação de longo curso. Os principais clientes são o grupo Braskem que é uma empresa global do ramo químico, líder na produção de resinas termoplásticas das Américas, segundo Braskem (2015), além da Brentak e Quimisa.

Já na movimentação de granéis sólidos é realizada em mais de uma área portuária, como no Terminal de Granéis Sólidos (TGS) e no Terminal de Fertilizantes. As empresas que operam cargas desse segmento são a Fertilizantes Santa Catarina (Fertisanta), Agil, Serra Morena e CBR.

Quadro 43 – Empresas Atuantes na Movimentação de Granel Sólido no Porto de Imbituba.

Empresa	ÁREA (m²)	Distribuição
FERTISANTA	15.037	5 ARMAZÉNS
AGIL	11.000	2 ARMAZÉNS
SERRA MORENA	12.000	1 ARMAZÉM LONA
CBR	45.680	A5 E A6

Fonte: Informações obtidas no Plano Mestre do Porto de Imbituba (2012).

O Terminal de Granel Sólido (TGS) ocupado pelo Grupo Votorantin desde 2003, movimenta principalmente o Coque de Petróleo e tem como principal operador contratado pelo Grupo, a empresa CBR. O terminal possui uma área total de 46.000 m² e tem uma capacidade de descarga de mercadoria de 1.500 toneladas/hora e capacidade estática de 120.000 toneladas, segundo Plano Mestre Porto de Imbituba.

O terminal de Fertilizantes (TERFER) é arrendado pela empresa Fertilizantes Santa Catarina (FERTISANTA) que iniciou a concessão em 2012 e tem um prazo de 25 anos para a exploração do terminal, de acordo com Fertisanta (2014). A área total operada pela empresa é de 15.037 m² distribuídos em 5 armazéns.

A empresa brasileira Serra Morena opera no ramo de exportação e importação de grânéis sólidos, tais como trigo, milho, soja, entre outros. A empresa realizou investimentos em estruturas portuárias para ampliar as suas atividades e como uma maneira de favorecer a logística de transporte de suas mercadorias. Atualmente possui dois terminais portuários próprios, um no Porto de Porto Alegre no Rio Grande do Sul e o outro no Porto de Imbituba. Em Imbituba, seu terminal possui exclusividade para movimentação de cargas como trigo, cevada, coque de petróleo, sal, clínquer e fertilizantes, em uma área total de 12.000 m², segundo Serra Morena (2015).

Já na movimentação de carga geral e contêineres o principal operador é a Santos Brasil, que é responsável por operar o Terminal de Carga Geral (TCG) e o Terminal de Contêineres (TECON). O Terminal de Contêineres de Imbituba (TECON) é o único terminal de contêineres do Porto de Imbituba. A Santos Brasil adquiriu em 2008 por meio de licitação pública a concessão para operar o terminal por um período de 25 anos, podendo ser renovados pelo mesmo período. Segundo Plano Mestre Porto de Imbituba (2012) o TECON possui uma área total de aproximadamente 136.000 m² e para o desenvolvimento das operações conta com dois guindastes MHC, seis Reach Stacker e dois Portêineres.

A empresa desde que ganhou a licitação investiu cerca de 520 milhões de reais no terminal, referente à aquisição de novos equipamentos, obras de expansão, modernização operacional, capacitação de mão-de-obra entre outros investimentos, de acordo com Santos Brasil (2015).

O Terminal de Carga Geral também é operado pelo grupo Santos Brasil, que detém de uma área de aproximadamente 53.755 m² para armazenagem das mercadorias. Além destes terminais, o porto ainda conta uma área de armazenagem de carga frigorificada era operado pelo Grupo Doux Frangosul, porém em 2012 decretou falência. O grupo JBS Foods arrendou por 10 anos os ativos da empresa Frangosul, que opera atualmente o terminal frigorificado, que movimenta cargas provenientes do Oeste catarinense e exporta principalmente para o Chile, segundo Luis Rogério Pupo Gonçalves Diretor da SC Par Porto de Imbituba (2014).³²

2.3.3.3 Acessos ao Porto de Imbituba

Referente ao acesso rodoviário ao Porto de Imbituba apresenta-se como principal via rodoviária a BR-101, principal rodovia do país, a qual se destaca como uma via rodoviária primordial e escoadora de mercadorias produzidas no Brasil. O acesso rodoviário imediato ao porto é feito através da SC-435, que dentro da cidade recebe o nome de Rua Manoel Florentino Machado, além da Avenida Renato Ramos da Silva, segundo Plano Mestre Porto de Imbituba (2012). A ligação rodoviária ao porto apresenta atualmente grande conflito entre a cidade e porto, principalmente ao grande volume de caminhões que circulam por essas avenidas diariamente. A cidade de Imbituba se desenvolve a partir principalmente do porto em questão, porém segundo Luis Rogério Pupo Gonçalves³³ há atualmente insatisfação por parte da população residente da cidade de Imbituba referente ao impacto portuário gerado na região, principalmente ao fluxo contínuo de caminhões.

O acesso ferroviário ao porto de Imbituba é realizado através da Ferrovia Tereza Cristina S.A (FTC), construída primeiramente para transportar o carvão mineral da região produtora ao porto. A ferrovia foi administrada até a década de 90 pela Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) que era uma sociedade de economia mista que fazia

³² Informações obtidas em entrevista com o diretor presidente da SC Par Porto de Imbituba, Luis Rogério Pupo Gonçalves no Porto de Imbituba dia 07 out. 2014.

³³ Informações obtidas em entrevista com o diretor presidente da SC Par Porto de Imbituba, Luis Rogério Pupo Gonçalves no Porto de Imbituba dia 07 out. 2014.

parte da administração do Governo Federal vinculada ao Ministério do Transporte. Esta administração foi modificada através do Plano Nacional de Desestatização em 1996, e passa a se chamar Ferrovia Tereza Cristina (FTC).

Dentro do Plano Nacional de Desestatização, também foi incluída a RFFSA, que, para melhor gerenciar o processo de concessão para a iniciativa privada, dividiu a sua rede em sete malhas: Malha Centro Leste, Malha Nordeste, Malha Oeste, Malha Paulista, Malha Sudeste, Malha Sul e Malha Tereza Cristina. As sete malhas foram sendo concedidas separadamente. O leilão de concessão da Malha Tereza Cristina ocorreu no dia 22 de novembro de 1996, com preço mínimo fixado em R\$ 16.600.000,00; porém, houve um ágio de 11,36% e o preço final foi de R\$ 18.500.000,00. Empresas adquirentes: Montagens e Projetos Especiais, Santa Lúcia Agroindústria e Comércio e Associação dos Participantes Banco Interfinance, todas de capital nacional. (BÉRZIN, 2005 apud GOULARTI FILHO, 2013, p.151).

Segundo Plano Mestre Porto de Imbituba (2012) a linha férrea passa por 12 municípios, são eles: Imbituba, Laguna, Capivari de Baixo, Tubarão, Sangão, Jaguaruna, Içara, Criciúma, Siderópolis, Morro da Fumaça, Urussanga e Forquilha. Atualmente a FTC passa por uma região muito produtiva do estado, como a região especializada na produção de cerâmica, confecções, Metal mecânica, plásticos e descartáveis, além da produção agrícola, principalmente o arroz. Através da instalação do Terminal de Contêineres (TECON) no Porto de Imbituba, a FTC pôde diversificar suas cargas movimentadas, somente a produção de cerâmica proveniente principalmente de Criciúma, que é responsável por 60% da produção brasileira de pisos e revestimentos. Como um projeto ainda em andamento, a construção da Ferrovia Litorânea se efetuada será uma grande conquista para a economia catarinense, que poderá aumentar as quantidades de cargas movimentadas em seus modais de transporte, tais como portos da região, a medida que o trecho ferroviário irá fazer a ligação entre as cidades de Araquari no Norte de Santa Catarina com Imbituba no Sul do estado, além de interligar os portos de Imbituba, Itajaí, Navegantes e São Francisco do Sul. Segundo DNIT (2012) se concretizada a ferrovia há uma previsão de aumento na

movimentação de cargas, que passará de 6 milhões de toneladas em 2010 para 9 milhões em 2030.

2.3.3.4 Movimentação de Cargas no Porto de Imbituba

Atualmente o Porto de Imbituba apresenta uma maior diversificação de cargas, que não somente a movimentação de granel sólido é a sua essência. Há a movimentação de cargas de granel sólido, líquido, contêineres e carga geral, em três berços de atracação. Entre as cargas predominantes estão o Coque de Petróleo que é desembarcado no porto, importado principalmente da Venezuela e o carvão importado da Arábia Saudita.³⁴ Além de outros produtos como açúcar, arroz, bobinas de aço, cargas de projeto, barrilha, clínquer, grãos agrícolas, produtos congelados entre outros.

O Porto de Imbituba tem como histórico um perfil de porto importador de granel sólido, enquanto que as exportações eram bem mais inferiores, porém a partir de 2011 este quadro começa a se modificar, a medida que a exportação de óxido de ferro para china cresce, e representa 19,7% do total exportado pelo porto. Já a movimentação de carga geral apresentou um decréscimo de exportações, fato que está ligado principalmente a diminuição da movimentação de cargas congeladas, que em 2002 movimentava 138.322 toneladas e passou a movimentar em 2011 apenas 39.030 toneladas.³⁵ A este comportamento, podemos relacionar o surgimento do Terminal Portuário de Navegantes, a Portonave, pertencente ao Complexo Portuário de Itajaí, que abrange grande parte da movimentação de congelados do estado.

Na cabotagem, a movimentação de granel líquido se dá essencialmente através do desembarque de soda cáustica no porto, e o granel sólido o desembarque de sal proveniente do Rio Grande do Norte, que também teve uma baixa considerável a partir do momento em que começou a importação do produto do Chile. Em 2011, de nove desembarques de sal no porto, apenas um foi nacional.

A movimentação total de cargas no Porto de Imbituba em 2013 foi de 2.492.026 toneladas, teve um aumento de 21,23% em relação ao exercício anterior, quando registrou 2.055.612 toneladas movimentadas, estas distribuídas nos diferentes segmentos de carga, contêineres, granel sólido, líquido e gasoso e carga geral, segundo ANTAQ (2015).

³⁴ Informações obtidas em entrevista com o diretor presidente da SC Par Porto de Imbituba, Luis Rogério Pupo Gonçalves no Porto de Imbituba dia 07 out. 2014

³⁵ Informações obtidas no Plano Mestre do Porto de Imbituba (2012).

Quadro 44 – Movimentação Por Perfil de Carga no Porto de Imbituba 2012-2013.

2012		2013	
Perfil de Carga	Participação Total (%)	Perfil de Carga	Participação Total (%)
Granel Sólido	75,4	Granel Sólido	84,5
Contêineres	12,8	Contêineres	7,2
Carga geral	6,7	Carga geral	4,2
Granel Líquido e Gasoso	5,2	Granel Líquido e Gasoso	4,1

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2015). Elaborado pela autora.

Percebe-se ao analisar o **quadro 44** acima, que de 2012 para 2013, o único segmento de carga que teve crescimento foi o granel sólido, que em 2012 movimentou 1.549.205 toneladas e em 2013 passou a movimentar 2.106.544 toneladas. Os demais segmentos apresentaram um baixa na movimentação, principalmente os contêineres que em 2012 movimentaram 263.025 toneladas e em 2013 apenas 179.917.

Quadro 45 – Mercadorias Movimentadas Pelo Porto de Imbituba 2012-2013.

2012		2013	
Mercadorias	Participação (%)	Mercadorias	Participação (%)
Coque de petróleo	40,1	Coque de petróleo	53,1
Produtos Químicos Inorgânicos	14,3	Produtos Químicos Inorgânicos	8,7
Contêineres	12,8	Sal	8,2
Sal	8,5	Contêineres	7,2
Soda Cáustica	4,8	Malte e Cevada	4,8
Fertilizantes e Adubos	4,1	Soda Cáustica	3,8
Carvão Mineral	3,7	Trigo	3,6
Malte e Cevada	3,5	Fertilizantes e Adubos	3,1

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2015). Elaborado pela autora.

O Coque de Petróleo destaca-se como a principal mercadoria movimentada pelo Porto tanto em 2012 como em 2013. Em 2013, esta mercadoria representou 62,5% do total de granel sólido operado, já em 2012 53,3% do total no período. Desta maneira, fica evidente que o perfil

do porto é de movimentador de granel sólido, principalmente pelas movimentações de coque de petróleo. De acordo com a ANTAQ (2015) no porto, a navegação de longo curso se sobressai, que do total movimentado apresentou 1.901.436 toneladas em 2012 e 2.241.845 toneladas em 2013. Dentro da navegação de longo curso é através da importação que o porto movimenta mais mercadorias, como pode ser verificado no **quadro 46** abaixo.

Quadro 46 – Movimentação Transporte de Longo Curso Porto de Imbituba 2012-2013 (t).

Ano	Sentido	Participação (%)	Toneladas (t)
2012	Exportação	19,8	376.425
	Importação	80,2	1.505.010
2013	Exportação	23,9	534.885
	Importação	76,1%	1.706.960

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2015). Elaborado pela autora.

A respeito da movimentação em 2014, percebe-se também uma participação elevada do granel sólido, assim como os anos analisados, o qual deu continuidade ao processo de crescimento da movimentação desta carga no Porto de Imbituba. Já as cargas containerizadas também apresentaram um aumento bastante significativo de 2013 para 2014, registrando mais de 200% de crescimento. Assim, 2013, entre os três anos analisados é o que apresentou uma menor participação de cargas contêinerizadas, com mais de 30% de decréscimo em relação a 2012. Há também que se destacar, que em 2010 a movimentação de contêineres foi a que mais se aproximou com 2014, registrando 19.637 unidades de contêineres.

Quadro 47 – Perfil de Cargas Movimentadas Pelo Porto de Imbituba 2014.

Perfil de Carga	Participação Total (t)
Granel Sólido	2.377.595
Contêineres	569.335
Carga geral	96.506
Granel Líquido e Gasoso	95.665

Fonte: Dados obtidos em Porto de Imbituba (2015). Elaborado pela autora.

A movimentação total do porto em 2014 englobando todos os segmentos foi 3.143.116 toneladas, de acordo com Porto de Imbituba

(2015). Como já especificado, o principal produto movimentado no segmento de granel sólido foi o coque de petróleo, no qual a movimentação se divide em coque calcinado e coque não calcinado, além deste, há uma grande quantidade de sal e soja, movimentados também no porto em 2014.

Quadro 48 – Mercadorias Movimentadas Pelo Porto de Imbituba 2014.

Mercadorias	Participação (t)
Coque Não Calcinado	867.017
Coque Não Calcinado	313.964
Soja	482.249
Fertilizantes	447
Hulha betuminosa	100.791
Clínquer	86.821
Barrilha	55.502
Congelados	36.061
Cevada	34.904

Fonte: Informações obtidas em Porto de Imbituba (2015). Elaborada pela autora.

Do total movimentado pelo Porto de Imbituba, cerca de 90,4% é realizado através da navegação de longo curso, que movimentou em 2014 2.841.270 toneladas, deste número, 1.198.469 toneladas foram provenientes da exportação e 1.642.801 da importação. Percebe-se que em relação aos anos anteriores, há uma aproximação entre os números de importação e exportação no porto. No transporte de cabotagem, verificou-se em 2014, a predominância de embarques sobre os desembarques, foram embarcados pelo porto 171.929 toneladas enquanto que 129.917 toneladas foram desembarcadas.

A respeito da movimentação de contêineres, houve um aumento considerável de 2013 para 2014, quando passou de 13.887 TEU's para 41.617 TEU's movimentados, ou seja, um crescimento de 27.730 TEU's a mais. Este comportamento refere-se ao que Luis Rogério Pupo Gonçalves comentou, que após o governo do estado assumir a administração do porto, já percebem melhorias, tanto na administração, como em investimentos em equipamentos e operações, fato que está refletindo diretamente da produtividade portuária.³⁶ A movimentação de

³⁶ Informações obtidas em entrevista com o diretor presidente da SC Par Porto de Imbituba, Luis Rogério Pupo Gonçalves no Porto de Imbituba dia 07 out. 2014.

contêineres em 2015, já se encontra até o momento em 8.151 TEU's movimentados.

Todas essas operações se realizaram através da atracação de navios no porto, segundo Luis Rogério Pupo Gonçalves, o principal armador do porto atualmente é a Hamburg Sud, porém não é exclusivo das operações. Em 2014, o porto atracou 242 navios, destes a grande maioria foi de granel sólido, registrando 105 navios, depois os navios de contêineres 93, granel líquido 21, carga geral 18 e mais outros 5 navios, segundo Porto de Imbituba (2015).

Percebe-se, desta forma que o Porto de Imbituba durante longos anos operou abaixo da sua capacidade produtiva, registrando uma movimentação inferior aos outros portos da região Sul por exemplo. Tal comportamento não se justifica, ao passo que, o Porto de Imbituba apresenta excelentes características naturais, aliás, bem mais avantajadas do que muitos portos que se destacam, que lutam para se adaptar as exigências do mercado.

O Porto de Imbituba possui uma boa área de armazenagem, da qual utilizam apenas 30%, além de possibilidade de expansão, que é um verdadeiro problema, por exemplo para o Porto de Itajaí, que está sendo sufocado pela expansão da cidade. Desta maneira, não podemos relacionar a baixa produtividade apresentada pelo Porto de Imbituba a suas condições naturais tais como profundidade, tamanho da bacia de evolução, equipamentos, entre outras características. Nem muito menos justificar tal comportamento com a localização portuária, nem mesmo com a hinterlândias produtiva.

O Porto de Imbituba está localizado em uma área estratégica, no Sul de Santa Catarina, além de estar inserido em uma região industrial altamente produtiva, principalmente o ramo cerâmico, que se destaca internacionalmente. As vias de acesso ao porto, também não justificam tal situação, pois o porto possui a multimodalidade, ou seja, concentra o modal marítimo, rodoviário e ferroviário através da ferrovia Tereza Cristina, além do projeto para a construção da ferrovia litorânea que fará a conexão entre os portos de Imbituba, Itajaí, Navegantes e São Francisco do Sul.

Analisando o conjunto, percebemos que a deficiência encontrada no porto durante muitos anos pode estar relacionada a antiga administração que pertencia a Companhia Docas de Imbituba, modificada somente final de 2012. A atual administração portuária está nas mãos do Governo do Estado de Santa Catarina por meio da SC Parcerias S.A e, segundo a autoridade portuária, no período da nova administração já é visível a eficiência, principalmente no aumento significativo da

movimentação de cargas no porto, além da diferenciação de cargas movimentadas e agilidade nas operações no cais, a qual diminuiu 30% do tempo de embarque e desembarque, por meio da organização na gestão portuária e investimentos na área.

Um ponto a se destacar na diferenciação entre a administração antiga e a atual é que atualmente por ser administrado pelo poder público do estado todos os recursos adquiridos são aplicados diretamente para o beneficiamento e evolução do porto, o que não acontecia integralmente quando o porto estava nas mãos da Companhia Docas de Imbituba, privada.

Desta maneira, há uma projeção positiva para que o porto aumente consideravelmente a sua produtividade, tendo em vista todas as condições analisadas, além do potencial para se tornar um dos maiores portos da região Sul do Brasil.

2.3.4 Porto de Itapoá

O Porto de Itapoá é o mais novo empreendimento portuário do estado de Santa Catarina, construído essencialmente para movimentar apenas cargas containerizadas, originou-se revolucionando o transporte de carga marítima no estado, através do uso intensivo de tecnologias e grandes investimentos em equipamentos que traduzem a agilidade operacional no terminal, sendo referência internacionalmente. Logo que iniciou suas operações já interferiu significativamente na movimentação de contêineres dos portos vizinhos de Paranaguá e São Francisco do Sul, servindo como aliado no reconhecimento nacional que os portos do Sul do Brasil possuem no ranking de movimentação containerizada.

O Porto de Itapoá localiza-se entre o estado do Paraná e Santa Catarina, na cidade de Itapoá, norte do estado catarinense. Itapoá faz limite ao Norte com o Paraná, Sul com a cidade de São Francisco do Sul, a Leste com o Oceano Atlântico e a Oeste com o município de Garuva.

Figura 22 – Localização do Porto de Itapoá.



Fonte: Porto de Itapoá (2015).

Por estar estrategicamente posicionado, o porto de Itapoá tem a vantagem de receber cargas tanto do estado do Paraná quanto de Santa Catarina. Assim como o Porto de São Francisco do Sul, sua proximidade com a cidade industrial de Joinville lhe concede uma forte movimentação de produtos oriundos dessa região, além da proximidade com a capital do Paraná, Curitiba.

Segundo Cabral (2011), a construção do terminal de contêineres de Itapoá provocou mudanças positivas para o município a medida que atraiu a instalações de algumas empresas para a retroárea do terminal. Como exemplo dessas empresas temos a empresa gaúcha Fast Cargo Agenciamento de Cargas Nacionais e Internacionais, que atua no ramo de

importação e exportação desde 1983. Outro empreendimento instalado é o da empresa Brasmar, pertencente ao grupo Maersk, que opera no ramo de depósito, reparos de contêineres, entre outros serviços. Além de Itapoá, a Brasmar já atua em outros portos como Itajaí, Rio Grande, Paranaguá, entre outros. A Comfrio Soluções Logísticas que opera no ramo de armazenagem de produtos, congelados e resfriados, climatizados e secos, além do recebimento de cargas, também aproveitou os investimentos do terminal portuário para se fixar na cidade, entre outros empreendimentos.

É inquestionável os benefícios que a instalação dessas e outras empresas nas proximidades do Porto de Itapoá traz para o município. Além de proporcionar um crescimento econômico grandioso para a cidade, gera muitos empregos diretos e indiretos. Segundo Prefeitura de Itapoá (2015) as atividades econômicas da cidade estão relacionadas basicamente ao turismo e ao porto, desta maneira percebe-se a importância do crescimento das atividades portuárias bem como atividades relacionadas ao porto para o desenvolvimento do município.

2.3.4.1 Histórico e Evolução do Porto de Itapoá

A iniciativa para a construção de um terminal portuário privado em Santa Catarina surge em 1993, através do grupo Battistella. O local escolhido para o empreendimento foi o município de Itapoá, no Norte do estado. Tal escolha se justificou devido principalmente às condições naturais que a localidade apresenta, inclusive profundidades consideráveis para um bom desenvolvimento de atividades portuárias, condição necessária para o posicionamento de novos projetos portuários³⁷, bem como sua localização próxima ao polo industrial da grande Joinville.

Três anos após o surgimento da ideia o grupo adquiriu o terreno na cidade de Itapoá, mas somente em 2007 é assinado o contrato para o início das obras do porto. Para a concretização do projeto precisava-se realizar algumas obras de infraestrutura de acesso a localidade do porto, para que estivesse adaptado a receber grandes fluxos de caminhões sem que houvesse um maior conflito com o meio urbano. Tais conflitos são frequentes em cidades que se expandiram juntamente com o porto, ao passo que, os fluxos e vias da cidade não acompanharam o crescimento das atividades portuárias e vice-versa, reunindo desta forma, o fluxo de veículos de passeio, que também cresce a níveis altíssimos nas cidades

³⁷ Porto de Itapoá (2015).

brasileiras com o aumento do fluxo de caminhões que tem como destino o porto.

O Porto de Itapoá foi construído e planejado para funcionar como um terminal portuário de contêineres eficiente, portanto, planejado de acordo com as especificidades necessárias para ter um bom desempenho frente ao mercado. Diferente de outros portos que surgiram no século passado, e que foram se adaptando ao longo dos anos, modificando suas infraestruturas de acordo com a demanda do mercado, através de obras de melhoramento aquisição de equipamentos entre outros procedimentos.³⁸ Há também que se destacar, que os portos mais antigos foram pressionados pelo crescimento da cidade, enquanto que o Porto de Itapoá se posicionou em uma área com perspectiva de expansão, objetivando, desta forma, o crescimento e o acolhimento de empresas relacionados as atividades portuárias, bem como o aumento da movimentação de cargas futuramente.

Através de incentivo às atividades portuárias que estavam sendo implantadas, bem como uma visão geral das infraestruturas que um porto necessita, o Governo do Estado de Santa Catarina em 2008 inicia as obras de pavimentação da rodovia SC-415 que tem como acesso o Terminal de Itapoá. Neste sentido, cabe destacar a questão que envolve a participação ativa, mesmo que indiretamente de investimentos públicos em terminais privados, estes se beneficiam constantemente de obras públicas como dragagens, construção de molhes e até mesmo a melhoria das condições de acesso aos terminais, como é o caso do próprio terminal de Itapoá.

O porto é inaugurado em 2011, na mesma época em que acontece a conclusão da obra de pavimentação da SC-415. Alcançando em 2014 movimentações de contêineres bastante elevadas, segundo Porto de Itapoá (2014), em maio de 2014 o terminal 1 milhão de TEU's. o equivalente a 1 milhão de contêineres de 20 pés.

Pelo fato de ser um terminal portuário de capital privado, seus acionistas compreendem o Grupo Battistella que detém a maior parte, com 42%, a Aliança³⁹ que é a maior empresa brasileira no segmento de

³⁸ Porto de Itapoá (2015).

³⁹ A Aliança Navegação e logística foi fundada por Carl Fischer em 1950, começando suas atividades no transporte de frutas entre o Brasil e Argentina. Porém, em 1998 foi adquirida pelo Grupo Oetker, proprietário da Hamburg Sud, desta forma, a Aliança até o momento de sua venda era considerada uma empresa brasileira, entretanto atualmente pertence à capitais estrangeiros, de acordo com Aliança (2015).

transporte de contêineres e pioneira na navegação da costa brasileira, pertencente ao grupo Hamburg Sud, possui 30% das ações e o restante é referente as ações da Logz pertencente ao grupo BRZ investimentos, que concentra 28% do total do porto, de acordo com Porto de Itapoá (2015).

O Porto de Itapoá é referência nacional na movimentação de contêineres, sendo um exemplo da aplicação da Lei 8.630 de 1993 que dá a base para a maior participação do capital privado no setor portuário. O Porto de Itapoá é um terminal privado de uso misto, o que remete segundo (ANTAQ, 2010, art. 2.º, III) apud Silva Oliveira (2011) a uma instalação portuária podendo ser explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, não integrante do porto público e ainda podendo estar localizado dentro ou fora do porto organizado, destinada “a movimentação ou armazenagem de cargas próprias e de cargas de terceiros, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário”

Por sua vez, a agência reguladora exige que a carga própria tenha movimentação que justifique, por si só, técnica e economicamente, a implantação e a operação da instalação portuária e que nos terminais mistos o titular movimentará preponderantemente carga própria e eventual e subsidiariamente cargas de terceiros, sempre em obediência às normas e resoluções da agência (ANTAQ, 2010, art. 2.º, IV, e art. 3.º, II, “d” apud SILVA OLIVEIRA, 2011, p.10).

