

Carolina de Araújo Rios Schmitt

**AS INFLUÊNCIAS DO PORTO NA ESTRUTURAÇÃO DO  
ESPAÇO URBANO DE ITAJAÍ**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, área de concentração em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.  
Orientadora: Prof.ª Dr.ª Soraya Nór.

Florianópolis  
2018

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

Schmitt, Carolina de Araújo Rios  
As influências do Porto na Estruturação do espaço  
urbano de Itajaí / Carolina de Araújo Rios Schmitt  
; orientadora, Prof. <sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Soraya Nór, 2018.  
216 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de  
Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós  
Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Florianópolis,  
2018.

Inclui referências.

1. Arquitetura e Urbanismo. 2. Porto. 3. Itajaí.  
4. Espaço Urbano. 5. Paisagem. I. Nór, Prof. <sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup>  
Soraya . II. Universidade Federal de Santa  
Catarina. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e  
Urbanismo. III. Título.

Carolina de Araújo Rios Schmitt

## **AS INFLUÊNCIAS DO PORTO NA ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE ITAJAÍ**

Esta Dissertação foi julgada adequada para obtenção do Título de “Mestre” e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade – PGAU-Cidade

Florianópolis, 27 de junho de 2018

---

Prof. Fernando Simon Westphal, Dr.  
Coordenador do PósARQ

### **Banca Examinadora:**

---

Prof. Soraya Nórr, Dra.  
Orientadora  
Universidade Federal de Santa Catarina

---

Prof. Paulo Marcos Borges Rizzo, Dr.  
Universidade Federal de Santa Catarina

---

Prof. Sergio Torres Moraes, Dr.  
Universidade Federal de Santa Catarina



## AGRADECIMENTOS

Ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina pela oportunidade de me proporcionar ensino público.

À Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Soraya Nór pela orientação, aprendizado e ensinamentos que foram além do ambiente acadêmico e me aproximaram de uma pessoa sempre doce. Aos colegas de mestrado pelo convívio, conversas e incentivos, principalmente à Larissa. À CAPES, pelo auxílio financeiro.

À Secretaria Municipal de Urbanismo de Itajaí, Secretaria Municipal de Obras e Serviços e ao Porto de Itajaí, principalmente aos engenheiros Hermínio Guardiano, Marcelo Werner Salles e ao arquiteto Jaceguay Zukoski pelo tempo dedicado para responder minhas dúvidas, além do fornecimento de informações, materiais e dados para o desenvolvimento desta pesquisa.

Agradeço também às bibliotecas e instituições públicas em que foram realizadas as investigações e em especial à Fundação Genésio Miranda Lins, pela atenção e materiais iconográficos disponibilizados.

À Itajaí, minha cidade natal, pela beleza de sua paisagem cultural, principalmente de seu porto e rio, presentes no cotidiano de todos os moradores.

Aos familiares pelo carinho, apoio e contribuição para concretização desta dissertação, especialmente à Maria José, Pedro, Rafael e Sabrina.

Ao Thales, pela compreensão e incentivo.

À Bruna pela amizade e auxílio em diferentes etapas da dissertação.

A todos que me incentivaram e por repetidas vezes compreenderam minhas ausências, principalmente à Maria Helena, Silvo, Karina, Sandra, Lígia, Elise, Thuane, Maíra, Vanessa e Iara.



Certo, nós não mudaremos o mundo, mas podemos  
mudar o modo de vê-lo.

(Milton Santos, 1982)



## RESUMO

Este trabalho analisa a produção do espaço urbano em Itajaí, buscando apreender a influência de seu porto estatal na formação de sua malha urbana. Foram utilizadas categorias de análise, com destaque para a de fixos e fluxos de Milton Santos, sendo o porto um fixo e as relações que estabelece, atrai e irradia, os fluxos. Recorreu-se à história e aos processos sociais para identificação dos períodos e escalas de estudos. Em cada período identificado, foram destacadas a evolução dos sistemas de engenharia e o aumento da divisão social do trabalho vigentes, sendo possível acompanhar, por conseguinte, as mudanças da configuração territorial. O trabalho utilizou-se também de imagens de satélites, *softwares* de geoprocessamento e dados da Prefeitura municipal para representar a expansão da malha urbana ao longo dos períodos definidos. A pesquisa procurou compreender o porto na formação e desenvolvimento de Itajaí e como participa no direcionamento de seu crescimento conforme a modernização e localização das atividades portuárias.

**Palavras-chave:** Porto. Itajaí. Espaço Urbano. Paisagem.



## ABSTRACT

The present work analyzes, Itajaí's urban space production, aiming to apprehend the influence of its state port in the formation of its urban network. "Fixed" and "flow" analysis categories of Milton Santos were used, being the port the "fixed" one and the relations that it establishes, attracts and radiates, the "flows". History and social processes were resorted to identify periods and scales of study. In each identified period, the evolution of the existing engineering systems and the increase in the social division of labor were also highlighted, being possible to follow the changes in the territorial configuration. The work also used satellite images, geoprocessing software and city hall data to show the urban network expansion over the defined periods. The research aimed to comprehending the port in Itajaí's formation, development and how it steers the city growth through the location and modernization of port activities.

**Keywords:** Port. Itajaí. Urban Space. Landscape



## LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Localização do Município de Itajaí – Santa Catarina .....	26
Figura 02: Periodizações.....	62
Figura 03: Vertentes e Comitês de Bacias Hidrográficas de Santa Catarina.....	65
Figura 04: Região do Vale do Itajaí e suas subdivisões articuladas pelo rio Itajaí-Açu .....	66
Figura 05: Mapa de 1796 com demarcações de sesmarias em Itajaí.....	69
Figura 06: Croqui de Itajaí de 1820 .....	70
Figura 07: Ofício da carpintaria da ribeira realizada nas margens do rio Itajaí-Açu .....	71
Figura 08: Primeiros povoados e colônias da região de Itajaí.....	74
Figura 09: Contexto nacional e portos catarinenses no início do século XX ....	78
Figura 10: Croquis da Vila do Santíssimo Sacramento de Itajahy de 1887. ....	83
Figura 11: Vista de Itajaí – Litogravura de H. Langes de 1882 .....	84
Figura 12: Rua Lauro Muller no início do século XX e atualmente .....	87
Figura 13: Planta das melhorias propostas para a entrada da foz do Rio Itajaí-Açu. ....	89
Figura 14: Casa Malburg e Mercado Público .....	91
Figura 15: Planta do Porto de Itajaí, 1922.....	93
Figura 16: Casas do projeto Vila Operária de 1925 .....	94
Figura 17: Moradias e Fábrica da Vila Operária em 2017. ....	95
Figura 18: Paisagem no local do primeiro cais de alvenaria do porto.....	97
Figura 19: Situação do baixo estuário do rio Itajaí-Açu em 1896 e em 1982 ...	98
Figura 20: Entrada da barra com os Molhe Sul e Norte, 1937 .....	98
Figura 21: Perspectivas de 1910 do centro de Itajaí.....	99
Figura 22: Vapor Blumenau.....	101
Figura 23: Fábrica de Papel .....	103
Figura 24: Zona portuária no centro da cidade na década de 1930 .....	111
Figura 25: Raio de Expansão Urbana até a década de 1930.....	112
Figura 26: Eixos de Expansão em 1938.....	113
Figura 27: Depósitos de Madeira ao longo da Rua Blumenau na década de 1950 .....	115
Figura 28: Raio de Expansão Urbana na década de 1950 .....	116
Figura 29: Mancha de ocupação urbana de 1938 e de 1957.....	117
Figura 30: Planta de Situação do Loteamento Jardim Violino de 1956 .....	118
Figura 31: Recorte do projeto do Loteamento Polar .....	119
Figura 32: Loteamentos aprovados em Itajaí nas décadas de 1950 e 1960 .....	121
Figura 33: Vista aérea de Itajaí na década de 1960.....	122

Figura 34: Hospital Marieta e Edifício Catarinense.....	123
Figura 35: Navio Tropicus – 1955.....	124
Figura 36: Evolução dos navios de contêineres .....	129
Figura 37: Vista aérea do centro de Itajaí na década de 1970.....	135
Figura 38: Construção da Avenida Adolfo Konder no vazio.....	136
Figura 39: Raio de Expansão Urbana na década de 1970.....	137
Figura 40: Delimitação de bairros de Itajaí.....	138
Figura 41: Loteamentos aprovados em Itajaí nas décadas de 1970, 1980 e 1990 .....	142
Figura 42: Terreno de Madeireira em Itajaí.....	143
Figura 43: Localização loteamento COHAB e Loteamento Cesar Ramos .....	144
Figura 44: Loteamento COHAB no bairro São Vicente. Década de 1980.....	145
Figura 45: Comparativo entre bairros de Itajaí nas décadas de 1970 e 1980 ...	147
Figura 46: Aterro Beira Rio e perspectivas do local atualmente.....	148
Figura 47: Embarcação na década de 1980 em Itajaí.....	149
Figura 48: Píer turístico e perspectivas da praça Vidal Ramos.....	159
Figura 49: Projeto do Complexo TEPORTI .....	161
Figura 50: Loteamentos aprovados em Itajaí nas décadas de 2000 e 2010.....	162
Figura 51: Loteamento Santa Regina.....	163
Figura 52: Área do Porto Organizado de Itajaí.....	167
Figura 53: Áreas ocupadas pelo Porto de Itajaí em 2000 e 2007.....	168
Figura 54: Via Expressa Portuária.....	170
Figura 55: Loteamentos aprovados em Itajaí entre as décadas de 1950 a 2010 .....	177
Figura 56: Praia Brava e Canto do Morcego .....	180
Figura 57: Recortes dos Mapas de Zoneamento e Uso de Solo de 1989 e 2012 .....	181
Figura 58: Perspectivas do Projeto do Distrito de Inovação de Itajaí.....	183
Figura 59: Evolução da Mancha urbana do município de Itajaí de 1938 a 2016 .....	185
Figura 60: Perspectivas da paisagem do centro de Itajaí .....	187
Figura 61: Dispersão das Estruturas de Apoio Portuário .....	188
Figura 62: Navio Atracado no Porto de Itajaí, 2015.....	189
Figura 63: Projeto de expansão da retroárea do Porto de Itajaí .....	190
Figura 64: Novas desapropriações para ampliar a área portuária .....	191
Figura 65: Pátio de contêineres e Condomínio Vertical no bairro Espinheiros	194

## **LISTA DE QUADROS**

Quadro 01: Comparação de autores sobre conceito e análise do espaço.....	45
Quadro 02: Evolução das Atracções de 2010 a 2017 .....	175



## LISTA DE TABELAS

Tabela 01: Participação de Santa Catarina em relação ao comércio brasileiro .	76
Tabela 02: Movimentação de Santa Catarina em relação ao comércio brasileiro .....	76
Tabela 03: Exportações segundo os portos de origem de 1880 – 1937.....	107
Tabela 04: Participação da Madeira na pauta de exportações catarinenses.....	108
Tabela 05: Exportação e importação do porto de Itajaí de 1930 a 1967 .....	114
Tabela 06: Movimentação portuária de SC na década de 1970 .....	125
Tabela 07: Evolução Populacional de 1970 a 1990 .....	132
Tabela 08: Movimentação de TEU's na década de 1980 em Itajaí.....	151
Tabela 09: Movimentação no Porto de Itajaí na década de 1980.....	155



## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

ADHOC – Administradora Hidroviária Docas Catarinense  
ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária  
CBH – Comitês de Bacias Hidrográficas  
CIA – Centro Integrado de Atendimento  
COHAB – Companhia de Habitação  
CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo  
EADI – Estação Aduaneira Interior  
EFSC – Estrada de Ferro Santa Catarina  
FEMAR – Fundação de Estudos do Mar  
IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis  
INCO – Banco Indústria e Comércio de Santa Catarina S.A  
MAPA – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento  
OGMO – Órgão de Gestão de Mão de Obra  
OMI – Organização Marítima Internacional  
PIB – Produto Interno Bruto  
PORTOBRAS – Empresa de Portos do Brasil S.A  
SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial  
SEP/PR – Secretaria de Portos da Presidência da República.  
TECONVI – Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí  
TEU – Twenty-Foot Equivalent Unit  
TUP – Terminal de Uso Privado  
UNIVALI – Universidade do Vale do Itajaí  
ZAP – Zona de Apoio Portuário  
ZIP – Zona Industrial Predominante  
ZPN – Zona Pesqueira Naval



## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	25
1.1 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO.....	27
1.2 JUSTIFICATIVA DE ESCOLHA DO TEMA.....	28
1.3.1 Objetivo Geral.....	29
1.3.2 Objetivos Específicos.....	29
<b>2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA</b> .....	31
2.1 CONCEITOS E ANÁLISES DO ESPAÇO.....	34
2.1.1 Manuel Castells.....	34
2.1.2 Milton Santos.....	35
2.1.2.1 Os homens, as firmas, as instituições, o meio ecológico e as infraestruturas.....	36
2.1.2.2 Fixos e Fluxos.....	38
2.1.2.3 Forma, estrutura e função.....	41
2.1.3 Alain Lipietz.....	43
2.2 MODO DE PRODUÇÃO CAPITALISTA E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO.....	46
2.3 TÉCNICA E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO.....	49
2.4 ESTADO E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO.....	52
<b>3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS</b> .....	57
3.1 A PERIODIZAÇÃO: FORMA, ESTRUTURA E FUNÇÃO.....	59
<b>4 PERÍODO 1 (SÉC. XVIII – 1850): CONTEXTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DA REGIÃO E O PORTO NATURAL DE ITAJAÍ</b> .....	63
4.1 A CONFORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DO LITORAL CATARINENSE.....	63
4.1.1 Rio Itajaí-Açu e o Vale do Itajaí.....	64
4.2 O INÍCIO DA OCUPAÇÃO DA FOZ DO RIO ITAJAÍ AÇU.....	68
4.3 PORTO NATURAL, COMÉRCIO E CARPINTARIA DA RIBEIRA.....	71
4.4 NOVAS COLÔNIAS DO VALE DO ITAJAÍ.....	72

<b>5 PERÍODO 2 (1850 – 1930): CONSOLIDAÇÃO DA VILA DE ITAJAÍ E AS NOVAS COLÔNIAS DO VALE DO ITAJAÍ</b> .....	73
5.1 O CRESCIMENTO DE SANTA CATARINA .....	73
5.1.1 Incentivo Nacional à colonização .....	73
5.1.2 Participação no Comércio Geral do Brasil.....	75
5.2 A VILA DE ITAJAÍ NA FOZ DO RIO ITAJAÍ-AÇU .....	79
5.2.1 O crescimento do Porto Natural na foz do Rio Itajaí-Mirim.....	79
5.2.2 A Formação da Malha Urbana.....	82
5.2.3 O porto na foz do Rio Itajaí-Açu e suas primeiras obras de melhorias .....	86
5.2.4 A expansão para o oeste do município .....	92
5.3 EMBARCAÇÕES A VAPOR E O MOMENTO INDUSTRIALISTA .....	100
5.3.1 Navegação a vapor.....	100
5.3.2 Tentativa de Industrialização .....	102
5.4 A MUDANÇA DA PAISAGEM NO INÍCIO DO SÉCULO XX .....	104
<b>6 PERÍODO 3 (1930 – 1970): O CICLO MADEIREIRO</b> .....	107
6.1 ASCENSÃO DO CAPITAL INDUSTRIAL.....	107
6.1.1 Urbanização brasileira em crescimento .....	108
6.2 A CIDADE DURANTE O CICLO MADEIREIRO.....	110
6.2.1 Ascensão do Capital Financeiro .....	110
6.2.2 O novo cais do porto de Itajaí.....	112
6.2.3 O auge do ciclo madeireiro.....	114
6.3 ATIVIDADES E EMBARCAÇÕES ATRAÍDAS PELO NOVO CAIS... ..	123
6.4 RUPTURA .....	125
6.4.1 O fim do ciclo madeireiro de Itajaí .....	125
<b>7 PERÍODO 4 (1970 – 1995): O ADENSAMENTO URBANO DA CIDADE PORTUÁRIA</b> .....	127
7.1 A ASCENSÃO DO CAPITAL FINANCEIRO .....	127
7.1.1 A Abertura do Mercado Brasileiro .....	130
7.2 A ALTA DENSIDADE DA CIDADE PORTUÁRIA E SEUS REFLEXOS NO TECIDO URBANO.....	133
7.2.1 A demanda habitacional .....	140

7.3 A CONTEINERIZAÇÃO DO ESPAÇO E NOVOS CURSOS DE ENSINO SUPERIOR.....	149
7.4 O INÍCIO DO PROCESSO DE MUNICIPALIZAÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ.....	153
<b>8 PERÍODO 5 (1995 – 2008): PORTO MUNICIPALIZADO E MUNDIAL</b> .....	<b>157</b>
8.1 O INÍCIO DO SÉCULO XXI.....	157
8.2 A EXPANSÃO URBANA COORDENADA PELAS RODOVIAS FEDERAIS.....	158
8.2.1 Novo plano diretor.....	164
8.3 EXPANSÃO DA ÁREA E ESTRUTURA PORTUÁRIA E O CONFLITO URBANO .....	165
8.3.1 Novas condições trabalhistas do porto.....	165
8.3.2 A manutenção do conteúdo normativo .....	166
8.4 TERMINAL PRIVADO DE NAVEGANTES E A ENCHENTE DE 2008 .....	170
<b>9 PERÍODO 6 (2008 – 2018): O COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ E SUA ATUAL DINÂMICA URBANA (2008 – 2018)</b> .....	<b>173</b>
9.1 A COMPETIÇÃO DOS PORTOS NO MERCADO MUNDIAL .....	173
9.2 NOVOS EIXOS DE EXPANSÃO URBANA.....	175
9.2.1 Nova legislação de uso e zoneamento do solo .....	178
9.2.2 Diferentes Cidades.....	184
9.3 DISPERSÃO DAS ATIVIDADES.....	186
9.3.1 Ampliação da Retroárea Portuária .....	189
<b>10 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>193</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>197</b>
<b>ANEXOS</b> .....	<b>207</b>



## 1 INTRODUÇÃO

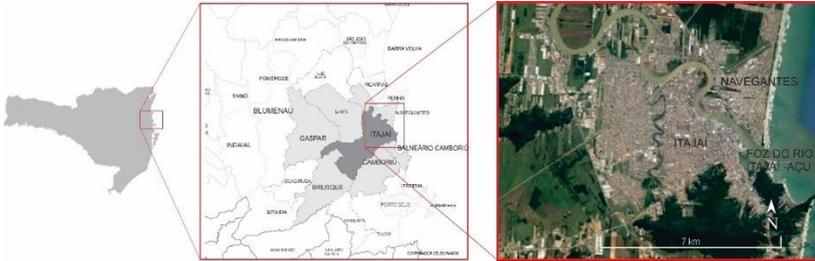
O espaço urbano surpreende por sua complexidade e por suas contrariedades. A difusão de informações e a convergência de momentos embasa discussões técnicas, quantitativas, formais, históricas e, por diversas vezes, qualitativas a respeito da produção do espaço das cidades. Entretanto, a essência do espaço é social (SANTOS, 1997) e nessa ótica, ele deixa de ser uma simples organização de objetos geográficos, artificiais e naturais, para ser reconhecido como instância da sociedade, na mesma hierarquia de instâncias políticas, econômicas e culturais que também formam a sociedade. Como parte da sociedade, o espaço constitui e é constituído pelas demais partes e somente a relação entre as partes permite o conhecimento e definição das mesmas, uma vez que “fatos isolados são abstrações e o que lhes dá concretude é a relação que mantém entre si” (SANTOS, 1997, p.14).