Desta maneira, para que um terminal tivesse a autorização para atuar como terminal privativo de uso misto deveria a sua movimentação de cargas próprias justificar a construção do empreendimento. Assim, a carga de terceiros seria apenas um complementação a movimentação portuária, situação que não ocorre em terminais privativos de uso misto. Oliveira (2011) afirmava já que terminais como a Portonave em Navegantes e até mesmo Itapoá apresentam algumas falhas no cumprimento em relação ao que diz a lei, conforme a passagem abaixo.

A principal questão reside na exigência normativa de que a movimentação ou armazenagem de carga própria nesses terminais justifique, por si só, técnica e economicamente, a implantação e a operação da instalação portuária e de que a operação de carga de terceiros no terminal tenha caráter eventual e subsidiário. Ocorre que os

autorizatórios estariam se valendo dessas áreas para a movimentação predominante de cargas de terceiros, e não de cargas próprias, como determina a legislação. Além disso, a utilização dos terminais privativos de uso misto para movimentação predominante de cargas de terceiros estaria gerando concorrência assimétrica com os terminais de uso público (localizados dentro das áreas dos portos organizados), causando, para estes, desequilíbrio econômico-financeiro e perda de competitividade, uma vez que aqueles operam sob condições legais mais flexíveis. (SILVA OLIVEIRA, 2011, p. 11).

Através da aprovação da Medida Provisória dos Portos 595/2012, que além de revogar a própria Lei 8.630, demonstrar objetivos para ampliação e modernização do setor portuário no país, deu possibilidade para que os terminais privados pudessem movimentar suas cargas próprias, bem como a de terceiros, resultando em uma competição extrema entre portos públicos, terminais arrendados e terminais privados. Vale ressaltar que essa medida não menciona a movimentação de carga própria ou de terceiros, eliminando a distinção entre terminal público e de os de uso privado.

Desta forma, especialistas acreditam que esses terminais acabam levando vantagens econômicas sobre os portos públicos e terminais arrendados dentro do porto organizado, principalmente por serem formados por capital privado já concentram mais investimentos em seus empreendimentos do que nos portos públicos, refletindo em uma maior modernização das operações, por meio da utilização de equipamentos mais modernos, impactando em uma concorrência desleal.

2.3.4.2 Infraestrutura Portuária do Porto de Itapoá

Construído restritamente para a movimentação de contêineres, o Porto de Itapoá se destaca entre muitos portos nacionais por apresentar em suas instalações infraestruturas consideráveis boas e modernas em suas operações, fruto de grandes investimentos de seus acionistas, como também subsídios do próprio poder público com objetivo de desenvolver a região em que se encontra o terminal.

Para a sua configuração atual foram investidos especificamente no porto, em obras civis 351 milhões de reais, em equipamentos 88 milhões, edificação 26 milhões e tecnologia e sistemas 7 milhões. Parte

dessas obras foi financiada pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) que aprovou 144 milhões de dólares para Itapoá Terminais Portuários S.A. O restante do investimento foi injetado pelos acionistas do terminal, a Portinvest Participações, que abrange o Grupo Battistella e Logística Brasil – Fundo de Investimento e Participações, somados a investimentos da Aliança Navegação e Logística, pertencente a Hamburg Sud.⁴⁰

Nas obras referentes a infraestrutura estão inclusos, 15 milhões investidos nas obras de acesso ao porto, 7 milhões em linhas de transmissão de energia e 6 milhões em subestação de alta tensão, parte delas custeada pelo governo estadual.⁴¹

Atualmente, de acordo com Porto de Itapoá, o terminal apresenta uma capacidade anual de movimentar 500 TEU's em um cais com 630 metros de comprimento divididos em dois berços de atracação. A profundidade no cais alcança 16 metros e no canal de acesso 14,5 metros, fato que foi determinante para a escolha do local do empreendimento por parte dos investidores, as excelentes características naturais que dispõe a área onde inserido o Porto de Itapoá. Além de uma área de pátio de 156.000 m², importante quesito para o desenvolvimento das operações containerizadas. Os equipamentos existentes atualmente no porto são: 4 Portêineres, 2 Guindastes Empilhadeiras de Contêineres sobre Pneus, 2 Reach Stackers, e 26 Terminals Trators.

Existem projetos de expansão para ampliar as atividades do terminal, como praticamente a duplicação do cais de atracação e investimentos maciços em equipamentos com intuito de minimizar os tempos de movimentação dos contentores, objetivando quadriplicar a capacidade de movimentação anual atual. Os planos de investimentos futuros do terminal podem ser acompanhados no **quadro 49**.

⁴⁰ Revista Portuária (2015).

⁴¹ Porto de Itapoá (2015).

Quadro 49 – Planos de Investimentos Futuros Porto de Itapoá.

	ATUAL	FUTURA
Berços	2 (630 metros)	3 (1.250 metros)
Portêineres	4 Super-Post Panamax	12 Super-Post Panamax
Pátio	156.000 m ²	467.000 m ²
RTG's	11	31
Reach Stackers	2	5
Terminals Tractors	26	70
Gates	6	10
Capacidade	500 mil TEU's/ano	2 milhões TEU's/ano

Fonte: Porto de Itapoá (2015).

Se estes investimentos forem realizados no Porto de Itapoá irá aumentar significativamente as movimentações de contêineres, impactando ainda mais a competição com grandes portos que são referência neste segmento, como o Porto de Santos e Complexo Portuário de Itajaí.

Figura 23 – Porto de Itapoá.



Fonte: Porto de Itapoá (2015).

A respeito dos armadores presentes no Porto de Itapoá se destacam principalmente, a Hamburg Sud, CSAV e Maersk, como pode ser analisado no **quadro 50**.

Quadro 50 – Linhas de Navegação Regulares no Porto de Itapoá.

Linhas de Navegação	Armadores
América do Sul	CSAV e Hamburg Sud
Golfo do México	Aliança/Hamburg Sud, CCNI, Hapag Loyd, Maersk e MSC
Mediterrâneo	CMA CGM, CSAV, Hamburg Sud, Maersk, MSC, Niver Lines e ZIM
Oriente Médio e Índia	CSAV, Maersk, MSC, Safmarine, UASC
Ásia	Cosco, Evergreen, Kline, PIL, ZIM, CNI, CMA CGM, CSAV, CSCL, Hamburg Sud, Maersk, Hanjin e Hapag Lloyd.
Costa Brasileira e Mercosul (cabotagem)	Aliança

Fonte: Porto de Itapoá (2015).

As empresas que atuam como apoio retroportuário em Itapoá, segundo Porto de Itapoá (2015) são a, Brasmar, Sul América, Safrio, Fastcargo, Aliança, Conlog e Brasmazem. A Brasmar pertence ao grupo APM Terminals, porém atua independentemente, através de serviços como reparação e venda de contêineres, projetos logísticos, aluguel de geradores entre outros serviços. Além do terminal de Itapoá, está presente também em Itajaí, com dois terminais, em Rio Grande, Paranaguá e Pecém no Ceará, segundo Brasmar (2015).

Originada na cidade de Chapecó, Oeste de Santa Catarina, a Safrio atua desde 2001 no ramo de armazenagem de cargas frigorificadas. Atualmente, está presente em vários estados do país além de Santa Catarina, como Rio Grande do Sul, Paraná, São Paulo, Mato Grosso, entre outros. Como estratégia logística, em 2006 se instalou na cidade de Itajaí em um empreendimento com uma área total de 350.000 m², localizado estrategicamente próximo aos principais portos da região como o Complexo Portuário de Itajaí, Porto de São Francisco e o Porto de Itapoá. Com a construção do Porto de Itapoá, a empresa se fez presente também na cidade e atualmente atua fortemente no mercado internacional, segundo Safrio (2015).

A Concórdia Logística ou Conlog surgiu em 2006 com atuando com operações logísticas (distribuição de mercadorias, terminais retroportuários, armazenagem entre outros serviços) estando presente em diversos estados brasileiros. Em Itapoá a Conlog possui um terminal com uma capacidade de armazenagem de 10.000 m² e capacidade de armazenar 4.000 TEU's, em uma estrutura moderna e equipada, de acordo com Conlog (2015). Já a Bramazem é uma empresa que atua no ramo de armazenagem e logística de contêineres de exportação e importação e possui escritório comercial em Itajaí e um armazém em Itapoá.

O Porto de Itapoá já apresenta uma gama diversificada de empresas que escoam suas mercadorias através do terminal. Muitos desses clientes, provenientes de outros estados, que por alguma condição específica mantêm a preferência por escoar seus produtos pelo porto. Com a instalação do Porto de Itapoá, diversas empresas modificaram a rota de escoamento de suas mercadorias, devido principalmente à agilidade nas operações portuárias, modernidade entre outras características que o terminal reúne. O **quadro 51**, demonstra exemplos entre as mais de 500 empresas ligadas ao Porto de Itapoá.

Quadro 51 – Empresas atuantes na Hinterlândia do Porto de Itapoá.

ARCELORMITTAL	AGROVENÊTO
BRASKEM	BRASLUMBER
BRITÂNIA	ZANOTTI
FISCHER	WEG
KABLIN	SEARA
METALNOX	PIRELLI
TUPY	PAMPLONA
URBANO	IGUAÇU
BRF	DOW
BUNGE	COMEXPORT
COPPER TRADING	COLUMBIA

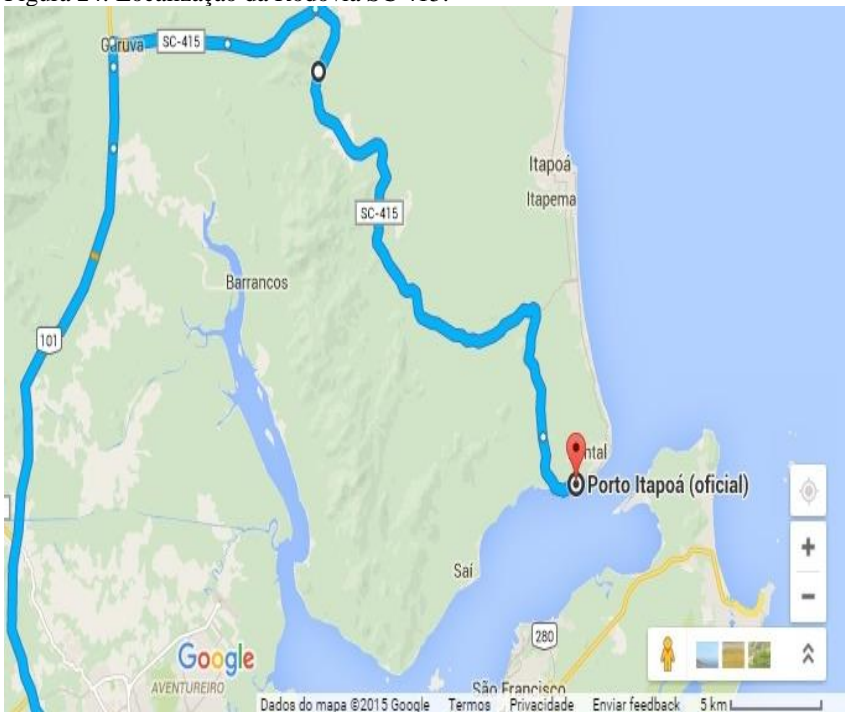
Fonte: Informações obtidas em Porto de Itapoá (2015). Elaborado pela autora.

Por meio dessas mais de 500 empresas que através do escoamento de seus produtos, movimentam as atividades portuárias em Itapoá, o terminal gera 500 empregos, e desses, 50% são mão de obra empregada de origem do próprio município de Itapoá, além da geração de cerca de 2.000 empregos indiretos no setor, segundo Porto de Itapoá (2015).

2.3.4.3 Acessos ao Porto de Itapoá

O acesso rodoviário ao porto se dá diretamente pela SC-415 que faz a ligação do Terminal de Itapoá diretamente a BR-101, na localidade de Garuva. Este acesso se caracteriza por ser um dos melhores acessos portuários do Brasil, por ser direto, sem causar interferência com o perímetro urbano da cidade. Como já foi citado, o fato do Terminal de Itapoá ter sido implantado e planejado faz com que este tenha melhor organização espacial e uma boa relação deste com a cidade que o abriga. Já os portos mais antigos, sofrem com o problema de acessos, com a forte aglomeração urbana e a falta de infraestrutura viária.

Figura 24: Localização da Rodovia SC 415.



Fonte: Google Maps (2015).

O acesso marítimo ao porto também é característica que ressalta a importância alcançada pelo Terminal de Itapoá, a Baía da Babitonga possui águas calmas, incomparáveis com muitos portos da região, além de ser bastante extensa, abrigando uma bacia de evolução considerada grande, o que resulta em maior quantidade de navios entrando e saindo, simultaneamente no local. Este terminal se destaca também por apresentar

capacidade de atracar navios de grande porte, presentes cada vez mais frequente na costa brasileira.⁴²

2.3.4.4 Movimentação Portuária no Porto de Itapoá

Mesmo que tenha sido construído recentemente, o Porto de Itapoá já é referência na movimentação de cargas, movimentando exclusivamente contêineres. Em 2011, quando começou a operar teve uma movimentação total de cargas de 440.541 toneladas, que se comparada com outros portos da região, é um número relativamente baixo. Temos, que considerar, o tempo de existência do terminal, bem como o fato de operar apenas contentores. Portanto, a análise da movimentação total em toneladas muitas vezes não traduz a verdadeira realidade, já que, as cargas contêinerizadas possuem um valor agregado superior aos commodities, mesmo que a tonelagem seja inferior. Desta forma, mesmo movimentando poucas toneladas o porto sobressai na movimentação de cargas por valor agregado. No **quadro 52**, a seguir, podemos analisar a evolução da movimentação de contêineres desde seu surgimento.

Quadro 52 – Evolução da Movimentação de Contêineres no Porto de Itapoá.

ANO	2011	2012	2013	2014
UNIDADES	4.007	85.200	152.865	170.021
TEU's	5.681	138.505	239.320	279.604

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2015). Elaborado pela autora.

Percebe-se que de 2011 para 2012, houve um aumento significativo na movimentação de contentores no porto, registrando um aumento de mais de 2000%, um salto considerável na movimentação portuária no segundo ano de funcionamento do terminal. De 2012 para 2013, observou-se um grande aumento de 79,42% se analisarmos a movimentação de TEU's. Já de 2013 para 2014, houve um aumento singelo se comparado com os demais anos operados, de apenas 11,22%.

De acordo com a ANTAQ (2015) em 2011, ano em que iniciou suas operações, o Porto de Itapoá apresentou uma maior movimentação de longo curso representando 75,40% ou 332.198 toneladas do total movimentado. E no longo curso as exportações se sobressaem absurdamente em relação as importações que registram apenas 4,3% do total operado na navegação de longo curso. Tal comportamento não é

⁴² Porto de Itapoá (2015).

verificado nos anos seguintes, em que as importações começam a se igualar as exportações.

Em 2012, a movimentação total de cargas realizadas no porto foi 3.131.798 toneladas, mais de 600% do que em 2011. Percebe-se como foi comentado acima, que a partir de 2012, as importações se aproximam das exportações de mercadorias, apresentando um crescimento de 35,7% em relação ao exercício anterior. Em 2012, há também a predominância da navegação de longo curso em relação a cabotagem, na qual a primeira movimentou 2.570.084 toneladas do total movimentado no ano, ou seja, em média 82%, enquanto que na cabotagem foi operado apenas 561.714 toneladas, ou 18%.⁴³

Já nos anos de 2013 e 2014, há uma aproximação nas estatística de movimentação portuária. O total movimentado em 2013 foi 5.645.765 toneladas, enquanto que em 2014 a movimentação registrada foi de 6.321.376 toneladas. Portanto, em relação a 2012, houve um crescimento de 80,27%. De 2013 para 2014, o crescimento registrado foi de apenas 11,97%.

Quadro 53 – Movimentação por Navegação Porto de Itapoá 2013-2014 (t).

	2013	2014
LONGO CURSO	4.342.411	5.473.316
CABOTAGEM	1.303.355	848.060
TOTAL	5.645.765	6.321.376

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2015). Elaborado pela autora.

Analisando os dados acima, percebe-se que a navegação de longo curso continua em crescimento nos anos analisados, porém a cabotagem que registrou uma maior movimentação em 2013 dá uma baixada novamente em 2014. Na navegação de longo curso, nota-se que a importação de 2013 para 2014, teve um aumento de 4,9% no período, quando operou em 2014, 2.431.004 toneladas e 1.71.744 toneladas em 2013. Já as exportações que tiveram comportamento superior desde que o porto começou a operar, apresentaram uma maior porcentagem em 2013, registrando 60,5%, ou 2.629.667 toneladas, enquanto em 2014, a porcentagem baixou passando para 55,6%, ou 3.042.312 toneladas movimentadas, segundo ANTAQ (2015).

⁴³ Dados obtidos em ANTAQ (2015).

Diante do pouco tempo em que está operando, já é visível o quanto dinâmica são as operações no Porto de Itapoá, que apresenta crescimentos consideráveis desde 2011, quando começou a movimentar cargas. Portanto, é um terminal com referência na movimentação de contêineres no Brasil e com perspectivas de crescimento acima da média nacional de acordo com as informações analisadas.

Percebe-se que a construção do Porto na cidade de Itapoá foi de extrema importância para o desenvolvimento econômico do município, que antes se apoiava somente nas atividades turísticas. A partir da construção do terminal, a cidade pôde receber muitas empresas que geraram benefícios, como a criação de empregos. Tais vantagens aparecem como um fator amenizador no impacto que o empreendimento pode ter causado na região, apesar de que antes de sua instalação foram realizados diversos estudos com o intuito de minimizar ao máximo possível os impactos prejudiciais ao desenvolvimento e prosperidade do município. Porém é de se admitir que o desenvolvimento de atividades portuárias, por mais adequado que esteja as leis ambientais, acaba gerando impactos a região em que se insere, dentre eles impactos positivos e negativos, do âmbito, ambiental e social.

O diferencial de Itapoá, além da boa infraestrutura natural, está no planejamento que foi realizado antes mesmo de sua construção, o qual visou-se a inserção em uma área com grande potencial de expansão, diferentemente do que ocorre em outros portos nacionais, que tiveram o crescimento da cidade ao seu redor, dificultando a possibilidade de expansão portuária.

Diante dos projetos expansivos, há uma imensa capacidade de crescimento em relação ao cenário mundial da movimentação de cargas e através dos investimentos privados, o potencial para se tornar um grande terminal de contêineres.

3. ANÁLISE COMPARATIVA DOS PORTOS DA REGIÃO SUL NA CONJUNTURA ECONÔMICA ATUAL

3.1 ANÁLISE CONJUNTA DO HISTÓRICO DOS PORTOS DA REGIÃO SUL

Grande parte dos portos da região Sul do Brasil exerceram durante um longo período suas funções portuárias sendo apenas portos naturais, constituindo o básico para os navios atracarem, e as operações de cargas e descargas eram realizadas nos singelos trapiches. Rio Grande foi o primeiro porto a iniciar as obras para a construção portuária em 1737, sendo inaugurado apenas em 1872.

Já os Portos de São Francisco do Sul, Itajaí, Imbituba e Paranaguá apresentaram datas aproximadas de suas primeiras obras. Desses, o porto de São Francisco do Sul, que teve início de suas obras em 1908, foi primeiro a ser construído entre eles, porém foi inaugurado somente em 1955. Em seguida, em 1914, o porto de Itajaí inicia suas obras portuárias, sendo inaugurado em 1938. O porto de Imbituba que teve início das obras em 1919, em 1942 estava sendo inaugurado e Paranaguá que começou a ser construído em 1926, mas acabou sendo inaugurado antes de todos os demais, em 1935.

Assim nota-se que o porto de Rio Grande dentre os portos analisados foi o que mais levou tempo para ser construído, assim como o porto de São Francisco do Sul, tanto que todos os outros portos que iniciaram suas construções no século XX, depois de São Francisco do Sul, foram inaugurados antes dele. Destes portos, o porto de Paranaguá foi o que apresentou o melhor tempo hábil de construção.

Já os portos de Itapoá e Portonave, foram terminais construídos recentemente, estes com apropriação de tecnologias mais avançadas e foram especialmente projetados para movimentação de contentores. A Portonave que faz parte do Complexo Portuário de Itajaí começou a ser construída em 2005 na margem esquerda do rio Itajaí-açu, no município de Navegantes e iniciou suas operações em 2007. Já o porto de Itapoá, começou a ser construído no mesmo ano de inauguração da Portonave, na cidade de Itapoá e foi inaugurado em 2011.

Diferentemente de como se deu a construção dos terminais da Portonave e Itapoá, os demais portos da região Sul não foram planejados para movimentarem especialmente um perfil de mercadoria, com algumas exceções, como o porto de Imbituba, que foi construído com o intuito de escoar o carvão produzido no Sul de Santa Catarina. Assim, estes portos

apresentaram diferentes fases de movimentações ao longo de suas existências.

O porto de Rio Grande teve suas primeiras movimentações apoiadas no transporte de produtos pecuários, como couro, charque e lã, e em seguida se tornou um dos maiores movimentadores de granel sólido do país, como a soja, farelo de soja, trigo, entre outras mercadorias. Rio Grande começa a operar contêineres em 1971, porém com pouca estrutura, somente a partir de 1981 houve uma ação conjunta dos armadores para otimizar as movimentações com o equipamento e aderência de linhas regulares. No mesmo ano já haviam movimentado 23.863 TEU's, 50% a mais do que em 1980, e em 1985 64.781, ano em que foram adquiridos novos equipamentos, bem como a delimitação de uma área exclusiva para movimentar contêineres (CONTECON). Concomitante ao aumento da movimentações de contêineres em Rio Grande, surgiram ainda na década de 80 diversas empresas ligadas ao setor portuário prestadores de serviços na retroárea. A década de 90, como em todo o setor portuário nacional foi marcada por um momento de abandono e sucateamento das estruturas físicas dos portos, resultando em uma diminuição brusca da movimentação em Rio Grande, além da perda de armadores que utilizavam o porto, situação que só começou a mudar o quadro nacional, bem como o próprio porto de Rio Grande, após a criação da lei 8.630, conhecida como Lei de Modernização dos Portos em 1993. O resultado da lei refletiu diretamente na recuperação da movimentação de contêineres em Rio Grande que passou de 99.716 TEUs movimentados em 1993 para 170.269 TEUs em 1996, e mesmo com um terminal exclusivo para movimentar o equipamento, chega a seu limite operacional, estando novamente carente de novos equipamentos, requerentes de mais eficiência e modernidade de acordo com Urrutia (2015).

O porto de Itajaí teve como sua fase inicial a movimentação para atender os colonos recém chegados de outros países, em seguida a movimentação de madeira até meados da década de 70, momento em que também se inicia no Brasil a utilização de contentores no transporte de cargas marítimas, e que as estruturas presentes nos portos se tornam obsoletas, havendo a necessidade de se restaurar e adquirir novos equipamentos, é o mesmo momento em que há a diversificação de produtos movimentados pelo porto de Itajaí, resultado do surgimento de novas produções na sua hinterlândia produtiva e aos poucos a especialização em cargas containerizadas.

O porto de São Francisco do Sul, assim como o de Paranaguá apresentou a erva-mate como o primeiro grande produto movimentado,

caracterizando a primeira fase de movimentação desses portos. Inclusive em São Francisco do Sul, a erva-mate foi a mercadoria movimentada antes mesmo da inauguração do porto, sendo movimentada em grandes quantidades apenas até 1930, e em seguida o porto catarinense foi responsável assim como em Itajaí, por grandes embarques de madeira. Porém, a movimentação de madeira na década de 70, entra em declínio no porto de São Francisco do Sul, dando lugar a movimentação a movimentação de granel sólido, que ganha força após a instalação do corredor de exportação.

Em Paranaguá, em seguida da movimentação da erva-mate, também houve grandes embarques de madeira, assim como Itajaí e São Francisco do Sul, e logo depois, o porto paranaense foi um grande escoador da produção de café produzido no estado do Paraná. Em um período mais recente, o porto de Paranaguá também se especializou em granéis sólidos, principalmente com a movimentação de soja e trigo.

Percebe-se que todos os portos analisadas antes mesmo de se tornarem portos organizados, quando ainda concentravam instalações naturais, referentes a pequenos trapiches, movimentavam o excedente produtivo da própria região que abriga cada porto. Nota-se também que os portos da região Sul do Brasil surgiram diante de condições impostas diferentes das que houveram por exemplo nos portos do Nordeste brasileiro, que tiveram o princípio de suas movimentações apoiados no processo de exploração que ocorria na colônia brasileira, tais como o embarque de açúcar e o ouro que serviam para a abastecer a metrópole. Enquanto o conjunto de portos da região sulista brasileira nasceu da pequena produção mercantil, com a exportação do excedente produtivo e no processo de colonização dos imigrantes europeus.

3.1.1 O impacto da diferenciação de modelos administrativos nos portos da região Sul do Brasil

Apresenta-se nos portos da região Sul diferentes tipos de administrações portuárias, estas acabam por influenciar de forma direta no desenvolvimento dos portos frente ao setor econômico.

Quadro 54– Administrações dos portos da região Sul.

Porto de Itajaí	Superintendência do Porto de Itajaí – Autarquia Municipal
Porto de São Francisco do Sul	Autarquia do Estado de Santa Catarina
Porto de Imbituba	SC PAR – Governo do Estado de Santa Catarina
Porto de Itapoá	Privado

Porto de Paranaguá	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA) – Autarquia Estadual.
Porto de Rio Grande	Superintendência Porto de Rio Grande (SUPRG) – Governo do Estado do Rio Grande do Sul.

Fonte: Dados obtidos nos sítios eletrônicos dos portos da região Sul.

Neste sentido, cabe destacar que dentre os portos analisados a administração estadual é bastante significativa, sendo apresentada na maioria dos portos da região, com exceção nos portos de Itajaí, onde a administração está nas mãos da autarquia municipal e Itapoá que é um terminal privado.

O porto de Itajaí é o único no Brasil que é administrado pelo poder municipal, característica que desencadeia em uma descentralização, resultando em vantagens positivas para a própria cidade em questão. Assim, o porto pode tomar decisões em conjunto com a comunidade ao entorno, estabelecendo proposta que almejem o desenvolvimento das atividades portuárias voltadas também para o próprio crescimento da cidade de Itajaí.

Assim como o porto de Itajaí é controlado pela poder municipal, no Brasil, há uma gama diferenciada de tipos de administrações, estadualizadas, o caso de Rio Grande, Paranaguá, São Francisco do Sul e recentemente o de Imbituba, portos federalizados como o de Tubarão, no Espírito Santo, portos privados, como o Terminal de Itapoá e portos arrendados e administrados por empresas privadas, o caso do Porto de Santos. A mescla de modelos administrativos nos portos do Brasil é apontada por muitos pesquisadores como resultado de diversos problemas organizacionais, tais como o desdobramento de muitas leis do setor. A diferenciação de administrações portuárias no Brasil é um entrave para o desenvolvimento do setor nacional, tanto nas questões legislativas como na parte efetiva de mercado e na própria relação entre os portos e as cidades que os abrigam.

Neste sentido, Vidal e Monié (2006) apontam que a diferenciação de administrações interfere na própria gestão portuária, e ao contrário do que acontece, a autoridade portuária deveria agir como instituição ao estimular a coesão entre a economia marítima, portuária e urbana. Estes autores ainda levanta a ideia de que essa mescla de administrações dificulta a cooperação das cidades-portos de uma mesma faixa marítima, e cita o caso do Sudeste brasileiro, que deveria agir em conjunto, para resolver entraves em comum, através de economias de escalas, como negociações com agentes logísticos, promoção da região portuária no

exterior, questões ambientais entre outras, no intuito desses portos se complementarem.

3.2 COMPARATIVO DAS HINTERLÂNDIAS DOS PORTOS DA REGIÃO SUL – RELAÇÃO PORTO-CIDADE

A eficiência de um porto não se dá isoladamente, portanto não se limita as suas instalações físicas, estas atuam em conjunto com o entorno dos portos e as atividades produtivas relacionadas a ele, ou seja, a sua hinterlândia. Com a mundialização do capital e o aumento do comércio mundial entre os países, a dinâmica e os métodos das operações se modificaram, desencadeando em mudanças estruturais nos portos e conseqüentemente nas cidades em que os abrigam. Contrariando, Vidal e Monié (2006) faz uma análise limitada, afirmando que essa relação só pode ser compreendida quando é refletida nas sequências das transformações sociais globais, sejam elas, sociais, políticas e econômicas, além dos sistemas de trocas mundiais, do próprio sistema econômico vigente e das dinâmicas locais e urbanas de cada localidade. Na verdade são as invenções tecnológicas que comandam a atividade portuária.

Percebe-se, assim, que as atividades portuárias imprimem características próprias e mudanças estruturais na cidade, desta forma, podem repercutir de maneira positiva e negativa, dependendo do contexto analisado.

Vidal e Monié (2006) comentam a transformação do porto como instrumento que desenvolve o local e/ou regional, situação que decorre da aproximação do porto com a cidade. Esquecem de relacionar os movimentos nacionais e assim destacam o termo “cidade portuária” para designar aquela que prioriza a agregação de valor aos fluxos de cargas, e que além do comércio internacional, gera mudanças no modo de produzir, designando na agregação de um elevado número de atividades terciárias ao redor do porto. Pode-se destacar como exemplo a cidade de Itajaí em que se desenvolveu uma gama de atividades relacionadas ao complexo portuário, caracterizando a principal atividade econômica da região. O que não acontece com a mesma intensidade nos demais portos estudados, até mesmo em Rio Grande e Paranaguá. Itajaí é conhecida nacionalmente por ser um centro logístico que concentra diversas atividades ligadas ao setor portuário, uma gama de empresas conhecidas internacionalmente.

Nos últimos anos, as cidades portuárias de parte da Europa e alguns portos em via de reestruturação

como Gênova, Barcelona ou Valência, por exemplo, dotaram-se de parques logísticos que objetivam agregar valor aos fluxos das mercadorias destinadas aos mercados de consumo regionais. No Brasil, somente a cidade de Itajaí (Santa Catarina) parece ter optado por uma estratégia semelhante usando as oportunidades oferecidas pela municipalização do porto e a vitalidade da economia regional. Mesmo com o ineditismo da experiência, a mesma poderia ser referência para outros portos. (VIDAL E MONIÉ, 2006, p. 985).

Como decorre na passagem, a municipalização do porto é um ponto forte que justifica o desenvolvimento da cidade concomitante com o crescimento do Complexo Portuário.

O maior porto do Brasil, o porto de Santos, é um grande concentrador de cargas e atualmente tem tido suas operações “estraguladas. Cabe salientar a extrema rivalidade que este tem com os demais portos da região Sul/Sudeste, não apenas de competição, porque é sabido que a competição é um fator estimulante para o crescimento e desenvolvimento do setor portuário, porém, se trata de uma competição muitas vezes desleal com os demais portos brasileiros. Apesar do porto santista apresentar algumas adversidades estruturais, como altos custos operacionais e problemas de eficiência, os demais portos, possivelmente capacitados, ainda assim, nessa corrida mercadológica do transporte marítimo de cargas, se tornam muitas vezes prejudicados.

Neste sentido, a relação porto-cidade, de acordo com Vidal e Monié (2006) não se restringe apenas ao ambiente de negócios, mas vai além, abrangendo elementos históricos, culturais e sociais, sendo uma relação que envolve “[...] estigmas, perdas, redefinições de funções, conflitos e interesses diversos [...].”

Já Godoy (2000) discute a desconstrução da relação cidade-porto como resultado principalmente das exigências da mundialização do capital, e afirma que diversas vezes, o que vem ocorrendo é que o desenvolvimento do porto não necessariamente replique no desenvolvimento e crescimento da cidade. A autora coloca que o processo de unitização de cargas, bem como, o desenvolvimento das tecnologias de informação e a multimodalidade têm contribuído para que o papel do porto seja mais de um prestador de serviços na circulação internacional de bens materiais e informações, que geralmente concentram-se nos portos que são mais especializados. Desta forma, a modernização através das tecnologias de transporte marítimo causa um impacto espacial, os

portos modernizados ocupam mais espaço operacional, e estes espaços são fechados a comunidade, o que reforça o afastamento dos portos das cidades. Outro fato marcante nesse processo é a instalação de empresas ligadas as atividades portuárias que não possuem ligação com os problemas locais, estas instalam-se nas cidades pela oferta de condições apropriadas para o desenvolvimento do seu serviço, e a partir do momento que estas condições se tornem desapropriadas ou desvantajosas, estas se transferem para outro local, não se atentando aos prejuízos sociais e econômicos provocados.

O processo de modernidade a qual os portos têm passado acarretou em uma reestruturação de mão-de-obra, através da substituição por trabalhos mais qualificados, além da adoção crescente de equipamentos operacionais que substituem a massa trabalhadora. Godoy (2000) comenta que a lei 8.630/93 repercutiu na adequação e enxugamento da máquina administrativa no porto de Paranaguá, através da terceirização e privatização de muitos setores. Por ser um porto estadual, este não atende somente aos interesses estaduais, mas também nacionais, alienando-se da sociedade local.

É sem dúvida que o processo de modernização ocorrido no sistema portuário nacional tenha provocado mudanças estruturais não somente no porto de Paranaguá, mas em todos os outros portos mundiais. No início da década de 90 os portos brasileiros encontravam-se saturados, com suas estruturas físicas obsoletas e sem capacidade para acompanhar o desenvolvimento dos outros portos mundiais e dar continuidade ao comércio global de mercadorias. Com o advento da lei 8.630, houve uma reestruturação do sistema portuário nacional, através de investimentos na própria infraestrutura portuária, bem como mudanças significativas nas leis que regem o sistema e nas relações trabalhistas dentro dos portos.

O trabalho avulso nos portos era regido pelas Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) contida nos artigos 292 e 254 e as normas eram estipuladas pela Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAN), esta regeu resoluções como a remuneração e composição das equipes de trabalho. Atualmente os trabalhadores Portuários Avulsos (TPA) tem seu trabalho regido pelas leis 8.630/93 e 9.719/98, a última conhecida como lei de Segurança do Tráfego da mão-de-obra nos portos.⁴⁴

⁴⁴ De acordo com Âmbito Jurídico (2014). Disponível em: http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=1181. Acesso em: 16 jan. 2016.

Os TPA realizam trabalhos na área do porto organizado e estão divididos entre, estivadores, arrumadores, conferentes, concertantes e vigias, amarradores e bloco, estes antes controlados pelos sindicatos de avulsos e após a lei regidos pelo Orgão Gestor de Mão-de-obra (OGMO). O OGMO, antes de mais nada, criado junto com a lei 8.630 serviu para regular o trabalho dos TPAs.

Ainda a respeito da relação porto-cidade, vale destacar que a formação sócio-espacial do município de Paranaguá está intrinsecamente ligada com o desenvolvimento da atividade cafeeira no estado do Paraná e conseqüentemente com a criação do porto. O estado do Paraná tornou-se o maior produtor de café do Brasil e no fim de 1958, este produto já ocupava a posição de primeiro lugar nas exportações do porto, seguido pela madeira, mate e couro. Em 1965, Paranaguá se tornou o maior exportador de café do mundo e a cidade se projetava em torno das atividades de seleção de grãos, comercialização e armazenagem, o que gerava empregos, e concentrava a população entre o centro e o porto. O crescimento da exportação de café foi atrativo para vinda de muitos migrantes oriundos de outras cidades. Passados alguns anos as atividades ligadas ao produto foram realocadas para o interior do estado, o que modificou a estrutura produtiva do café, que agora chegava pronto para ser exportado no porto, tal mudança estremeceu o setor urbano, principalmente nas atividades ligadas ao setor cafeeiro que ali se desenvolviam, esse momento é caracterizado por Godoy (2000) como de ruptura entre a cidade e o porto.

Neste sentido é importante salientar, que em Paranaguá, a separação ocorreu por motivos econômicos e não por conta da modernização do setor portuário, e independente do processo de decadência das atividades urbanas, o porto, através das exportações de café que só aumentavam, se desenvolvia em condições prósperas. Já na década de 70, a produção de café entra em decadência e é substituída pela soja e trigo, e o porto se transforma ao se preparar para a movimentação desses produtos, com a instalação do Corredor de Exportação.

Com a especialização em granéis sólidos, que foi propiciada pela implantação do Corredor de Exportação, atrai mais empresas para as proximidades do porto. Desta maneira, o processo de modernização tecnológica ocorrida em Paranaguá provocou a alta produtividade portuária e conseqüentemente diminui a mão-de-obra utilizada, mas foi determinante para a instalação de indústrias relacionadas a produção e exportação de grãos, o que gerou o crescimento do setor industrial na cidade entre a década de 70-80, e assim o crescimento de empregos

ligados indiretamente ao porto. Houve, portanto, uma reestruturação econômica do espaço urbano, segundo Godoy (2000).

Em São Francisco do Sul a relação de interdependência porto-cidade remete a época da ocupação catarinense ainda no século XVII, e posteriormente no século XIX quando o porto recebeu milhares de imigrantes europeus. Portanto a formação sócio-espacial da cidade se entrelaça com o desenvolvimento portuário. Com a construção da estrada de ferro que ligava o planalto norte do estado ao litoral, já no século XX, aumentou essa interdependência que passou a acrescentar também a ferrovia. O fato do porto de São Francisco do Sul se localizar em uma bacia de águas profundas, fez surgir desde cedo a especialização da atividade portuária, com a instalação de estaleiros rústicos e mais tarde mais modernos, discorrem Cabral e Lalane (2010).

Já os conflitos gerados da relação porto-cidade iniciam-se em um período mais recente, na década de 80, resultado principalmente da instalação da Ceval Agroindustrial S.A além do início da movimentação de contêineres no porto, o que provocou uma mudança bastante visível na estrutura física portuárias, com a aquisição de novos equipamentos, especializados na movimentação dos contentores, bem como na construção de pátios de armazenagem na cidade, provocando insatisfação aos moradores locais, de acordo com Lins (2004). Moreira (2002) também afirma que no Brasil o uso dos contentores inicia-se na década de 70, mas a sua forte movimentação ocorre somente na década seguinte, e comenta que a containerização provoca mudanças tanto nas infraestruturas portuárias, através da aquisição de novos equipamentos, como já citado, além de uma informatização do sistema, mas também perturbações na cidade em geral, através da instalação de pátios de contêineres e conseqüentemente o aumento do fluxo de caminhões nas vias urbanas, causando congestionamentos.

Neste sentido, Cabral e Lalane (2010) afirmam que a cidade de São Francisco do Sul apresenta alguns gargalos, principalmente ligados aos espaços de armazenagem, problema encontrado nas cidades portuárias antigas, em que o porto se encontra em uma área que não há espaço para expansão, com a cidade pressionando o porto e porto invadindo as áreas urbanas, é o caso de Itajaí, Rio Grande.

Segundo as autoridades portuárias de São Francisco do Sul, atualmente a falta de espaço de armazenagem de contêineres não é um problema recorrente, ao passo que, com o início de operação dos terminais de Navegantes e Itapoá, a movimentação de contentores se tornou mais tímida. Cabral e Lalane (2010) destacam que São Francisco do Sul se tornou um polo atrativo para a instalação de empresas, como a

Vega do Sul e a Fecoagro, principalmente por conta das condições de multimodalidade apresentada pelo porto, que concentra os modais, marítimo, ferroviário e rodoviário.

Desta maneira, a cidade de São Francisco do Sul tem parte considerável de sua economia baseada nas atividades portuárias, segunda a prefeitura do município, 70% do PIB é representado por atividades ligadas ao porto, sendo responsável por gerar cerca 9 mil emprego, desses, diretos e indiretos.

Já no porto de Imbituba, segundo Herzmann (2005) as primeiras movimentações no porto, ainda embrionário, como chama o autor, remete a pesca predatória da Baleia, porém a construção efetiva de um porto organizado só se fez diante da descoberta de carvão no Sul do estado de Santa Catarina em 1870, e o escoamento da produção das jazidas até o porto se realizou com a construção da estrada de ferro Tereza Cristina, concluída em 1884. É sem dúvida que o desenvolvimento do porto de Imbituba se fez as bases da produção carbonífera, e a partir de 1971, junto com ela, resultado da própria acumulação de capital oriundo das atividades relacionadas ao carvão e da mudança do comportamento do mercado, que passou de uma economia mercantil para industrial, surge a diversificação produtiva do Sul catarinense. Até a década de 70 havia no município um equilíbrio entre a população urbana e rural, porém na década de 80, há um crescimento da população urbana atraídas pelas oportunidades da região, relacionadas a oferta de empregos no ramo carbonífero.

A diversificação, relatada acima, deu origem as indústrias cerâmicas, de calçados, vestuário e metalúrgica. O carvão marcou profundamente o desenvolvimento não só do porto, mas também da própria região. A crise do mesmo resultou em uma redução de aproximadamente 86% das movimentações de cargas no porto, entre os anos de 1986-1993, com o declínio nas movimentações, houve também uma diminuição de mais de 50% no quadro de funcionário da Companhia Docas de Imbituba (CDI) que na época administrava. Não há dúvidas que grande parte da população da região teve seus empregos prejudicados com a crise do carvão e consequentemente com a baixa de movimentação portuária. A massa de trabalhadores que ficaram desempregados puderam ser absorvidos pelas indústrias que nasciam, primeiramente no setor cerâmico, de vestuário e de calçados, e mais tarde as indústrias de materiais plásticos e metal-mecânico.

A diversificação produtiva que ocorrera no Sul do estado pode ter resolvido em partes o problema social, empregando a mão-de-obra dispensada pela produção carbonífera, porém estas novas indústrias,

segundo Herzmann (2005) não cooperaram para aumentar a movimentação no cais do porto, pois até então suas produções não eram suficientes para adentrar ao mercado internacional. Já na metade da década de 90, o porto começa a ter caráter de porto importador, e tentando se recuperar da crise que passou, nesta época também inicia-se a movimentação de contêineres, tendo um pico de movimentação na navegação de longo curso entre os anos de 1992-1995. Este acréscimo gera uma ascensão no percentual da receita tributária do município. Porém, as próprias indústrias da região passam a exportar pelo porto de Itajaí e São Francisco do Sul por falta de navios e em 2000 as importações em Imbituba já representavam cerca de 90% das operações.

Desta forma, o carvão inicialmente provocou mudanças positivas na cidade de Imbituba, através da instalação de atividades ligadas a produção, bem como a prosperidade do porto em questão, os reflexos positivos foram sentidos na mão-de-obra que foi absorvida por essa atividade e no desenvolvimento que esta proporcionou para a região em si, porém a crise na produção carbonífera afetou negativamente a região, já que muitas atividades perderam forças. Conjuntamente com esta fase, tem-se a diversificação industrial, através do advento das indústrias cerâmicas, calçadista entre outras que foram fundamentais para continuar sustentando a economia da cidade e segundo Herzmann (2005) a cidade pôde se remodelar.

Neste sentido, se desenvolveu uma hinterlândia de serviços de suporte as atividades portuárias na cidade, como empresas de comércio exterior, despachantes aduaneiros, empresas de seguro, fornecedores de combustível entre outros, que engendram a economia de Imbituba.

Por outro lado, Rio Grande, já no século XIX, por conta do comércio do charque já era considerado um centro comercial importante no Brasil, como por exemplo as indústrias de fiação e tecelagem, entre elas a União Fabril. Estas indústrias que se formavam na localidade tendiam a se localizar próximas ao porto, com intuito de facilitar o escoamento da produção, desta maneira, a produção industrial era destinada a exportação para fora do estado e o mercado interno não era estimulado. Rio Grande foi palco dos primeiros parques industriais do Brasil, fato que se concretizou principalmente devido ao grande número de imigrantes que chegavam a cidade e traziam consigo a experiência industrial vivida em seus países de origem. Mesmo tendo uma das primeiras indústrias brasileiras, na década de 70, pela concorrência com a indústria nacional e tendo um fraco mercado consumidor regional, a industrialização de Rio Grande entra em crise. Desta forma, o processo

de industrialização na cidade gaúcha serviu mais para engendrar a formação da cidade em si.

Segundo Neu (2012), tanto Rio Grande como Paranaguá desenvolveram-se sempre influenciadas pelos seus portos, enquanto as indústrias que dependiam de exportar seus produtos se fixavam próximas a área portuária. Diante da importância tanto de Paranaguá quanto de Rio Grande, nos últimos anos houveram grandes investimentos em obras que deixaram estes portos mais modernos e eficientes.

Já o Complexo Portuário de Itajaí que abrange tanto as instalações na margem direita do rio Itajaí-açu na cidade de Itajaí bem como o Terminal da Portonave na cidade de Navegantes do lado esquerdo do rio, apresentam distinções nas suas relações porto-cidade. A cidade de Itajaí se desenvolveu através do porto, criando uma relação de dependência com mesmo.

A estrutura do tecido urbano de Itajaí irá se desenvolver a partir de atividades do cais. O comércio e os serviços, a massa de trabalhadores, a maioria empregada em atividades relacionadas ao porto, demonstrando como a economia do município sempre esteve ligada a atividade portuária. Segundo a Prefeitura de Itajaí (2012), a cidade hoje destaca-se economicamente pela prestação de serviços e é polo da indústria naval. Atualmente, há um crescente número de empresas especializadas no ramo logístico que estão instaladas no município. Estrategicamente posicionadas, elas auxiliam no transporte de cargas da região, e mesmo sendo uma cidade portuária ela ainda está em grande destaque turisticamente, pela qualidade de suas praias.

O crescimento no ramo logístico proveniente das atividades portuárias na cidade gerou grande parcela de empregos. A respeito das dinâmicas econômicas, também há uma grande interação entre o ambiente portuário e a comunidade local, tendo a atividade logística gerado, direta e indiretamente, grande porcentagem da arrecadação municipal em 2008 (Revista Portuária & Negócios ed. 115, p.17).

O porto traz importantíssimos efeitos positivos a cidade de Itajaí, pois estima-se que 60% da economia da cidade dependa dele. Itajaí, assim tornou-se o segundo maior arrecadador de Impostos federais de Santa Catarina e responde por 66,4% do comércio exterior do estado de 6,0% em relação ao Brasil. Os números demonstram o quanto a cidade é dependente do porto, e como as atividades portuárias movimentam a economia do município.

Já a cidade de Navegantes, diferentemente de Itajaí, antes da instalação de atividades portuárias, possuía características de cidade dormitório, em que os moradores concentravam todas as suas atividades

em municípios vizinhos, incluindo o próprio município de Itajaí, e retornavam as suas residências apenas para dormir. Navegantes esteve ligada a atividade pesqueira e a construção naval. Através da instalação do Aeroporto Internacional de Navegantes em 1970 e mais recentemente, do terminal portuário de Navegantes houve um processo de valorização e crescimento do município que passou a representar uma área atrativa a novos empreendimentos, gerando empregos e recebendo novos moradores, resultando no aumento significativo da população e do próprio PIB da região.

Nota-se que a cidade de Navegantes vem apresentando um rápido crescimento, este crescimento acelerado está diretamente ligado a construção do terminal portuário da Portonave e suas atividades complementares, como a instalação de diversas empresas ligadas ao setor portuário. Portanto, em Itajaí a cidade cresceu ao redor do porto, aproveitando que basicamente todas as atividades do município eram ligadas ao setor portuário, em uma época em que não havia uma visão ampla de quanto o transporte marítimo mundial cresceria, de quantas atividades complementares aos portos surgiriam, e o aumento do comércio marítimo. Este fato culminou em um empecilho ao desenvolvimento das atividades portuárias desenvolvidas na cidade de Itajaí, já que a cidade pressiona as suas instalações, impedindo a sua expansão, resultando no afastamento das atividades complementares ao porto, em áreas com mais espaços, como é o caso de empresas que trabalham como os depósitos de contêineres. Enquanto a instalação do terminal da Portonave em Navegantes foi planejada, visando a possibilidade de crescimento do empreendimento, assim como o terminal de Itapoá, diferentemente do ocorreu nos outros portos estudados.

3.3 COMPARATIVO DE INFRAESTRUTURA DOS PORTOS E PERSPECTIVAS PARA O FUTURO

Os portos do Sul do Brasil apresentam boas estruturas físicas em comparações com os demais portos brasileiros o que reflete diretamente no destaque destes, que apresentam-se em primeiras colocações, em alguns tipos de movimentações portuárias. Os portos de Rio Grande e Paranaguá apresentam estruturas construídas, como os berços de atracação de navios, bem mais desenvolvidas do que os demais portos da região Sul, principalmente Rio Grande, que possui 14 berços de atracação, somando o total de 6.482 metros de cais acostável, essa medida é quase o triplo do

total encontrado no porto de Paranaguá, que em relação aos demais já bastante superior.

Essa vantagem, encontrada nos portos gaúcho e paranaense esta relacionada a quantidade navios atracados nos portos diariamente e conseqüentemente ao total do volume de mercadorias movimentadas. Assim, quanto maior for o comprimento de cais acostável de um porto maior será a sua capacidade de atracar simultaneamente mais navios. Está é uma situação almejada pelos demais portos da região Sul, que lutam para a construção de novos berços de atracação ou até expansão dos já existentes, através da conquista por novos recursos e investimentos.

Por outro lado, nota-se, que o calado apresentado por esses dois portos é inferior ou igual aos demais portos analisados. O calado ou a profundidade dos canais de acesso e dos berços portuários são pontos extremamente importantes no desenvolvimento da atividade portuária e irão impactar diretamente na quantidade de mercadorias transportadas pelos navios que irão atracar. Assim, quanto maior o calado, ou a profundidade de um porto, mais capacidade ele terá de receber navios mais carregados.

Quadro 55 – Comparativo das infraestruturas dos portos da região Sul.

Porto	Cais (m)	Calado	Berços
Porto de Rio Grande	6.482 metros	12,80 metros	14 (Superporto)
Porto de Paranaguá	2.616 metros (Cais Comercial)	8 a 13 metros	14
Porto de Itajaí	- 1.035 metros (Porto Público + APM Terminals). - 900 metros (Portonave)	Varia de 11 a 13 metros de profundidade.	4 (Porto Público e APM) + 3 berços (Portonave).
Porto de São Francisco do Sul	1005 metros	13 metros	6 berços
Porto de Imbituba	905 metros	Canal de acesso – 17 metros Bacia de evolução e berços 15metros	3 berços
Porto de Itapoá	630 metros	11 a 16 metros	2 berços

Fonte: Dados obtidos no sítio eletrônico dos portos analisados. Quadro elaborado pela autora.

No atual mercado marítimo, a tendência é tentar concentrar a maior quantidade possível de cargas em um mesmo navio, como maneira de otimizar os custos do transporte, desta forma, é muito comum que os navios maiores e mais pesados comecem a dominar o mercado e em resposta, os portos necessitam estar preparados para recebê-los. Neste sentido, cabe salientar que os portos tentam se adaptar ao transporte marítimo de cargas e percebem que existem entraves relacionados a infraestrutura que necessitam ser modificados para que eles possam estar aptos a competir cargas com outros portos do país. Entretanto, sabe-se que diversas vezes a arrecadação de recursos e investimentos para a concretização dessas pendências se torna um obstáculo presente no dia a dia desses portos.

Porém, mesmo com a dificuldade de investimentos correntes nos portos do Brasil, existem alguns projetos encaminhados na região Sul, que se forem concluídos, tornaram os portos ainda mais capacitados para desenvolverem suas funções frente ao mercado mundial.

Em 2014, a Secretária Especial de Portos da Presidência da República assinou a liberação de um investimento provado de aproximadamente 419 milhões de reais para a construção de uma nova estrutura no porto de São Francisco do Sul. O projeto visava à construção do terminal Graneleiro de São Francisco do Sul - TGSC, além da construção de dois berços de atracação, totalizando 453 metros. O terminal é um projeto das empresas marítimas LogZ, Litoral Agência Marítima e do grupo chinês Hopeful e será capaz de movimentar 6 milhões de toneladas por ano, além de armazenar 275 mil toneladas de grãos, como o milho e a soja para a exportação, de acordo com Porto de São Francisco do Sul (2015).