A produção dos espaços ocorre por meio da produção humana, resultado do trabalho humano. O trabalho, “[...] processo em que o ser humano com sua própria ação, impulsiona, regula e controla seu intercâmbio com a natureza” (MARX, 1988, p. 202) utiliza-se de diferentes objetos. Instrumentos que deixaram de ser prolongamentos dos seres humanos, móveis e derivados do uso sua força física, para se transformarem em prolongamentos da terra, acréscimos à própria natureza, imóveis. Com o passar do tempo, os instrumentos imóveis, como portos, edifícios, estradas, tornaram-se condição de uso dos primeiros e indispensáveis à produção (SANTOS, 2014).

Em portos, instrumentos imóveis ligados diretamente com a produção, o espaço e a paisagem em seu entorno organizam-se de acordo com as relações de circulação, distribuição e consumo estabelecidas. Essas relações, em lugares como Itajaí, cidade portuária, consolidaram a ocupação do sítio físico, determinaram e construíram seu espaço urbano.

O município de Itajaí localiza-se na porção norte do estado de Santa Catarina e pertence à região do Vale do Itajaí. Possui 289 km<sup>2</sup> de área e faz fronteira com os municípios de Navegantes, Ilhota, Camboriú, Balneário Camboriú, Brusque e Gaspar. O censo do IBGE de 2010 apontou uma população de 183.373 pessoas e a estimativa para 2017 foi de 212.615 habitantes (IBGE, 2017). A figura 01 apresenta o município de Itajaí em relação ao seu estado e região.

Figura 01: Localização do Município de Itajaí – Santa Catarina



Fonte: Governo de Santa Catarina e Imagem de Satélite Google Earth (2017).

Segundo Santos, “salvo exceções, o sítio orienta o plano, assim como, frequentemente, o funcionamento da cidade, as articulações interiores e exteriores do organismo urbano [...]” (SANTOS, 1981, p.184) o que pode ser visualizado em Itajaí onde a configuração da foz do rio Itajaí-Açu foi local propício para um porto.

No século XIX, início da colonização das terras do Vale do Itajaí, a privilegiada geografia da foz do rio Itajaí-Açu era a principal via de penetração do território. Pelo rio circulavam pessoas e escoavam-se mercadorias atraindo pequenos comércios e atividades voltadas para construção ou manutenção de embarcações. O povoamento da foz iniciou, portanto, junto com as atividades econômicas de um porto natural que vinculou a estruturação da sua malha urbana às atividades econômicas da época. A história de Itajaí, assim sendo, é indissociável da história de seu porto.

Para com Singer (1979), as atividades econômicas mais dinâmicas possuem condições mais competitivas tendo a primazia na decisão locacional; são capazes, também, de gerar novas demandas espaciais e, por isso, impulsionam o desenvolvimento urbano de forma autônoma e fragmentada. Em Itajaí, a atividade portuária condicionou a malha urbana aos ciclos econômicos do porto e, atualmente, a predominância do setor terciário, em relação aos demais setores, confirma a contínua influência do porto na economia do município.

De acordo com dados do IBGE (2015), o setor de serviços contribuiu com 79,6%, a indústria com 19,7% e a Agropecuária com 0,6%. As atividades ligadas ao porto destacam-se no critério de Valor Adicionado Fiscal, nos quais os três primeiros grupos, em um recorte de

20 grupos principais, estão relacionados ao Comércio Atacadista e somaram 59,8% do total no período de 2008 a 2010 (SEBRAE, 2013).

Com a consolidação das atividades portuárias, em Itajaí, e a predominância de estruturas econômicas em escala global, as relações do porto expandiram-se para integrarem-se ao mercado global de comércio. Segundo a Organização Marítima Internacional – OMI, o transporte marítimo é o principal integrador e base do comércio internacional e dos mercados globais e responde por mais de 80% do volume total do comércio de mercadorias (OMI, 2016). Neste contexto, o espaço urbano não ficou indiferente à competição internacional do mercado e mercadoria e tornou-se, conseqüentemente, também uma mercadoria universal para atender às demandas globais (SANTOS, 2012).

Na medida em que estas cidades pertencem a sociedades articuladas em uma cadeia mundial de dependência, vão expressar sua situação não só em termos de relações sociais subjacentes, mas também em relação à determinação direta de elementos da estrutura urbana por interesses que representam mais os que são dominantes em escala mundial que os requisitos, inclusive funcionais, da estrutura urbana (CASTELLS, 2000, p.20).

As influências locais e globais mostram que a estruturação da cidade de Itajaí, desde o início de seu porto natural até os dias atuais, não poderia ser explicada unicamente por meio de uma análise isolada. Amparada, portanto, por teorias e categorias de análises, esta dissertação busca identificar as relações induzidas e indutoras que produzem o espaço urbano de Itajaí.

## 1.1 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

O trabalho foi estruturado conforme os seguintes capítulos. O capítulo dois aborda a fundamentação teórica, destacando a necessidade de ampliar o estudo sobre o tema espaço urbano e pontuando diferentes perspectivas e autores. A metodologia é apresentada no capítulo três e caracteriza o trabalho como uma pesquisa qualitativa. Amparada pela metodologia, foram feitas periodizações de estudo e os capítulos de desenvolvimento representam cada um as diferentes periodizações. Sendo assim o capítulo quatro aborda as características da dinâmica socioespacial do século XVIII até 1850, destacando a formação do porto

natural e da freguesia; o capítulo cinco, de 1850 a 1930, que apresenta a consolidação do local como entreposto comercial e a vila de Itajaí consolidada; o capítulo seis, de 1930 a 1970, que explora um importante período econômico para a cidade, o ciclo madeireiro; o capítulo sete, de 1970 a 1995, no qual a cidade tem um alto crescimento demográfico impulsionado pelo ciclo do período anterior; o capítulo oito, de 1995 a 2008, que estuda a cidade portuária no processo de abertura de mercados e mundialização do capital e o capítulo nove, de 2008 a 2018, que traz o cenário atual da cidade e as novas frentes de expansão.

Todos os capítulos de desenvolvimento da dissertação foram divididos com os mesmos subitens para compreender e comparar as categorias de análise ao longo dos diferentes períodos. Os itens são o contexto histórico e geográfico, a análise urbana, os sistemas de engenharia, a divisão social do trabalho e por último o motivo de ruptura e início de um novo período. Por fim, as considerações finais e oportunidades para novos estudos são descritos no capítulo dez.

## 1.2 JUSTIFICATIVA DE ESCOLHA DO TEMA

O tema desse trabalho é a produção e transformação do espaço urbano na cidade portuária de Itajaí – SC.

Em busca de bases conceituais desse tema, de uma forma generalizada inicialmente, procuraram-se estudos de urbanismo, paisagem, dinâmica socioespacial e espaço. O esforço revelou que existe uma variedade de estudos que abordam o porto de Itajaí, estudando sua estrutura, gestão e história. Outros dedicam-se à história do município de Itajaí, bem como existem pesquisas que estudam áreas delimitadas, bairros específicos da cidade como a formação do bairro Vila Operária e do bairro praiano de Cabeçadas. Também foram encontrados trabalhos que abordam a paisagem das cidades portuárias em geral, bem como outros aspectos de cidades portuárias como sua economia, sua ascensão ou declínio ao longo dos novos processos políticos e administrativos, influências da abertura do mercado brasileiro e também estudos que mostram a perspectivas dos trabalhadores destes portos.

Nesta pesquisa, procurou-se focar na produção do espaço de Itajaí e seu porto e suas condicionantes que influenciaram e são influenciadas pelo movimento econômico, político da sociedade. Este trabalho visa contribuir para a interdisciplinaridade que a análise a partir da produção e transformação do espaço pode proporcionar.

## **1.3 OBJETIVOS**

### **1.3.1 Objetivo Geral**

Analisar a produção e transformação do espaço urbano de Itajaí, compreendido a partir da influência econômica, política e locacional de seu porto estatal.

### **1.3.2 Objetivos Específicos**

- identificar e compreender como os diferentes períodos técnicos e organizacionais tiveram relevância na história e desenvolvimento do porto estatal de Itajaí;
- verificar como as periodizações identificadas relacionam-se com as transformações do espaço urbano de Itajaí;
- identificar os eixos de expansão da malha urbana de Itajaí vinculados às atividades portuárias;
- compreender as dinâmicas socioespaciais no município.



## 2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O tema da dissertação - produção e transformação do espaço urbano na cidade portuária de Itajaí – SC - levou à busca de literatura para aprofundar o conceito de espaço. A palavra espaço possui diferentes abordagens e sentidos de acordo com a área de estudo em que se insere. Em pesquisas sobre cidades e sociedades, o conceito vem da Geografia com o estudo do espaço geográfico ou simplesmente espaço, o qual foi adotado no presente estudo. Na visão de Santos (2014), com a globalização da sociedade e da economia, o espaço ganha novo valor e atenção uma vez que a natureza se tornou em totalidade numa forma produtiva:

Quando todos os lugares foram atingidos, de maneira direta ou indireta, pelas necessidades do processo produtivo, criam-se, paralelamente, seletividades e hierarquias de utilização, com a concorrência ativa ou passiva entre os diversos agentes. Donde uma reorganização das funções entre as diversas frações do território. Cada ponto do espaço torna-se, então, importante, efetiva ou potencialmente (SANTOS, 2014, p.32).

Como objeto de estudo, o espaço é abordado por meio de categorias de análise, contidas no espaço, que seriam o lugar, a paisagem, o território e a região. O estudo por categorias busca facilitar a compreensão do espaço e cada uma possui múltiplas concepções desse objeto de totalidade complexa, subjetiva e que se altera constantemente (SILVA, 2015).

Para apreender essas mudanças, agrega-se às categorias a necessidade de recorrer à história e aos processos sociais representativos de cada período. Segundo Lefebvre (2016, p.46) “a história permite elucidar a gênese da cidade e, sobretudo, discernir melhor que qualquer outra ciência a problemática da sociedade urbana”. Entretanto, é essencial saber que a cidade não é apenas um reflexo da história geral pois cada lugar possui especificidades, cria relações simples e relações globais, como apresenta Lefebvre:

A cidade sempre teve relação com a sociedade no seu conjunto, com sua composição e seu funcionamento, com seus elementos constituintes

(campo e agricultura, poder ofensivo e defensivo, poderes políticos, Estados etc.), com sua história. Portanto, ela muda quando muda a sociedade no seu conjunto. Entretanto, as transformações não são os resultados passivos da globalidade social, de suas modificações. A cidade depende também e não menos essencialmente das relações de imediatez, das relações diretas entre as pessoas e grupos que compõem a sociedade (famílias, corpos organizados, profissões e corporações etc); ela não se reduz mais à organização dessas relações imediatas e diretas, nem suas metamorfoses se reduzem às mudanças nessas relações (LEFEBVRE, 2016, p.55).

A cidade, portanto, é combinação entre as relações de imediatez, desenvolvidas no seu espaço local, e as relações distantes que ocorrem no espaço global. Para compreender a cidade é necessário ir do conhecimento geral - a parte geral e contínua da história - para os conhecimentos relativos aos processos locais. Santos (1981) também ressalta a influência direta na cidade dessas relações ao dizer que:

Os mecanismos do crescimento urbano, são, em grande parte, determinados pelo jogo recíproco de diferentes atividades presentes na cidade e ligados por relações de interdependência global, de causa e efeito ou de simples justaposição; o tipo de relação dominante fornece o grau de integração da economia urbana (SANTOS, 1981, p.60).

O espaço global refere-se à acumulação de capital e exploração em escala mundial. O desenvolvimento e aprimoramento da tecnologia, evidenciados durante a chamada revolução tecnológica no século XX, incitaram a expansão e a internacionalização da produção e do consumo (SANTOS, 1997). Essa nova estrutura de acumulação influencia diretamente a organização do espaço, pois acentua as diferenças e acelera o processo de concentração econômica e geográfica (SANTOS, 2012).

[...] essa forma de universalização altera as dimensões geográficas da atividade humana. Quando a divisão e a cooperação perversa por ela ocasionada se estendem à escala do planeta, o mundo como espaço se torna o espaço global do capital (SANTOS, 2012, p.23).

Existe, portanto, um espaço global ao qual todos os espaços geográficos são por ele influenciados. No entanto, esses processos globais apenas se inserem na cidade quando são “transcritos por ideologias, interpretados por tendências e estratégias políticas” (LEFEBVRE, 2016, p.64), por isso é essencial realizar uma leitura do cenário atual da cidade de estudo e formar embasamento teórico para reconhecer os processos globais atuantes em seu espaço. É preciso ler a cidade pois “ela se escreve, porque ela foi uma escrita. Entretanto não basta examinar esse texto sem recorrer ao contexto” (LEFEBVRE, 2016, p.65).

Na área de pesquisa desta dissertação, com um equipamento urbano da grandeza que é o porto municipal de Itajaí, agindo na escala do município, da região, do estado, da nação e também na escala mundial, as estratégias políticas acentuam-se, porém, a tradução das mesmas no espaço consiste no presente esforço de leitura.

Em uma primeira análise, do espaço urbano atual no município de Itajaí, é possível formular algumas questões que se apresentam como retratos do contexto social presente, por exemplo, entender qual seria a influência da grande dimensão de estrutura portuária no município; questionar para onde o porto estatal ainda poderá crescer; saber quais as consequências de tantos terminais portuários privados próximos ao porto estatal; descobrir como as pessoas que trabalham e utilizam a infraestrutura portuária relacionam-se com o espaço da cidade. Esses questionamentos, que estimulam a pesquisa, constituem a análise concreta da realidade, mas é necessário um nível de abstração mais amplo para tentar respondê-las.

Segundo Castells (2012, p.22) “todo trabalho de investigação parte de uma série de questões concretas asseguradas pela prática social. Mas para poder contestar adequadamente estas questões concretas, necessitamos traçar outras questões mais abstratas e gerais em termos teóricos”, ou seja, é necessário embasar o estudo com conceitos teóricos evitando uma análise formalista do espaço.

Cabe ao pesquisador então, saber ler a escrita que a cidade apresenta entendendo que o global é refletido no local e utilizando as escalas de influência e de análise como instrumentos fundamentais para o estudo da dinâmica socioespacial da cidade. A continuação desta fundamentação teórica reunirá autores selecionados que abordam a temática do espaço urbano, estudando suas categorias de análise e

condicionantes desse processo global em nível econômico, político e social.

## 2.1 CONCEITOS E ANÁLISES DO ESPAÇO

### 2.1.1 Manuel Castells

Para Castells (2000), a cidade é a projeção da sociedade no espaço e esse, por sua vez, é um produto material em relação com outros elementos materiais quaisquer. Quando esses se relacionam dão ao espaço uma forma, função e significação social, por isso o espaço:

[...] não é uma pura ocasião de desdobramento da estrutura social, mas a expressão concreta de cada conjunto histórico, no qual a sociedade se especifica. Trata-se então de estabelecer, da mesma maneira que para qualquer outro objeto real, as leis estruturais e conjunturais que comandam sua existência e sua transformação, bem como a especificidade de sua articulação com outros elementos de uma realidade histórica (CASTELLS, 2000, p.182).

O autor também afirma que este espaço, estruturado por processos sociais, expressa todos os determinismos de cada tipo e de cada período da organização da sociedade, portanto, “não há teoria do espaço que não seja parte integrante de uma teoria social geral, mesmo implícita” (CASTELLS, 2000, p.182).

Para o sociólogo, uma teoria do espaço precisa ir além da descrição entre atividades e seus locais de implantação para focar em descobrir os mecanismos do funcionamento e de produção dessas formas; deve colocar no mesmo lado da questão a determinação natural e a determinação cultural do espaço por meio da dialética dos processos sociais e históricos que ambos passaram; e entender que:

[...] a diferenciação de um espaço, a distinção entre as funções e os processos correlacionando as diversas unidades não tem significação, se elas não se referem a elementos teoricamente significativos, que situam o conteúdo do espaço no conjunto da estrutura social (CASTELLS, 2000, p.191).

Ou seja, não existe teoria do espaço única e sim desdobramentos da estrutura social traduzida no espaço. A análise do espaço por meio desses desdobramentos consiste em estudar sua formação pelas práticas sociais e combinação de três instâncias: o sistema econômico, o sistema político-institucional e o sistema ideológico (CASTELLS, 2000).

O sistema econômico estuda-se pela ligação entre força de trabalho, os meios de produção e o não trabalho “que se combinam segundo duas relações principais: a relação de propriedade (apropriação do produto) e a relação de ‘apropriação real’ (processo técnico de trabalho)” (CASTELLS, 2000, p.194) exteriorizadas pela dialética entre produção, consumo e sua derivada, a troca.

O sistema político-institucional é “por um lado a divisão do espaço [...] e por outro lado, é a ação sobre a organização econômica do espaço, através da regulação-dominância que as instituições exercem sobre os elementos [...]” (CASTELLS, 2000, p.195). Ainda, o sistema ideológico “organiza o espaço marcando-o com uma rede de signos” (CASTELLS, 2000, p.195) com conteúdos ideológicos passíveis de serem compreendidos pela estrutura social no seu conjunto.

### 2.1.2 Milton Santos

A definição de espaço para Milton Santos (2014) é a associação indissolúvel entre objetos naturais e artificiais animados pela sociedade, pelos seus processos sociais. Esses processos sociais, econômicos, políticos, institucionais, culturais não são em sua origem geográficos e apenas se realizam por meio de formas (SANTOS, 1997). Estas, portanto, possuem frações do social o que as concretizam e as tornam não apenas formas, mas formas-conteúdo (SANTOS, 1997). Outro aspecto importante na definição do espaço é reconhecer que a sociedade contém o espaço e o espaço contém a sociedade.

Consideramos o espaço como uma instância da sociedade, ao mesmo título que a instância econômica e a instância cultural-ideológica. Isso significa que, como instância, ele *contém* e é *contido* pelas demais instâncias, assim como cada uma delas o contém e é por ele contida. A economia está no espaço, assim como o espaço *está* na economia. O mesmo se dá com o político-institucional e com o cultural-ideológico. Isso quer

dizer que a essência do espaço é social (SANTOS, 1997, p.01).