O TGSC está em obras ainda, com validade para 2018 e assim que estiver pronto irá proporcionar além do aumento da movimentação portuária em São Francisco do Sul, a questão social, com a promoção de 175 empregos diretos nas áreas operacionais, além de 500 empregos, que já estão sendo oferecidos durante a implementação do empreendimento impactando diretamente no incremento da economia local, segundo TGSC (2016).

O porto de São Francisco do Sul entrou no pacote de obras realizadas pelo Programa de Investimento Logística (PIL), que prevê investir 200 milhões de reais na construção de um novo berço de atracação e na concessão da BR-280 à iniciativa privada. Se estes projetos forem concretizados irão promover, sem dúvidas, a otimização das operações de embarque e desembarque portuário, principalmente com a

construção do novo berço, que terá uma extensão de 300 metros e capacidade de movimentar 3 milhões de toneladas, resultando no aumento da movimentação portuária, assim como na qualidade das operações. Este berço será construído na área portuária pertencente ao poder público, porém futuramente será arrendado a iniciativa privada através de processo de licitação. A concessão e duplicação da BR-280, inclui um trecho de 307 km entre a cidade de Porto União e São Francisco do Sul, terá um custo aproximado de 2,1 bilhões de reais e acarretará nas melhorias logísticas, facilitando o acesso ao porto, de acordo com Porto de São Francisco do Sul (2016).

No porto de Rio Grande está em andamento a modernização do cais público do Porto Novo. A obra teve a sua primeira etapa realizada em 2005, onde foram construídos 450 metros de extensão de cais com recursos do governo estadual, porém atualmente é custeada pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal (97 milhões de reais) e está sendo executada pela Secretária dos Portos (SEP). A modernização do cais público replica na renovação de 1125 metros de cais, que ficará apto para receber até quatro navios ao mesmo tempo na área do Porto Novo. A obra irá contemplar um aumento de 11,20 metros, que serão destinados a instalação de equipamentos modernos, para operar navios graneleiros e porta contêineres de grande porte. Além da modernização do cais público do Porto Novo, o porto de Rio Grande também tem como projeto a dragagem de manutenção do Superporto/Porto Novo, que está prevista para iniciar ainda em 2016.

O porto de Itapoá iniciou 2016 com novas aquisições que vão proporcionar o aumento significativo das movimentações de contêineres no terminal. Ao todo o porto adquiriu dois novos Portêineres e mais seis RTGs⁴⁵, que foram importados da empresa chinesa, ZPMC, a mesma que produziu os demais equipamentos já utilizados pelo terminal (4 Portêineres e 11 RTGs). Os novos Portêineres se diferenciam dos demais por possuírem dimensões de suas lanças superior aos antigos, que alcançam até 65 metros, ou seja, 10 metros a mais, resultando no atendimento aos navios maiores que estão circulando na costa brasileira, de acordo com Porto de Itapoá (2016).

Com a aquisição dos novos equipamentos, o porto de Itapoá terá o total de 6 Portêineres e 17 RTGs, uma estrutura de equipamentos considerada elevada para o padrão de portos do país, resultando também no desempenho anual do terminal, tornando-o ainda mais competitivo.

⁴⁵ RTGs são guindastes empilhadoras de contêineres sobre pneus.

O porto de Itapoá também prevê a sua expansão, projeto que existe desde 2014 e que aguarda aprovação da licença ambiental. O projeto visa a ampliação do pátio de manobras, que passará a ter 450 mil m² e do píer do porto, com o aumento da extensão do cais que passará de 630 metros atuais para 1209 metros de extensão, com capacidade para receber simultaneamente três navios de 350 metros de comprimento, além da expansão da retroárea. As obras terão um custo de aproximadamente 1 bilhão de reais e após serem concluídas irão quadruplicar a movimentação de contentores no terminal, de acordo com Porto de Itapoá.

Segundo Portos e Navios (2016), em fevereiro de 2015, teve início a obra de dragagem para o aumento da profundidade do porto de Imbituba, realizada pela empresa Utrech, pertencente a grupo holandês Van Oord. A obra foi concluída recentemente e no momento aguarda homologação para ser validada. Assim, o canal de acesso ao porto passou a ter 17 metros de altura e a bacia de evolução e seus berços 15 metros. A profundidade alcançada pelo canal é considerada uma vantagem para o porto que estará apto para receber navios de 360 metros de comprimento com capacidade para transportar 15 mil contêineres. Segundo diretor do porto Luiz Rogério Pupo Gonçalves a validação desse projeto poderá impactar em 1000% a mais no processo de arrecadação do porto de Imbituba.

Além desses investimentos a Fertilisanta, empresa arrendatária do terminal de fertilizantes no porto de Imbituba, irá investir aproximadamente 40 milhões de reais para construir um novo armazém graneleiro, com 12.000 m². Este terá capacidade total de armazenar 80.000 toneladas, distribuídas em dois módulos.

Para o porto de Imbituba também espera-se a instalação da empresa geradora de energia elétrica, a Tractebel, que estuda os investimentos para construir um terminal de regaseificação de gás natural liquefeito no porto, sem dúvida se concretizado impactará em um grande desenvolvimento para a região, de acordo com Porto de Imbituba (2016).

Já o porto de Paranaguá tem investimentos futuros previstos para a modernização dos berços 201 e 202, assim como a ampliação de 100 metros do cais 201, com recursos da própria Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA). Será a primeira obra pública de ampliação no cais de atracação em 30 anos. O processo licitatório, na modalidade concorrência foi aberto pelo governador do estado do Paraná, Beto Richa em setembro de 2015 e assim que a obra for concluída irá triplicar a capacidade de operação do berço 201, aumentando cerca de 4 milhões de toneladas movimentadas anualmente, de acordo com APPA (2016).

A ampliação do cais 201 permitirá a atracação de três navios simultaneamente, provocando um contraste evidentemente positivo, já que atualmente os berços 201, 202 e 203 juntos conseguem atracar apenas dois navios. A modernização do cais irá permitir a instalação de equipamentos para o carregamento de grãos com capacidade maior, o que resulta na maior quantidade de cargas movimentadas por hora. Assim que concluído o processo licitatório a empresa vencedora receberá ordem para iniciar as obras e terá prazo para concluí-la no segundo semestre de 2017. Em 2015 também foi assinado contrato com a empresa DTA Engenharia, vencedora do processo licitatório para realizar as obras de dragagem de aprofundamento dos canais de acesso ao porto de Paranaguá. A obra terá um investimento de 394 milhões de reais, sendo o primeiro investimento do governo federal no porto de Paranaguá em 26 anos, e o maior investimento em dragagem feito no país. A obra tem um prazo para ser executada em 11 meses, período que serão dragados 14,2 milhões m³, deixando o canal de acesso, também conhecido como canal da Galheta com 16 metros de profundidade, a bacia de evolução passará de 12 para 14 metros e os berços de atracação passarão de 12,3 para 13,8 metros de calado. Com a finalização da obra o porto estará apto a receber navios maiores e também mais carregados, o que significa o aumento do volume movimentado de mercadorias no porto de Paranaguá. Assim, cada navio poderá aumentar 10,5 mil toneladas de sua carga. Somente no terminal de contêineres, será possível carregar mais 1050 unidades de contentores a mais por navios, segundo APPA (2016).

Além dessas obras, também estão prevista as concessões de arrendamento do Bloco 2 do Programa de Investimento em Logística (PIL), com investimentos de cerca de 7,2 bilhões de reais, prevendo seis novas áreas que serão arrendadas no porto de Paranaguá, de acordo com APPA (2016).

De acordo com Porto de Itajaí (2016), o Complexo Portuário de Itajaí passa por grandes problemas já algum tempo com a restrição de atracação de navios maiores devido aos problemas relacionadas a sua bacia de evolução. Esse entrave nas condições portuárias vem prejudicado demasiadamente a concorrência com os outros portos, pois, na costa brasileira já estão circulando navios de comprimentos maiores, representando a nova tendência do transporte marítimo de cargas, e se o porto não está apto para receber tais embarcações, as cargas serão realocadas para outro porto. Porém, após alguns anos de lutas para mudar o quadro precário apresentado na zona portuária de Itajaí a Secretária de Infraestrutura autorizou em março deste ano a mobilização do canteiro de

obras para dar início a primeira fase das obras de acesso ao canal do Complexo.

A obra será realizada pela empresa Triunfo Engenharia, vencedora do processo licitatório, que terá que concluí-la em um prazo de 18 meses. Serão gastos aproximadamente 104 milhões de reais, custeados pelo Governo do Estado de Santa Catarina, Assim que concluída, dará a possibilidade do Complexo Portuário de Itajaí movimentar navios de até 335 metros de comprimento, ou seja, 29 metros a mais do que hoje o complexo está apto, segundo Porto de Itajaí (2016).

Segundo Porto de Itajaí (2016), outro investimento no Complexo Portuário de Itajaí foi cedido pela Secretária dos Portos da Presidência da República (SEP), que liberou 10,95 milhões de reais destinados a continuidade das obras de reforço e realinhamentos dos berços 3 e 4, pertencentes ao porto público e que se concluída trará funcionalidade a esses berços e conseqüentemente aumentará a capacidade de atracação de navios no Complexo. Com a conclusão da obra de reforço e realinhamento, o berço 3 poderá se tornar operador de granel sólido, através dos serviços da empresa ZMC Operações Portuárias, responsável por grandes movimentações no perfil de carga. O projeto tem grande chance de ser realizado ainda este ano, o que irá resultar na diversificação da movimentação de cargas no Complexo Portuário de Itajaí.

3.4 MOVIMENTAÇÃO E ESPACIALIZAÇÃO DE CARGAS

O sistema portuário do Sul do Brasil tem importância significativa na economia nacional. Trata-se de um aparelho vital para o desenvolvimento da própria região, assim como, de todo o país. Dos portos analisados percebe-se uma forte especialização em movimentações com granel sólido, principalmente nos portos de Paranaguá, Rio Grande e São Francisco do Sul e também do Porto de Imbituba na movimentação de coque de petróleo. Por outro lado, nota-se uma especialização forte em movimentações com contêineres no Complexo Portuário de Itajaí (Porto de Itajaí e Portonave), assim como no recente terminal de Itapoá, construído especialmente para movimentar cargas containerizadas.

Quadro 56- Principais Cargas Movimentadas nos Portos da região Sul - 2014

Porto	Principal Carga Movimentada -2014
Porto de Itajaí + Portonave	Carnes Congeladas (Contêineres)
Porto de São Francisco do Sul	Granel sólido – 66,8% (soja)
Porto de Imbituba	Coque de Petróleo – 38,9%
Porto de Itapoá	Produtos Congelados, Produtos Metal Mecânicos (Contêineres)
Porto de Paranaguá	Granel Sólido (Fertilizantes, Soja)
Porto de Rio Grande	Granel sólido (Farelo de Soja)

Fonte: ANTAQ (2014).

Segundo os dados da ANTAQ de 2014, dos portos que se destacaram na movimentação de granel líquido, em primeiro lugar está Rio Grande, principalmente devido a instalação do polo químico de Triunfo próximo a região portuária, mas também, em menor porcentagem o porto de Paranaguá e uma pequena parcela do porto de Imbituba. Já a carga geral teve maior presença nas movimentações do porto de São Francisco do Sul e em menores quantidades em Rio Grande e Paranaguá.

Quadro 57 - Participação por perfil de carga transportado na navegação de longo curso em 2014.

Porto/TUP	Granel Sólido	Granel Líquido e Gasoso	Contêineres	Carga Geral
Paranaguá	74,5%	2,5%	21,7%	1,3%
Rio Grande	55%	6%	36,5%	2,6%
Porto de Itajaí	----	----	100%	----
Portonave	----	----	100%	----
São Francisco do Sul	81,9%	----	4,5%	13,6%
Itapoá	----	----	100%	----
Imbituba	84,3%	0,4%	11,6%	3,7%

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2015). Quadro elaborado pela autora.

O Complexo Portuário de Itajaí apresenta significativa movimentação de produtos congelados, este se destaca por reunir uma estrutura logística para cargas reefer, é o caso da Iceport, Terminal Frigorífico de Navegantes, pertencente a Portonave. A partir do quadro abaixo, nota-se que tanto no Porto de Itajaí como no Terminal da Portonave a movimentação de aves congeladas representou grande parte da movimentação total do porto em 2014, apesar de Paranaguá ter reunido

o maior volume movimentado. O porto de Paranaguá possui a melhor recepção ferroviária para contêineres no Brasil, este fato sem dúvida é fundamental para o escoamento da produção de congelados, já que o modal ferroviário se constitui como a opção mais barata para o próprio produtor e que o Complexo Portuário de Itajaí carece. Além da estrutura logística ferroviária bem consolidada, o estado do Paraná é o maior produtor de frangos congelados do país, toda essa questão recai sobre o resultado apresentado. Em 2015, esta operação registrou um aumento de 15% em Paranaguá em relação ao ano anterior, de acordo com Portal do Agronegócio (2016).

Quadro 58 – Movimentação de carnes congeladas (aves) em contêineres nos Portos da região Sul 2014.

Porto/TUP	Quantidade (t)	Participação nas movimentações (%)
Porto de Itajaí + Portonave	1.332.508	38,5% (Itajaí) - 29,4% (Portonave)
Itapoá	458.764	10%
Imbituba	----	2,9%
São Francisco do Sul	----	----
Rio Grande	430.569	7,6%
Paranaguá	1.421.733	19,5%

Fonte: ANTAQ (2016). Quadro elaborado pela autora.

Entretanto, verificasse a presença marcante dos portos estudados nos primeiros rankings de análise de movimentações nacionais, como é o caso do Complexo Portuário de Itajaí que está em segundo lugar em movimentações de contêineres, atrás somente do porto de Santos.⁴⁶ A região sul aparece em destaque no setor portuário, com a participação do porto de Paranaguá bem presente nas primeiras colocações dos rankings nacionais analisados pelo Boletim Informativo da ANTAQ (2015). No primeiro semestre de 2015, Paranaguá estava em primeiro lugar na movimentação de Fertilizantes e Adubos e Farelo de Soja, em segundo lugar na movimentação de soja, açúcar e de contêineres (quando o porto de Itajaí é analisado separadamente do terminal da Portonave). No ranking da agência o porto de São Francisco do Sul, se destaca também, liderando a terceira posição em movimentação de Soja e Produtos Siderúrgicos no Brasil.

⁴⁶ Atentasse que o Complexo Portuário de Itajaí é formado, pelo porto de Itajaí (porto público e APM Terminals) mais o terminal da Portonave e os demais terminais portuários.

Já análise conjunta das movimentações portuárias nos portos sulistas apresenta uma discrepância nos resultados, quando este se refere a quantidade de cargas movimentadas em toneladas, revelando a presença marcante dos portos de Paranaguá e Rio Grande, estes, lideram os demais com maior tonelagem movimentada nos últimos anos observados.

Quando a análise é realizada a partir da quantidade de toneladas movimentadas é comum que os portos graneleiros estejam a frente dos demais, já que são principalmente movimentadores de commodities, assim, cria-se a necessidade de transportar um volume maior para que as operações sejam mais lucrativas. Porém, este fator não menospreza a produtividade dos demais portos estudados. Com exceção dos portos de São Francisco do Sul e Imbituba, que também concentram suas movimentações apoiados no granel sólido, os demais, são portos especializados em operações em contêineres, portanto, movimentam mercadorias com maior valor agregado.

A partir do quadro abaixo, observa-se que de 2012 para 2013 todos os portos analisados tiveram um crescimento na quantidade de toneladas movimentadas, com destaque para o porto de Rio Grande e Itapoá, apresentando os maiores crescimentos. Já no período entre 2013 e 2014, Paranaguá e o próprio terminal de Itapoá tiveram um decréscimo na quantidade de toneladas movimentadas. Os demais portos nesse período tiveram crescimento, e Rio Grande, novamente apresentou o maior crescimento.

Quadro 59– Total de cargas movimentadas nos portos da região Sul (2012-2014).

Porto	2012 (t)	2013 (t)	2014 (t)
Porto de Paranaguá	40.441.812	41.771.840	41.603.425
Porto de Rio Grande	27.744.975	33.248.729	34.576.405
Porto de São Francisco do Sul	10.934.505	13.029.825	13.268.335
Porto de Itajaí + Portonave	9.833.788	11.682.402	12.427.125
Porto de Itapoá	3.131.798	5.645.765	5.521.786
Porto de Imbituba	2.055.612	2.492.026	3.365.428

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2016). Quadro elaborado pela autora.

Em 2015, os reflexos da crise financeira que ainda assola o país, bem como o aumento do dólar, foram sentidos nas movimentações portuárias prejudicando demasiadamente as operações de importação de mercadorias do país. Dentre os portos analisados, os que apresentaram uma queda na movimentação portuária no período de 2014 para 2015 foram o Complexo Portuário de Itajaí e o porto de Paranaguá.

O restante, mesmo com os entraves da crise financeira no país mantiveram crescimento no período analisado. Dos portos que apresentaram crescimento, Itapoá foi o que mais teve aumento de cargas movimentadas, seguido do porto de Rio Grande. O crescimento das toneladas movimentadas pelo porto de Imbituba, por mais que tenha sido pequena é reflexo do crescimento da movimentação de grãos agrícolas, como soja, milho e sorgo, bem como da própria mudança administrativa, agora nas mãos do estado de Santa Catarina, que vigora desde final de 2012, segundo Porto de Imbituba (2016).

Quadro 60 – Total de cargas movimentados nos portos da região Sul em 2015.

Porto/TUP	Quantidade (t)
Porto de Paranaguá	41.080.412
Porto de Rio Grande	22.930.995
Porto de São Francisco do Sul	13.485.092
Porto de Itajaí + Portonave	10.676.426
Porto de Itapoá	6.060.502
Porto de Imbituba	3.391.084

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2016). Quadro elaborado pela autora.

O aumento na quantidade movimentada pelo Porto de São Francisco do Sul também foi bastante considerável, este apresentou um acréscimo de 482.496 toneladas de 2014 para 2015. Apesar da conjuntura econômica internacional em 2015 ter apresentado a elevação da taxa de juros dos Estados Unidos, principalmente para os empréstimos e financiamentos em dólar, resultando na aqueda dos preços dos commodities no mercado internacional, particularmente os agropecuários, ocasionou a desvalorização do câmbio das economias emergentes, como a do Brasil. Com juros maiores implicando no aumento do custo de empréstimos, comercialização e investimentos, os insumos que são importados no processo produtivo agropecuário foram também reajustados com a alta do dólar, decorrendo no aumento do custo da produção. Porém, os produtos que são destinados a exportação, tal como a soja e o milho acabaram por sofrer estímulos, já que com a desvalorização do real, esses commodities ganharam na competitividade internacional, mas no mercado interno tiveram um acréscimo no seu valor final. Assim, na conjuntura atual de crise econômica brasileira o agronegócio foi o principal responsável pela entrada de dólares no país, equilibrando o déficit apresentado pelo setor industrial e de serviços, segundo Famasul (2016).

O Complexo Portuário de Itajaí movimentou 11% a menos do que 2014, está queda reflete os problemas de infraestrutura física do porto, ocasionado principalmente pela falta de dragagem no canal de acesso ao porto e pela restrita bacia de evolução, que dificulta demasiadamente a manobra de navios maiores no porto. Em outubro de 2015, o Complexo Portuário de Itajaí enfrentou um período prolongado de chuvas, que provocou o depósito de materiais no canal de acesso portuário resultando na diminuição da profundidade do canal. O assoreamento provocou a impossibilidade de atracação dos navios em Itajaí, deixando-o parado por aproximadamente 30 dias. Segundo o diretor comercial do porto, Antônio Ayres dos Santos, cada centímetro perdido de profundidade equivale a dez contêineres a menos nas embarcações. O complexo movimenta cerca de 2,5 mil contêineres por dia, portanto o prejuízo calculado com o fechamento do porto é de 4 milhões de reais diários, de acordo com Porto de Itajaí (2016). Daí, vale reforçar a emergência da realização de dragagem em Itajaí, situação persiste a alguns anos.

De acordo com Valor Econômico (2015), o Complexo Portuário de Itajaí vem perdendo desde 2015 um número significativo de empresas de importação que estavam instaladas na cidade e que mantinham operações com porto. Até maio de 2015 pelo menos dez empresas já haviam se mudado, dessas, apenas uma escolheu um destino mais distante, Recife (PE), o restante se alocaram em Itapoá. A situação se agravou pela demora na liberação de cargas, que chega ser três vezes superior a de Itapoá. O atraso na liberação de cargas está relacionado ao escasso número de fiscais nos órgãos como Anvisa e Ministério da Agricultura, mas também liga-se ao fato da realização de uma fiscalização mais rigorosa feita nos contêineres pela Receita Federal, gerando uma divergência na análise da ação desses órgãos intermitentes nos portos, já que é necessário que se analise minuciosamente os contêineres movimentados pelos portos, porém, para que se concretize de maneira eficiente este processo, é imprescindível uma estrutura que dê conta da atividade em um tempo considerável pequeno, para que não atrase o processo de movimentação de cargas.

É importante frisar, que Itajaí abriga um centro logístico que reúne uma quantidade elevada de empresas, as quais, de alguma forma possuem relação com o porto, dentre elas, as maiores, Multilog e a Brasfrigo, que atuam como porto seco. Possivelmente as empresas que se deslocaram de Itajaí para outras localidades, são empresas menores, com estrutura física mais singela e tímida atuação no mercado, portanto que

enfrentaram maiores dificuldades em se manterem ativas na região, diante dos entraves apresentados pelo Complexo Portuário de Itajaí.

O terminal de Itapoá, desde sua instalação tem agregado cargas dos demais portos da região. Diversas empresas que escoavam suas mercadorias, por exemplo pelo porto de Itajaí, São Francisco do Sul e até mesmo Paranaguá nos últimos anos optaram pelos serviços do Terminal Privativo de Itapoá.

Assim, a queda nas movimentações portuárias não reflete somente a atual conjuntura econômica, mas também os entraves operacionais encontrados nos portos, o caso dos problemas relacionados a liberação de cargas, e a estrutura física, como a baixa profundidade no canal de acesso ao Complexo Portuário de Itajaí. Neste sentido, pode-se destacar a falta de cobertura nas operações de granel sólido no Porto de Paranaguá, como ocorre em Rio Grande. A carência da estrutura deixa as operações vulneráveis as condições do tempo, e nos dias de chuva forte, se torna impraticável seguir normalmente com as operações de granel sólido nos terminais.

Esses entraves provocam a realocação de cargas na região. As empresas irão em busca de melhores condições para escoar suas mercadorias, o que desencadeou o aumento da demanda em Itapoá. O porto de Imbituba, também tem se afirmado como receptor de novos clientes. De acordo com Rogério Pupo, presidente do porto, no último ano houve uma migração de cargas tanto do porto de Santos, como Paranaguá e Rio Grande para o porto catarinense.

Entretanto, mesmo que Paranaguá possua grandes movimentações de toneladas de carga, ainda assim, tem enfrentado dificuldades para se manter competitivo no mercado. Portanto, não se trata somente de uma questão econômica, mas também operacional, destacando os atrasos nas movimentações, na liberação de cargas e a própria questão de procedimentos logísticos.

Por outro lado, as grandes quantidades movimentadas em Paranaguá refletem à estrutura física presente no mesmo que possui o dobro de berços de atracação do Complexo Portuário de Itajaí (Porto de Itajaí e Portonave) e mais que o dobro dos demais. Atenta-se que a quantidade de berços de atracação está intimamente relacionada a quantidade de navios que os portos conseguem atracar simultaneamente, podendo refletir diretamente no volume final movimentado anualmente.

Entretanto, cabe salientar, que o volume de cargas movimentadas nem sempre é proporcional ao número de atracações registradas em um porto. O quadro abaixo, por exemplo, retrata esta situação, em que o porto de Rio Grande registrou nos dois anos analisados maior número de

atracções do que Paranaguá que teve consecutivamente, o maior volume de cargas movimentadas neste período.

De acordo com o quadro abaixo, de todos os portos analisados, Itapoá é o único que teve um aumento no número de atracções entre 2014 e 2015.

Quadro 61 – Quantidade de atracções nos portos da região Sul – 2014.2015.

Porto	2014		2015	
	Tipo de atracção	Total	Tipo de atracção	Total
Porto de Paranaguá	Cabotagem - 185 Interior -1 Longo Curso -1769	1955	Cabotagem - 182 Longo Curso - 1715	1897
Porto de Rio Grande	Cabotagem - 550 Interior -993 Longo Curso -884	2.427	Cabotagem - 429 Interior -817 Longo Curso -953	2.199
Porto de São Francisco do Sul	Cabotagem - 273 Longo Curso – 336	609	Cabotagem - 187 Longo Curso -381	568
Porto de Itajaí Portonave	Cabotagem - 159 Longo Curso -64723	806	Cabotagem – 165 Longo Curso - 589	754
Porto de Itapoá	Cabotagem - 102 Longo Curso – 444	546	Cabotagem – 83 Longo Curso - 491	574
Porto de Imbituba	Cabotagem - 73 Longo Curso – 181	254	Cabotagem – 78 Longo Curso - 150	228

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2016). Quadro elaborado pela autora.

Outro ponto importante é a presença significativa da navegação de interior no porto de Rio Grande, marcante desde início de sua história, com o comércio do charque, resultado, que segundo SEPLAG (2011) está diretamente ligado a sua ampla extensão hidrográfica, que apresenta 930 km de vias navegáveis. Segundo ANTAQ (2014) a principal rota de navegação de interior da região é a que liga Porto Alegre a Rio Grande, além de Canoas, Triunfo e Estrela até Rio Grande que também são bastante importantes. Por essas rotas, os principais produtos movimentados são os petroquímicos derivados do petróleo, farelo de soja, óleo de soja e celulose.

O **quadro 61** também demonstra que dos portos analisados, São Francisco do Sul apresentou a maior participação na navegação de cabotagem em 2014, representando 44,82% das atracções. Já em 2015, este segmento sofre um decréscimo no porto, passando para 32,9%, enquanto Imbituba se torna o porto com a maior concentração de

atracações provenientes da navegação cabotagem, 34,2%, um crescimento de 5,5% em relação ao período anterior. Além do Porto de São Francisco do Sul, Rio Grande e o terminal de Itapoá, também obtiveram uma queda nas atracções de navios do segmento de cabotagem em 2015, 3,16% e 4,23 respectivamente.