Para compreender esse espaço, Santos (2014) propõe que se busque uma teoria do espaço. Toda teoria consiste em um sistema de realidade e como sistema entende-se que possui estrutura e lei de funcionamento. Contudo, para se concretizar é necessário encontrar suas categorias de análise, onde todos os elementos integrantes são os mesmos, dando validade à teoria em diferentes situações (SANTOS, 2014). Para o estudo da teoria do espaço, Milton Santos apresenta em suas obras diferentes categorias de análise como as que serão abordadas a seguir.

#### 2.1.2.1 Os homens, as firmas, as instituições, o meio ecológico e as infraestruturas

O espaço é a totalidade. Essa totalidade apenas é apreendida após a fragmentação e análise de suas partes e consequente retorno ao todo. Nesta metodologia proposta por Santos, as partes seriam os seguintes elementos: os homens, que fornecem ou realizam trabalho; as firmas responsáveis pela produção de bens, serviços e ideias; as instituições que são as gestoras da sociedade; o meio ecológico que constitui o território do trabalho humano; e as infraestruturas que seriam o trabalho do homem materializado nas construções, plantações, estradas, etc. (SANTOS, 1997). Esses elementos podem assumir diferentes papéis em relação uns aos outros, pois um homem pode ser sozinho a imagem da firma, por exemplo, logo o que deve ser ressaltado são suas interações como resalta o autor:

O estudo das interações entre os diversos elementos do espaço é um dado fundamental da análise. Na medida em que *função é ação*, a interação supõe interdependência funcional entre os elementos. Através do estudo das interações, recuperamos a totalidade social, isto é, o espaço como um todo e, igualmente, a sociedade como um todo. Pois cada ação não constitui um dado independente, mas um resultado do próprio processo social (SANTOS, 1997, p.07).

Essas interações, como parte integrante do total, variam de acordo com as condicionantes físicas e temporais de onde se localizam, pois, “cada lugar atribui a cada elemento constituinte do espaço um valor particular” (SANTOS, 1997, p.10). Portanto, mesmo que os elementos se

encontrem no mesmo lugar, as relações entre eles serão diferentes pois também são condicionadas por onde se encontram (SANTOS, 1997).

Ressalta-se aqui a diferença entre lugar e localização. Lugar é o objeto ou conjunto de objetos e a localização é um momento, movimento em um determinado ponto, um determinado lugar; ou seja, o lugar está sempre mudando de definição porque ele é animado pelos processos sociais, que também se transformam com o tempo. Quando o valor do lugar muda, altera-se igualmente o valor da variável em relação ao seu conjunto que mudou como, por exemplo, quando regiões periféricas e desvalorizadas recebem algum novo equipamento ou infraestrutura e passam por um processo de substituição das edificações supervalorizando o preço da terra.

Cada elemento sugerido por Santos nessa teoria “exerce uma função diferente e também relações específicas com outras frações dos demais elementos” (SANTOS, 1997, p.11). Essas relações existem, pois os elementos possuem muitos agrupamentos, como por exemplo os seres humanos, que seriam a população ou parte dela, podem ser classificados a partir de sua quantidade, sua etnia, seu nível de escolaridade ou as firmas que podem ser agrupadas entre empresas individuais, sociedades coletivas, regionais, nacionais, internacionais (SANTOS, 1997). Sendo assim, é possível desdobrar cada elemento em diferentes classificações e é essa metodologia que transparece as relações sociais e por consequência as relações espaciais.

Quando analisamos um dado espaço, se nós cogitamos apenas dos seus elementos, da natureza desses elementos ou das possíveis classes desses elementos, não ultrapassamos o domínio da abstração. É somente a relação que existe entre as coisas que nos permite realmente conhecê-las e defini-las. Fatos isolados são abstrações e o que lhes dá concretude é a relação que mantêm entre si (SANTOS, 1997, p.14).

Essas relações não se dão de forma simples ou apenas de dois em dois elementos, mas sim são generalizadas e multilaterais, o que as identifica como um sistema. Esse por sua vez é “comandado pelo modo de produção dominante nas suas manifestações à escala do espaço em questão” (SANTOS, 1997, p.14) e está automaticamente vinculado a um período histórico, às técnicas, ao trabalho e ao capital, a depender do período.

Os elementos de uma categoria devem estar presentes em todos os tempos, em todos os lugares, para poder validar as teorias do espaço e compreender o todo nos determinados momentos (SANTOS, 1997). Na área de estudo deste trabalho, essa categoria de análise tem a figura do ser humano representada pelos trabalhadores envolvidos diretamente com o porto, assim como os que atuam em funções de suporte, desvinculadas da produção portuária contudo, necessárias para os trabalhadores do porto; nas firmas, todas as empresas de navegação e logística que atuam no porto; nas instituições todas as organizações públicas que estabelecem normas e permissões para funcionamento das atividades portuárias nas esferas municipais, estaduais, nacionais e internacionais, destacando aqui os órgãos alfandegários responsáveis pela regulamentação fiscal e cobranças tributárias aplicadas; no meio ecológico, conjunto base da instalação portuária, o estuário da foz do rio Itajaí-Açu; e por último, nas infraestruturas as instalações portuárias construídas pelo porto e para ele, como estradas, acessos, edifícios, cais, trapiches, pátios de estocagem.

#### 2.1.2.2 Fixos e Fluxos

Nesta categoria, Santos aborda que o espaço é formado por elementos fixos e por fluxos, que se originam dos fixos ou chegam até ele. Os fixos não se restringem a objetos construídos, são formados por toda estrutura e meios responsáveis pela produção do capital, “os fixos nos dão o processo imediato do trabalho. [...] são os próprios instrumentos de trabalho e as forças produtivas em geral, incluindo a massa dos homens” (SANTOS, 2014, p.86). Os fluxos estão relacionados ao movimento e podem também ser associados a outras categorias de análise do capital; a produção, a circulação, a distribuição e o consumo. A análise do espaço com base em fixos e fluxos deve iniciar pelo exame dos fixos pois:

Cada tipo de fixo surge com suas características, que são técnicas e organizacionais. E desse modo, a cada tipo de fixo corresponde uma tipologia de fluxos. Um objeto geográfico, um fixo, é um objeto técnico, mas também um objeto social, graças aos fluxos. Fixos e fluxos interagem e alteram-se mutuamente (SANTOS, 2014, p.86).

Os fixos, capazes de criar e mobilizar massa de trabalhadores, têm importância vital no espaço urbano, no entanto, com a internacionalização da mercadoria, a circulação ganhou destaque junto com a distribuição que

leva o produto a todas as partes do mundo ignorando fronteiras (SANTOS, 2014). Nessa situação “quem menos tem poder de movimento mais depressa vê desvalorizar-se seu produto e seu meio de trabalho” (SANTOS, 2014, p.87). Logo, o espaço sofre a influência direta das empresas que participam desse novo mercado e daquelas que não conseguem nem entrar.

A análise dos fixos por meio de suas características técnicas e organizacionais é possível porque o conjunto de fixos, naturais e sociais, constitui sistemas de engenharia. Esse sistema é formado por procedimentos que manejam os meios naturais, “conjunto de instrumentos de trabalho agregados à natureza e de outros instrumentos de trabalho que se localizam sobre estes, uma ordem criada para trabalho e por ele” (SANTOS, 2014, p.88). Como sistema, possui uma organização estrutural e vincula-se a uma determinada técnica, que evolui junto com a história indo do isolamento, disperso em alguns locais, a uma abrangência e interdependência crescente e por vezes ao nível global (SANTOS, 2014).

Nesta expansão, a divisão do trabalho também é alterada passando de relações simples a “uma cooperação geograficamente estendida e complexa, de poucas a muitas intermediações, com o uso de técnicas cada vez mais estranhas ao grupo” (SANTOS, 2014, p.89). Os fluxos integram o mundo e os sistemas de engenharia são os indutores e os que aceleram e mantêm esse processo dinâmico, em constante mudança, como explica Santos:

Mas sobretudo o que é importante é que, com a evolução dos sistemas de engenharia, a própria noção de tempo muda: o tempo da produção, o tempo de circulação, o do consumo e da realização da mais valia. Quanto mais evoluem os sistemas de engenharia, mais coisas se produzem em menos tempo. Também se transportam mais objetos em menos tempo, o consumo se faz mais imediatamente, tornando tudo isso mais e mais fácil, graças aos equipamentos criados pelo Estado para facilitar a circulação. Altera-se a relação capital-trabalho, isto é, a equação dos empregos, e muda a estrutura profissional, levando ao aumento de número dos técnicos, administradores e outros trabalhadores terciários (SANTOS, 2014, p.90).

Conforme esse novo capital fixo é distribuído no espaço, é possível perceber as articulações que se criam ou que viriam a existir, tanto as associações dentro dos próprios subespaços quanto, em uma apreensão maior, entre subespaços (SANTOS, 2014). Neste ponto é importante introduzir a questão da escala, não apenas espacial, porém a escala temporal para embasar a divisão territorial do trabalho dado que cada escala responde a um nível de domínio e de intencionalidades como explica o autor:

A noção de escala, é então, essencial para se compreender a diversidade e o choque entre intencionalidades em diversos níveis, as quais se revelam por meio de decisões e têm repercussão na ordem econômica, cultural, política e moral, assim como na ordem territorial (SANTOS, 2014, p.91).

A apropriada divisão em escalas temporais exige trabalho de reconhecer essas periodizações, isto é, classificar a história em períodos com semelhanças contínuas até encontrar a provável época de ruptura desse padrão, quando a organização adotada deixa de ser eficaz iniciando um novo período da história (SANTOS, 2014). Apenas a periodização permite colocar no mesmo patamar de apreensão espaço e tempo, o que o autor chama de “empiricização” do tempo e espaço, conforme explica:

Tempo é espaço, espaço é tempo. Para serem trabalhados em conjunto e de forma concreta, têm que ser empiricizados, e tal empiricização é impossível sem a periodização. É pelo significado particular, de cada segmento do tempo que aprendemos o valor de cada coisa num dado momento. O que vale hoje uma rede de irrigação construída no século passado, ou que significa uma estrada vicinal? (SANTOS, 2014, p.92).

Após esse processo, ao reconhecer as mesmas características em determinada época do passado, esse método permite que o mesmo seja feito para perspectivas do futuro realizando a apropriada associação de tempo e espaço. Possibilitando, desse modo, entrever como se dará a formação do espaço urbano, quais as tendências de uso e expansão desse território, quais seriam os novos conflitos entre outros aspectos (SANTOS, 2014).

Analisando a área de estudo desta dissertação, a partir dessa categoria de análise, o principal elemento fixo é o porto de Itajaí. Ao longo dos tempos, diversos e diferentes fluxos originaram-se a partir dele e para ele, conformando o espaço da cidade portuária. Deslocando massa de trabalhadores ou criando especialistas, sendo o próprio instrumento de trabalho, o porto tornou-se objeto social influenciando e sendo influenciado por seus fluxos. A análise de suas características técnicas e organizacionais, vinculadas às atividades portuárias, que evoluíram ao longo do tempo, abrangem os dados de importação, exportação, pátios de armazenamento, estrutura de berços de atracação, espaços fechados na orla e na cidade.

As mudanças dos sistemas de engenharia são mais facilmente identificadas em áreas portuárias ao longo da história; como por exemplo a evolução das embarcações que passaram da vela para o vapor, para os motores a combustão e os atuais motores elétricos, alguns inclusive tendo parte de sua energia advinda de aerogeradores dentro dos navios e o próprio armazenamento de carga que inicialmente eram em caixotes, sacos, barris e hoje em contêineres, os TEUs (*Twenty-foot Equivalent Unit*), de tamanhos padronizados mundialmente.

### 2.1.2.3 Forma, estrutura e função

Espaço, como já foi abordado, “é resultado da ação do homem sobre o próprio espaço, intermediados pelos objetos naturais e artificiais” (SANTOS, 2014, p.78). Objetos artificiais, originam uma paisagem artificial, aquela transformada pelo ser humano, enquanto os naturais compõem a paisagem natural, aquela que não foi tocada pelo homem, o que praticamente já não existe mais (SANTOS, 2014). A paisagem é tudo que está ao alcance dos sentidos, ou seja, o espaço percebido, configurando-se no conjunto dos objetos materiais – naturais ou artificiais – com os objetos não materiais. Espaço e paisagem, a cada novo processo social, transformam-se para se adaptarem às novas demandas da sociedade (SANTOS, 2012).

A produção da paisagem está associada à produção do espaço, ou seja, à reprodução de diferentes níveis de forças produtivas em que cada forma produtiva necessita de um instrumento de trabalho. Os instrumentos de trabalho, que no início eram prolongamentos dos seres humanos, móveis, com o tempo se tornam prolongamentos da terra, imóveis, condições necessárias ao trabalho, como edifícios, pontes, portos, depósitos (SANTOS, 2014). Seguindo essa evolução dos

instrumentos, “a paisagem se organiza segundo os níveis destes, na medida em que as exigências de espaço variam em função dos processos próprios a cada produção e em nível de capital, tecnologia e organização correspondentes” (SANTOS, 2014, p.72). A análise da paisagem seria assim o registro da história do trabalho e de suas técnicas respectivas, que permite identificar diferentes períodos históricos, mas também análise das relações sociais que transformam a paisagem em espaço.

O espaço, de essência social, pode ser objeto de uma análise formal, estrutural e funcional (SANTOS, 2012); categorias de análise de Henri Lefebvre estudadas por Milton Santos. Lefebvre (2016) reforça a importância dessas três dimensões na análise do espaço, conforme explica:

Outras *démarches* intelectualmente indispensáveis: discernir, sem os dissociar, os três conceitos teóricos fundamentais, a saber: a estrutura, a função e a forma. Conhecer o alcance deles, suas áreas de validade, seus limites e suas relações recíprocas, saber que eles formam um todo, mas que os elementos desse todo têm uma certa independência e uma autonomia relativa, não privilegiar nenhum deles, fato que dá origem a uma ideologia, isto é, um sistema dogmático e fechado de significações: o estruturalismo, o formalismo, o funcionalismo (LEFEBVRE, 2016 p.119).

Uma análise formalista atribui apenas aos objetos materiais a explicação da paisagem e ignora os processos que ocasionaram suas formas. Além disso, é impossível evitar o processo de substituição da paisagem e garantir uma interpretação com a presença de todos os seus objetos materiais produzidos ao longo do tempo (SANTOS, 2012). É necessário, portanto, ultrapassar a noção de paisagem como forma para chegar ao seu significado, “alcançar a essência do acontecer geográfico” (SANTOS, 2014, p. 69). No início das organizações sociais, essas formas e objetos foram criados com tipologias e funções simplificadas determinadas pela divisão social do trabalho que também era simples. Entretanto, com o aumento da complexidade da divisão do trabalho, a produção do espaço passou a ser determinada por múltiplas orientações em escalas que iam desde o espaço local ao internacional (SANTOS, 2012). Esse processo passou a incumbir nessas formas uma série de simbolismos e intenções que as representam mais do que realmente são, distorcendo seu conteúdo pela sua aparência (SANTOS, 2012). Esse

artifício é muito usado por políticos para incutir seus atos e estratégias no espaço (LEFEBVRE, 2016). Em vista disso, a análise pelas formas deve compreender a paisagem como uma composição de tempos e processos sociais, indo além de todos os seus simbolismos.

A análise das funções, no espaço de uma cidade, por exemplo, consideraria as funções internas à cidade, as funções da cidade com seu território, as funções de cada cidade em seu conjunto social, a divisão técnica e social do trabalho entre as cidades, as redes urbanas, nacionais e internacionais, as funções relativas à política, à administração, entre outras (LEFEBVRE, 2016).

O estudo das estruturas se voltaria para a organização dos processos da cidade, aprofundando a estrutura morfológica e social, a estrutura do urbano e do campo, a estrutura das relações entre cidade e campo (LEFEBVRE, 2016). Na análise dessas organizações está implícita uma hierarquia, ou seja, uma estrutura que exerce domínio sobre as demais. Entretanto, é importante destacar que essa estrutura dominante, não se mantém a mesma ao longo da história, por isso apenas a análise do contexto revela qual estrutura está no domínio em determinado período (SANTOS, 2012).

Todas as categorias, forma, estrutura e função, possuem abordagens diferentes, por esse motivo, apenas relativizadas geram uma teoria do espaço que se referencia à totalidade (LEFEBVRE, 2016). Outro aspecto importante é o entendimento de que a análise da paisagem e do espaço se dá através de escalas de estudo e de periodizações da história, “pois se o espaço é o total, a paisagem não o é [...] o processo social de produção é espacialmente seletivo” (SANTOS, 2014, p. 60).

Com base nesse procedimento de análise foram identificados seis períodos para o estudo da produção do espaço associada ao porto de Itajaí; do século XVIII até 1850; de 1850 até 1930; de 1930 até 1970; de 1970 até 1995; de 1995 até 2008 e de 2008 até 2018 que serão detalhados nos procedimentos metodológicos.

### **2.1.3 Alain Lipietz**

Para o economista Lipietz (1988), as escalas do todo são hierarquizadas pela estrutura sempre dominante da economia. Toda formação social é uma estrutura complexa de relações sociais articuladas por três instâncias: a econômica, a político-jurídica e a ideológica; essas

por sua vez, são determinadas pelas relações do modo de produção de cada época como o capitalismo, feudalismo entre outros. Dessa estrutura social, materializa-se em espaço social concreto designado como espaço socioeconômico que seria “a dimensão espacial da existência material das relações econômicas e sociais” (LIPIETZ, 1988, p.25). O espaço pode ser analisado através da articulação das espacialidades, isto é, da articulação da materialidade das relações econômicas e sociais consideradas.

Uma organização de pesquisa, com foco na análise das localizações no espaço, deve considerar a estruturação do espaço pelos modos de produção, e com a base desse espaço, desse todo já dado, analisar as condições de desenvolvimento do modo de produção capitalista; a inserção de empresas privadas no espaço social, trabalhando a relação social/privado, para dar fundamento às questões relacionadas ao problema da lei do valor no espaço, das localizações (LIPIETZ, 1988).

O quadro 01 sintetiza as propostas para análise do espaço que foram abordadas nessa fundamentação teórica que embasa a presente pesquisa. O conceito de espaço para os autores estudados é similar, espaço é a expressão concreta dos processos sociais, ou seja, dos processos econômicos, políticos institucionais e ideológicos. Esses processos são estruturas complexas de relações sociais e ao serem designados de estruturas implicam uma organização e hierarquização. Nesta hierarquia, a estrutura dominante varia de acordo com a escala espacial e temporal do contexto de estudo. Os autores também ressaltam a importância de estudar os elementos do espaço, mas não de forma isolada e sim as relações estabelecidas entre eles e entre eles e o espaço. Esse método permite que, mesmo estudando separadamente os elementos, a relação faz com que se retorne ao todo, ao espaço total, determinado pelo modo de produção vigente.

Quadro 01: Comparação de autores sobre conceito e análise do espaço.