O porto que apresentou a menor participação da navegação de cabotagem em suas atracções, em ambos os períodos analisados, foi o porto de Paranaguá, marcando em torno 9,5%. Este é também o porto que registra a maior quantidade de atracções de navios de longo curso, representando uma elevada movimentação de produtos do comércio exterior.

3.4.1 Fluxo de Mercadorias nos portos da região Sul

Segundo Brasil (2015) a China e o Brasil são grandes parceiros comerciais, estes mantêm importantes fluxos bilaterais e o país asiático se constitui como sendo o principal parceiro comercial do Brasil. Em 2014, as negociações entre esses países alcançaram 77,9 bilhões de dólares.

Os Estados Unidos é 2º parceiro comercial do Brasil de acordo com Administradores (2015) em janeiro de 2015 o Brasil ocupava a 9ª posição no ranking das direções das exportações do país, refletindo o potencial de compra do Brasil em relação ao Estados Unidos. Porém, no caminho inverso estamos 17º no ranking dos fornecedores, o que revela uma lista de países que exportam a mais para o país, entre eles, a própria China, Canadá e México. No período de 2010 e 2014, a parceria entre o Brasil e os Estados Unidos cresceu cerca de 33,8%, ou passou de 46,35 para 62,03 bilhões de dólares em 2014. Da relação entre esses países, as exportações brasileiras destinadas ao país norte americano são principalmente compostas por produtos manufaturados, entre eles máquinas, aviões e combustíveis, assim como produtos básicos, petróleo bruto, café, ferro, aço e pastas de madeira.

No sentido inverso, os produtos importados dos Estados Unidos são essencialmente também produtos manufaturados, entre eles máquinas mecânicas e elétricas, óleo diesel, produtos químicos orgânicos e plásticos.

O sistema portuário da região Sul do Brasil se caracteriza por ter forte influência no mercado internacional de cargas. Tanto Santa Catarina, como Paraná e Rio Grande do Sul são estados altamente produtivos e abastecedores do mercado externo.

3.4.1.1 Mercadorias exportadas pelos portos da região Sul

O fluxo de movimentação nos portos da região Sul entre 2013 e 2014 apresentou uma baixa nas exportações, com exceção dos Portos de Itajaí e Imbituba que apresentaram crescimento de produtos exportados no período. Os demais portos obtiveram um pequeno decréscimo, excluindo o Porto de São Francisco que entre os anos analisados teve uma queda considerável nas suas exportações de 14,2%.

Neste período as exportações catarinenses tiveram um acréscimo de 6,47% de 2013 para 2014, somando um total de US\$ 4.541 bilhões em embarques realizados pelos portos catarinenses, dessa quantia cerca de US\$ 3,991 bilhões foram exportados pelo Complexo Portuário de Itajaí, representando 83,48% do total exportado pelo estado catarinense. Esse percentual elevado justifica o crescimento das exportações no porto de Itajaí, que no período analisado tiveram um aumento de 6,8%, de acordo com FIESC (2015). Apesar do volume de exportação no porto de Itajaí ter apresentado crescimento, os produtos mais exportados pelo referido porto, que são o frango e madeira e derivados, exibiram um pequeno decréscimo no período.

O considerável decréscimo apresentado na participação das exportações do Porto de São Francisco do Sul, possivelmente se deve ao aumento da importação de fertilizantes pelo porto, a qual em 2014 foi de 1,8 milhões de toneladas, além da importação de soda e chapas de aço e não pela diminuição da exportação. O crescimento no volume total de cargas movimentadas pelo porto, ou seja, incluindo as exportações e importações, está relacionado principalmente com o aumento da exportação de soja, que representou 4,7 milhões de toneladas em 2014, segundo o Porto de São Francisco do Sul (2015). Assim, o decréscimo apresentado nas exportações de São Francisco, não está relacionado com a diminuição de produtos exportados, mas a elevação da importação de produtos, como os fertilizantes.

Já a balança comercial do Sul do Brasil apresentou retração nas exportações, tal processo se deu em todo o cenário nacional, segundo MDIC (2015) a balança comercial brasileira apresentou em 2014 déficit de US\$ 3,930 bilhões. As importações brasileiras em 2014 somaram US\$ 229 bilhões, enquanto que as exportações totalizaram US\$ 225,1 bilhões, sendo o pior resultado exibido pelo comércio exterior desde 2000, quando as importações superaram as exportações em US\$ 731,7 milhões. Já em 2013 houve superávit, ou seja, as exportações foram superiores as importações, em US\$ 2,384 bilhões, sendo o acumulado total das exportações em 2013 de US\$ 242 bilhões. As exportações para a China,

por exemplo, país que se tornou o principal parceiro comercial do Brasil nos últimos anos, ultrapassando os Estados Unidos, apresentaram um decréscimo de 5,3%, estas que em 2013 tinham atingido o valor de US\$ 46,026 bilhões e em 2014 manifestaram 11,8% a menos, totalizando US\$ 40,6 bilhões. A decadência nas exportações não ocorreram apenas com a China, mas também com os países do Mercosul, apresentando uma queda de 15,2% em relação a 2013.

Quadro 62 – Quantidade de Mercadorias exportadas nos portos da região sul – 2013-2015.

Porto/TUP	Exportação 2013		Exportação 2014		Exportação 2015
	(%)	(t)	(%)	(t)	(%)
Porto de Paranaguá	68,1%	26.608.074	66,1%	25.721.249	70,6%
Porto de Rio Grande	67,2%	10.093.983	63%	10.346.710	72,2%
Porto de São Francisco do Sul	75,3%	8.061.470	61,1%	6.581.178	70,6%
Porto de Itajaí	48%	1.776.245	54,8%	1.799.483	58,1%
Portonave	53,4%	3.789.421	52,1%	3.957.106	55,8%
Porto de Itapoá	60,5%	2.626.667	58,2%	2.729.190	63,2%
Porto de Imbituba	23,9%	534.885	41,7%	1.250.832	48,9%

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2016). Quadro elaborado pela autora.

Em 2015, nota-se um aumento generalizado nas exportações dos portos analisados, tendo apresentado a maior porcentagem de crescimento entre 2014 e 2015 o porto de São Francisco do Sul e a menor crescimento no terminal da Portonave.

Apesar dos portos terem todos apresentados crescimento nas suas exportações em 2015, Santa Catarina exibiu uma queda nas exportações, no período de janeiro a agosto, em relação a 2014. Houve pouca alteração no volume de exportação e importação, registrando no último ano US\$ 5,4 e US\$ 9,1 bilhões, respectivamente, enquanto que em 2014 os valores foram US\$ 6,1 e US\$ 10,5 bilhões, de acordo com Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – Mdic (2015).

As exportações catarinenses tiveram uma queda de 15% em relação a 2014, seguindo a linha do desempenho nacional no mesmo período. Dentre os principais produtos exportados que tiveram as maiores quedas em 2015, foi a soja, com menos 30,1%, os motores e geradores elétricos (-27,6%), carne suína (-24,7%) e o frango que é o principal produto exportado por Santa Catarina, apresentou uma retração de 16,2% em relação a 2014. Dentre os motivos que apontaram a queda na exportação de carne, está principalmente o aumento do custo de produção, a greve dos fiscais sanitários. Também pode-se acrescentar, o fracasso apresentado por economias como do Japão, Rússia e Europa, de acordo com FIESC (2016).

As exportações de 2015 do estado do Rio Grande do Sul também apresentaram uma queda de 6,3% em relação ao ano anterior, somando um total de US\$ 17,2 bilhões. Segundo FIERGS (2015) essa retração ocorreu pela queda de 9% na indústria de transformação gaúcha, impulsionada pelos altos custos produção, como energia elétrica e combustíveis, tornando o setor pouco competitivo. Dos produtos que mais apresentaram queda nas exportações gaúchas foram Coque e Derivados de Petróleo (-82,5%), Máquinas e Equipamentos (-20,1%), Tabaco (-15,3%), Couro e Calçados (-13,1%), Produtos Químicos (-11,1%) e Produtos Alimentícios (-9,5%). Dessas reduções, algumas tiveram relação com a redução do preço das mercadorias em dólar, que em 2015, também reduziu os preços dos commodities, e estes servem de insumo na produção alimentícia e química. A grande redução na exportação de Coque de Petróleo foi provocado pela redução da demanda por parte do Paraguai.

A queda nas exportações também se deu no estado do Paraná, que apresentou um decréscimo de 8,71% no último ano, em relação a 2014. Dentro das exportações do estado em 2015, o agronegócio representou 78% do total exportado, participação não registrada desde 2000, totalizando US\$ 11,64 bilhões e 22,45 milhões de toneladas. O aumento da exportação dos produtos provenientes do agronegócio foi provocado pela desvalorização da moeda brasileira, tornando os produtos mais acessíveis no mercado externo, resultando no aumento da demanda, porém o valor exportado diminuiu, através do menor preço apresentado no mercado dos commodities. Com esse resultado, o Paraná ficou em terceiro lugar em exportador do agronegócio brasileiro em 2015, estando atrás de São Paulo e Mato Grosso, representando 13,19% do total exportado no Brasil, tendo como principal comprador a China e a União Europeia, de acordo com FAEP (2016). Neste período, o acréscimo do dólar, que subiu 46% de janeiro a setembro de 2015, deveria ter revelado

a diminuição das importações e o aumento das exportações, porém a desvalorização da taxa cambial não foi suficiente para estimular o crescimento da exportação de algumas mercadorias.

Apesar do estado do Paraná ter apresentado em 2015 uma baixa nas exportações, o Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá bateu um recorde de movimentação que não alcançava desde 2012, totalizando 16,14 milhões de toneladas exportadas, sendo 9,1% a mais do que o exportado em 2014. Este aumento das exportações no Corredor de Exportação se deve principalmente a inauguração de quatro novos shiploaders, o que proporcionou aumento 33% na agilidade das operações, possibilitando o acréscimo de 500 mil toneladas a mais por hora. Apesar de 2015 ter apresentado um volume de chuvas bem elevado, 44% superior a 2014 e que tenha ocorrido a paralização de alguns berços para a troca de equipamentos, houve um aumento na exportação no Corredor de Exportação. Em 2015, o produto que teve maior volume exportado foi a soja, registrando 7,8 milhões de toneladas, 21% a mais que do que em 2014. Os demais produtos embarcados foi 4,8 milhões de toneladas de soja, 3,3 milhões de toneladas de milho e 203 mil toneladas de trigo, segundo Infoportos (2016).

A respeito dos principais produtos exportados pelos portos da região Sul, percebe-se uma semelhança nas exportações de Paranaguá, Rio Grande e São Francisco do Sul, os quais se destacam por serem portos especializados em movimentação de granel sólido. Dentre os principais produtos analisados na pauta de exportação 2015, as sementes e frutos oleaginosos, grãos, etc, se apresentam como os principais produtos exportados por esses portos, sendo que o porto catarinense foi o que expressou a maior porcentagem em exportação desse grupo de mercadoria, em relação aos outros dois observados, o que não compete afirma que tenha sido o porto de São Francisco do Sul o maior exportador, em quantidade, de sementes e frutos oleaginosos. Em Paranaguá e São Francisco do Sul, estas mercadorias também foram exportadas em contêineres, o que não ocorreu em Rio Grande. O porto de Imbituba também apresentou em seus principais produtos exportados em 2015, este grupo de mercadoria (sementes e frutos oleaginosos, grãos, etc), apesar de ter sido uma porcentagem inferior em comparação com os três demais analisados.

Já as exportações de cereais fora dos contêineres, destacam-se os portos catarinenses de Imbituba e São Francisco do Sul, com a maior expressividade na porcentagem de mercadorias exportadas, ou seja, os cereais dentro da pauta de exportação de cada um dos dois portos representa uma parcela considerável da porcentagem total, mais do que

nos portos de Paranaguá e Rio Grande. Este fato pode estar correlacionado com a grande expressividade da movimentação de contêineres no porto gaúcho e paranaense, além da forte presença da movimentação de granel sólido. Inclusive, o porto de Rio Grande apresentou 18% dos 34,2% total de mercadorias exportadas em contentores, de movimentação de cereais, além dos 12,6% que foram exportados sem ser por contêineres. Imbituba demonstrou em 2015, que do total que é transportado em contêineres, 76,6% foram exportações de cereais. Paranaguá também apontou a exportação de cereais por contentores em 2015, porém em menor expressividade.

A respeito da exportação de madeira, carvão vegetal e obras de madeira em 2015, a maioria dos portos analisados apresentou a exportação desse grupo de produtos em contêineres, com exceção do porto de Rio Grande. Dentro os portos estudados, o terminal da Portonave apresentou a maior expressão na porcentagem de madeira, representando 22,3% do total exportado pelo porto, em seguida temos o porto de Itajaí (21,3%), porto de Itapoá (20%), Paranaguá (14,2%), Imbituba (6,7%) e São Francisco do Sul (5,5%). Cabe destacar que a expressividade apresentada através da movimentação de madeira pelo Complexo Portuário de Itajaí, remete ao princípio das atividades desenvolvidas por esse porto, que já foi um porto essencialmente exportador desta mercadoria. Atualmente em conjunto com o terminal da Portonave formando o Complexo Portuário de Itajaí, apresenta ainda forte presença desse grupo de mercadoria em suas exportações. Já o porto de São Francisco do Sul, que durante sua trajetória de crescimento apresentou uma fase de movimentação madeireira considerada marcante, atualmente, a exportação do produto tem se mostrado bem tímida em relação com os demais portos analisados.

A exportação de combustíveis minerais, óleos minerais e produtos de sua destilação, concentrou a maior porcentagem no porto de Imbituba (27,1% do total embarcado em 2015), sendo o segundo grupo de produtos com mais expressão no porto, enquanto Rio Grande exportou 3,1% e Paranaguá 3%. Os demais portos analisados não apresentaram movimentações desse grupo de mercadoria, ao menos não foram destaques para ser colocado na pauta dos principais produtos exportados neste período.

O porto de Paranaguá apresentou em 2015 dentre os portos analisados a maior participação na exportação de carnes e miudezas, 42,3% do total exportado em contêineres. Na região Sul também destacaram-se na exportação de carnes, o porto de Itajaí com 40,6% total exportado pelo porto, o terminal da Portonave, 37,7%, Itapoá 28,5% e Rio

Grande com 12,2%. O porto de Imbituba apresentou em 2015 pouca expressividade na exportação deste produto e também foi o único porto em que houve movimentação também fora de contentores, sendo até mais representativa do a exportação de carnes e miudezas em contêineres pelo porto. Já em São Francisco do Sul, a movimentação de carnes não estava presente na pauta dos principais produtos exportados por este porto.

O porto de Paranaguá, não só foi o que mais teve a participação na exportação deste carne, como também foi o porto dentre todos analisados que mais exportou carnes e miudezas em quantidades (t) em 2015, um total de 1.738.960 toneladas, quantidade superior ao Complexo Portuário de Itajaí (porto de Itajaí e Portonave) que é um porto especializado em cargas reefer e apresenta forte atuação da movimentação de carnes. Paranaguá sustenta uma forte movimentação de carnes, devido a grande produção da avicultura no estado do Paraná, que foi responsável por exportar cerca de 40% de todo o frango produzido no Brasil, resultado da produção das cooperativas paranaenses, que mesmo que dentro agronegócio do Paraná, a atividade de avicultura tenha sido a mais prejudica, devido ao preço da ração e do aumento na conta de luz, conseguiram superar a crise e se manter ativas no mercado, segundo APPA (2016).

Os portos catarinenses, Itajaí, Portonave e Itapoá possuem exportações basicamente similares, fato que pode ser explicado pelo fato de serem portos especializados em movimentações com contentores, mas também pela própria dinâmica da hinterlândia produtiva dos mesmos, que por estarem localizados próximos um do outro acabam por concentrar cargas similares. Dentre os produtos exportados em destaque nesses três portos estão as carnes e miudezas, a madeira, os reatores nucleares, máquinas, etc. O que difere entre eles é a presença da exportação de ferro, aço e obras de ferro pelo porto de Itapoá, a qual não se verificou nos outros dois portos catarinenses. Este último grupo de mercadoria está presente nas exportações de Itapoá e também nas de São Francisco do Sul, proveniente da hinterlândias produtiva dos mesmos, vindos da região nordeste do estado de Santa Catarina. Já no porto de Imbituba, há a presença da exportação de leite e laticínios, o que não se verifica nos outros portos analisados. Assim como em Paranaguá, a exportação de açúcares e produtos de confeitaria e em Rio Grande e também em Itapoá, a exportação dos produtos químicos inorgânicos.

Quadro 63 – Principais produtos exportados pelos portos da região Sul em 2015.

Porto de Paranaguá	<ul style="list-style-type: none"> - Sementes e frutos oleaginosos, grãos etc – 29,5% - Contêineres - 19% (carnes e miudezas – 42,3%, madeira, carvão vegetal e obras de madeira – 14,2%, papel e cartão, obras de pasta de celulose – 8,7%, resíduos e desperdícios das indústrias alimentícia – 5,1%, cereais – 3,9%, sementes e frutos oleaginosos – 3,5%, outros). - Resíduos e desperdícios da indústria alimentícia – 18% - Açúcares e produtos de confeitaria – 15,3% - Cereais – 14,1% - Combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação – 3% - Outros.
Rio Grande	<ul style="list-style-type: none"> - Sementes e frutos oleaginosos, grãos etc. – 37,4% - Contêineres – 34,2% (cereais – 18,8%, plástico e suas obras – 15% carnes e miudezas – 12,2%, tabaco e seus sucedâneos manufaturados – 10,3%, frutas, casca de frutos cítricos e de melões – 4,7%, preparações alimentícias diversas – 4,3%, outros). - Cereais – 12,6% - Produtos químicos inorgânicos – 3,9% - Pastas de madeira ou de outras matérias fibrosas ou celulósicas, papel ou cartão para reciclar – 3,6% - Madeira, carvão vegetal e obras de madeira – 3,3% - Combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação – 3,1% - Adubos (fertilizantes) – 1,1% - Outros.
Porto de São Francisco do Sul	<ul style="list-style-type: none"> - Sementes e frutos oleaginosos, grãos etc. – 53,6% - Cereais – 32,3% - Contêineres – 5,1% (fibras sintéticas ou artificiais descontínuas – 70,2%, sementes e frutos oleaginosos, grãos – 13,2%, madeira, carvão vegetal e obras de madeira – 5,5%, outros). - Ferro fundido, ferro e aço – 5% - Produtos hortícolas, plantas, raízes, etc – 1,2% - Adubos (fertilizantes) – 1,1% - Outros.
Porto de Itajaí	<ul style="list-style-type: none"> - Contêineres – 100% (carnes e miudezas – 40,6%, madeira, carvão vegetal e obras de madeira – 21,3%, produtos cerâmicos – 4,9%, preparação de carne, de peixe ou de crustáceos etc – 3,8%, papel e cartão, obras de pasta de celulose – 3,6%, reatores nucleares, caldeiras – 3,6%, produtos da indústria de moagem, malte, amidos etc – 3,6%, animais – 1,9%, outros).

Portonave	- Contêineres – 100% (Carnes e miudezas – 37,7%, madeira, carvão vegetal e obras de madeira – 22,3%, reatores nucleares, caldeiras – 4,4%, produtos cerâmicos – 4,1%, tabaco e seus sucedâneos manufaturados – 2,8%, papel e cartão, obras de pasta de celulose – 2,5%, outros).
Porto de Itapoá	- Contêineres – 100% (Carnes e miudezas – 28,5%, madeira, carvão vegetal e obras de madeira – 20%, pastas de madeira ou de outras matérias fibrosas ou celulósicas – 6,6%, papel ou cartão para reciclar papel e cartão – 5,4%, reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos e suas partes – 3%, obras de ferro fundido, ferro ou aço – 2,6%, outros).
Porto de Imbituba	- Cereais – 32,7% - Combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação – 27,1% - Contêineres – 20,1% (cereais – 76,7%, madeira, carvão vegetal e obras de madeira – 6,7%, produtos cerâmicos – 6,4%, carnes e miudezas – 1,3%, leite, laticínios, ovos etc – 1,1%, outros). - Sementes e frutos oleaginosos, grãos etc – 14,6% - Carnes e miudezas – 2,5% - outros.

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2016). Quadro organizado pela autora.

Entre o porto paranaense e o riograndense, o Porto de Rio Grande apresentou em 2015 a maior porcentagem de movimentação de contêineres, em toneladas, o que não significa que ele tenha movimentado maior quantidade de contentores, até porque o porto que teve maior movimentação de contentores, quando Itajaí e a Portonave foram analisadas separadamente, foi o porto de Paranaguá. O porto de São Francisco do Sul apresentou a menor participação de movimentação de contêineres dentre os portos da região Sul do Brasil, seguido por Imbituba, que tem apresentado uma maior participação na movimentação de contêineres nos últimos anos, reflexo da instalação do terminal da Santos Brasil em 2008 em suas dependências. Já os portos de Itajaí, Portonave e Itapoá concentram suas operações totalmente apoiadas na movimentação de contentores.

A respeito dos principais países que são destinos das exportações dos portos da região Sul, nota-se forte participação do continente asiático, apresentando-se como principal destino das exportações da maioria dos portos estudados, como Paranaguá, Rio Grande, Portonave e Imbituba. Como já citado a China se constituiu como sendo o principal parceiro comercial do país, assim este país ocupa a primeira posição de país que

mais importa dos portos de Paranaguá, Rio Grande e São Francisco do Sul, estes por apresentarem exportações de produtos similares, tal como cereais e carnes e miudezas. Já o porto de Imbituba, apesar de ter o continente asiático como seu maior importador, obteve a Rússia como o principal país destino das suas exportações em 2015. Por outro lado, em Navegantes, no terminal da Portonave o país que mais teve expressividade nas mercadorias exportadas foi os Estados Unidos, outro grande parceiro comercial do Brasil.⁴⁷

Os portos de São Francisco do Sul e Imbituba foram os únicos que exibiram o continente africano como segundo destino de maior fluxo de mercadorias exportadas, estes por sua vez possuem semelhanças em seus produtos exportados. As exportações do porto de Imbituba para África foram representadas principalmente pela exportação de cereais, combustíveis minerais e sementes oleaginosas. Dentre o país que mais houve desembarque de produtos provenientes do porto de Imbituba, está a Rússia com a importação de Sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas e forragens, em segundo lugar está o Egito e em terceiro os Estados Unidos. Já o porto de São Francisco do Sul, apresenta como principais produtos exportados para o continente africano os cereais, segundo ANTAQ (2016).

Como demonstra o **quadro 64** apenas o porto de Itapoá e de Itajaí que não apresentaram o continente asiático como principal destino de suas exportações, mas sim o continente europeu. Para estes, a Ásia aparece em segunda posição, e em seguida a América do Sul, América do Norte, o continente africano e por último a América Central. Dos países que foram os maiores importadores de mercadorias do porto de Itajaí em 2015, está em primeiro lugar a Espanha, seguida pela Colômbia e México. Já as maiores quantidade de mercadorias exportadas pelo porto de Itapoá foram para os Estados Unidos, Marrocos e China.

⁴⁷ Dados obtidos em ANTAQ (2016).

Quadro 64 – Continentes de destino de mercadorias exportadas pelos portos da região Sul – 2015.

Porto/TUP	Continente de destino	Quantidade exportada (t)
Paranáguá	Ásia	17.242.910
	Europa	5.843.115
	África	2.306.918
	América do Sul	682.388
	América do Norte	551.388
Rio Grande	Ásia	7.942.758
	Europa	2.115.154
	América do Sul	1.108.893
	América do Norte	765.703
	África	538.919
Itajaí	Europa	695.951
	Ásia	254.823
	América do Sul	180.823
	América do Norte	176.139
	África	161.659
	América Central	71.377
Portonave	Ásia	1.128.172
	Europa	1.103.112
	América do Norte	679.869
	África	462.766
	América do Sul	373.515
	América Central	308.973
Itapoá	Europa	858.112
	Ásia	801.100
	América do Sul	783.816
	América do Norte	708.245
	África	247.000
	América Central	6.484
São Francisco do Sul	Ásia	6.869.611
	África	610.965
	Europa	177.096
	América do Norte	144.721
	América do Sul	6.650
Imbituba	Ásia	424.099
	África	356.977
	Europa	267.854
	América do Norte	210.670
	América do Sul	87.590
	América Central	80.170

Dados obtidos em ANTAQ (2016). Quadro organizado pela autora.

Portanto, o continente asiático foi o principal destino das exportações dos portos estudados, resultando na maior quantidade de toneladas importadas para este destino, com a presença marcante das importações por parte da China. Em segundo lugar apresentou-se as exportações para o continente europeu, destacando-se os países como Espanha, Rússia, Holanda. A América do Norte não se destaca muito entre as maiores quantidades de produtos exportados pelos portos estudados, porém os Estados Unidos tem presença marcante no quadro dos principais países de destino das mercadorias exportadas, sendo destaques nos embarques de Itapoá, Portonave e Rio Grande.

Quadro 65 – Principais destinos de exportação dos portos da região Sul – 2015.

Porto de Origem	Principais destinos	Toneladas
Porto de Itajaí	1º Espanha 2º Colômbia 3º México	- 429.022 - 136.180 - 123.166
Porto de Paranaguá	1º China 2º Holanda 3º Singapura	- 8.908.203 - 1.680.728 - 1.140.748
Porto de Rio Grande	1º China 2º Espanha 3º Estados Unidos	- 5.630.759 - 702.738 - 676.721
Porto de São Francisco do Sul	1º China 2º Japão 3º Egito	- 4.344.892 - 777.982 - 276.681
Porto de Itapoá	1º Estados Unidos 2º Marrocos 3º China	- 638.635 - 350.466 - 299.889
Porto de Imbituba	1º Rússia 2º Egito 3º Estados Unidos	- 247.546 - 150.646 - 128.999
Terminal Portonave	1º Estados Unidos 2º Holanda 3º Hong Kong	- 455.898 - 251.815 - 244.602

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2016). Quadro elaborado pela autora

3.4.1.2 Mercadorias Importadas pelos portos da região Sul

Os fluxos de movimentação de importação nos portos da região Sul do Brasil apresentam algumas disparidades no quesito participação de porcentagem de cada porto analisado. Percebe-se grande participação do porto de Imbituba, que do total movimentado em 2013, 76,1% foram

produtos importados. Seguido pelo porto de Itajaí (52%), terminal da Portonave (46,6%), Itapoá (39,5%), Rio Grande (32,8%), Paranaguá (31,9%) e por último, São Francisco do Sul com 24,7%.