AUTOR	CONCEITO	METODOLOGIA DE ANÁLISE
MANUEL CASTELLS	É um produto material em relação com outros elementos materiais. Expressão concreta dos processos sociais de cada período da sociedade.	Combinação de três instâncias da estrutura social: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistema econômico</li> <li>• Sistema político institucional</li> <li>• Sistema ideológico</li> </ul> Dialética dos processos sociais e históricos entre determinação cultural e determinação natural.
MILTON SANTOS	É o conjunto de objetos naturais e artificiais, em relação, animados pelos processos sociais. Forma-conteúdo dos processos sociais materializados.	Desdobramento através de categorias de análise: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Os homens, as firmas, as instituições, o meio ecológico e as infraestruturas:</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fixos e Fluxos</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forma, Estrutura e Função</li> </ul> <p>Apenas a análise da interação desses elementos é capaz de recuperar a apreensão da totalidade do espaço.</p> <p>Determinados pelo modo de produção dominante, pelas técnicas, pelo período histórico, trabalho e capital da escala do espaço de estudo.</p> <p>Fixos: Estrutura e meios responsáveis pela produção do capital. Sustentados pelos sistemas de engenharia.</p> <p>Fluxos: Movimento no geral e também relacionados às características de análise do capital: circulação, distribuição e consumo.</p> <p>Estudo da relação entre esses elementos sabendo que a estrutura dominante não se mantém a mesma e varia de acordo com a escala espacial e temporal do local de estudo. Sempre vinculadas ao todo que é determinado pelo modo de produção vigente.</p>
ALAIN LIPIETZ	Dimensão espacial das relações sociais e econômicas polarizadas e materializadas.	Análise da estrutura das relações sociais nas instâncias da Economia; Político-jurídica; Ideológica; <p>Estrutura dominante é sempre a econômica (visão marxista). O espaço e tempo não são realidades neutras, o todo sempre é dado e determinado pelo modo de produção vigente.</p>

Elaborado pela autora com base nas fontes: CASTELLS, 2000; LEFEBVRE, 2016; LIPIETZ, 1988; SANTOS, 1997; SANTOS, 2014.

Para entender a estrutura dos processos sociais identificados, nos próximos tópicos desta fundamentação teórica serão aprofundados os conceitos do processo de produção do capital; a relação do espaço com o Estado; a divisão social do trabalho e as técnicas, os sistemas de engenharia.

## 2.2 MODO DE PRODUÇÃO CAPITALISTA E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO

O modo de produção dominante articula os processos da sociedade e espacializa-se através das estruturas sociais, econômicas, políticas e ideológicas. No período histórico atual, a análise do capital é a base da estrutura econômica e conhecimento essencial para entendimento do processo social, uma vez que o trabalhador age sobre um objeto qualquer, amparado por meios de produção, e obtém um produto (CASTELLS, 2000). Para Castells (2000), este produto está na base da organização social pois sua produção engloba a reprodução dos meios de produção e a reprodução da força de trabalho.

O consumo ou utilidade que esse produto possui o transforma em mercadoria dando a ele um valor de uso (MARX, 1988). Toda mercadoria possui valor de uso e valor de troca e “o valor-de-troca revela-se, de início, na relação quantitativa entre valores-de-uso de espécies diferentes, na proporção em que se trocam, relação que muda constantemente no tempo e no espaço” (MARX, 1988, p. 43). O valor de troca depende da quantidade de trabalho humano despendido que varia de acordo com os meios de produção.

A produtividade desse trabalho é determinada pelas mais diversas circunstâncias, entre elas a destreza média dos trabalhadores, o grau de desenvolvimento da ciência e sua aplicação tecnológica, a organização social do processo de produção, o volume e a eficácia dos meios de produção e as condições naturais (MARX, 1988, p.47).

O trabalho gera valor, mas não é valor; apenas torna-se valor quando é cristalizado em mercadoria e produzido para o outro com algum fim, ou seja, quando gera valor de uso social (MARX, 1988). Da mesma maneira que existe uma diversidade de valores de uso existem também distintos trabalhos que podem ser classificados por ordem, gênero,

espécie, subespécie e variedade o que resulta na divisão social do trabalho (MARX, 1988). Sabendo que a mercadoria só tem valor de uso quando adquire valor de troca, a divisão social do trabalho transforma a mercadoria em dinheiro (MARX, 1988). O dinheiro é, portanto, o meio de circulação das mercadorias e “o preço da mercadoria é apenas a denominação em dinheiro da quantidade de trabalho social nela incorporado” (MARX, 1988, p.120).

A riqueza das sociedades capitalistas gira em torno de sua excessiva acumulação de mercadorias; e a circulação dessas é a fase inicial do capital, pois todo novo capital precisa que o dinheiro circule no mercado para virar capital e se manter nesse processo de transformação contínua, como explica Marx:

A circulação simples da mercadoria – vender para comprar – serve de meio a um fim situado fora da circulação, a apropriação de valores-de-uso, a satisfação de necessidades. A circulação de dinheiro como capital, ao contrário, tem sua finalidade em si mesma, pois a expansão do valor só existe nesse movimento continuamente renovado. Por isso, o movimento do capital não tem limites (MARX, 1988, p.171).

Portanto, Marx (1988) defende que, na fase inicial do capital, dinheiro vira mercadoria que vira dinheiro novamente, ou seja, dinheiro vira dinheiro com valor excedente. Comprar para vender, mas não pelo mesmo preço que se comprou e sim por um preço maior para gerar valor excedente (MARX, 1988). O possuidor do dinheiro, consciente desse processo, assume a posição de capitalista; entretanto, sua transformação em capitalista, ocorre dentro do processo de circulação e fora dele (MARX, 1988). Fora do processo de circulação, encontra-se uma mercadoria, fonte de valor, capaz de criar valor ao ser utilizada; a força de trabalho que vai gerar a mais valia apresentada por Marx. O valor pago por essa força de trabalho será determinado como o de outra mercadoria, pelo tempo de trabalho empregado em sua produção e sua reprodução. Assim acontece com a força de trabalho humana na qual o valor pago será o necessário para sua subsistência, como explica Marx:

A soma dos meios de subsistência deve ser, portanto, suficiente para mantê-lo no nível de vida normal do trabalhador. As próprias necessidades naturais de alimentação, roupa, aquecimento,

habitação etc. variam de acordo com as condições climáticas e de outra natureza de cada país. Demais, a extensão das chamadas necessidades imprescindíveis e o modo de satisfazê-las são produtos históricos e dependem, por isso, de diversos fatores, em grande parte do grau de civilização de um país, e particularmente, das condições em que se formou a classe dos trabalhadores livres, com seus hábitos e exigências peculiares (MARX, 1988, p.191).

No processo de trabalho, a força de trabalho realiza uma transformação em alguma forma, provido dos instrumentos necessários, para determinado fim, com um determinado valor de uso e valor de troca. Desse modo, os elementos desse processo são “1. a atividade adequada a um fim, isto é o próprio trabalho; 2, a matéria que se aplica o trabalho, o objeto de trabalho e 3. os meios de trabalho, o instrumental de trabalho” (MARX, 1988, p.202). Os meios de trabalho seriam tanto a infraestrutura necessária para a produção quanto o objeto de trabalho em si, os instrumentos. Com base nesse entendimento é possível entender porque Castells (2000) afirma que o produto é a base da organização social; apenas com a análise do capital revela-se o quadro da relação entre conjunto do processo do produto e espaço.

Espacialmente, o modo de produção capitalista, para Lipietz (1988, p. 34), se “caracteriza pela separação dos produtores de seus meios de produção e pelo caráter privado, autônomo, da valorização dos diferentes segmentos do capital social”. As trocas comerciais, realizadas entre esses diferentes segmentos, garantem a autorregulação econômica das diferentes etapas de produção que se realizam através da:

[...] fixação de unidades de produção (capital fixo) em função de um cálculo de rentabilidade privada, tendo em conta a capacidade de apropriar-se de modo mercantil dos objetos do trabalho e da força de trabalho, e de escoamento dos produtos no mercado (LIPIETZ, 1988, p.35).

Conforme os diferentes ramos de produção atingem a escala de capital monopolista, o lugar de implantação de uma atividade se torna indiferenciado, ou seja, não depende mais de relações de proximidade com o mercado ou com a fonte de matéria-prima de sua produção (CASTELLS, 2000). “É a passagem de um meio natural para um meio

técnico” (FRIEDMANN, 1953 apud CASTELLS, 2000, p.206). Transporte e comunicação conectam esse espaço funcionalista e zoneado, onde a reprodução social fica em função da circulação (LIPIETZ, 1988).

No contexto desta dissertação, é possível analisar e destacar a acentuada modificação dos portos para atender a difusão dos novos roteiros de escala mundial. O escoamento facilitado dos produtos possibilita a separação entre mercado, matérias-primas e empresa, contudo a escolha do local de implantação das empresas encontra outras restrições como diversidades de atividades que possam assistir às empresas maiores e a disponibilidade de mão de obra no local (CASTELLS, 2000).

Com efeito, ela não é apenas um fator de produção. Supõe, por um lado, um ambiente urbano favorável; por outro, instituições capazes de formar e reciclar uma mão-de-obra cujo grau de qualificação, não só em termos puramente profissionais, mas de iniciativa e de compreensão da atividade tende a subir rapidamente (CASTELLS,2000, p.207).

Muitas empresas escolhem seu lugar de implantação pela proximidade de centros universitários capazes de manter ativa a reprodução e aperfeiçoamento desta mão de obra. Em Itajaí, isto se reflete no aparecimento de cursos técnicos e superiores voltados para a atividade portuária, desde suas atividades básicas de produção a suas atividades de gestão.

### 2.3 TÉCNICA E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO

O ser humano é parte integrante da natureza, entretanto o que o distingue dos demais seres vivos é o trabalho que ele realiza, sua capacidade de idealizar o produto antes de sua execução (SANTOS, 2014). Continuamente o homem produz seu espaço pois “não há produção que não seja produção do espaço, não há produção do espaço que se dê sem trabalho” (SANTOS, 2014, p.96). O meio natural nesse processo reduz sua proporção e socializa-se de tal maneira que “os artefatos tomam, sobre a superfície da terra, um lugar cada vez mais amplo” (SANTOS, 2014, p.46).

Toda relação entre ser humano e natureza é intermediada pelas técnicas que “se foram enriquecendo, diversificando e avolumando ao

longo do tempo” (SANTOS, 2015, p.62). Uma análise do modo de produção capitalista pode ser feita, portanto, periodizando o desenvolvimento do trabalho, manufatura, industrialização, automação; e o processo de valorização do capital (LIPIETZ, 1988). No processo vinculado à manufatura, a revolução do modo de produção veio com a força de trabalho, com o aprimoramento e unificação de técnicas que auxiliavam a produção (SANTOS, 1997). A indústria, no entanto, se revoluciona com processo instrumental do trabalho, com a ferramenta que se transforma em máquina e “exige a substituição da força humana por forças naturais e da rotina empírica pela aplicação consciente da ciência” (MARX, 1988, p.439).

Esta sucessão de fases pode ser observada na ocupação da terra e no acompanhamento do mercado de emprego. Com o desenvolvimento dos instrumentos de trabalho, sistemas de engenharia e a aceleração da valorização do capital, ocasionada por concorrências e monopólios, cada vez mais o processo de trabalho e a valorização do capital ficam separados geograficamente (LIPIETZ, 1988). A acumulação de capital que os novos meios de produção possibilitam levam o capitalismo para um novo patamar, o monopolista. Segundo Lipietz (1988), neste nível, Estado e mercado interferem na contradição social/privado:

[...] isto significa que as formas e os ritmos de transformação dos ramos da divisão do trabalho vão poder ser dominados por certas unidades econômicas (firmas monopolistas) ou grupos de unidades, que poderão impor, através do mecanismo dos preços, entre outros, novas normas de produção e de troca em função dos seus interesses privados (LIPIETZ, 1988 p.140).

Na dimensão espacial, ocorre o desenvolvimento desigual das regiões, uma vez que os processos de trabalho são repartidos nos locais mais favoráveis à produção (LIPIETZ, 1988). Isto implica na “produção de novos setores inteiros da divisão econômico-social do espaço no quadro de um processo único de valorização do capital: grandes conjuntos, estações turísticas, plataformas industriais e portuárias” (LIPIETZ, 1988, p.141). A atividade monopolista projeta e materializa um novo espaço social ignorando o espaço preexistente, que antes podia ver sua paisagem alterar com intervenções pontuais que se adaptavam ao local de inserção (LIPIETZ, 1988). Exemplo disso são a renovação

maciça dos centros históricos, as novas zonas industriais e novas zonas portuárias (LIPIETZ, 1988).

A partir da segunda Guerra Mundial, a acumulação de capital passou a se difundir com a internacionalização do capital através das multinacionais. Essas empresas produzem partes do seu produto final em diferentes países o que acelera a circulação (SANTOS, 1997). Porém, este processo não acontece simultaneamente em todos os lugares e nos lugares onde o trabalho intelectual predomina acelera-se o processo de unificação da força de trabalho, fenômeno que expande a urbanização e a terciarização da economia (SANTOS, 1997).

Os espaços produtivos especializam-se e ganham novas feições, cada vez mais determinadas pela aplicação da técnica e da produção e não mais apenas por suas condicionantes físicas e naturais (SANTOS, 1997). O conhecimento se torna uma força produtiva direta e embasa o início do período técnico científico caracterizado “pela expansão e predominância do trabalho intelectual e de uma circulação do capital à escala mundial, que atribui à circulação [...] um papel fundamental” (SANTOS, 1997, p.38). O território deixa de ter fronteiras rígidas, elas tornam-se “porosas para o dinheiro e para a informação” (SANTOS, 2015, p.66) e os espaços menos integrados política, econômica ou territorialmente ficam defasados em relação à estrutura global. Entretanto, quando esses mesmos espaços são dotados de novas tecnologias que reorganizam o espaço conforme as frações do capital, esses passam a ser obrigatoriamente incluídos mais rapidamente no processo de circulação, aumentando sua rede de transportes e comunicação que se conectam às demais áreas (SANTOS, 1997).

Se um subespaço, apesar de inserido no contexto global da nação, podia escapar de alguma forma ao peso da totalidade das determinações mais gerais e valorizar as determinações de natureza local ou regional, a partir da organização técnico-científica do espaço ele passa a ser o teatro de uma multiplicidade de ações, cuja origem e cujo nível é diverso (SANTOS, 1997, p.48).

As novas técnicas, vindas com as novas empresas, demandam sempre uma estrutura particular para se inserirem no espaço que “envolve suas próprias regulamentações e, por conseguinte, traz para os lugares novas formas de relacionamento. [...] É assim que também se alteram as

relações sociais dentro de cada comunidade” (SANTOS, 2015, p.68). A presença maciça do capital transforma “a sociedade inteira, com o emprego de uma parte das riquezas produzidas na ‘cultura’, na arte, no conhecimento, na ideologia” (LEFEBVRE, 2016, p.23). Isso provoca de imediato uma precarização em nível cultural e institucional e reestrutura o plano urbano, a rede de transporte, a gestão pública entre outras articulações espaciais (SANTOS, 1997).

## 2.4 ESTADO E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO

Partindo da análise do espaço já abordada, sabe-se que o espaço é social. Se assim o é, ele é a representação da sociedade, do coletivo, logo mantém relações específicas com as instituições que representam esse coletivo e que se apresentam como Estado (LIPIETZ, 1988). Delimitando a cidade como foco de abordagem, transparece-se que ela é “essencialmente uma questão de relações entre múltiplos grupos e de afrontamento entre perspectivas antagônicas” (LOJKINE, 1997, p.56). Essa contradição entre interesses privados e interesses coletivos torna o coletivo uma força maior com poder de decisão e intervenção, representado pela figura do Estado, e por isso pode ser descrito como uma comunidade ilusória, porém constituída por relações existentes e concretas (MARX; ENGELS, 1932 apud LIPIETZ, 1988).

O Estado é, portanto, o poder centralizado da sociedade em seu conjunto e abrange diferentes níveis, a federação, os estados federados e os municípios (SANTOS, 2014). Apesar de ser a representação do coletivo, da totalidade, esse Estado não é “nem neutro nem inocente” (LACOSTE apud LIPIETZ, 1988, p.150) e sim um dos campos de ação de forças políticas. Para Lefebvre (2016), os processos de ordem global, de caráter unificador, são inseridos no espaço quando transcritos por ideologias e estratégias políticas.

Esse pensamento, vai ao encontro das ideias de Lipietz (1988, p.150) ao afirmar que “a instância política é aquela onde se reflete, se reproduz, se impõe ou se transforma a unidades das formações sociais”. As formações sociais são articuladas pelas relações de produção, portanto a análise do Estado remete “por um lado à análise do processo de produção/reprodução do capital, análise centrada na teoria do valor; por outro lado, à análise das classes sociais” (LOJKINE, 1997, p.113). Na visão de Lojkine (1997), a urbanização é o elemento-chave das relações de produção uma vez que:

[...] as formas urbanas são antes de mais nada formas da divisão social (e territorial) do trabalho, elas estão no centro da contradição atual entre as novas exigências do progresso técnico – essencialmente em matéria de formação ampliada das forças produtivas humanas – e as leis de acumulação do capital (LOJKINE, 1997, p.143-144).

A cidade, realidade presente, imediata, não é um lugar passivo de produção ou concentração dos capitais e sim um espaço urbano, uma realidade social composta de relações, que intervém na produção e nos meios de produção (LEFEBVRE, 2016). Para o sociólogo Lojkine (1997, p.144), a urbanização realiza “[...] papel tão importante quanto a multiplicação da potência mecânica do trabalho na unidade de produção”. Por isso, acredita em uma “revolução urbana” – similar à necessidade constante de revolucionar os meios de produção no modo de produção capitalista para aumentar a produtividade e, conseqüentemente, a mais valia final – que ocorre simultaneamente com a transformação dos meios, desenvolvimento de infraestrutura dentro e fora das empresas que a divisão do trabalho impõe.

O que, a nosso ver, vai caracterizar duplamente a cidade capitalista é, de um lado, a crescente concentração dos ‘meios de consumo coletivos’ que vão criar pouco a pouco um modo de vida, novas necessidades sociais [...] de outro, o modo de aglomeração do conjunto dos meios de reprodução (do capital e da força de trabalho) que se vai tornar, por si mesmo, condição sempre mais determinante do desenvolvimento econômico (LOJKINE, 1997, p.146).

Para Lojkine (1997) existe um paralelo entre a função social dos gastos de circulação de capital com os gastos do consumo. Consumo individual e consumo coletivo são necessários à reprodução da força de trabalho, entretanto, enquanto o primeiro alimenta uma constante circulação do capital para a subsistência, o segundo possui estruturas duráveis de rentabilidade fraca pois provoca “uma diminuição da rotação do capital não produtivo” (LOJKINE, 1997, p.156). Por esse motivo, os investimentos nesses serviços de consumo coletivo são tão precários.