Entretanto, de 2013 para 2014, observa-se um aumento na participação das importações em quase todos os portos analisados, com exceção dos portos de Imbituba e Itajaí. Inclusive, o porto de Imbituba teve uma baixa nas importações bem considerável, 17,8%, que somaram-se ao crescimento das exportações pelo porto, reflexo principalmente da nova administração portuária, que inovou a pauta de exportações do porto e fez crescer a movimentação geral no porto em 30%, aumentando a gama de produtos exportados, como exemplo, a soja e o milho. O porto de Itajaí que também apresentou uma baixa nas importações no período de 2013 para 2014, também obteve maior crescimento nas suas exportações, principalmente de congelados, o que fez com que fosse aos poucos alcançando um equilíbrio entre as suas movimentações de embarque e desembarque de mercadorias.

Já quando analisadas a quantidade de produtos importados pelos portos da região Sul, em toneladas, nota-se que o porto de Paranaguá apresenta participação bem superior aos demais portos analisados, sendo o porto de Imbituba o que menos importou em toneladas. Como já citado, a quantidade de cargas movimentadas por um porto é proporcional a infraestrutura presente nos portos, por exemplo, o número de berços de atracação de navios, bem como, a agilidade no processo de carga e descarga.

Quadro 66 – Quantidade de Mercadorias importadas pelos portos as região Sul – 2013-2014.

Porto/TUP	Importação 2013		Importação 2014		Importação 2015
	(%)	(t)	(%)	(t)	(%)
Porto de Paranaguá	31,9%	12.489.073	33,9%	13.235.448	29,4%
Porto de Rio Grande	32,8%	4.917.023	37%	6.065.734	27,8%
Porto de São Francisco do Sul	24,7%	2.648.421	38,9%	4.185.683	29,4%
Porto de Itajaí	52%	1.925.898	45,2%	1.484.598	41,9%
Portonave	46,6%	3.313.407	47,9	3.634.928	44,2%

Porto de Itapoá	39,5%	1.715.744	47,9%	3.634.928	36,8%
Porto de Imbituba	76,1%	1.706.960	58,3%	1.746.195	51,1%

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2016). Quadro elaborado pela autora.

Em 2015, percebe-se uma queda nas importações de todos os portos analisados, resultado principalmente da alta no dólar que refletiu diretamente na retração de compra de produtos importados e a redução de investimentos.

A maior retração foi representada pelo porto de Itajaí que teve um decréscimo de 11,1% em relação a 2014. Tal fato se justifica pela ocorrência da transferência de três rotas de navios que eram realizadas no terminal da APM Terminals no porto de Itajaí e que passaram para o terminal da Portonave em Navegantes. As linhas que deixaram de ser realizadas representavam os produtos provenientes da importação, vindas da Ásia e Golfo do México. As mudanças ocorreram basicamente pela concorrência nos preços das operações entre os dois terminais, que apesar de juntos formarem o Complexo Portuário de Itajaí, são extremamente competitivos entre si.

O resultado apresentado pelos portos catarinenses segue a queda nas importações do estado de Santa Catarina, que em 2015 apresentou um decréscimo de 21,3% em relação a 2014, acompanhando também a queda das importações nacionais. Dentre as importações catarinenses, os produtos que mais reduziram seus desembarques nos portos catarinenses foram o cobre, que apresentou uma retração de 41,9%, os veículos, 31,5% e o aço com 26,6%.

O período de retração de importações do porto de Paranaguá pode ser explicado pela baixa das importações do próprio estado, que assim como Santa Catarina também tiveram uma queda bem acentuada, de 28% em relação a 2014, devido a desvalorização do real frente ao dólar. Basicamente todos os produtos da pauta de importações paranaenses apresentaram queda neste período, mas os mais expressivos foram os derivados de petróleo (59,5%), motores para veículos (51,8%) e os cereais (50,8%), segundo a Agência de notícias do Paraná (2016). E também acompanhando o mercado nacional, o estado do Rio Grande do Sul, apresentou uma queda nas suas importações no período verificado o que desencadeou em um queda de 9,2% em relação a 2014.

A respeito das principais mercadorias importadas pelos portos da região Sul em 2015, percebe-se que os portos de Paranaguá, São Francisco do Sul e Rio Grande apresentaram em seus desembarques forte

participação dos fertilizantes, o que revela o perfil desses portos, de serem portos especializados em granel sólido, sendo que Paranaguá, foi o principal porto importador do produto em 2015.

Das mercadorias importadas em contêineres, merecem destaque os portos catarinenses, Itajaí, Portonave e Itapoá que possuem 100% das suas operações apoiadas nesse segmento, mas também o porto de Rio Grande que das mercadorias importadas, teve o transporte por contêineres mais representativo e também o porto de Paranaguá, e com menor expressão os portos de São Francisco do Sul e Imbituba. Nos três portos catarinenses essencialmente movimentadores de contêineres, nota-se novamente a movimentação de basicamente produtos similares, como a presença da importação de ferro fundido, ferro e aço, plástico e suas obras, entre outras mercadorias. Nos demais portos, houve uma pequena disparidade dos produtos desembarcados em contêineres, representada pela diferença de hinterlândias portuárias, como a importação de frutas, casca de frutos cítricos, etc, pelo porto de Rio Grande, provenientes da Argentina. Já São Francisco do Sul teve pouca expressão de desembarque de produtos em contêineres, e a fibra sintética descontínua foi a principal mercadoria importada dentro de contentores.

O desembarque de combustíveis, óleos minerais e produtos da sua destilação teve participação bem representativa nas importações do porto de Imbituba, que concentrou 54,4% das suas importações em 2015, devido ao coque de petróleo que é importado da Venezuela. Rio Grande, também teve bastante expressividade, como já citado devido principalmente ao polo químico e naval ser bem desenvolvido na região.

Quadro 67 – Principais produtos importados pelos portos da região Sul em 2015.

Porto de Paranaguá	<ul style="list-style-type: none"> - Adubos (fertilizantes) – 53,8% - Contêineres – 27,4% (plástico e suas obras – 17%, fertilizantes – 8,3%, produtos químicos orgânicos – 8,2%, reatores nucleares, caldeiras – 7,2%, borracha e suas obras – 5%, papel e cartão, obras de pasta de celulose – 4,6%, ferro fundido, ferro e aço – 3,6%, outros). - Combustíveis – 5,7% - Sal, enxofre, terras e pedras – 4,5% - Cereais – 1,4% - Outros.
Rio de Grande	<ul style="list-style-type: none"> - Contêineres – 28,2% (produtos diversos das indústrias químicas – 14,5%, preparações alimentícias diversas – 12%, frutas, cascas de frutos cítricos e de melões - 10,7%, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos e suas partes – 9,4%, plástico e suas obras – 7,8%, peixes e crustáceos,

	<p>molusco e outros invertebrados aquáticos – 5,3%, carnes e miudezas – 4,3%, borracha e e suas obras – 4,1%, outros).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adubos (fertilizantes) – 22,7% - Combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação – 17,7% - Pasta de madeira ou de outras matérias fibrosas celulósicas; papel ou cartão para reciclar – 8,6% - Produtos químicos orgânicos – 7,4% - sementes e frutos oleaginosos – 5,3% - Cereais – 4,7% - Sal, enxofre, terras e pedras – 2,5% - Outros.
Porto de São Francisco do Sul	<ul style="list-style-type: none"> - Ferro fundido, ferro e aço – 51,5% - Adubos (fertilizantes) – 26,9% - Produtos químicos inorgânicos – 6,8% - Sal, enxofre, terra e pedras – 6,4% - Contêineres – 6,4% (fibras sintéticas ou artificiais descontínuas – 46,4%, outros). - Alumínio e suas obras – 1,4% - Cereais – 0,5% - Outros.
Porto de Itajaí	<ul style="list-style-type: none"> - Contêineres – 100% (produtos químicos orgânicos – 13,1%, produtos químicos inorgânicos – 7,9%, animais vivos – 6,5%, ferro fundido, ferro e aço – 6,3%, produtos hortícolas, plantas, raízes e tubérculos comestíveis – 6,1%, plásticos e suas obras – 5,8%, gorduras e óleos animais, etc – 4,5%, filamentos sintéticos ou artificiais – 3,7%, peixes e crustáceos, molusco e outros invertebrados aquáticos – 3,5%, reatores nucleares, caldeiras – 3,2%, obras de ferro fundido, ferro ou aço – 3,1%, outros).
Portonave	<ul style="list-style-type: none"> - Contêineres – 100% (plásticos e suas obras – 19,3%, produtos cerâmicos – 8,2%, produtos químicos orgânicos – 5,2%, ferro fundido, ferro e aço – 4,4%, fibras sintéticas ou artificiais – 3,7%, produtos químicos inorgânicos – 3,4%, filamentos sintéticos ou artificiais – 3,2%, bebidas, líquidos alcoólicos – 3,2%, produtos hortícolas, plantas, raízes e tubérculos comestíveis – 3%, papel e cartão, obras de pasta de celulose – 2,9%, sal, enxofre, terra e pedras – 2,8%, outros).
Porto de Itapoá	<ul style="list-style-type: none"> - Contêineres – 100% (plásticos e suas – 12,3%, cobre e suas obras – 8,8%, preparações de produtos hortícolas, de frutas ou de outras partes de plantas – 7%, pasta de madeira ou de outras matérias fibrosas celulósicas; papel ou cartão para recicla – 5,8%, obras de ferro fundido, ferro ou aço – 5,2%, reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos e suas partes – 3,9%, máquinas, aparelhos e

	materiais elétricos e suas partes – 3,1%, madeira, carvão vegetal e obras de madeira – 2,7%, produtos cerâmicos – 2,6%, peixes e crustáceos, molusco e outros invertebrados aquáticos – 2,6%, outros).
Porto de Imbituba	<ul style="list-style-type: none"> - Combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação – 54,4% - sal, enxofre, terra e pedras – 14, 7% - produtos químicos inorgânicos – 13,4% - ferro fundido, ferro e aço – 5,4% - Adubos (fertilizantes) – 5,3% - Contêineres – 4,9% (plásticos e suas obras – 32,9%, sal enxofre, terra e pedras – 13,4%, fertilizantes – 10,6%, produtos químicos inorgânicos – 7,4%, ferro fundido, ferro e aço – 7%, reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos e suas partes – 5%, obras de pedra, gesso, cimento, amianto, mico ou de matérias semelhantes – 3,5%, preparações de carne, de peixe, ou de crustáceos, moluscos, etc - 3%, alumínio e suas obras – 2,9%, carnes e miudezas – 2,4%, outros). - cereais – 1,8% - Outros.

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2016). Quadro organizado pela autora.

A importação de Sal, enxofre, terra e pedras foi representativa no porto de Imbituba, e em seguida pelo porto de São Francisco do Sul, Paranaguá, Rio Grande e Portonave com uma pequena quantidade desembarcada.

Já a importação de cereais pelos portos da região Sul, diferentemente do que ocorreu nas exportações, foi bem pouca expressiva em praticamente todos os terminais analisados, sendo o porto de Rio Grande, o que concentrou a maior porcentagem de desembarque do grupo dessa mercadoria. Também foram realizadas importações desse produto nos portos de Paranaguá, São Francisco do Sul e Imbituba, sendo inexistente no quadro de principais produtos importados dos demais portos.

A respeito dos principais locais de origem das importações, observa-se uma diferenciação maior entre os portos analisados do que foi verificado nos destinos das exportações sulistas. De início, o porto de Paranaguá foi o único a apresentar o continente europeu como embarcador de mercadorias. Deste continente para o porto paranaense embarcaram mercadorias de vários países como a Alemanha, Bélgica, Espanha e Holanda, o que pôde refletir no maior volume desembarcado no porto ser da Europa. O principal produto importado desse continente

para Paranaguá em 2015 foi os adubos (fertilizantes). Já o país que o porto mais importou mercadorias foi da China, com grande volume de adubos (fertilizantes), mas também produtos químicos inorgânicos; compostos inorgânicos ou orgânicos de metais preciosos, de elementos radioativos, de metais das terras raras ou de isótopos e reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes.

Quadro 68– Continentes de origem de mercadorias importadas pelos portos da região Sul – 2015.

Porto/TUP	Continente de Origem	Quantidade Importada (t)
Paranaguá	Europa	3.789.739
	Ásia	3.306.901
	América do Norte	2.350.026
	América do Sul	1.075.455
	África	758.444
Rio Grande	América do Sul	1.572.125
	Ásia	1.2944.486
	Europa	842.382
	América do Norte	801.223
	África	305.615
	América Central	131.710
Itajaí	Ásia	619.568
	Europa	368.612
	América do Norte	44.605
	América do Sul	39.982
	África	21.086
	América Central	16.687
Portonave	Ásia	1.350.735
	Europa	827.880
	América do Sul	601.083
	América do Norte	244.858
	América Central	133.350
	África	86.862
Itapoá	América do Sul	900.025
	Ásia	546.832
	Europa	284.475
	América do Norte	171.090
	América Central	79.291
	África	4.620
São Francisco do Sul	Ásia	1.413.770
	Europa	958.280
	América do Norte	601.000
	América do Sul	221.248

	África	54.592
Imbituba	América do Norte	851.900
	América do Sul	360.938
	Ásia	156.055
	Europa	122.160

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2016). Quadro elaborado pela autora.

O continente Asiático se apresentou como principal local de origem das mercadorias importadas pelos portos de Itajaí, Portonave e São Francisco do Sul. Sendo a Espanha, principal país que o porto de Itajaí importou, produtos como Máquinas, aparelhos e materiais elétricos, e suas partes; aparelhos de gravação ou de reprodução de som, aparelhos de gravação ou de reprodução de imagens e de som em televisão, e suas partes e acessórios, além dos produtos em contêineres não divulgados pela ANTAQ (2016). Já Portonave e São Francisco do Sul tiveram as maiores importações da China.

Os portos de Rio Grande e de Itapoá tiveram como principal continente de origem de seus produtos a América do Sul. O porto gaúcho reflete este resultado principalmente pela proximidade como a Argentina e Uruguai. A maior quantidade de produtos importados pelo porto de Rio Grande é proveniente da Argentina, destacando-se produtos como adubos (fertilizantes), cereais, Combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação; matérias betuminosas; ceras minerais, Produtos químicos orgânicos e Veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios. Já o porto de Itapoá apresenta-se como principal local de origem de suas importações a Alemanha, em segundo lugar a China e em terceiro a Argentina.

Quadro 69 – Principais países de origem das importações dos portos da região Sul – 2015.

Porto de Desembarque	Países de Origem	Toneladas
Porto de Itajaí	1º Espanha	- 226.405
	2º China	- 220.573
	3º Singapura	- 125.600
Porto de Paranaguá	1º China	- 1.544.402
	2º Estados Unidos	- 1.134.740
	3º Canadá	- 1.087.511
Porto de Rio Grande	1º Argentina	- 1.177.582
	2º China	- 508.827
	3º Estados Unidos	- 507.097
Porto de São Francisco do Sul	1º China	- 904.420

	2º Canadá	- 308.488
	3º Estados Unidos	- 287.732
Porto de Itapoá	1º Alemanha	- 649.833
	2º China	- 567.830
	3º Argentina	- 386.976
Porto de Imbituba	1º Estados Unidos	- 814.933
	2º Chile	- 255.685
	3º Turquia	- 86.489
Terminal Portonave	1º China	- 617.924
	2º Argentina	- 452.541
	3º Espanha	- 323.924

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2016). Quadro elaborado pela autora.

O porto de Imbituba diferentemente dos outros portos analisados apresentou como principal continente de origem de suas importações a América do Norte, e os Estados Unidos como o maior embarcador de mercadorias para o porto catarinense, seguido do Chile e da Turquia. As principais mercadorias importadas dos Estados Unidos pelo porto de Imbituba em 2015 foram os adubos (fertilizantes), Combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação; matérias betuminosas; ceras minerais, Produtos químicos inorgânicos; compostos inorgânicos ou orgânicos de metais preciosos, de elementos radioativos, de metais das terras raras ou de isótopos, totalizando 24 atracções no ano, de navios provenientes desse país, segundo ANTAQ (2016).

Nota-se que o continente que teve maior importações dos portos do Sul do Brasil, assim como o resultado apresentado nas exportações foi o asiático, assim como o principal país exportador de produtos para este foi a China, apesar dos portos terem apresentado uma gama mais diversificada de locais de origem de suas importações.

3.4.2 Movimentação portuária na navegação de Cabotagem

A navegação de cabotagem no Brasil é bastante discutida devido a sua baixa utilização em comparação com potencial que o país possui. Como já foi citado anteriormente, este segmento apresenta algumas dificuldades para se desenvolver plenamente, entre eles, a supervalorização dada ao transporte rodoviário de carga e o oligopólio formado pelas empresas de navegação estrangeiras que dominam os portos brasileiros. Além desses fatores, os próprios portos apresentam rejeição as cargas provenientes da cabotagem, já que estas possuem uma

arrecadação de tributos inferior, e os portos acabam obtendo menos lucro do que com a navegação de longo curso.

Já as empresas brasileiras que precisam escoar seus produtos, se queixam das burocracias que existem para transportar alguma mercadoria pelo transporte marítimo, tornando muitas vezes o transporte bem mais caro, o que faz com que elas optem pelo transporte rodoviário, mesmo que o destino das mercadorias seja muito distante do centro produtor ou de distribuição da empresa.

Esses entraves são um empecilho para o desenvolvimento da navegação de cabotagem, que mesmo com as adversidades vem crescendo a passos lentos dentro do país. Através do **quadro 70** podemos verificar que no período de 2013 para 2014 os únicos portos que apresentaram decréscimo na quantidade de produtos movimentados na navegação de cabotagem foram o porto de Paranaguá, porto de Itapoá, e o Complexo Portuário de Itajaí, apontando uma queda de 102.048 (t), 467.722(t) e 94.899, respectivamente. Os demais portos analisados apresentaram crescimentos, sendo o maior aumento no porto de Rio Grande, também por ele possuir quantidade movimentada bem superior aos demais portos que mantiveram crescimento neste período, seguido por São Francisco do Sul e por último Imbituba.

Quadro70 - Quantidade de mercadorias desembarcadas e embarcadas na navegação de cabotagem (t).

Porto/TUP	2013			2014		
	Desemb.	Embarq.	Total	Desemb.	Embarq.	Total
Paranaguá	1.742.072	818.132	2.560.204	1.386.849	1.071.307	2.458.156
Rio Grande	1.425.131	1.516.529	2.941.660	1.358.753	1.784.808	3.143.560
Porto de Itajaí + Portonave	255.024	620.791	875.814	353.899	427.015	780.915
São Francisco do Sul	1.979.191	340.743	2.319.934	1.884.756	616.717	2.501.473
Itapoá	622.214	681.140	1.303.355	223.783	611.850	835.633
Imbituba	90.172	159.725	249.897	147.557	220.679	368.237

Dados obtidos em ANTAQ (2016). Quadro organizado pela autora.

Nos dois anos analisados, dos portos que tiveram as maiores quantidades movimentadas na navegação de cabotagem (Rio Grande, Paranaguá e São Francisco do Sul), apenas Rio Grande teve a maior parte das cargas na cabotagem, embarcadas, ou seja, a maior parte das mercadorias desse segmento, saem do porto rio-grandense para outros destinos no país. Já Paranaguá e São Francisco do Sul, tem a grande parte de toneladas na navegação de cabotagem proveniente de desembarques, portanto, produtos oriundos de outras regiões do Brasil, que tem como destino esses dois portos.

Porém, analisando somente a quantidade de cargas movimentadas na navegação de cabotagem não nos revela por completo a realidade de cada porto, desta forma, como já foi exposto no **quadro 70**, que demarcou a quantidade de navios que tinham sido atracados nos portos da região Sul nos períodos de 2014 e 2015, pode-se constatar que em 2014, os portos que atracaram mais navios do segmento da navegação de cabotagem foram o porto de Rio Grande e o porto de São Francisco do Sul, respectivamente 550 e 273 atracações. Entretanto, quando analisado somente a quantidade de cargas movimentadas em toneladas, o porto de Paranaguá estava a frente de São Francisco do Sul, pois a quantidade geral de cargas movimentadas no porto paranaense ser bem superior a do catarinense, o que ressalta a maior quantidade na cabotagem mesmo apresentando menor navios atracados.

A respeito do perfil de cargas que são transportadas na navegação de cabotagem nos portos analisados, nota-se a presença marcante da movimentação de contêineres nos portos catarinenses (Itajaí, Portonave, Itapoá), em seguida o porto que apresentou em 2014 a maior participação de cargas containerizadas foi o porto de Imbituba, que desde a instalação do terminal da Santos Brasil nas dependências do porto tem aumentado consideravelmente o número de TEUs movimentados anualmente. Na movimentação de granéis líquidos e gasosos os portos de Rio Grande e Paranaguá aparecem como fortes movimentadores, assim como o próprio porto de Imbituba.

A grande participação de Rio Grande na movimentação de granel líquido na navegação de cabotagem se dá principalmente devido ao polo químico de triunfo instalado na região próxima ao porto, o qual desenvolveu de forma significativa a movimentação do perfil de carga no porto. Os números elevados são consequências do desembarque de petróleo cru e embarque de combustíveis, óleo de soja e produtos químicos. Já o porto de Paranaguá se destaca pela forte movimentação em seus quatro terminais especializados em granel líquido, como o terminal da Petrobrás (Transpetro) e Catallini. Neste segmento, na navegação de cabotagem, o porto de Imbituba se destaca também pela movimentação combustíveis e óleos minerais, produtos químicos (inorgânicos e orgânicos), entre outros.

Já a movimentação de granel sólido no transporte de cabotagem, destaca-se o porto de Imbituba, apresentando a maior participação, com a movimentação de minérios escoras e cinzas, sal, enxofre, adubos, etc. O terminal da Serra Morena, localizada em Imbituba, é responsável pela grande movimentação desse perfil de cargas.

Quadro 71- Participação por perfil de carga transportado na navegação de cabotagem em 2014.

Porto/TUP	Granel Sólido	Granel Líquido e Gasoso	Contêineres	Carga Geral
Paranaguá	21,9%	70%	7,6%	----
Rio Grande	0,4%	81,5%	16,2%	1,8%
Porto de Itajaí	----	----	100%	----
Portonave	----	----	100%	----
São Francisco do Sul	2,5%	----	3,7%	93,8%
Itapoá	----	----	100%	----
Imbituba	23,5%	59,3%	17,2	----

Dados obtidos em ANTAQ (2016). Quadro organizado pela autora.

O porto de Paranaguá também se destacou em 2014 na movimentação de granel sólido na navegação de cabotagem, através da movimentação de cereais, sal enxofre e adubos (fertilizantes). Os demais portos da região sul tiveram uma participação bem baixa neste perfil de carga. E por fim, na movimentação de carga geral, o porto de São Francisco do Sul foi o que mais teve participação, com a presença marcante do ferro fundido e aço, além de fibras sintéticas.

Já a respeito dos principais desembarques feitos nos portos da região Sul, nota-se uma forte presença de produtos oriundos de São Paulo, principalmente nos desembarques realizados nos portos de Santa Catarina em 2015, sendo o principal estado de origem dos portos de Itajaí e Portonave e o terceiro mais importante em Itapoá.

Por outro lado existem portos que apresentaram particularidades dos locais de origem de suas mercadorias, como é o caso do Porto de Paranaguá, que teve como principal estado embarcador de seus produtos o Rio Grande do Norte. As mercadorias provenientes do Rio Grande do Norte foram Sal; enxofre; terras e pedras; gesso, cal e cimento. Paranaguá também apresentou como destaque desembarques de produtos oriundo do Rio de Janeiro principalmente os Combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação; matérias betuminosas; ceras minerais e Obras de ferro fundido, ferro ou aço. Os desembarques da Bahia para Paranaguá em 2015 foram de Produtos químicos inorgânicos; compostos inorgânicos ou orgânicos de metais preciosos, de elementos radioativos, de metais das terras raras ou de isótopos. Já provenientes de Pernambuco foram assim como Rio de Janeiro os Combustíveis minerais, óleos

minerais e produtos da sua destilação; matérias betuminosas; ceras minerais.

O porto de São Francisco do Sul apresentou grande parte das suas mercadorias desembarcadas provenientes do estado do Espírito Santo. A presença marcante dos desembarques de navios provenientes do Espírito Santo em São Francisco do Sul está ligado com a hinterlândias produtiva do porto, ou seja, das empresas que se utilizam de matérias-primas provenientes deste estado para a produção de suas mercadorias, tal como o Ferro fundido, ferro e aço.

Quadro 72 – Principais estados de origem de mercadorias na navegação de Cabotagem em (t) - 2014.

Porto/TUP	Origem dos desembarques /toneladas
Paranaguá	Rio Grande do Norte – 193.261 Rio de Janeiro – 155.557 Bahia – 154.748 Pernambuco – 118.788
Rio Grande	São Paulo – 391.144 Bahia – 126.201 Rio de Janeiro – 103.418
São Francisco do Sul	Espírito Santo – 1.474.157 Pará – 55.212
Imbituba	Alagoas – 91.965 Bahia – 22.532 Amazonas – 12.292
Portonave	São Paulo – 60.645 Rio Grande do Sul – 15.372 Pernambuco – 13.231
Itajaí	São Paulo – 71.458 Amazonas – 45.002 Rio de Janeiro – 31.934
Itapoá	Pernambuco – 40.088 Santa Catarina – 38.790 São Paulo – 37.558

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2016). Quadro organizado pela autora.

Já o porto de Imbituba teve como maior quantidade de desembarques os produtos provenientes do estado de Alagoas, que obteve um número bem expressivo em relação aos demais locais de origem de desembarques realizados neste porto catarinense. Os produtos oriundos de Alagoas foram os Produtos químicos inorgânicos; compostos inorgânicos ou orgânicos de metais preciosos, de elementos radioativos,

de metais das terras raras ou de isótopos, que também vieram, em menor quantidade, da Bahia.

Em Itapoá, Pernambuco se destacou como o principal estado de embarque de mercadorias importadas pelo porto, seguido do próprio estado de Santa Catarina e em terceiro lugar São Paulo.

E por fim, em Rio Grande, assim como em Itajaí e na Portonave, São Paulo foi o estado mais representativo dos locais de desembarque de mercadorias no porto, o principal produto desembarcado em 2015 foram os Combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação; matérias betuminosas; ceras minerais, totalizando no ano 19 desembarques, e Veículos e material para vias férreas ou semelhantes, e suas partes; aparelhos mecânicos (incluindo os eletromecânicos) de sinalização para vias de comunicação.