A cidade capitalista possui, nesse contexto, papel essencial na socialização das condições de produção; conforma o espaço que correlaciona divisão de trabalho e formas de urbanização (LOJKINE, 1997). Um dos métodos de compreensão da cidade capitalista é por meio da análise dos meios de consumo coletivo com os meios de circulação material (meios de comunicação e transportes); para isso, é essencial estudar o “vínculo que liga esses diferentes modos de socialização do consumo e da circulação com o espaço” (LOJKINE, 1997, p.159). Para o autor, esse vínculo é o conceito marxista de cooperação, aplicado na unidade de produção, mas que pode ser ampliado para “que se torne um instrumento essencial do desenvolvimento da produção social” (LOJKINE, 1997, p.159). A cidade capitalista, capaz de aglomerar pessoas e instrumentos de produção social, não está dissociada das leis de acumulação do capital. Consciente de que as leis de acumulação capitalista buscam sempre aumentar a mais valia por meio da socialização das condições gerais de produção, a urbanização é, portanto, elemento essencial dessas.

Existem dois tipos de socialização, uma ligada aos capitais monopolistas, que por mais que sejam fragmentados espacialmente provêm de um mesmo controle financeiro, e uma socialização de conjunto, que articula diferentes processos particulares “no nível da divisão territorial do trabalho, da cooperação ampliada a toda uma formação social e hoje, até mesmo a conjuntos multinacionais” (LOJKINE, 1997, p.166).

A socialização de monopólios tem articulação fundamental com o espaço para se desenvolver, como já abordado neste trabalho a respeito das técnicas e produção de espaço. Levando o capital monopolista para a produção do espaço vinculado ao Estado, é essencial compreender que por mais que o monopólio capitalista anseie subordinar sua política de equipamentos a determinadas frações do capital, isso somente ocorrerá se naquele lugar já preexistir a necessidade de tais intervenções (LIPIETZ, 1988; LOJKINE, 1997). Por exemplo, a criação (em 2007) de um novo terminal portuário privado em determinado local na região de Itajaí, competindo até mesmo com o terminal portuário estatal próximo, apenas se concretizou porque houve interesse do capital nesse equipamento, intervenção mediada, dessa maneira, pela articulação entre mercado e Estado.

A socialização do conjunto é baseada em outro ponto importante levantado por Lojkine (1997), a compreensão de que a empresa

individual, que no início do capitalismo foi objeto de todas as análises – no âmbito monopolista ou fora dele – não é mais a unidade econômica mais importante. Esse papel passa a ser exercido pela “empresa conjugada” (HILFERDING; LENIN apud LOJKINE, 1997, p.166) constituída por um “complexo de atividades produtivas e não produtivas ao mesmo tempo separadas (social e espacialmente) mas unidas por um duplo processo de interdependência tecnológica e de centralização social” (LOJKINE, 1997, p.166). É uma combinação de forças produtivas, “cooperação entre unidades; complementaridade dos meios de produção (zonas industriais), de troca (zonas de negócios especializadas), de comercialização (centros de comércio regionais, nacionais, internacionais)” (LOJKINE, 1997, p.167). Para atender a ampla divisão territorial do trabalho e diminuir o tempo de produção e de circulação do capital são feitas novas estradas, estruturas de comunicação, escolas, universidades, centros de pesquisa que refletem diretamente na crescente expansão dos aglomerados urbanos centrais (LOJKINE, 1997).

Na área de pesquisa, junto à foz do rio Itajaí-Açu, a complementaridade dos meios de produção consolida-se na conformação do complexo portuário de Itajaí e das atividades que esse atraiu. O complexo é constituído pelo porto estatal, que além dos pátios de armazenamento, berços de atracação e retroporto alfandegado, também é responsável pelo Centro Integrado de Atendimento (CIA), edifício com representantes do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), Departamentos de Marinha Mercante, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (IBAMA) e Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa); assim como pelo píer turístico de atracação de cruzeiros; e por seis terminais portuários privados (PORTO DE ITAJAÍ, 2017). O complexo atraiu outras empresas de atividades suporte às atividades portuárias principais, como estaleiros, de grande e pequeno porte, voltados para construção e manutenção de embarcações, terminal de combustíveis da Petrobras, centros de distribuição e armazenamento de mercadorias, armazéns frigoríficos, empresas de logística.



### 3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Esta dissertação procura apreender o espaço urbano de Itajaí por meio das leituras dos autores que analisam a produção social do espaço. Os estudos da fundamentação teórica embasam o conceito do espaço indicando linhas de pesquisa que foram adotadas para a compreensão da formação e produção de diferentes espaços em Itajaí. Segundo Santos (2014, p. 64), a teoria passa por um processo de generalização para depois entrar na individualização, uma vez que “a generalização nos dá a listagem das possibilidades; a individualização nos indica como, em cada lugar, algumas dessas possibilidades se combinam”. Das possibilidades de análise do espaço, reunidas na fundamentação teórica da pesquisa, as que mais auxiliam a compreender a área de estudo são as categorias de fixos e fluxos de Milton Santos (2014) que abordam a escala, a periodização, a divisão social do trabalho e os sistemas de engenharia.

A análise do espaço através dos fixos e fluxos começa com a análise dos fixos pois cada fixo gera fluxos diferentes, relacionados as suas características técnicas e organizacionais (SANTOS, 2014). Os fixos são representados pelas estruturas naturais e sociais, pela infraestrutura base da produção do capital, pelos instrumentos de trabalho e são também a própria massa de trabalhadores, ou seja, os fixos constituem as forças produtivas em geral (SANTOS, 2014). Os fixos, ao gerarem e receberem fluxos, tornam-se objetos sociais, são as formas conteúdo da sociedade, concretizando os processos sociais da articulação das estruturas econômica, política e ideológica do espaço (SANTOS, 2014). Como a intenção desta pesquisa consiste em analisar a dinâmica socioespacial de Itajaí a partir de seu porto, procura-se compreender os fluxos a partir de um fixo, o porto.

A escala abordada abrange primeiro a região do vale do Itajaí, que começou a se desenvolver tendo o rio Itajaí-Açu como porta de entrada, e em seguida a escala aproximou-se focando no município de Itajaí e em seu porto estatal. Sabendo da importância de recorrer à história para compreender o presente, a reconstrução da formação da região do Vale do Itajaí e de Itajaí foi por meio de pesquisa histórica em bibliotecas, no arquivo histórico de Itajaí, em periódicos antigos, dissertações, artigos científicos e entrevistas presenciais, porém informais, com moradores da cidade. A pesquisa também buscou reunir mapas e fotografias nos mesmos locais que ajudaram a caracterizar a formação da paisagem, do espaço e da expansão da malha urbana.

O porto de Itajaí ao longo dos períodos históricos precisou se adaptar aos diferentes sistemas de engenharia que foram desenvolvidos para a circulação de mercadorias, no âmbito do desenvolvimento do modo de produção capitalista. Os fluxos, que inicialmente atendiam à demanda regional, expandiram suas operações com o apoio dos sistemas de engenharia. Assim, a identificação e o desenvolvimento desses sistemas foi mais um dos fatores essenciais para análise do espaço urbano de Itajaí, que recebeu diretamente as influências das novas demandas de área de expansão e circulação.

Os dados antigos e atuais das operações de mercadorias realizadas no porto, bem como as ampliações de sua estrutura foram adquiridos com entrevistas presenciais com funcionários do porto, no arquivo histórico do Porto de Itajaí e em bibliografias que abordam a temática de logística e gestão portuária. Esses dados foram comparados com mapas existentes do município, imagens de satélite e novos mapas desenvolvidos por meio do software de geoprocessamento QGIS com base em arquivos digitais adquiridos na prefeitura de Itajaí.

A divisão social do trabalho consiste em outro ponto importante da pesquisa que identificou o desenvolvimento da força de trabalho vinculada ao porto. Sempre evitando uma análise formalista do espaço, o estudo destas relações foi feito por meio de pesquisa bibliográfica e dados IBGE para identificar a formação e movimentação, assim como a infraestrutura criada para sua reprodução, indo desde a formação de novos bairros de trabalhadores à criação de centros universitários.

Outro ponto relevante, que norteou a organização deste trabalho, foi a periodização adotada. Para Santos (2014), um período é um regime “dado pelo conjunto de variáveis funcionando harmonicamente, ao longo de um pedaço considerável de tempo, mas cuja evolução não é homogênea” (SANTOS, 2014, p.91). É necessário identificar a organização que se mantém em determinado período de tempo visto que o espaço é a expressão concreta de cada conjunto histórico, de cada período de características similares. (CASTELLS, 2000). O reconhecimento das transformações globais é essencial à periodização, uma vez que os processos globais são refletidos na escala local. No presente estudo foram identificados seis períodos: 1) Século XVIII – 1850; 2) 1850 – 1930; 3) 1930 – 1970; 4) 1970 – 1995; 5) 1995 – 2008 e 6) 2008 – 2018.

Cada período constitui um novo capítulo e dentro de cada um existe uma subdivisão que descreve o contexto geral vivenciado no mundo, no Brasil, em Santa Catarina e na região do Vale do Itajaí; segue-se com a análise urbana; depois com a evolução dos sistemas de engenharia e o aumento da divisão social do trabalho vigentes e por último o motivo de ruptura do período em questão do capítulo, que dá início a um novo período.

### 3.1 A PERIODIZAÇÃO: FORMA, ESTRUTURA E FUNÇÃO

Em Itajaí a paisagem altera sua forma, estrutura e função nos diferentes períodos identificados nessa dissertação. No primeiro período, a paisagem é formada pelo estuário e porto natural, na foz do rio Itajaí-Mirim, com funções de refúgio. Estruturalmente, tinha domínio do âmbito político uma vez que a ocupação do litoral de Santa Catarina, no século XVIII, foi iniciada por estratégias políticas de posse e defesa do território e não por intenções econômicas exploratórias como em outras regiões do Brasil.

Os povoadamentos eram esparsos, provenientes da posse pelo regime de sesmarias, ou distribuídos ao longo do rio Itajaí-Mirim e Itajaí-Açu; as plantações eram de subsistência, mas já havia registros de alguns engenhos que junto com a exploração da mata Atlântica litorânea constituíam os produtos escoados pelo rio até o porto natural. As embarcações eram de pequeno porte, movidas a vela, e eram o meio do comércio de cabotagem, transporte ao longo da costa. Por meio dessa pequena movimentação comercial, as terras da foz do rio Itajaí-Açu tornam-se atrativas aos comerciantes que nas últimas décadas desse primeiro período iniciaram a centralidade da freguesia de Itajaí.

Essa organização é mantida até metade do século XIX, iniciando, em 1850, o segundo período. Neste, as atividades portuárias deixam de ser exercidas exclusivamente na foz do rio Itajaí-Mirim e concentram-se também na foz do rio Itajaí-Açu, junto à centralidade da freguesia consolidada com igreja comércio e outros serviços. Neste período são incentivadas as imigrações na região sul e Itajaí altera sua posição de apenas escoadouro de mercadorias para porta de entrada do vale, recebendo os novos imigrantes que ali chegavam e eram distribuídos para o interior do Vale do Itajaí. Foram estabelecidas colônias importantes como Blumenau e Brusque, que inicialmente pertenciam a Itajaí, e aumentaram o fluxo de mercadorias escoadas pelo rio, elevando, conseqüentemente, a movimentação do porto e dinamizando a cidade de

Itajaí com novas construções e ascensão da classe de comerciantes. Estes, por falta de infraestrutura, criaram estruturas para acelerar o processo de exportação, desde a construção de trapiches, companhia de navegação até agências marítimas e novas embarcações a vapor que formam a paisagem da cidade. Todavia, no início do século XX, as reservas vegetais começam a se esgotar e as colônias produtivas que pertenciam a Itajaí emancipam-se. Com as atividades portuárias em declínio, Itajaí faz uma tentativa de industrialização, no momento em que o setor ganhava incentivos no Brasil, contudo não obteve sucesso.

Um terceiro período iniciou em 1930 e perdurou até 1970, foi caracterizado pelo crescimento da rede urbana do Vale do Itajaí e pelo ciclo madeireiro de Santa Catarina. Por meio de novas estradas e acessos, o Vale do Itajaí integrou-se com o planalto serrano de Santa Catarina, região que recém havia iniciado a exploração de suas florestas de pinheiros. O porto de Itajaí, principal instrumento das atividades comerciais, permitiu que se mantivesse o domínio do capital comercial que durante o ciclo madeireiro levou à ascensão o capital financeiro no município e região. Neste período, Itajaí ampliou seus limites, surgiram novos bairros e a porcentagem da população urbana ultrapassou a rural. Itajaí adquire função importante em relação à região e ao estado por ter se tornado um importante porto madeireiro.

A forma já possuía uma estrutura portuária com trapiches, cais, embarcações maiores, depósitos, e era dinamizada por novas funções de escala regional e nacional. O novo cais do porto estava apto agora para receber embarcações de maior porte e um ramal da ferrovia alcançou Itajaí e seu porto. O grande número de empresas madeireiras e os demais serviços atraídos pelas atividades portuárias alteraram a divisão social do trabalho na cidade bem como sua configuração territorial. Essa nova estrutura consolidou o porto como entreposto comercial reconhecido por decreto da União de 1966 (PORTO DE ITAJAÍ, 2017) que o tornou um porto organizado.

Em 1970, o ciclo madeireiro encerrou-se, iniciando um novo período e organização que se mantém até 1995. O porto de Itajaí perdeu sua função de principal entreposto madeireiro do estado, todavia, Santa Catarina conseguiu desenvolver uma industrialização diversificada que manteve relações com ele. Itajaí tentou diversificar sua economia e, entre outros investimentos, promoveu uma segunda tentativa de se industrializar criando Distritos Industriais. Além disso, a cidade tornou-se destaque como porto pesqueiro e como local de atração e instalação de

estaleiros. A cidade mantinha-se com alta densidade populacional e a paisagem urbana era constituída por grandes vazios dos pátios desocupados das madeireiras, início de uma periferação e por um porto com um novo cais de mais de 800 metros separado, definitivamente, do cotidiano e centro urbano. No final desse período ocorreu, em nível nacional, importante mudança política e econômica, a abertura do mercado brasileiro. Neste novo contexto, a estatal federal que administrava os portos brasileiros foi extinta e o porto de Itajaí ficou sem investimentos efetivos esperando sua privatização. A prefeitura de Itajaí, vendo sua principal atividade econômica em crise, iniciou campanha para assumir a administração e municipalizar o porto.

Em 1995, com o porto municipalizado, iniciou um novo período que perdurou até 2008 com a instalação do terminal privado de Navegantes em 2007 e enchente do Vale do Itajaí em 2008. Com a municipalização do porto, a maior parte da receita advinda da atividade portuária ficou na cidade e gerou um aquecimento das atividades econômicas, melhoramentos na estrutura portuária e embasou o crescimento de muitas empresas logísticas e de comércio de exportação, estimulando também uma especialização das atividades educacionais no município.

A cidade foi moldada pelas necessidades e ampliações portuárias, principalmente pela introdução do contêiner no contexto urbano. Não apenas na área portuária em si, mas toda a cidade recebeu os reflexos de empresas ligadas ao porto. Neste período, o porto estatal aumentava sua participação nas relações comerciais em nível global e na foz do rio Itajaí-Açu começou a se desenvolver um complexo portuário com terminais secos, novos estaleiros e novos terminais portuários de uso privados. A abertura do mercado brasileiro, a partir do início da década de 1990, prejudicou a indústria de Santa Catarina e conseqüentemente as exportações do porto de Itajaí. Contudo, agora o porto de Itajaí priorizava relações de nível global, assumindo nova função.

Em 2007, na esteira das privatizações do período econômico neoliberal, foi inaugurado um terminal de uso privado em frente ao porto estatal de Itajaí, o terminal de Navegantes que atraiu um novo contingente populacional urbano para a região já conurbada. No novo e atual período a forma da cidade foi alterada pelo surgimento de novos loteamentos, em espaços até então agrícolas, e pela elevação de gabaritos em zonas centrais, após a reformulação política do código de zoneamento e uso do solo no ano de 2012, mostrando o predomínio estrutural do viés político

e econômico em detrimento do social. Contudo, a expansão da malha urbana, não ocorreu mais apenas com novos loteamentos, mas também com investimentos públicos privados como o novo Distrito de Inovação de Itajaí em construção. Neste último período, o complexo portuário de Itajaí consolida a função de entreposto comercial ao nível global da foz do rio Itajaí-Açu. A função coloca os trabalhadores em concorrência global e aumenta a complexidade da divisão internacional do trabalho, processo constatado por meio das atividades educacionais oferecidas desde a abertura do mercado brasileiro. A Universidade do Vale do Itajaí construiu uma estrutura física para novos cursos voltados diretamente para as atividades do porto, entre eles Comércio Exterior e Logística, ambos em 1992, e Gestão Portuária que iniciou em 2013.

Além da universidade, o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) também oferece cursos profissionalizantes em Itajaí. Instituições públicas como a Fundação de Estudos do Mar (FEMAR) e a Delegacia de Capitania dos Portos também dispõem de cursos voltados para o ensino profissional marítimo capacitando e formando novos Amadores, Práticos, Aquaviários entre outros. Do mesmo modo, o Instituto Federal de Santa Catarina inaugurou nova sede em Itajaí com cursos técnicos de mecânica e eletromecânica, voltados para os estaleiros instalados em Itajaí, e cursos técnicos voltados para a pesca. Na figura 02 estão sintetizadas essas periodizações, ilustrados por meio de um sistema de engenharia predominante na evolução dos portos, as embarcações.

Figura 02: Periodizações



Fonte: Elaborado pela autora.

## **4 PERÍODO 1 (SÉC. XVIII – 1850): CONTEXTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DA REGIÃO E O PORTO NATURAL DE ITAJAÍ**

### **4.1 A CONFORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DO LITORAL CATARINENSE**

A ocupação do Brasil, desde seu descobrimento, assumiu características exploratórias, visto que a colônia brasileira servia aos propósitos mercantis e monopolistas de Portugal. Sucederam-se diferentes ciclos econômicos, como o do extrativismo vegetal, o das atividades mineradoras e o das produções de monoculturas, que resultaram nos ciclos da madeira, do açúcar, do ouro, do café, entre outros. A produção, voltada para o mercado externo, tinha como maiores consumidores os países europeus e para isso grandes porções de terras, sesmarias, eram cedidas no Brasil, pelo governo, para a exploração. As terras cedidas no nordeste e sudeste eram maiores que as do Sul, caracterizando grandes latifúndios destinados às monoculturas e tendo como base de produção o uso da mão de obra escrava. Os lotes do Sul acabavam por desenvolver pequenas propriedades rurais, em sua maioria isoladas, com agricultura de subsistência e reduzido uso de mão de obra escrava (ADAS, 1985).

Em Santa Catarina, a primeira fundação estável ocorreu na metade do século XVII, ao norte do estado, em São Francisco do Sul que no mesmo século foi elevado à vila (CABRAL, 1987). O porto natural de São Francisco do Sul, desde o início do povoamento, já chamava atenção dos diversos desbravadores do litoral. No final do mesmo século, inicia um povoamento em Laguna que vai se tornar vila apenas no início do século seguinte. Nesse mesmo período, Desterro, atual Florianópolis, já havia começado também seu povoamento, no entanto ainda pertencia à vila de Laguna. Segundo Cabral (1987), em 1719 Santa Catarina contava com duas vilas, Laguna e São Francisco que formalizavam sua primeira divisão administrativa, limitada entre uma e outra, pela Enseada das Garoupas, nas imediações do atual município de Porto Belo.

A região sul do Brasil não estava no eixo econômico de exploração das terras, mas destacava-se por sua bacia hidrográfica do rio da Prata (ALMEIDA, 2013). Por esse motivo, no período colonial, a ocupação do sul do Brasil inicia com objetivos estratégicos de povoar para defender e dominar, diferentes dos objetivos econômicos predominantes em outras regiões brasileiras. O litoral de Santa Catarina passa a ser visto como

ponto de apoio no caminho para o estuário, o que origina o processo de imigração açoriana, iniciado pela coroa portuguesa em 1747 e prolongado até 1756 (PIAZZA, 1994). Ao chegarem no estado, os imigrantes açorianos concentraram-se primeiro nas vilas e nos povoamentos já consolidados e depois foram aos poucos se dispersando pelo território (PIAZZA, 1994). Constata-se que Santa Catarina, no período colonial, mantinha relação com focos importantes de colonização e povoamento, São Paulo ao norte e o Estuário da Prata, ao sul, desvinculando-se de uma localidade interna ao estado em que todas as regiões fossem dependentes, como será constatado no decorrer dos séculos seguintes (SINGER, 1974).

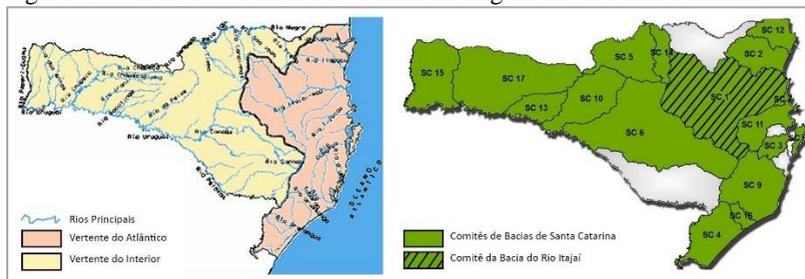
No Brasil colônia, o comerciante tornou-se detentor de dinheiro, uma vez que o sistema de colonização inibia ao colono agricultor, que se mantinha como pequeno produtor rural, acumular montantes de recursos. O sistema, aliado à abertura dos portos brasileiros em 1808, facilitava as negociações dos comerciantes que recebiam os produtos coloniais e trocavam por manufaturados, conseguindo controlar o preço de ambos (CUNHA, 1982). Em 1822, quando se encerrou o período colonial no Brasil, a classe mercantil portuguesa foi enfraquecida e a classe dos comerciantes entrou em ascensão, instalando um novo capitalismo mercantil no país e participando do processo de formação de novas freguesias.

Em 1829 um novo período de imigração europeia inicia em Santa Catarina com a fundação da primeira colônia de alemães em Santa Catarina nas imediações do atual município de São José, a colônia de São Pedro de Alcântara; contudo, desde a sua fundação, muitos colonos migraram para outras regiões como para o Vale do Itajaí (PIAZZA, 1994).

#### **4.1.1 Rio Itajaí-Açu e o Vale do Itajaí**

Santa Catarina, devido ao seu relevo, divide-se em duas vertentes distintas separadas pela Serra Geral, conforme figura 03. A vertente do litoral, ou vertente do Atlântico, é formada por bacias isoladas nas quais suas águas se orientam para o mar enquanto a vertente do interior é formada pelas bacias dos rios Uruguai, Iguaçú e seus afluentes (PRATES; MANZOLLI; MIRA, 1986). Na vertente do litoral, os rios, originados dos contrafortes e escarpas de serras, formam os chamados meandros, curvas de rio que passam por um contínuo processo de erosão e deposição até encontrar o mar (PRATES; MANZOLLI; MIRA, 1986).

Figura 03: Vertentes e Comitês de Bacias Hidrográficas de Santa Catarina.



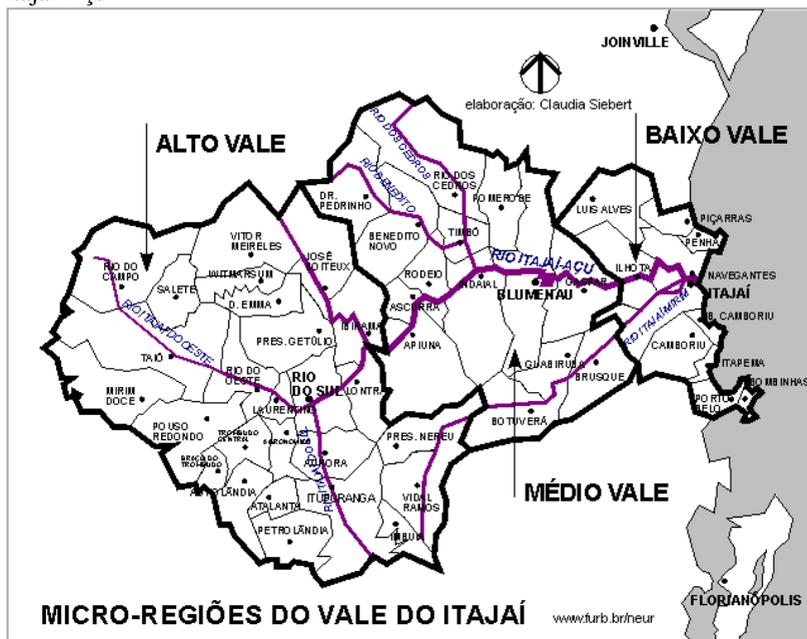
Esquerda: Estado de Santa Catarina com divisão entre vertente do litoral e vertente do interior. Direita: Comitês de bacias hidrográficas de Santa Catarina com destaque para a Bacia do Rio Itajaí. Fonte: CASAN, 2017 e CBH, 2016 alterado pela autora

O encontro com o mar forma os estuários “corpos de águas restritos onde ocorre a diluição mensurável da água marinha pela água doce proveniente da drenagem continental, tendo uma livre conexão com o mar aberto” (SCHETTINI, 2002, p.123).

Os estuários e as enseadas constituem condicionantes físicas e naturais para a formação de portos. O início da ocupação do território catarinense teve o assentamento preferencial nos lugares próximos aos cursos de águas das bacias hidrográficas da vertente do litoral bem como de seus estuários que hoje abrigam portos como o de Itajaí, de São Francisco do Sul e Laguna (NEU, 2016). Atualmente Santa Catarina subdivide-se em 24 bacias que são administradas por 17 comitês de bacias hidrográficas (CBH) divididos conforme figura 03.

A Bacia do rio Itajaí, cujo rio principal é o Rio Itajaí-Açu, é a maior da vertente do litoral, possui 15.500 km<sup>2</sup> de área, população de 1.249.000 pessoas distribuídas em 53 municípios (CBH, 2016). Correspondendo a uma grande proporção da Bacia hidrográfica do Rio Itajaí está a região do Vale do Itajaí que possui 12.751 km<sup>2</sup> de área e subdivide-se em três regiões: alto, médio e baixo vale, conforme figura 04.

Figura 04: Região do Vale do Itajaí e suas subdivisões articuladas pelo rio Itajaí-Açu



Fonte: SIEBERT, 1997

Essas três regiões também delimitam as redes urbanas polarizadas pelas cidades de Itajaí, Blumenau e Rio do Sul desenvolvidas e articuladas pelo Rio Itajaí-Açu.

A colonização do Vale do Itajaí, bem como o primeiro desenho das redes viária e ferroviária e a estruturação das redes urbanas, teve origem a partir do eixo fluvial de penetração formado pelo Rio Itajaí-Açu, posteriormente substituído pelas rodovias SC-470 e BR-470 (SIEBERT, 1997 p.53).

Na região do Vale do Itajaí, os rios do alto vale são considerados de planalto e são mais retilíneos, enquanto os rios do médio e baixo, de planície, são mais sinuosos (PRATES; MANZOLLI; MIRA, 1986). Rios de planalto são mais utilizados para produção de energia enquanto rios de planícies adequam-se mais à navegação, como é o caso do rio Itajaí-Açu. O Rio Itajaí-Açu, origina-se no município de Rio do Sul por meio da

confluência do Rio Itajaí do Oeste e Itajaí do Sul. Na continuação de seu trajeto integram-se o Rio Itajaí do Norte e rios de menores aportes; já próximo à foz e no município de Itajaí, une-se a ele o rio Itajaí-Mirim (PRATES; MANZOLLI; MIRA, 1986).

O crescimento urbano próximo do rio acentua outra característica do Vale do Itajaí, as enchentes, fenômeno natural que já causou diversos desastres na região. De acordo com Mattedi et al. (2009, p.16) “todo desastre resulta da combinação entre dois conjuntos de variáveis: fatores naturais que desencadeiam o desastre e fatores sociais que incubam os impactos do desastre”. Os fatores naturais derivam da característica morfológica do rio Itajaí-Açu que por ser de planície e extremamente sinuoso mantém um contínuo processo de erosão e deposição ao longo de suas curvas até encontrar o mar (PRATES; MANZOLLI; MIRA, 1986).

[...] a acentuada declividade aliada à alta densidade de afluentes facilita o fenômeno das cheias. Não podemos esquecer que, a estes fatos, se junta a ação antrópica. O homem, em Santa Catarina, em especial nestes vales profundos com vertentes escarpadas, retirou o manto vegetal, o que agrava sensivelmente o fenômeno (PRATES; MANZOLLI; MIRA, 1986, p.73).

Os fatores sociais, portanto, derivam dos processos de ocupação existentes na região e são condicionados pelas estratégias de apropriação e transformação dos recursos naturais (MATTEDI, 1999 apud VIBRANS, 2003). Sob essa ótica Vibrans (2003), explica o processo de ocupação da bacia do rio Itajaí:

A forma da ocupação do espaço da bacia do Itajaí foi determinada por dois fatores: pelo relevo movimentado da região, que não favorece a instalação de grandes propriedades rurais produtivas, e pela estrutura social dos imigrantes ‘colonos’ [...]. Estes fatores geraram peculiaridades que persistem e são visíveis até hoje: a colonização avançou seguindo os cursos d’água e as terras foram divididas e vendidas em pequenos lotes de 20 a 25 ha, com 100 a 250 m de frente e 800 a 2000 m de lado, em sentido perpendicular ao curso d’água. Desta forma, as propriedades tinham, uniformemente, acesso à água, às vias de acesso construídas ao longo dos

rios, às várzeas e às meias encostas e terminavam normalmente nos divisores de água nos topos dos morros (VIBRANS, 2003, p.34).

O processo de ocupação que se desenvolveu foi baseado então na derrubada da floresta, ocupação de margens dos rios e encostas para habitação e posteriormente instalação de indústrias, retificação e canalização de ribeirões, produzindo um território vulnerável aos desastres (MATTEDI et al., 2009). As características geográficas do Vale “induziram a formação de uma estrutura de minifúndios, onde a exploração da mata nativa e a policultura de subsistência foram as primeiras alternativas econômicas encontradas por seus ocupantes” (SIEBERT, 1997, p.64).

A estruturação do Vale do Itajaí ao longo do Rio Itajaí-Açu, organizou a ocupação, o fluxo de pessoas e de mercadorias entre as localidades, no entanto o Vale se consolidou de forma independente em relação às outras regiões do estado.

#### 4.2 O INÍCIO DA OCUPAÇÃO DA FOZ DO RIO ITAJAÍ AÇU

Nas terras do atual município de Itajaí, o primeiro impulso de ocupação ocorreu por histórias de que nas margens do rio Itajaí-Açu havia ouro, o que fez com que em 1658 fosse requerida uma sesmaria na foz do rio Itajaí-Mirim (figura 05), para exploração do mineral. Não foram encontradas minas de ouro e os poucos desbravadores que ficaram na região disputaram espaço com tribos indígenas, permanecendo apenas pela oferta de pescados e boa terra para plantio (D`ÁVILA, 1982).

Já no século XVIII, as terras de Itajaí pertenciam à vila do lado do norte de Santa Catarina, São Francisco do Sul, e sua ocupação ocorreu de forma dispersa na foz do rio Itajaí Açu e na foz de seu afluente, o rio Itajaí-Mirim. Na figura 05 é possível ver a primeira e outras sesmarias cedidas pelo governo na foz do rio Itajaí-Mirim. Os moradores eram vindos de outros povoados, imigrantes ou não, atraídos para a região pela oferta de pescado, fertilidade do solo, extração e beneficiamento da madeira, principal matéria explorada, como explica o historiador:

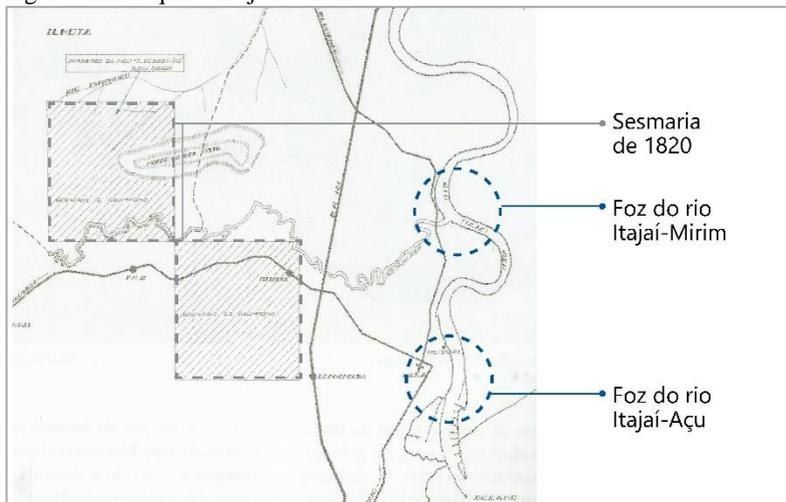
A madeira era desdobrada em tábuas nas serrarias manuais, em geral tocadas pelos braços de escravos negros e a seguir exportada para Santos e Rio de Janeiro. Foi tão indiscriminada e depredadora a derrubada de madeiras que, já no final do século



início do século XIX, uma ocupação de caráter predominante exploratório na área da foz. Em relato de 1816 o porto natural de Itajaí, localizado na foz do rio Itajaí-Mirim, foi descrito como “[...] pequeno e pouco frequentado [...], mas seguro e abrigado” (BRITO, 1816 apud D`ÁVILA, 1982, p.66). Para Moreira (1995), a conformação econômica do litoral catarinense também contribuiu para a aquisição de áreas, uma vez que não predominava uma economia agroexportadora baseada em grandes lotes, os terrenos e sesmarias eram parcelados e distribuídos em pequenos lotes mais facilmente.

Em 1820 foram cedidas sesmarias com princípios colonizadores ao longo do rio Itajaí-Mirim, contudo afastadas de sua foz, (figura 06), na região do atual bairro Itaipava (D`ÁVILA, 1982). A colônia não prosperou e durou apenas um ano, contudo, seu colonizador instalou o primeiro estaleiro que produziu uma embarcação a vela com dois mastros (sumaca), primeira embarcação desse porte que atravessou o rio até a foz com produtos para o Rio de Janeiro (CABRAL, 1987, RUSSO, 2013).

Figura 06: Croqui de Itajaí de 1820

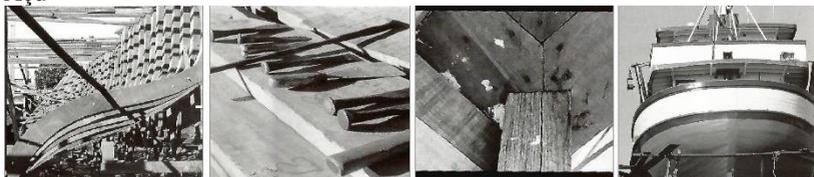


A figura indica as terras cedidas para iniciar colônia de Itajaí. Fonte: Arquivo Histórico de Itajaí - Fundação Genésio Miranda Lins. Modificado pela autora.

### 4.3 PORTO NATURAL, COMÉRCIO E CARPINTARIA DA RIBEIRA

A ascensão da classe de comerciantes, após o Brasil Colônia, foi motivo de participação da fundação de novos povoados no país. Em Itajaí a influência da classe de comerciantes inicia em 1823 com instalação de um primeiro estabelecimento comercial e residência do proprietário próximo ao lugar onde se faziam reparos em embarcações na foz do rio Itajaí-Açu. O local escolhido pelo comerciante ficava próximo ao lugar onde se faziam reparos em embarcações. Esse ofício antigo, desenvolvido geralmente em enseadas, era conhecido como carpintaria da ribeira e construía artesanalmente barcos de madeira voltados para pesca, cabotagem e transporte de pessoas. A figura 07 mostra algumas fotos do ofício da carpintaria.

Figura 07: Ofício da carpintaria da ribeira realizada nas margens do rio Itajaí-Açu



Fonte: Livro *Carpintaria das Ribeiras do Rio Itajaí-Açu* (2001).

Esse ponto - que já detinha, portanto, um fluxo - organizou uma centralidade e foi escolhido para a construção da primeira capela de Itajaí em 1825, iniciando o processo que elevaria Itajaí à freguesia em 1833. A freguesia continuou desenvolvendo-se e em 1835 foi construída a primeira escola de ensino público de Itajaí (D'ÁVILA, 1982). A instalação do comércio, no local que se tornou a centralidade da freguesia, caracterizou um início de ocupação diverso, quando comparado a outros núcleos do litoral catarinense que receberam imigrantes açorianos.

O comerciante pioneiro, em alguns casos, veio inovar o primitivo “plano urbano”, comumente representado pela igreja, elemento básico e centralizador do povoamento açoriano. No caso da foz do Itajaí, a introdução de uma ‘casa de comércio’ (e as demais que a sucederam) representou uma inovação importante no contexto socioespacial. Além de representar a formação de

uma classe de comerciantes, esses estabelecimentos significaram, também, o núcleo inicial da acumulação capitalista local (MOREIRA, 1995, p.76).

Distintas formações sociais uma vez que “as diferenças entre lugares são o resultado do arranjo espacial dos modos de produção particulares” (SANTOS, 1977, p.87). A formação do porto natural, na foz do rio Itajaí-Mirim, e as atividades de carpintaria da ribeira completavam as funções que a freguesia de Itajaí reunia alterando a forma e constituindo a paisagem da época. Sem um projeto de colônia, mas com funções e serviços vinculados à foz do rio Itajaí-Açu e atividades estimuladas pelo porto natural na foz do rio Itajaí-Mirim, já no século XIX configurava-se a base do núcleo central do povoamento da atual cidade de Itajaí.