A respeito dos principais destinos de embarques de mercadorias nos portos do Sul do Brasil em 2015, não foram disponibilizadas informações pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

3.4.3 Movimentação de contêineres nos portos da região Sul

O sistema portuário do Sul do Brasil se destaca nacionalmente na movimentação de contêineres. Entre os portos que apresentam as maiores movimentações de contentores percebe-se a forte atuação dos portos sulistas. Em 2013, o porto de Santos na região Sudeste liderou a primeira posição do ranking nacional, mas em seguida o Complexo Portuário de Itajaí, o porto de Paranaguá e de Rio Grande, estão entre a segunda e a quarta posição, o porto de São Francisco em sexto lugar e Imbituba em décimo quinto, de acordo com ABRATEC (2015).

Na análise conjunta dos portos da região Sul o Complexo Portuário de Itajaí (Porto de Itajaí + Portonave) de acordo com o quadro abaixo apresenta a maior movimentação de contentores nos dois anos consecutivos, seguidos por Paranaguá, Rio Grande, Itapoá, São Francisco e Imbituba. Nota-se também que os únicos portos que apresentaram crescimento no volume de contêineres movimentados de 2014 para 2015 foram Rio Grande e Itapoá, os demais, todos tiveram decréscimo. Como já observado, Itapoá não apontou queda nas atracações de navios, o que pode justificar o crescimento da movimentação de contentores no período, já que o terminal envolve operações exclusivamente containerizadas. Entretanto, o porto de Rio Grande expressou uma redução nas atracações, porém ainda assim, manteve o crescimento de contêineres.

Assim, os portos de Paranaguá e Rio Grande, concentram grandes movimentações de granel sólido, grande parte realizada fora de contêineres, mas também apresentam grandes volumes de contêineres movimentados, em comparação com outros portos da região, excluindo o Complexo Portuário de Itajaí, resultando na importância desses para o mercado nacional brasileiro.

Quadro 73 – Movimentação de Contêineres nos Portos da região Sul – 2012-2014.

Porto/TUP	2012		2013		2014	
	Cont. (u)	Quant. (t)	Cont. (u)	Quant. (t)	Cont. (u)	Quant. (t)
Paranaguá	441.127	6.572.801	439.820	7.902.149	453.814	8.901.377
Rio Grande	374.558	6.170.582	387.351	6.427.014	413.137	7.130.898
Porto de Itajaí + Portonave	605.196	9.833.788	653.952	11.678.512	635.154	11.660.908
São Francisco do Sul	77.468	1.352.785	47.586	880.677	56.466	1.006.506
Itapoá	167.232	3.131.798	294.267	5.645.765	280.645	5.521.786
Imbituba	15.396	263.025	11.228	179.917	31.263	592.954

Fonte: ANTAQ (2016). Elaborado pela autora.

Em 2015, nota-se uma baixa na movimentação de contêineres em praticamente todos os portos da região Sul, com exceção de Rio Grande que obteve 21.107 unidades de contêineres a mais do que em 2014 e também Itapoá. Dos portos que apresentaram uma queda na movimentação de contêineres, o Complexo Portuário de Itajaí apresentou a maior recaída apresentada em 2015, menos 47.195 unidade de contêineres do que 2014, seguido pelo porto de São Francisco do Sul, que no período obteve menos 15.239 contêineres movimentados, além das quedas apresentadas por Imbituba e Paranaguá.

Quadro 74 – Movimentação de Contêineres nos Portos da região Sul – 2015.

Portos/TUP	2015	2015
	Contêineres (u)	Quant(t)
Porto de Itajaí + Portonave	587.959	10.140.585
Itapoá	296.725	4.987.240
Imbituba	25.580	364.184
São Francisco do Sul	41.627	566.701
Rio Grande	434.221	5.831.323
Paranaguá	452.238	7.139.327

Fonte: ANTAQ (2016).

Mesmo com a queda bem acentuada entre os anos de 2014 e 2015, o Complexo Portuário de Itajaí, apresentou novamente a maior quantidade de contêineres movimentados na região Sul, como demonstra o **quadro 74**, assim como os demais portos continuaram nas mesmas colocações.

Da quantidade total de contêineres que foram movimentados nos portos da região Sul, percebe-se a predominância dos embarques sobre os desembarques, o que indica que os portos analisados tiveram um número maior de mercadorias embarcadas em contêineres. O porto que apresentou a maior porcentagem de embarques foi o porto de Imbituba e os portos que obtiveram a menor porcentagem de contêineres embarcados foi a Portonave e o porto de Itajaí, que junto formam o Complexo Portuário de Itajaí. Nestes últimos, nota-se praticamente um equilíbrio na movimentação de contêineres embarcados e desembarcados, fato que está relacionado ao seu equilíbrio entre as exportações e importações nos últimos anos.

Quadro 75 - Participação de contêineres embarcados/desembarcados e Cheios/Vazios e tipo de contentores em 2015.

Porto /TUP	Embarcados	Desembarcados	Cheios	Vazios	Tipo de Contêineres
Porto de Paranaguá	61,3%	38,7%	93,6%	6,4%	Convencional – 84,8%
					Refrigerado – 15,2%
Porto de Rio Grande	68,3%	31,7%	92%	8%	Convencional – 40,6%

					Ventilado High Cube – 18%
					Ventilado – 17,3%
					Refrigerados – 14,9%
Porto de São Francisco do Sul	53,2%	40,8%	95,4%	4,6%	Convencional – 63,2%
					Refrigerados – 22,3%
					High Cube – 9,5%
					Ventilado – 3,9%
Porto de Itajaí	57,7%	42,3%	93,7%	6,3%	Convencional outros – 85%
					Refrigerados High Cube – 13,5%
					Refrigerados Box – 0,3%
Portonave	55,7%	44,3%	94,8%	5,2%	Convencional – 76,2%
					Refrigerados Box – 23,2%
					Convencional outros – 0,6%
Porto de Itapoá	64,1%	35,9%	96,5%	3,5%	Convencional – 57,9%
					Refrigerados Box – 18,4%
					Refrigerado High Cube – 6,5%
					Ventilado High Cube – 6%
Porto de Imbituba	81,1%	18,9%	94%	6%	Convencional – 78,3%
					Convencional outros – 19,8%
					Refrigerados Box – 1,9%

Fonte: Dados obtidos em ANTAQ (2016). Quadro organizado pela autora.

Dos contêineres movimentados pelos portos da região Sul em 2015, observa-se que a maior parte das movimentações foram realizadas com contêineres cheios, representando maior rotatividade de produtos no porto, e uma grande movimentação de mercadorias..

Então os contêineres que chegam carregados de mercadorias, assim que esvaziados, são preenchidos novamente e seguem outra vez o destino de exportação, ao invés de eles estarem desembarcando no porto vazios, sem movimentar as operações de cargas no complexo. Outra vantagem do desembarque de contêineres cheios, é que os armadores podem entrar em acordos, e o frete pode resultar em um valor mais baixo. Eclésio da Silva diretor do Porto Seco Multilog, em notícia publicada na Trade Summit (2010), ressalta que com as importações em alta é possível valorizar o retorno dos contêineres. Quando as exportações sobressaíam demais sobre as importações, os valores dos fretes eram mais caros, como uma medida compensatória do retorno de contêineres vazios, já que o retorno de contêineres vazios encarece o frete.

Entre os tipos de contêineres mais utilizados nas movimentações portuárias do Sul do Brasil em 2015, aparecem o convencional (contêineres padrões com 2,59 metros de altura), os refrigerados e os ventilados, utilizados para cargas que necessitem ser resfriadas ou congeladas, tais como, carnes, peixes entre outros alimentos.

A diferença básica entre os contêineres refrigerados e os contêineres ventilados, é que o primeiro, também chamado de reefer é um contêiner isolado termicamente, utilizado para manter temperatura de cargas congeladas, ou qualquer produto que necessite de uma temperatura constante. Já os contêineres ventilados são utilizados para cargas que necessitem de uma ventilação natural, tal como o cacau, café, fumo, sementes, entre outros. Seus ventiladores agem como uma espécie de chaminé que aspira o ar fresco e expelle o ar saturado, de acordo com Demaer Worwild Logistics (2016).

Além dos contêineres citados acima, também estiveram presentes na movimentações dos portos do Sul, os contêineres High Cube, conhecidos como contêineres HC, estes são basicamente como os convencionais (padrão) só que possuem uma altura superior, de 2,89 metros, enquanto os convencionais possuem 2,59 metros de altura, segundo Portogente (2016).

Assim, mesmo que no último ano tenha ocorrido uma baixa significativa na maioria das movimentações com contêineres nos portos

sulistas, ainda assim, a região se destaca como concentradora de portos com o potencial altíssimo para a movimentação desses equipamentos, estando entre as primeiras colocações nas análises de movimentações deste perfil de carga.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Compreende-se que a formação social do Brasil é parte integrante e decisivamente responsável pelo desenvolvimento econômico que se deu no país, proporcionando peculiaridades às regiões brasileiras. Neste sentido entende-se que os movimentos econômicos brasileiros ligados ao mercado externo, como a produção de bens destinados às exportações, através dos ciclos econômicos, foram importantes para estabelecer o germe do capitalismo, porém não deve-se, coroar estes mecanismos, como os únicos a promoverem tal desenvolvimento. Rangel (2005) nos permite ter uma visão mais nacionalista do processo de desenvolvimento econômico, ao falar do complexo rural. Este salienta que dentro das fazendas de escravos não havia somente a produção de bens destinados à exportação, mas outras atividades paralelas, a está, eram desenvolvidas. Assim, parte dessas atividades, eram consumidas pelos próprios camponeses, constituindo a produção natural e parte (o excedente) era vendido, dando origem ao capital mercantil. Com a abertura desse complexo rural, parte integrante desta mão-de-obra, empregada antes nas atividades complementares da agricultura de subsistência dentro das fazendas, foram constituindo aos poucos a massa trabalhadora da cidade.

O desenvolvimento dos ciclos econômicos, tais como, a produção do açúcar e a atividade aurífera contribuíram para instaurar as primeiras infraestruturas de transporte no país, como os portos do litoral e rios navegáveis do interior, que foram e ainda são mecanismo responsáveis e vitais para a movimentação de mercadorias, tanto no sentido de importação quanto exportação. Mas também, pode-se destacar como estimulador das primeiras atividades de cabotagem na costa brasileira a pequena produção mercantil, desenvolvida principalmente no Brasil meridional. Resultava dessa pequena produção, produtos excedentes, estes comercializados, entre as principais praças mercantis brasileira.

A ocupação da região Meridional do Brasil se deu tardiamente e o clima foi um fator determinante, à medida que a coroa portuguesa voltava a sua atenção para colonizar e explorar a região tropical do Brasil, de onde extraíam os produtos que lhes geravam lucro. Assim, Pereira e

Vieira (2009) elucidam que a diferenciação climática assim como a cobertura vegetal presente no Sul do Brasil proporcionaram uma estrutura produtiva própria a região.

Notou-se que o papel desempenhado pelos imigrantes em nosso país no processo de formação e evolução sócio espacial, foi imprescindível para o surgimento do capital industrial, principalmente no Brasil Meridional e no estado de São Paulo. A região Sul do Brasil, área de estudo do presente trabalho, apresenta fortes traços da colonização europeia, povo responsável por imprimir características diversificadas e desenvolver uma economia peculiar. Estes colaboraram para que a indústria sulista prosperasse e se desenvolvesse nacionalmente, caminhando ao lado de São Paulo, e mais tarde marcasse presença preponderante na pauta de exportações brasileiras. Assim, o surgimento dos portos da região Sul do Brasil diferentemente do que ocorreu em outras localidades esta relacionado com a pequena produção mercantil e a exportação do excedente produtivo.

A presença marcante de imigrantes europeus foi fundamental para que nesses estados, houvesse um intenso processo de industrialização. Estes imigrantes deixaram marcas significativas que caracterizam a economia desses estados até os dias atuais. Desta maneira, os imigrantes europeus foram ilustres no processo de formação da indústria sulista, desenvolvendo regiões altamente produtivas.

Os produtos fabricados nas indústrias de Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul entraram competitivamente no mercado mundial, o que gerou uma grande demanda nos portos da região. À medida que estas regiões se especializaram na produção de novas mercadorias, estes portos se adaptaram para o escoamento das mesmas, através da aquisição de novos equipamentos que abarcassem a totalidade da movimentação. Além da movimentação nos portos de cargas produzidas na região Sul, aumentaram também, as mercadorias oriundas de outros estados para serem escoadas pelos portos catarinenses, gaúcho e paranaense, implicando na ampliação da área de abrangência de suas hinterlândias produtivas. O processo de expansão da hinterlândia portuária está relacionado também aos processos competitivos que o mercado impõe aos portos à medida que torna-se mais viável escoar produtos via marítima por outros estados diferentes da origem de fabricação das mercadorias. É o caso de empresas de São Paulo que escoam produtos através dos portos catarinenses, devido às condições atrativas desta região.

A intensificação da construção de rodovias no Brasil foi determinante para que os portos nacionais se tornassem carentes de

recursos. A supervalorização dada ao transporte rodoviário fez com que os investimentos públicos se direcionassem para a construção de estradas, estimulada pela ideia de ligar as regiões brasileiras e também pela entrada de montadoras automobilísticas no país. O resultado foi a precariedade geral dos portos nacionais, que funcionavam em condições precárias. A fragilidade dos portos foi refletida diretamente na conjuntura econômica do país.

Percebe-se, que durante longos anos, os meios de transporte no Brasil estiveram desconectados, devido principalmente a falta de procedimentos logísticos apropriados, dificultando a competição brasileira com os demais portos mundiais e consequentemente provocando prejuízos no desenvolvimento econômico do Brasil, que depende do comércio exterior e assim do bom desempenho dos portos nacionais.

Na década de 90, este quadro de descaso é intensamente percebido e começa-se a olhar o setor portuário nacional com outros olhos, a partir da lente da competitividade. Nota-se que estes estavam inaptos para competir, em comparação com os demais portos do mundo e com as mudanças pelas quais o transporte marítimo passava, como a introdução massiva de tecnologias e utilização de novos equipamentos, principalmente com o advento dos contêineres na movimentação de cargas.

Assim, o governo federal criou algumas medidas para a recuperação dos portos, como a Lei 8.630 de 1993, conhecida como Lei de Modernização dos Portos que foi responsável por diversas mudanças no sistema, tais como a transferência de algumas atribuições para empresas privadas além de provocar algumas mudanças trabalhistas dentro dos portos. Passou a existir os operadores portuários, através do arrendamento de áreas e instalação de terminais portuários privativos e mistos. A vigorosa participação das empresas privadas foi sem dúvida um grande passo para a recuperação do setor portuário.

Portanto, após a década de 90 o Brasil retomou o fôlego para modificar não só a situação dos portos nacionais como incentivar a construção naval que também estava enfraquecida. Neste sentido, cabe salientar que o papel desenvolvido pelos estudos logísticos tem colaborado para revalorização do transporte marítimo.

Notou-se que mesmo com a entrada de novos investimentos no setor portuário por parte do capital privado, ainda assim, existem entraves para o desenvolvimento do transporte de cabotagem no Brasil, privilegiando o transporte rodoviário para a movimentação de cargas. Este além de apresentar um custo maior, retrata outras desvantagens,

como a menor capacidade para transportar cargas, a consequente deterioração das estradas, o aumento do fluxo de caminhões provocando congestionamentos, etc. O transporte de cabotagem, por sua vez, reúne uma série de obstáculos para o seu desenvolvimento como o excesso de burocracias, que se comparam ao transporte de longo curso, a preferência portuária por cargas provenientes da categoria de longo curso, assim como, o grande oligopólio de empresas marítimas estrangeiras. Estes e outros impasses refletem na matriz de transporte deficitária nacional. Mesmo que o país possua uma extensa costa, o que lhe concederia alta capacidade para desenvolver o transporte de cargas por modal marítimo entre os próprios portos da costa brasileira, todo esses empecilhos geram a dependência do transporte rodoviário, que encontra-se estrangulado.

Entretanto, atualmente, por mais que o Brasil esteja distante do quadro apresentado pelos melhores portos do mundo, como Roterdã na Holanda, percebe-se, uma intensa melhoria no setor e uma gama de possibilidades de crescimento, através de políticas com intuito de reverter esse processo.

Diante de toda a problemática em torno da matriz de transporte nacional, os portos do Sul do Brasil se constituem como grandes concentradores de cargas e são destinos de preferência de muitas empresas para escoarem seus produtos. Percebe-se que os portos que apresentaram grandes volumes de atracções provenientes da navegação de cabotagem foram aqueles que possuem uma movimentação de carga peculiar, como em São Francisco do Sul, o desembarque de ferro, proveniente principalmente do estado do Espírito Santo, portanto grandes quantidades destinadas a indústria de transformação da grande região industrial de Joinville.

As exportações dos portos da região Sul tiveram como principal destino o continente asiático, bem como o volume das importações. Desta forma, a China se constituiu como o principal parceiro comercial dos portos da região Sul. Notou-se uma semelhança no quadro dos produtos exportados pelos portos de São Francisco do Sul, Rio Grande e Paranaguá, por serem portos essencialmente movimentadores de granel sólido. Há também uma coincidência entre os produtos exportados pelo Complexo Portuário de Itajaí e Itapoá.

Ao analisar o sistema portuário do Sul do Brasil, nota-se que ele se destaca nacionalmente diante de vários quesitos, como pela primazia na movimentação de contêineres, através do Complexo Portuário de Itajaí, além de possuírem boas infraestruturas naturais, como é o caso do Porto de Imbituba que tem capacidade para se tornar um dos portos mais importantes no país. Há também, neste conjunto a presença de portos

importantes como o de Rio Grande e o de Paranaguá, os quais contam com super estruturas e são destaque nacionais na movimentação de granéis sólidos, produto com forte participação no quadro de exportações do país.

O estudo realizado permite concluir que os portos analisados lutam constantemente para sobreviver a pressão da demanda global e tentam se adaptar aos pré-requisitos que a atividade portuária exige, tais como a introdução constante de novas tecnologias, equipamentos, obras de infraestrutura, entre outros aspectos. Assim, conclui-se que nenhum dos portos analisados possui condições ideais de operação. Do ponto de vista de infraestrutura, nota-se algumas falhas. Ao mesmo tempo em que um porto torna-se referência em algo, como por exemplo os acessos ao cais, pode não apresentar equipamentos modernos, que podem estar presentes em um outro porto que, por sua vez, possui falhas nestes acessos, tais como a inexistência do modal ferroviário atuando em conjunto com o transporte marítimo de cargas. Desta forma, os portos analisados apresentam lacunas que acabam por impedir o seu desenvolvimento.

Dentre os portos estudados, destaca-se o Porto de Itajaí como o mais prejudicado estruturalmente, devido principalmente a sua baixa profundidade dos canais de acesso e ao diâmetro da bacia de evolução. Este, em períodos prolongados de chuva fica extremamente prejudicado, afetando a sua capacidade produtiva. Os problemas estruturais, bem como o atraso na liberação de cargas têm sido motivos suficientes para a migração de cargas para outros portos próximos, como Itapoá. O porto de Itapoá tem sido referência na movimentação portuária, bem como nas condições infraestruturais que possui, o que tem resultado na atração de cargas de diferentes portos além de Itajaí, como de São Francisco do Sul e Paranaguá.

Apesar da grande demanda de movimentação concentrada nos portos do Sul do Brasil, as estruturas carecem de ampliação e investimentos, enquanto que os portos do Nordeste, região que recentemente passou por uma readequação de seus portos, encontram-se mais ociosos.

Nota-se que dentre os portos analisados, Paranaguá e Rio Grande apresentam as maiores quantidades de cargas movimentadas, reflexo principalmente da estrutura presente nessas unidades portuárias, tal como o número elevado de berços de atracação, que são bem superior aos demais portos analisados, o que implica diretamente na quantidade de navios atracados simultaneamente nos portos e conseqüentemente maior volume movimentado anualmente.

Outro ponto importante a ser destacado, diz respeito à diversidade das formas de administração neste conjunto portuário, concentrando poder público (municipal, estadual) mas também administração privada. Tais diferenciações demonstraram opiniões divergentes quanto à qualidade, bem como a captação de recursos da união. Assim, verificou-se, facilidades e entraves em ambas as administrações. Esta diferenciação é apontada por muitos pesquisadores como resultado de diversos problemas organizacionais, tais como o desdobramento de muitas leis do setor.

Por outro lado, nota-se que os portos da região Sul se mantêm ativamente no mercado e dinamizam suas operações, à medida que diversificam as movimentações portuárias, e estas se apresentaram crescentes em todos os portos analisados. Basicamente todos os portos estudados possuem projetos de expansão e renovação de suas infraestruturas, como resposta à demanda vigente imposta pelo mercado mundial marítimo.

Assim, conclui-se que estas lacunas estão previstas para serem preenchidas, diante da possibilidade de recursos de cada porto, bem como a dependência de programas de investimentos no setor por parte do governo. Há, porém, um impasse entre o que está previsto e a realidade exposta, mas também compreende-se que durante todo o processo de formação destes portos, a realização de obras constituiu um caminho longo e custoso, entre a captação de recursos e execução das mesmas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBERTIN, Camila Carmelo. **Porto de Itajaí – SC**. Piracicaba: Universidade de São Paulo. Projeto de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial - Grupo Esalq-Log, 2011.

AREND, Marcelo e CARIO, Silvio Antonio Ferraz. Desenvolvimento e desequilíbrio industrial no Rio Grande do Sul: uma análise secular evolucionária. In: *Economia e Sociedade*, Campinas, v. 19, n. 2 (39), p. 381-420, ago. 2010.

AURAS, Marli. **Guerra do Contestado: a organização da Irmandade Cabocla**. Editora da UFS. 4ª edição. 1983.

BAER, Werner. **A economia brasileira**. Nobel- 1995.

BARAT, Josef. Globalização, logística e transportes. BARAT, Josef (Org.). **Logística e transporte no processo de globalização: oportunidades para o Brasil**. São Paulo: Editora da UNESP: IEEL, 2007, p. 15-102.

BARICKMAN, Bert J. (2003). *Um Contraponto Baiano: Açúcar, Fumo, Mandioca e Escravidão no Recôncavo, 1780-1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BASTOS, José Messias. **O comércio de múltiplas filiais em Florianópolis**. 1997. 104 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1997.

_____. Urbanização, Comércio e Pequena Produção Mercantil Pesqueira na Ilha de Santa Catarina. In: SANTOS, Maurício Aurélio (Org.). **Ensaio Sobre Santa Catarina**. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 2000, p. 127-139.

BECK, Luiz Pascoal Buglione. **Os Portos Catarinense Como Elos de Cadeias Logística**: Situação atual e perspectivas. Universidade de Santa Catarina- CTC. 2009.

BROWN, Larissa Virginia. Internal commerce in a colonial economy: Rio de Janeiro and its hinterland, 1790-1822. Tese (Doctor of Philosophy) - University of Virginia, 1986.

CABRAL, Elisa Bezerra e LALANE, Heloísa de Campos. **O desafio do planejamento urbano nas cidades portuárias**: o caso do município de São Francisco do Sul (SC). In: Anais XVI Encontro Nacional dos Geógrafos. Porto Alegre, 2010.

CABRAL, Elisa Bezerra. **Estudo Geográfico do Porto de São Francisco do Sul e do Terminal de Itapoá-SC**. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2011.

CAMPOS, Nazareno José. Açorianos do Litoral Catarinense: da invisibilidade à mercantilização da cultura. In: Arquipélogo-História. 2ª Série, XIII. 2009.

CANO, Wilson. Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil, 1930-1970. UNESP. 2007

CARVALHO, C.D.D. O Brasil Meridional. Florianópolis. Nota (No prelo 2015).

CASTRO, Osvaldo Agripino de; LACHMANN, Marianne Van. **A navegação de Cabotagem na visão dos transportadores: o valor da cabotagem no Brasil**. Seminário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. 2009.

CHESNAIS, François. **A mundialização do Capital**. São Paulo: Xamã, 1996.

COMERLATO, Fabiana. **As Armações Baleeiras na Configuração da Costa Catarinense em Tempos Coloniais**. Tempos Históricos. V.15 - 2º Semestre – 2011 – p. 481 – 501.

CONCEIÇÃO, O.A.C. Instituições , crescimentos e mudança na ótica institucionalista. Porto Alegre: FEE, 2002. (Teses).

CUNHA, Idaulo José. O Salto da Indústria Catarinense: Um exemplo para o Brasil. Indicadores Econômicos FEE, vol. 21, n. 3, 1993.

ESPÍNDOLA, Carlos José. A Dinâmica territorial das agroindústrias do oeste catarinense caso Sadia. O Pensamento de ignácio Rangel, Florianópolis-UFSC, v. 1, p. 141-148, 1997.

EXPRESSÃO. Ano 7. Nº 80. 1997. Financiada pelo FINEP. P. 20-26.

FELIPE JUNIOR, Nelson Fernandez. **Dinâmica econômica e recentes transformações no transporte marítimo de cabotagem e longo curso no Brasil: alguns apontamentos sobre a modernização portuária no Estado de São Paulo.** Tese de Doutorado em Geografia. Presidente Prudente/SP: UNESP/Faculdade de Ciências e Tecnologia – FCT, 2012.

FARIAS, Vilson Francisco de. **Dos Açores ao Brasil Meridional. Uma viagem no tempo: Povoamento, Demografia e Cultura.** Florianópolis: Ed: do autor, 1998.

FLORES, Maria Bernadete Ramos. **Povoadores da fronteira: os casais açorianos rumo ao Sul do Brasil.** Editora da UFSC. Florianópolis, 2000.

GEORGE, Pierre. **Geografia Econômica.** Rio de Janeiro: Fundo de Cultura. Sexta edição:1973.

GODOY, Amália Maria Goldberg. Os impactos sócio-ambientais na expansão do porto de Paranaguá frente à maior inserção do Brasil no mercado internacional. In: MEIO ambiente e desenvolvimento no litoral do Paraná : diagnóstico. Curitiba : UFPR, 1998. p.231-235

GOULARTI FILHO, Alcides. **Sistema Portuário Catarinense: A Construção dos Portos de São Francisco, Itajaí e Imbituba.** In: Primeiras Jornadas de Economia Regional Comparada, 2005, Porto Alegre. Anais da Primeiras Jornadas de Economia Regional Comparada, 2005.