#### 4.4 NOVAS COLÔNIAS DO VALE DO ITAJAÍ

Em 1835, após iniciado um novo período de incentivo à imigração, alguns dos imigrantes alemães, junto com outros imigrantes açorianos, foram levados à região designada para a nova colônia de Itajaí, nas margens do rio Itajaí-Açu, nas imediações do presente município de Gaspar, que na época pertencia a Itajaí (PIAZZA, 1994). Foi feita a segunda tentativa de fundar a colônia de Itajaí, mas pela longa distância que ficava da foz não teve relação direta no desenvolvimento da atual cidade de Itajaí, apesar de inicialmente ter o mesmo nome.

A importância dessa colônia no interior foi ter iniciado desbravamento do vale do Itajaí facilitando o processo de fixação da futura colônia de Blumenau, que influenciará diretamente no desenvolvimento de Itajaí e de seu porto dando início ao novo período abordado no próximo capítulo. Antes da nova colônia de Blumenau, já pertenciam a Itajaí a colônia de Ilhota, criada em 1846 e de domínio particular, desenvolvida por meio de concessão aos seus colonizadores belgas, e as freguesias de Camboriú e Penha que se desenvolveram com povoadamentos do século XVIII e século XIX (CABRAL, 1987).

A paisagem formada pelo porto natural na foz do Rio Itajaí-Mirim, pelo comércio desenvolvido no local e na centralidade da freguesia alterou-se com o início da imigração alemã em Santa Catarina e deu início a um novo período.

## **5 PERÍODO 2 (1850 – 1930): CONSOLIDAÇÃO DA VILA DE ITAJAÍ E AS NOVAS COLÔNIAS DO VALE DO ITAJAÍ**

### **5.1 O CRESCIMENTO DE SANTA CATARINA**

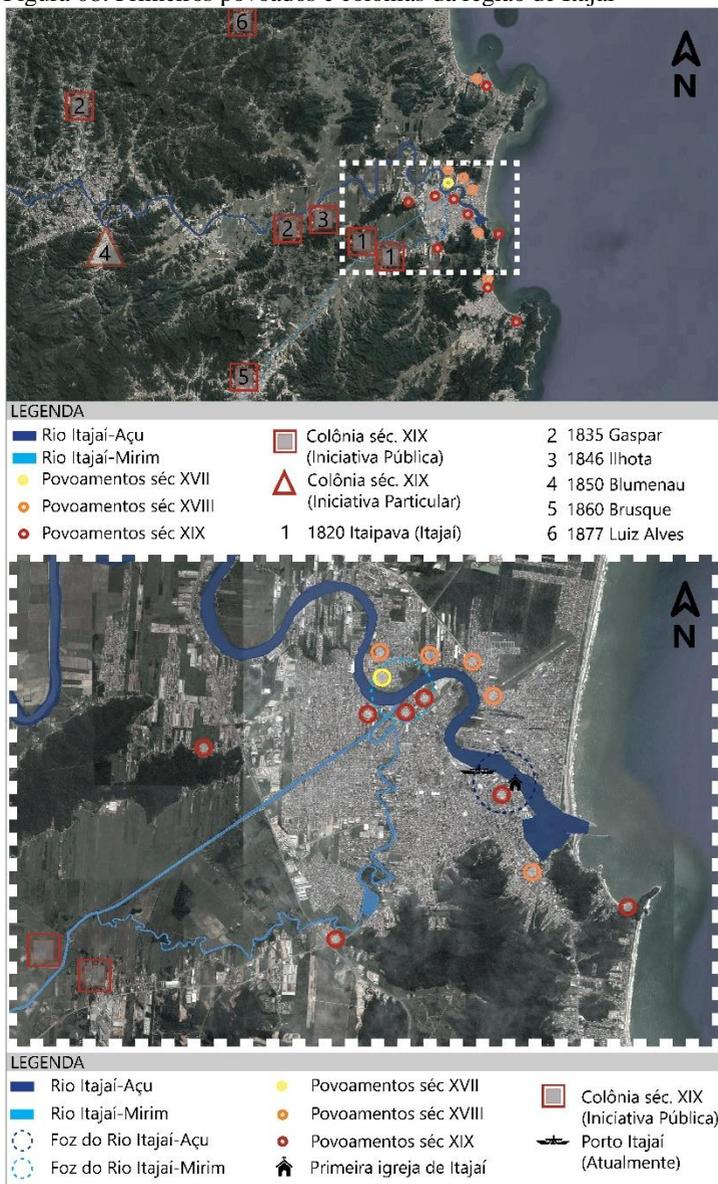
#### **5.1.1 Incentivo Nacional à colonização**

Em 1850, um importante incentivo à colonização foi sancionado, a “Lei de Terras” que deliberava sobre as terras devolutas do império, ou seja, terras pertencentes ao governo, incluindo sesmarias não oficializadas, que estavam sem uso e ocupação. As mesmas, a partir daquela data, seriam medidas, demarcadas e reservadas para fins de colonização, nacional ou estrangeira, sendo mantidas como domínio público ou vendidas para empresas (BRASIL, 1850). Era necessário, a partir desta data, despender esforços para discriminar terras do domínio público das terras do domínio particular em um primeiro processo, portanto de regularização da ocupação da terra.

Após a ‘Lei de Terras’, suas correções e aprimoramento, tem-se um surto colonizador bem estruturado, fugindo à improvisação até então sentida. Por outro lado, já podem os agentes da imigração, quer sejam empresas ou indivíduos, apontar aos europeus, desejosos de transpor o Atlântico, as novas perspectivas que o Governo Brasileiro apresenta, no tocante, principalmente, à aquisição de terra própria (PIAZZA, 1994, p.136).

Foi com incentivo da Lei de Terras que às margens do rio Itajaí-Açu foram vendidas áreas em 1850 para iniciar a colônia Blumenau (figura 08). Derivando também dessa lei, em 1860 iniciava às margens do rio Itajaí-Mirim outra colônia (figura 08), essa de propriedade do império, a colônia de Brusque (PIAZZA, 1994). Imigrantes alemães, austríacos, italianos, ingleses, entre outras nacionalidades, compunham a população das colônias de Brusque e Blumenau e muitos desses, desde o início da ocupação, dedicavam-se às atividades fabris familiares, base da atividade industrial que se tornou principal atividade econômica dos dois municípios (PIAZZA, 1994). A figura 08, feita em cima de imagem de satélite atual, reúne os locais estimados dos primeiros povoamentos e colônias de Itajaí que se integravam pelos rios Itajaí-Açu e Itajaí-Mirim e as primeiras ocupações do povoado da foz, distrito sede.

Figura 08: Primeiros povoados e colônias da região de Itajaí



Fonte: Imagem de Satélite – Google Earth (2017). Marcações feitas pela autora com base em: (PIAZZA, 1994); (CABRAL, 1987); (D'ÁVILA, 1982) e (POLLETE; MARENZI; SANTOS, 2012)

Além de Brusque e Blumenau, também foi criada a colônia de Luiz Alves, de domínio público, às margens do rio Luiz Alves, afluente do rio Itajaí-Açu (PIAZZA, 1994). Constata-se que os povoamentos próximos ao litoral, de mais fácil acesso inicialmente, são os mais antigos da região e localizam-se predominantemente ao longo dos rios, com uma concentração maior na foz do rio Itajaí-Mirim. É possível perceber também que em Itajaí, na foz do rio Itajaí-Açu e Itajaí-Mirim, os povoamentos não formais foram mais bem-sucedidos que a tentativa oficial de estabelecer colônia no interior, na região do atual bairro Itaipava de Itajaí.

### **5.1.2 Participação no Comércio Geral do Brasil**

O crescimento da economia mundial no século XIX, por meio da expansão da revolução industrial e do modo de produção capitalista, introduziu novas demandas de matérias-primas e alimentos, possibilitando o crescimento de países como o Brasil. As regiões exportadoras, nordeste e sudeste, receberam investimentos por parte do governo e dos produtores latifundiários para atenderem a esse mercado externo (HÜBENER, 1979). Assim, essas regiões estimularam a organização de uma rede de infraestrutura dotada de empresas de navegação, empresas de mineração, estradas de ferro e rodagem, empresas de seguro, instituições bancárias, casas comerciais (HÜBENER, 1979).

A distribuição se alterou para atender ao modo de produção (MARX, 2000). Investiu-se na eficiência dos transportes, nos meios terrestres e hidroviários, integrando ambos e consolidando suas estruturas como, por exemplo, a construção da ferrovia São Paulo Railway que conectou o interior de São Paulo ao porto de Santos em 1867. Ao longo do século XIX, o Brasil esteve voltado para esse mercado externo ocasionando um desenvolvimento desigual, no âmbito comercial, econômico e social, entre as regiões incluídas nesse processo e as que não conseguiram se integrar.

Entre as regiões que não conseguiram se destacar, está Santa Catarina cuja participação no comércio geral do Brasil, no século XIX, foi muito pequena. O comércio era pouco representativo pelo porto da capital do estado, colocando-a, de acordo com seu desempenho entre as províncias de menor relevância comercial, como é possível ver nos dados reunidos por Hübener (1979), nas tabelas 01 e 02.

Tabela 01: Participação de Santa Catarina em relação ao comércio brasileiro

<b>Período</b>	<b>Comércio Interprovincial</b>	<b>Comércio com o Exterior</b>	<b>Comércio Geral</b>
1840-41 a 1862-63	3,18%	0,18%	0,62%
1888	2,14%	0,50%	0,90%

Fonte: (HÜBENER, 1979, p.45) com base em dados da Assembleia Legislativa Provincial (1887) e (HÜBENER, 1979, p. 64) com base em dados de CAVALCANTI (1889).

Tabela 2: Movimentação de Santa Catarina em relação ao comércio brasileiro  
**Comércio geral**

<b>Período</b>	<b>Importação</b>	<b>Exportação</b>	<b>Total</b>
1840-41 a 1862-63	1,02%	0,26%	0,62%

Fonte: (HÜBENER, 1979, p.45) com base em dados da Assembleia Legislativa Provincial (1887).

Na província, entre os portos atuantes no século XIX, Desterro, atualmente Florianópolis, era o que detinha o maior número de atividades comerciais, com um papel importante de reexportador (HÜBENER, 1979). Porém, o porto de Desterro não conseguiu assumir posição de domínio em relação aos demais portos da sua província.

Grande parte da produção das áreas litorâneas convergia para Desterro e daí era exportada principalmente para os demais portos do Império. Mantinha seus maiores contatos com o litoral médio-sul e não com a região do norte da Província. [...]. Itajaí enviava para Desterro pequena quantidade de madeira, açúcar e arroz, enquanto São Francisco limitava-se à exportação

de cal. Além da força comercial do porto do Desterro em todo o período de 1840 a 1883, observamos que vai havendo uma transformação na estrutura do comércio da Província, na qual os portos do norte como os de Itajaí e São Francisco do Sul vão crescendo em seus movimentos comerciais, em detrimento dos portos do sul como o de Laguna e posteriormente o porto de Desterro (HÜBENER, 1979, p.40).

Santa Catarina manteve uma economia voltada para o mercado interno com base em pequenas unidades de produção que cultivavam gêneros alimentícios, similares aos de outras províncias, e não recebeu estímulos que lhe permitissem a criação de uma infraestrutura base para um comércio forte ou estabelecimentos fabris (HÜBENER, 1979).

O pequeno comércio tinha caráter essencialmente marítimo e era realizado por meio de pequena cabotagem. O trajeto entre a capital e os pontos de ancoradouros naturais, articulava as localidades do litoral catarinense e “[...] introduzia-se ainda nas desembocaduras dos rios da fachada atlântica. No caso das ‘Terras do Itajaí’, as embarcações mercantes adentravam a barra na direção de um ancoradouro bem abrigado, na confluência com o Mirim” (MOREIRA, 1995, p.55).

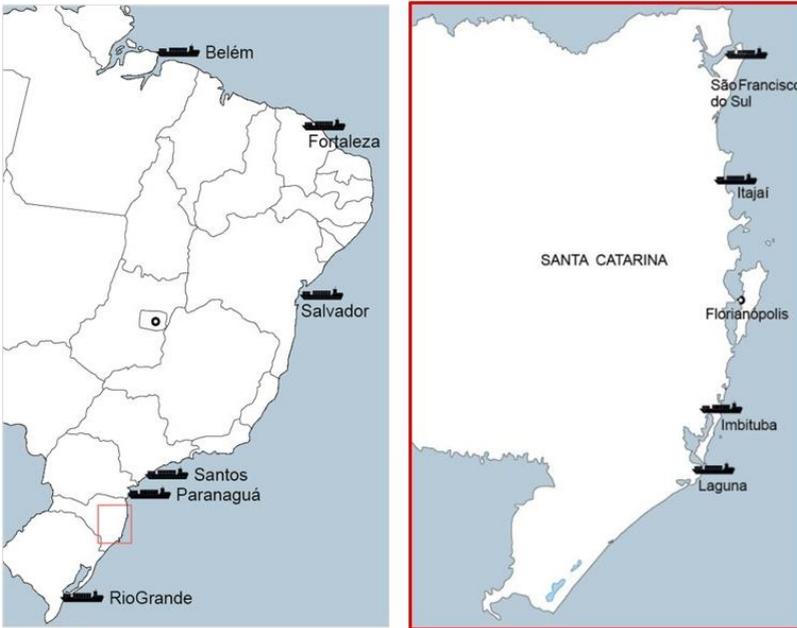
Ainda no século XIX, um período de tímido crescimento comercial de Santa Catarina, ocorreu durante a guerra do Paraguai (1864 – 1870), no qual aumentou a demanda por produtos alimentícios da região sul e conseqüentemente elevação do valor desses (HÜBENER, 1979). Para Piazza (1994), a guerra do Paraguai também contribuiu para algumas evoluções tecnológicas na província, como por exemplo, o setor de comunicação que até o momento era realizado apenas pelo sistema de correio a cavalo.

Para agilizar as comunicações sobre os acontecimentos da guerra foi instalada a primeira ligação telegráfica entre Desterro e Laguna que permitiu uma primeira comunicação em 1867 (PIAZZA, 1994). Passa-se a interligar a província com outras partes do país seguindo-se as ligações telegráficas entre Desterro – Rio Grande do Sul, Laguna – Itajaí e Desterro – Itajaí ainda no mesmo ano (PIAZZA, 1994). No ano de 1870, uma ligação telegráfica de 120 km de extensão é construída entre Itajaí – Joinville e em seguida entre Joinville e Morretes no Paraná (PIAZZA, 1994). Percebe-se a importância que a região de Itajaí detinha ao também receber investimentos em infraestrutura.

A situação econômica de Santa Catarina frente ao mercado nacional começa a mudar na última década do Império com a exportação dos produtos hortigranjeiros e semimanufaturados das colônias de imigrantes do Vale do Itajaí (HÜBENER, 1979). Um estado com uma economia voltada para o mercado interno e de crescimento lento, formado por povoados e colônias de imigrantes distribuídas pelo território e com produção de certa forma isolada umas das outras; esse era o contexto econômico e socioespacial até o final do século XIX.

No início do século XX, em Santa Catarina predominava o crescimento econômico baseado na pequena propriedade mercantil e atividades tradicionais, destacando-se a indústria madeireira, alimentar, carbonífera e têxtil (GOULARTI FILHO, 2002). A diversidade da produção exemplifica como o estado consolidou-se sem o domínio de uma região centralizadora. Os distintos núcleos urbanos, independentes de uma única cidade polo (SIEBERT, 1997), dependiam da presença e crescimento de seus portos que também se distribuíam ao longo da orla catarinense conforme figura 09.

Figura 09: Contexto nacional e portos catarinenses no início do século XX



Fonte: Figura desenvolvido por Márcia F. R. Neu (2002).

O litoral norte do estado tinha como “capital” Joinville cujo porto era São Francisco do Sul; no Vale do Itajaí a “capital” era Blumenau com suporte do porto de Itajaí; no centro do estado a cidade forte era Florianópolis; mais ao sul a região era liderada por Criciúma com escoamento das mercadorias pelo porto de Laguna e Imbituba; no interior do estado destacava-se a cidade de Lages; mais a oeste a região do Rio do Peixe tinha Joaçaba como “capital” e já no extremo oeste a cidade dominante era Chapecó (SINGER, 1974).

A pequena produção mercantil embasou o aparecimento das manufaturas e posteriormente indústrias, em sua maioria familiares. Outra característica dessa fase era o processo de concentração econômica nas mãos dos comerciantes. A produção era verticalizada “[...] dominavam desde a produção da matéria prima [...] até o transporte em suas próprias embarcações, construídas muitas vezes em estaleiros próprios” (MOREIRA, 2002, p.56).

## 5.2 A VILA DE ITAJAÍ NA FOZ DO RIO ITAJAÍ-AÇU

### 5.2.1 O crescimento do Porto Natural na foz do Rio Itajaí Mirim

Em 1855 foi instalada em Itajaí uma unidade de Mesa de Rendas (RECEITA FEDERAL, 2017); que na época eram as “unidades alfandegárias menores, que substituíam as alfândegas em portos de pouco movimento onde não se compensasse a instalação de uma aduana completa” (GABLER, 2016). No mesmo período também foi instalada uma coletoria provincial para arrecadar os impostos das atividades comerciais existentes (RUSSO, 2013). Itajaí ainda era vista como uma vila de pescadores, entretanto, a criação destas unidades demonstra que o porto natural era reconhecido em nível regional e nacional por suas atividades mercantis, mesmo com a pequena participação dos portos de Santa Catarina no comércio geral brasileiro. A efetiva movimentação do porto também é constatada pelo fortalecimento e destaque dos comerciantes vinculados às atividades portuárias que assumiram a frente das atividades econômicas e políticas da região (D`ÁVILA; CAMPOS, 2012).

Ainda no ano de 1855 alguns comerciantes e proprietários rurais das freguesias de Itajaí e de Armação do Itapocorói, região do atual município de Penha, requereram à Assembleia Legislativa da Província de Santa Catarina a separação de Itajaí da vila de Porto Belo (D`ÁVILA;

CAMPOS, 2012). A freguesia de Itapocorói, havia se desenvolvido, por ser um dos núcleos de armações baleeiras, entre os demais existentes no litoral catarinense (RUSSO, 2013) e a freguesia de Itajaí já se destacava economicamente pelo seu porto e pelo corte e benfeitoria de madeira. Em registro cartográfico de 1858, um engenheiro do governo que percorreu e analisou o rio Itajaí-Açu e seus afluentes, identificou que as serrarias às margens do rio Itajaí-Açu exportavam 1000 dúzias de tábuas de madeira e as das margens do rio Itajaí-Mirim 18.000 dúzias anualmente (MAPA DE CHARLES RIVIÈRE, 1858-1859 apud RUSSO, 2013, p.60-61).

A Assembleia Legislativa anteviu as potencialidades e autorizou a emancipação das freguesias em 1859, sob a condição de ser criada antes uma câmara de vereadores (D`ÁVILA; CAMPOS, 2012). Faltava decidir a sede da vila.