_____. **Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera.** In: Economia e Sociedade, Campinas, v. 16, n. 3 (31), p. 455-489, dez. 2007.

_____. **As respostas do Porto de Itajaí à Economia Catarinense.** Revista de Economia, v.34, n.1, p. 25-49. Paraná: UFPR, 2008.

_____. **Portos, Ferrovias e Navegação em Santa Catarina.** Florianópolis: Ed. Da UFSC, 2013.

GOULARTI FILHO e MORAES. **A construção dos caminhos da erva-mate em Santa Catarina: combinação e sobreposição de transportes.** In: Dimensões, vol. 31, 2013, p. 159-182.

HERZMANN, Gabriel. **As transformações no porto de Imbituba e seus reflexos urbanos-regionais.** Monografia - Departamento de Ciências Econômicas – UFSC, 2005.

LAXE, Fernando González. Puertos y transporte marítimo: ejes de una nueva articulación global. In: **Revista de economía mundial.** Coruña: Universidad da Coruña, nº 12, 2005. p.123-148.

LEVINSON, Marc. **A Caixa:** Como os contentores tornaram o mundo mais pequeno e desenvolveram a economia mundial. Lisboa (Portugal): Actual, 2009.

LEVY, Luiz Fernando. **O Novo Brasil.** São Paulo: Gazeta Mercantil: Nobel, 2002.

LIMA, Jandir Ferrera; RIPPEL, Ricardo; STAMM, Cristiano. **Notas Sobre a Industrialização do Paraná.** UEPG Humanit. Sci., Appl. Soc. Sci., Linguist., Lett. Arts, Ponta Grossa, **15** (1) 53-61, jun. 2007.

LINS, Hoyêdo Nunes. O Porto e sua expressão econômica. In: SANTOS, Sílvio Coelho dos (Org) et. al. São Francisco do Sul: muito além da viagem de Goneville. Florianópolis: UFSC, 2004.

LISANTI FILHO, Luís (1973). **Negócios Coloniais: Uma Correspondência Comercial do Século XVIII.** Brasília/São Paulo: Ministério da Fazenda/Visão Editorial, 5v.

LOPES, S.S; CARDOSO, M.P; PICCININI. **O Transporte Rodoviário de Carga e o Papel do BNDES.** In: Revista do BNDES, Rio de Janeiro, v.14, n.29, p. 35-60, jun. 2008.

MAGALHÃES FILHO, F.B.B. **O Paraná em Revista.** In: Revista Paranaense de Desenvolvimento. Curitiba, n. 82, maio/ago,1994, p.5-16.

MAMIGONIAN, Armen. A Vida Regional em Santa Catarina. São Paulo: Revista Orientação, IG-USP. nº 2, 1966.

_____. **Notas Sobre o Processo de Industrialização do Brasil.** In: Boletim do Departamento de Geografia, Presidente Prudente, 1969.

_____. **O Processo de Industrialização de São Paulo.** In: Boletim Paulista Geográfico. V. 50, 1976.

_____. **Introdução ao Pensamento de Ignácio Rangel.** In: Revista GEOSUL, 3, Ano II. Florianópolis: Editora da UFSC, 1º sem. 1987.

_____. **Teoria sobre a Industrialização Brasileira.** In: Cadernos Geográficos. N.2. Florianópolis: CFH/UFSC, maio./2000.

_____. **Estudos sobre o Pensamento Geográfico.** 2005. 90f. Tese (Livre Docência) - Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo. São Paulo, 2005.

_____. O Nordeste e o Sudeste na Divisão Regional do Brasil (2009). Disponível em: < <http://www.grabois.org.br/portal/artigos/148458/2010-01-13/o-nordeste-e-o-sudeste-na-divisao-regional-do-brasil>>. Acesso em: 12 maio. 2016.

_____. (org). A Indústria de Santa Catarina: dinamismo e estrangulamento. In: **Santa Catarina: Estudos de Geografia Econômica e Social.** Florianópolis: UFSC, 2011, p. 73-117.

MARCONDES, Renato Leite. **O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem.** Faculdade de Economia e Administração de Ribeirão Preto. São Paulo, 2012.

MERTZ, Marli. **A Burguesia Industrial Gaúcha e suas tentativas de Organização: de sua origem a 1930.** Ensaio FEE, Porto Alegre, (12)2:422-44,1991.

MONIÉ, Frédéric. Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidades-porto no Brasil. In: Circulação, Transportes e Logísticas: diferentes perspectivas São Paulo: Outras Expressões, 2011.

MOREIRA, Sônia Miriam Teixeira. **Porto de Itajaí: Da Gênese ao Período Madeireiro.** 1995. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Santa Catarina, Itajaí, 1995.

_____. Portos Catarinenses. In: Santa Catarina: Sociedade e Natureza. (Coord. Armen Mamigonian), 2002.

MOREIRA, Márcio Ricardo Teixeira. **A Construção Naval No Brasil: Sua Gênese, Desenvolvimento e o Atual Panorama da Retomada do Setor – 1990-2010.** 2011. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011.

MORGENSTERN, Algacyr. Porto de Paranaguá contribuição à história período : 1648 / 1935. Paranaguá : Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, 1985. 139p.

NEVES, H. **A importância do Porto do Rio Grande na economia do Rio Grande do Sul (1890-1930).** Dissertação de Mestrado em História. UFPR. Curitiba: 1980.

NEU, Márcia Fernandes Rosa. **A organização dos portos do sul do Brasil e sua influência na economia nacional – da gênese ao século XXI.** Relatos parciais de pesquisa. Faculdade de Ciências Humanas. Pós-graduação USP, 2006.

_____. **Os portos no sul do Brasil:** da formação ao século XXI. Tese de Doutorado em Geografia. São Paulo: USP/FFLCH, 2009.

_____. CaderNAU- Cadernos do Núcleo de Análises Urbanas, v.5, n.1, 2011/2012, p

OLIVEIRA, Carlos Tavares. **Modernização dos Portos.** São Paulo: ED. Aduaneiras, 2011.

PACHECO, Joel. **A canoa baleeira: dos Açores e da Ilha de Santa Catarina.** Ed: do autor: Florianópolis, 2009.

PEREIRA, R.M.F.A. Santa Catarina no contexto da formação sócio-espacial do Brasil meridional: do período colonial ao início do século XX. In: **Santa Catarina – estudos de geografia econômica e social,** 2011.

PEREIRA, R.M.F.A; VIEIRA, M.G.E.D. Latifúndio Pastoril e Pequena Produção Mercantil: o caso do Brasil subtropical. Geografia Econômica (Florianópolis), n. 3, p.193-215, 2009.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. De Como os Alemães Tornaram-se Gaúchos Pelos Caminhos da Modernização. In: MAUCH, Claudia; VASCONCELLOS, Naira. **Os Alemães no Sul do Brasil: Cultura, Etnicidade, História**. Canoas: Ed. ULBRA, 1994.

RANGEL, Ignácio. O desenvolvimento econômico no Brasil. In: Obras reunidas. V.1 e 2. 2005. Rio de Janeiro. Ed. Contraponto.

RODOLFO, Fabiano. **O Nordeste Catarinense: uma abordagem a partir da ideia de região de aprendizagem**. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Doutorado em Economia. 2014.

RODRIGUES, P.R.A. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

SANTOS, Milton. **Espaço e Sociedade**: ensaios. Rio de Janeiro: Vozes. 1979.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 13ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2010.

SANTOS NETO, Arnaldo Bastos. O Trabalho Portuário e a Modernização dos Portos. 1ª ed. (ano 2000), 6ª tir./Curitiba: Juruá, 2007.

SENUM, Agostinho. **Estudo de viabilidade econômica e financeira para a replantação de um sub-trecho da Estrada de Ferro Santa Catarina para fins turísticos**. 2003. Dissertação (Mestrado em Engenharia de produção) – Universidade Federal de Santa Catarina, 2003.

SILVA OLIVEIRA, L.H. **Requisitos de Legitimidade para a Exploração dos Terminais Portuários Privativos de uso Misto no Brasil**. Tribunal de Contas da União – Instituto Serzedello Corrêa. Brasília.

SILVA, Emilson Batista. A apropriação do espaço e as transformações implementadas pela sociedade no espaço rural brasileiro. Anais – Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia. 2011.

SILVA, Luiz Carlos Guimaraes. Cabotagem : **Vantagens e desvantagem, responsabilidade ambiental, desafios, infraestrutura**. UNAERP. Ribeirão Preto. 2012.

SINGER, Paul (1977). **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. São Paulo, Nacional.

TRINTIN, Jaime Graciano. **História e Desenvolvimento da Economia Paranaense**: da década de trinta a meados dos anos noventa do século XX. P.02-17. Fundação de Economia e Estatística: Indicadores Econômicos FEE. v. 21, p.02-17, Porto Alegre:1993.

URRUTIA, Eduardo Pinheiro. A Sistemática de Movimentação de Containers pelo porto do Rio Grande. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio Grande. Rio Grande, 2015.

VIDAL, Soraia Maria do S. C. e Monié, Frédéric. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. RAP Rio de Janeiro 40(6):975-95, Nov./Dez. 2006.

VIEIRA, M.M.F; VIEIRA, E.F. **Geoestratégia Global**: economia, poder e gestão de territórios. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2007.

WAIBEL, L. Princípios da colonização européia no sul do Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, 11 (2): 159-222, abr./jun. 1949.

WERLANG, William. **A Família de Johannes Heinrich Kaspar Gerdau**: um estudo de caso sobre a industrialização no Rio Grande do Sul, Brasil. Agudo – RS: Editora Werlang, 2002.

ZEFERINO, Mariana de Barros. **O Transporte de Cargas em Contêineres no Complexo Portuário de Itajaí**. Trabalho de conclusão de curso em Geografia. Florianópolis/SC: UFSC/Universidade Federal de Santa Catarina – CFH, 2012.

SITES

ÂNBITO JURÍDICO. Impacto da Lei 8.630/93 nas dinâmicas portuárias e relações internacionais brasileiras. Disponível em: http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=1181. Acesso em: 19 jan. 2016.

ABRATEC. Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público. Disponível em: <http://www.abratec-terminais.org.br/>. Acesso em: 2 jan. 2015.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO RIO GRANDE DO SUL – SUPRG. Disponível em: <<http://www.portoriogrande.com.br/site/index.php>>. Acesso em: 19 jan. 2015.

ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIO DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL - APSFS. Disponível em: <<http://www.apsfs.sc.gov.br/>>. Acesso em: 10 dez. 2014.

ADMINISTRADORES. **A relação comercial Brasil x Estados Unidos** <http://www.administradores.com.br/artigos/negocios/a-relacao-comercial-brasil-x-estados-unidos/89872/>. Acesso em: 3 ago. 2015.

AGÊNCIA DE NOTÍCIAS DO PARANÁ (2016). Balança comercial do Paraná tem maior superávit desde 2007. Disponível em: <http://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=87466>. Acesso em: 24 março, 2016.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ (2012). Porto de Paranaguá. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/Portos/2012/Paranagua.pdf>>. Acesso em: 12 out. 2014.

_____. Porto de Paranaguá. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/Portos/2012/Paranagua.pdf>>. Acesso em: 2 jan. 2015.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/>>. Acesso em: 8 ago. 2014.

AGROESTE. **Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá tem o melhor mês da história.** Disponível em: <<http://www.agroeste.com.br/noticia/4171/corredor-de-exportacao-do-porto-de-paranagua-tem-o-melhor-mes-da-historia>>. Acesso em: 3 jan. 2015.

ALIANÇA. Disponível em: http://www.alianca.com.br/alianca/pt/alianca/company/history_2/history_5.jsp. Acesso em: 3 set. 2015.

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA – ALL.[site institucional]. Disponível em: http://pt.all-logistica.com/all/web/default_pti.asp?idioma=0&conta=45>. Acesso em: 1 fev. 2015.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ (2009). [site institucional]. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br>>. Acesso em 24 ago. 2014.

ARCELORMITTAL. Disponível em: <http://brasil.arcelormittal.com.br/>. Acesso em: 20 ago. 2015.

BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL- BNDES. **Políticas Estaduais para Arranjos Produtivos Locais no Sul, Sudeste e Centro-Oeste do Brasil**. Rio de Janeiro. 2010. Disponível em: http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/pesquisa/Consolidacao_APLs_Sul_Sudeste.pdf.

BIANCHINI. [site institucional]. Disponível em: <http://www.bianchinisa.com.br/inicio/pt-br>>. Acesso em: 10 fev. 2015.

BRAGUETO, Claudio Roberto. **A Desconcentração Industrial no Brasil e as Transformações Industriais no Estado do Paraná**. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. Disponível em: <http://www.uel.br/cce/geo/didatico/claudio/texto%2011%20desc%20ind%20no%20brasil%20e%20trans%20ind%20pr.pdf>>. Acesso em: 15 fev. 2015.

BRASIL. Principal parceiro comercial desde 2009, China amplia investimentos no Brasil. Disponível em: <http://www2.planalto.gov.br/noticias/2015/05/principal-parceiro-comercial-desde-2009-china-amplia-investimentos-no-brasil>>. Acesso em: 10 de out. 2015.

BRASKARNE. [site institucional]. Disponível em: <http://www.braskarne.com.br/braskarne.php>. Acesso em: 1 out. 2012.

BRASKEM. [site institucional]. Disponível em: <<http://www.braskem.com.br/site.aspx/historico>>. Acesso em: 6 jan. 2015.

BRASMMAR. Disponível em: <http://www.brasmarcis.com/terminais.php>. Acesso em: 14 jan. 2015.

BRASMAZEM. Disponível em: <http://www.brasmazem.com.br/empresa/>. Acesso em: 3 fev. 2015.

BUNGE ALIMENTOS. [site institucional]. Disponível em: <<http://www.bunge.com.br/>>. Acesso em: 3 fev. 2015.

CATTALINI. [site institucional]. Disponível em: <<http://www.cattaliniterminais.com.br/site/historia.php>>. Acesso em: 2 fev. 2015.

COMPANHIA PETROQUÍMICA DO SUL – COPESUL. Disponível em: <http://www.mbc.org.br/mbc/pgqp/index.php?option=com_case&task=case_detalhe&Itemid=73&id=189>. Acesso em; 19 jan. 2015.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE - CNT . Disponível em: <http://www.cnt.org.br/>. Acesso em: 10 ago. 2015.
_____. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/Pesquisa/pesquisa-transporte-aquaviario-cabotagem-2013>. Acesso em: 12 fev. 2015.

CONLOG. Disponível em: <<http://www.conlogsa.com.br/>>. Acesso em: 23 fev. 2015.

DEMAER Wordwild Logistics. Disponível em: http://demaer.com.br/site/resp_maritimo.php?recordID=3. Acesso em: 2 março. 2016.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE – DNIT. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/>. Acesso em: 3 fev.2015.

ESAG – UDESC. **Santa Catarina em dados 2011**. Disponível em: <http://www.esag.udesc.br/arquivos/id_submenu/824/fiesc_sc_em_da_dos.pdf>. Acesso em: 18 out. 2011.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/>>. Acesso em: 13 ago. 2014.

FAEP (2016). Disponível em: <http://www.sistemafaep.org.br/>. Acesso em: 10 março. 2016.

FAMASUL. Disponível em: <http://famasul.com.br/infocasarural/agricultura/2016/janeiro/retrospectiva2015.pdf>. Acesso em: 2 fev. 2016.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA - FIESC. **Desindustrialização em Santa Catarina**. 2013. Disponível em: <<http://www2.fiescnet.com.br/web/uploads/recursos/8a2df5a5a9b46132d517287bbef8cd30.pdf>>. Acesso em 2 junho.2014.

FERTILIZANTES SANTA CATARINA- FERTISANTA. Disponível em:

SANTOS BRASIL. Disponível em: <http://www.mediagroup.com.br/HOST/Santos-Brasil/2011/port/ra/05.htm>. Acesso em: 31 jan. 2015.

FIERGS (2015). Disponível em: http://www.fiergs.org.br/sites/default/files/ie_25012016.pdf. Acesso em: 4 dez. 2015.

_____. (2016). Disponível em: http://www.fiergs.org.br/sites/default/files/ie_25012016.pdf. Acesso em: 4 de março. 2016.

GAZETA DO POVO. Rumo ALL planeja investir R\$ 2 bi nas ferrovias do Paraná

Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/economia/rumo-all-planeja-investir-r-2-bi-nas-ferrovias-do-parana-3erenjiy9cjoyva5tfpizkh96>. Acesso em: 3 ago. 2015.

ICMbio (2015). Disponível em: <http://www.icmbio.gov.br/cairucu/quem-somos/nossa-historia.html?showall=1>. Acesso em: 3 jun. 2015.

ILOS – Especialistas em Logística e Supply Chain. Plano de Cabotagem avança, mas gera dúvidas. Disponível em:

<http://www.ilos.com.br/web/plano-de-cabotagem-avanca-mas-gera-duvidas/>. Acesso em: 8 set. 2015.

_____. Um retrato da navegação de cabotagem. Disponível em: <http://www.ilos.com.br/web/um-retrato-da-navegacao-de-cabotagem-no-brasil/>. Acesso em: 23 dez. 2015.

INFOPORTOS. Porto de Paranaguá bate recorde histórico de movimentação em 2015. Disponível em: <http://www.infoportos.com.br/#!/Porto-de-Paranagu%C3%A1-bate-recorde-hist%C3%B3rico-de-movimenta%C3%A7%C3%A3o-em-2015/c193z/569620e40cf2e94e3fb5338b>. Acesso em: 15 fev.2016.

LOGIN LOGÍSTICA. Disponível em: <https://www.loginlogistica.com.br/entendendo-a-cabotagem>. Acesso em: 13 nov. 2015.

LOPES, Elisangela Pereira. **Navegação de Cabotagem: Vantagens, entraves e soluções.** Disponível em: http://www.canaldoprodutor.com.br/sites/default/files/artigo-10_2.pdf. Acesso em: 2 out. 2015.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR -MDIC. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/sitio/>. Acesso em: 3 fev. 2015.

PORTOGENTE. **Transporte Aquaviário.** Disponível em: <https://portogente.com.br/portopedia/transporte-aquaviario-76574>. Acesso em: 10 nov. 2014.

MULTILOG. [site institucional]. Disponível em: <http://www.multilog.com.br/>. Acesso em: 12 nov. 2014.

PETROBRÁS. Disponível em: <http://www.petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/principais-operacoes/refinarias/refinaria-presidente-getulio-vargas-repar.htm>. Acesso em: 3 nov. 2015.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PARANAGUÁ.– PDZPO. Disponível em: http://www.autoridadeportuaria.pr.gov.br/arquivos/File/1_PDZ_do_Porto_de_Paranagua_Volume_1.pdf. Acesso em: 15 jun. 2015.

PLANO MESTRE PORTO DE IMBITUBA (2012). Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/arquivos/planos-mestres-sumarios-executivos/pnlp-sumario-executivo-plano-mestre-do-porto-de-imituba.pdf>>. Acesso em: 6 set. 2014.

PLANO MESTRE PORTO DE PARANAGUÁ (2013). **Pesquisas e Estudos para a Logística Portuária e Desenvolvimento de Infraestruturas de Apoio ao Planejamento Portuário**. Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/arquivos/planos-mestres-sumarios-executivos/pnlp-sumario-executivo-plano-mestre-do-porto-de-paranagua.pdf>. Acesso em: 12 dez. 2014.

PLANO MESTRE PORTO DE RIO GRANDE (2013). Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/arquivos/planos-mestres-versao-completa/plano-mestre-do-porto-do-rio-grande.pdf>>. Acesso em: 14 ago. 2014.

PLANO MESTRE PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL (2012). Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/arquivos/planos-mestres-sumarios-executivos/pnlp-sumario-executivo-plano-mestre-do-porto-de-sao-francisco-do-sul.pdf>>. Acesso em: 16 set. 2014.

POLO PETROQUÍMICO DO SUL. Disponível em: <<http://www.falecomopolo.com.br/>>. Acesso em: 25 de ago. 2015.

PORTAL DO AGRONEGÓCIO. Exportação de congelados pelo porto de Paranaguá cresce 14%. Disponível em: <http://www.portaldoagronegocio.com.br/noticia/exportacao-de-congelados-pelo-porto-de-paranagua-cresce-14-140408>. Acesso em: 18 fev. 2016.

_____. Porto de Paranaguá bate recorde histórico de movimentação em 2015. Disponível em: <http://portaldoagronegocio.com.br/noticia/porto-de-paranagua-bate-recorde-historico-de-movimentacao-em-2015-138940>. Acesso em: 20 março, 2016.

PORTOGENTE. Disponível em: <https://portogente.com.br/portopedia/84521-container-high-cube-hc-container>. Acesso em: 10 de dez. 2015.

PORTOS E NAVIOS. Nova profundidade do porto de Imbituba depende de homologação. Disponível em:

<https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/31699-nova-profundidade-do-porto-de-imbituba-depnde-de-homologacao>. Acesso em: 2 abril, 2016.

PORTO DE IMBITUBA. Disponível em: <<http://www.portodeimbituba.com.br/site/index.php>>. Acesso em: 3 jun. 2014.

PORTO DE ITAJAÍ. [site institucional]. Disponível em: <http://www.portoitajai.com.br/novo/>. Acesso em. 20 jun. 2012.

_____. [site institucional]. Disponível em: <http://www.portoitajai.com.br/novo/>. Acesso em. 20 jun. 2014.

PORTO DE ITAPOÁ. Disponível em: <<http://www.portoitapoa.com.br/>>. Acesso em: 9 jan. 2015.

PORTO DE RIO GRANDE. Disponível em: <<http://www.portoriogrande.com.br/site/index.php>>. Acesso em: 3 jan. 2015.

PORTOS E NAVIOS (2014). Disponível em: <<http://www.portosenavios.com.br/portos-e-logistica/25344-antaq-celebra-contrato-de-adesao-com-terminal-trocadeiro>>. Acesso em: 13 set. 2014.

PORTOS E NAVIOS (2015). Atraso nas liberações de carda pode deixar Complexo Portuário de Itajaí fora da migração de cargas para SC. Disponível em: <http://portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/30099-atraso-nas0liberacoes-de-carga-pode-deixar-complexo-portuario-deitajai-fora-da-migracao-decargas-para-sc>. Aceso em: 30 jan. 2016.

PORTOGENTE. **Hinterlândia.** Disponível em: <<http://www.portogente.com.br/portopedia/Hinterlandia/>>. Acesso em: 19 set.2012.

PORTONAVE. [site institucional]. Disponível em: <<http://www.portonave.com.br/>>. Acesso em: 2 ago. 2012.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO FRANCISCO DO SUL. Disponível em: <<http://www.saofranciscodosul.sc.gov.br/>>. Acesso em: 13 dez. 2014.

PREFEITURA DE ITAPOÁ. Disponível em: <<http://www.conlogsa.com.br/>>. Acesso em: 5 fev. 2015.

REVISTA EXAME. **Por que a Bunge quer a Ceval?** Disponível em: <http://exame.abril.com.br/revista-exame/edicoes/644/noticias/por-que-o-bunge-quer-a-ceval-m0053890>. 1997.

REVISTA PORTUÁRIA. BID financia construção do primeiro porto privado do país. Disponível em: <http://www.revistaportuaria.com.br/noticia/512>. Acesso em: 05 março, 2014.

_____(2015). Em 10 meses porto de Itapoá movimenta mais cargas do que em 2014. <http://www.revistaportuaria.com.br/noticia/16822>. Acesso em: 3 fev. 2016.

REVISTA VOTO. **Yara reabre unidade mais moderna do País.** Disponível em: <http://revistavoto.com.br/site/noticias_interna.php?id=5147&t=Yara_reabre_unidade_mais_moderna_do_Pais>. Acesso em: 2 ago. 2014.

SAFRIO. <http://www.safrio.com.br/site/>. Acesso em: 14 fev. 2015.

SANTOS BRASIL. Disponível em: < <http://www.conlogsa.com.br/>>. Acesso em: 20 jan. 2015.

SEATRADE. Disponível em: <<http://www.seatrade.com.br/br/>>. Acesso em: 5 fev. 2015.

SECRETÁRIA DE INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA. **História do Porto de Paranaguá.** Disponível em: <<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=26>>. Acesso em: 05 de fev. 2015.

_____. **Infraestrutura do Porto de Paranaguá.** Disponível em: <<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=111>>. Acesso em: 05 fev. 2015.

_____. **Joint Ventures.** Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/pesquisa/chamada1/Relat_I-6de8.pdf>. Acesso em: 23 dez. 2014.

SEPLAG. Atlas Socioeconômico do Rio Grande do Sul, 2011. Secretária Estadual de Planejamento e Gestão do Rio Grande do Sul. Disponível em: <http://www.scp.rs.gov.br/atlas/>. Acesso em: 23 jan.2016.

SERRA MORENA. Disponível em: <http://www.serramorena.com.br/>. Acesso em: 3 fev. 2015.

SINDICATO DOS TERMINAIS MARÍTIMOS DE RIO GRANDE – SINTERMAR. Disponível em: <http://www.sintermar.com.br/>. Acesso em: 19 fev. 2015.

TECON RIO GRANDE. [site institucional]. Disponível em: <<http://www.tecon.com.br/site/content/home/>>. Acesso em: 8 jan. 2015.

TEPORTI. Disponível em: <<http://www.teporti.com.br/>>. Acesso em: 2 fev. 2015.

TERLOGS. Disponível em: <<http://www.terlogs.com.br/>>. Acesso em: 16 dez. 2014.

TERMASA. Disponível em: <<http://www.termasa.com.br/html/home.php>>. Acesso em: 18 fev. 2015.

TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ - TCP.. Disponível em: <<http://www.tcp.com.br/>>. Acesso em: 24 dez. 2014.

TERMINAL PORTUÁRIO DE SANTA CATARINA – TESC. Disponível em: <<http://www.terminalscom.br/>>. Acesso em: 7 jan. 2015.

TGSC. Disponível em: <http://www.tgsc.com.br/>. Acesso em: 11 fev. 2016.

TRANSPETRO. PROMEF. Disponível em: <<http://www.promef-transpetro.com.br/o-que-e-o-promef>>. Acesso em: 19 set. 2012.

VOPAK. [site institucional]. Disponível em: <<http://www.uniaovopak.com.br/>>. Acesso em: 4 fev. 2015

WEG. Disponível em: <http://www.weg.net/>. Acesso em: 3 jun. 2015.