Era certo que se precisasse fazer acertos nos limites do novo município a ser criado, tanto que assim foi feito; que Armação de Itapocorói era uma bela localidade, mas Itajaí era o porto mais à mão para escoar as riquezas do Vale; e, por fim, Matriz pronta, prédios públicos e homens habilitados seriam conforme as necessidades se apresentassem (D`ÁVILA; CAMPOS, 2012, p.27).

A sede escolhida para a nova vila foi Itajaí e, em 1860, a freguesia conseguiu organizar sua câmara, em prédio alugado, e realizou sua primeira sessão, convertendo-se em vila e oficializando a criação do novo município de nome Itajaí (D`ÁVILA; CAMPOS, 2012). As atividades que o porto natural, na foz do rio Itajaí-Mirim, proporcionava, embasaram a economia, fortaleceram os comerciantes vinculados ao comércio portuário e permitiram a emancipação, incentivando um maior desenvolvimento urbano com edifícios públicos e religiosos.

Com a emancipação e a centralidade da vila estabelecida na foz do rio Itajaí-Açu, as casas comerciais que importavam e exportavam mercadorias instalavam-se próximas ao núcleo central e às atividades comerciais ali já concentradas. Trapiches, armazéns e serrarias foram construídos na foz do rio Itajaí-Açu e se multiplicavam até a foz do rio Itajaí-Mirim, local do porto natural, iniciando o processo que mudaria de lugar o porto.

Em 1865 a Mesa de Rendas do porto de Itajaí é autorizada a receber imigrantes de navios nacionais ou estrangeiros (PIAZZA, 1994)

caracterizando mais um reflexo da lei nacional de Terras. Em 1865, também, já havia sido construída a primeira estrada ligando a colônia de Blumenau ao porto natural, na Barra do Rio, foz do rio Itajaí-Mirim, estrada que mantém igual traçado até os dias atuais como Rodovia Jorge Lacerda (ROSSINI, 2012).

Na década de 1870 destacavam-se, na foz do rio Itajaí-Mirim, funções relativas às atividades comerciais do porto natural e recepção dos imigrantes; nas margens do rio Itajaí-Mirim e do rio Itajaí-Açu distribuíam-se serrarias, engenhos de açúcar e de farinha, alambiques, ofícios de carpintaria da ribeira; enquanto na foz do rio Itajaí-Açu reuniam-se, além de comércios e serviços, funções religiosas, administrativas e políticas da vila. No recenseamento do império de 1872, Itajaí contabilizava população de 21.372 pessoas, sendo que 5.107 desses eram estrangeiros, o maior percentual de estrangeiros da província de Santa Catarina na data (PIAZZA, 1994).

A partir de 1875, com base em novo decreto nacional de incentivo à imigração, expressivo montante de imigrantes começou a chegar na bacia do rio Itajaí-Açu (PIAZZA, 1994). Na maioria italianos, os novos imigrantes eram conduzidos para as colônias de Blumenau e Brusque que aumentavam assim seu contingente populacional, porém tinham liberdade para se deslocarem para outras localidades (PIAZZA, 1994). Para receber os imigrantes antes de continuarem viagem até as colônias, o colonizador de Blumenau construiu um alojamento na foz do rio Itajaí-Mirim, na Barra do Rio (RUSSO, 2013). Itajaí e seu porto natural, local de acesso para aqueles que chegavam ao Vale e destino das exportações dos produtos das colônias e povoados, foi fundamental no processo de desenvolvimento da região do Vale, uma vez que todo esse processo dependia de seu funcionamento.

O desenvolvimento de Itajaí crescia, portanto em relação direta com o crescimento de seu porto e com o crescimento de suas colônias e demais povoados do vale do Itajaí. É importante destacar que entre os novos imigrantes que chegavam, os da Alemanha vinham de um país onde a revolução industrial estava em pleno desenvolvimento e traziam, portanto, experiências e conhecimentos úteis em seus lugares de destino. A influência desses não se vincula apenas ao modo de trabalho, uma vez que também inseriram, nas colônias e povoados, sua cultura, língua, religião, sistemas educacionais e traçados urbanos implantando novas formas sociais.

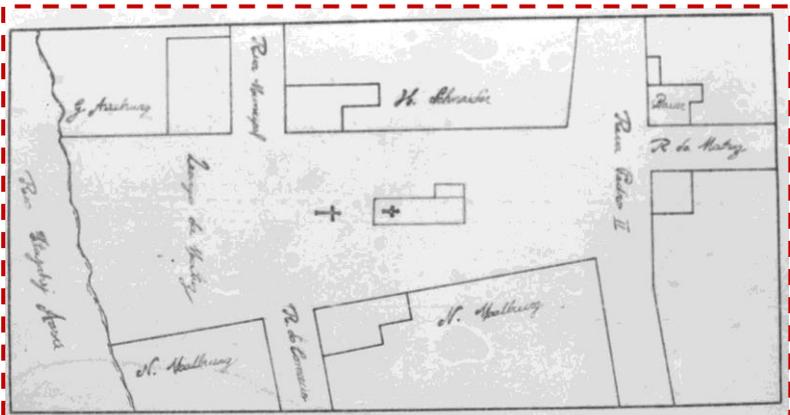
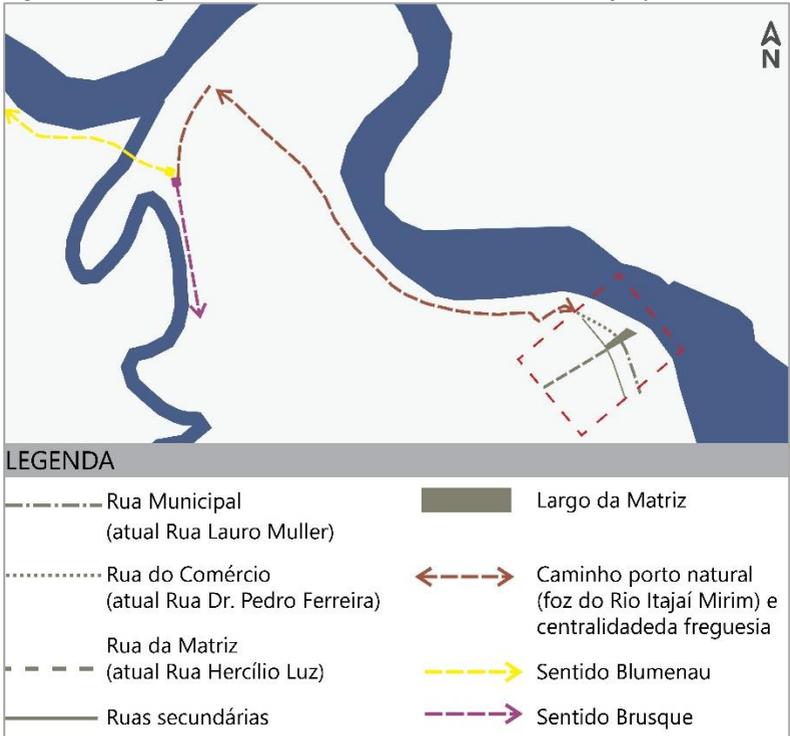
### 5.2.2 A Formação da Malha Urbana

Os relatos e dados históricos ajudam a resgatar a dinâmica socioespacial que era construída no século XIX, assim como o conhecimento da cultura dos imigrantes açorianos e vicentistas que ocuparam a foz do rio Itajaí-Açu. A religiosidade dos imigrantes açorianos fazia da igreja o local de convívio social com festas, encontros e vivência. Esta relação com um espaço centralizador conformava uma malha urbana concentrada, ou seja, os moradores viviam e conviviam em um local que atendia suas necessidades e o espaço urbano ia sendo construído e ampliado por meio das relações com a praça da igreja. Diferentemente de colônias de origem alemã que organizavam seu plano urbano em função da rua do comércio, as colônias e povoamentos de origem portuguesa e vicentista faziam o mesmo em função da igreja e praça fronteira (PIAZZA, 1994).

O plano urbano de Itajaí é de características lusas, possui uma praça com uma igreja no ponto focal e seu largo voltado para o rio e suas ruas se organizam ao redor dessa praça. Entretanto, nas ruas paralelas à praça distribuem-se os principais comércios da vila, substituindo as construções político administrativas do plano urbano luso original. A diferença estava, portanto, na dinâmica socioespacial desenvolvida no núcleo central, a cidade se organizou a partir de estabelecimentos comerciais e eram eles que estavam nos lugares mais nobres em volta da praça da igreja. Os comerciantes seguiam em sua maioria uma mesma linha de crescimento, num primeiro momento abriam um estabelecimento pequeno e comercializavam produtos em sua maioria de Blumenau e Brusque; posteriormente agregavam aos seus serviços a navegação de longo e pequeno curso criando suas próprias companhias marítimas, fluviais e construíam seus trapiches particulares ampliando a abrangência da zona portuária.

É possível observar, na figura 10, esse plano urbano de características portuguesas que estende à igreja, o largo da matriz de frente para o rio. A rua Municipal, atual rua Lauro Muller e a rua do Comércio, atual rua Dr. Pedro Ferreira eram paralelas ao rio e detinham a maioria das construções indicando um crescimento urbano no sentido norte e sul que acompanhava a foz do rio Itajaí-Açu em direção à foz do rio Itajaí-Mirim.

Figura 10: Croquis da Vila do Santíssimo Sacramento de Itajaí de 1887.



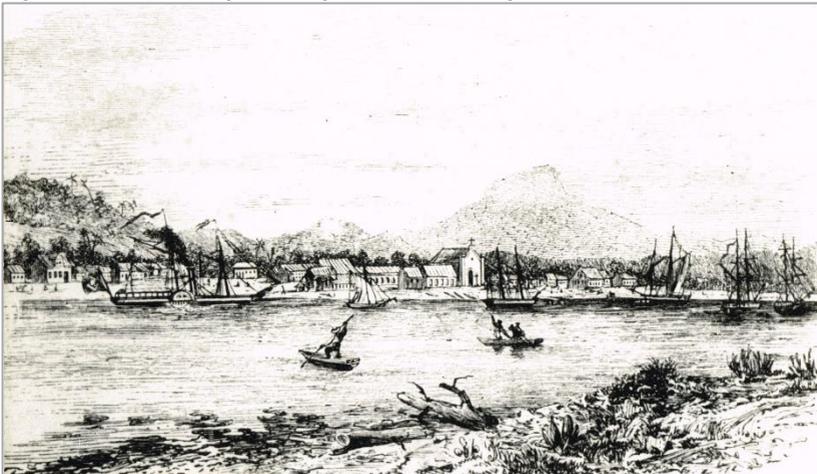
Fonte: Acima: croqui feito pela autora com dados históricos. Abaixo: Croqui de 1887 do Arquivo Histórico de Itajaí - Fundação Genésio Miranda Lins.

As propriedades na beira do rio, indicadas na figura 10 como G. Asseburg e N. Malburg, pertenciam aos comerciantes que instalavam seus armazéns e trapiches junto à foz, como relatado anteriormente. As relações sociais da foz alteravam-se conforme recentes funções demandadas pelos novos comércios, armazéns, serrarias e serviços a eles vinculados, surgiam no local.

Em 1880, o vale do Itajaí passou pela maior enchente registrada, desde 1852 até os dias atuais, na qual o rio Itajaí-Açu atingiu 17,10 metros acima do normal (FONSECA; ALMEIDA, 2009) inundando e destruindo todas as cidades em seu percurso e no de seus afluentes. Esta enchente suspendeu o transporte de mercadorias até o porto, feito entre as ruas Blumenau e Pedro Ferreira, e induziu a criação de um novo caminho, a rua Tijucas, após a notícia do transbordo do rio Itajaí-Mirim que avançava em direção ao centro seguindo o caminho da atual rua Brusque (ROSSINI, 2012).

Esse relato mostra que o porto já operava em dois lugares, tanto na barra do rio, foz do rio Itajaí-Mirim, como na região central, por meio dos estabelecimentos comerciais e trapiches ali instalados. Também mostra um exemplo de expansão da malha urbana da cidade vinculada às atividades portuárias. A figura 11, litogravura de 1882, representa como seria a paisagem do final do século XIX na vila de Itajaí.

Figura 11: Vista de Itajaí – Litogravura de H. Langes de 1882



Fonte: Arquivo Histórico de Itajaí - Fundação Genésio Miranda Lins.

Destaque na litogravura para Igreja<sup>1</sup>, para as residências e comércio que se organizavam nas ruas perpendiculares à praça da igreja e paralelas ao rio; para a embarcação a vapor que fazia o trajeto entre o vale e o litoral, no canto esquerdo da imagem, e para as embarcações a vela que realizavam a navegação de cabotagem entre os pontos do litoral.

Mesmo sem um planejamento urbano previamente concebido, a vila de Itajaí estava sempre melhorando a organização e infraestrutura. Exemplo disso é a transferência do cemitério, inicialmente atrás da igreja Imaculada Conceição, região central, para a área oeste da cidade, local da atual igreja Matriz (D'ÁVILA, 1982); a construção do Hospital Santa Beatriz<sup>2</sup> em 1887 que foi “construído pelo município com recursos do imposto estabelecido sobre a exportação de madeira pelo porto” (D'ÁVILA; CAMPOS, 2012, p.33) e a aquisição da sede própria da Câmara Municipal em 1888.

O Hospital foi construído no morro de Cabeçudas, área mais afastada do centro da cidade, e demolido em 1962. A primeira sede própria da Câmara foi adquirida em 1888 e segundo historiadores recebeu alterações<sup>3</sup> em sua fachada no final do século XIX para melhor adequar-se à imagem de poder que a Câmara Municipal, sede dos poderes legislativo, executivo e judiciário, deveria representar (D'ÁVILA; CAMPOS, 2012). A igreja também passou por readequações<sup>4</sup> de tamanho e estilo para condizer com o crescimento da cidade. As obras de

---

<sup>1</sup> Igreja da Imaculada Conceição de traços de arquitetura luso-brasileira com a porta em arco, o óculo acima, a cruz e o telhado em duas águas.

<sup>2</sup> O Hospital possuía características arquitetônicas luso-brasileiras e varanda posicionada à frente da edificação para fazer a ventilação dos quartos.

<sup>3</sup> Historiadores especulam que a nova sede, de características arquitetônicas luso-brasileiras, não possuía originalmente fisionomias neoclássicas, como o frontão e os frisos na frente da fachada.

<sup>4</sup> Adicionaram a torre central, as naves laterais e características ecléticas na fachada. A igreja mantém o formato principal e algumas das novas características adicionadas até os dias atuais, como a marcação dos volumes e o formato das portas e janelas, porém algumas mudanças foram realizadas como por exemplo os telhados que deixaram de ser aparentes, o fechamento das portas laterais e os novos ornamentos e frisos.

ampliação e mudanças na fachada iniciaram em 1889, prolongaram-se até 1899 (D'ÁVILA, 1982).

O rápido crescimento populacional das colônias do Vale do Itajaí comprovava o aumento das atividades portuárias; em 1872, Blumenau, somando região central e distritos, possuía 8.922 habitantes e em 1890 já contabilizava 27.752 habitantes, enquanto Desterro aumentou sua população de 25.619 em 1872 para 30.687 em 1890 (PIAZZA, 1994).

No final do século XIX, o período da Revolução Federalista que durou de 1892 a 1895, abalou profundamente os três estados do sul do Brasil (CABRAL, 1987). Em Itajaí os prejuízos materiais e econômicos só começariam a ser revertidos com as primeiras eleições municipais em 1895 (D'ÁVILA; CAMPOS, 2012). Além de mudanças políticas, os novos administradores, no final do século XIX, criaram o primeiro serviço de abastecimento de água da cidade, contudo esse se restringia ao bairro Fazenda e ao centro da cidade (KONDER, 1916). Este abastecimento de água exclusivo nesses dois bairros os mostra como bairros mais consolidados na cidade no final do século XIX.

### **5.2.3 O porto na foz do Rio Itajaí-Açu e suas primeiras obras de melhorias**

Não foram encontrados registros do período exato da transferência do porto localizado na Barra do Rio, o porto natural na foz do rio Itajaí-Mirim, para o centro da cidade, na foz do rio Itajaí-Açu, próximo ao local onde está atualmente. O que se conclui é que houve uma mudança gradativa com a construção de novos trapiches para atracação pertencentes às casas comerciais que também tinham frota própria de embarcações e que ficavam próximos aos demais comércios da foz do rio Itajaí-Açu; e também por motivos de dificuldade que as embarcações apresentavam na travessia da entrada da foz até a barra do rio devido aos constantes bancos de areia.

Os obstáculos enfrentados levaram à criação, em 1895, da Comissão de Melhoramentos do Rio Itajaí que executou obras no rio Itajaí-Açu, na região do atual município de Gaspar, melhorou a travessia entre Blumenau e Itajaí e produziu a primeira planta do porto em 1896 (RUSSO, 2013). Neste período, os melhoramentos no porto limitaram-se às obras descritas acima, entretanto apesar das dificuldades na entrada da barra, o crescimento do porto mantinha-se e a classe de comerciantes consolidava-se com as atividades de importação e exportação

intermediadas pelo porto e demandas pela produção do Vale e pela exploração de madeira das reservas de matas litorâneas.

A acumulação de capital estava representada também em edificações da época que ficavam próximas à área portuária como o Hotel Brazil de 1897, a Casa Burghardt de 1902 e a casa Konder iniciada em 1898 e inaugurada em 1904 (ROSSINI, 2012). As três construções ficavam muito próximas umas às outras e retratavam a riqueza produzida pelo porto; hoje fazem parte de conjunto histórico preservado na rua Lauro Muller, como é possível observar nas fotografias da figura 12.

Figura 12: Rua Lauro Muller no início do século XX e atualmente



Destaque para as construções do lado esquerdo da rua, Casa Burghardt (1902), Casa Konder (1904) e Hotel Brazil (1897). Fonte: Álbum de Santa Catarina, 1908 e Foto de Pedro Schmitt (2017).

O Hotel Brazil<sup>5</sup>, atual Hotel Rota do Mar, era conhecido como local de reuniões de negócios, discussões políticas e das informações durante a Primeira e Segunda Guerra Mundial (ROSSINI, 2012). A Casa Burghardt<sup>6</sup> pertencia a um imigrante alemão que tinha seu comércio no pavimento térreo e sua residência no pavimento superior; possui uma fachada voltada para a rua municipal, atual rua Lauro Muller, e outra fachada voltada para o rio, em contato com os trapiches do porto. A Casa Konder<sup>7</sup> também pertencia a imigrantes alemães.

Em 1902 foi inaugurado o farol no morro de Cabeçadas, construção realizada pela Marinha do Brasil para facilitar a entrada na barra do rio Itajaí-Açu (RUSSO, 2013). Em 1903 foi criada a Comissão de Melhoramentos dos Portos de Santa Catarina e foram encomendados estudos no rio Itajaí-Açu com objetivo de comparar as mudanças ocorridas desde a primeira planta do porto em 1896 (RUSSO, 2013). Um grande problema constatado era o avanço do pontal da entrada da barra, visualizado na figura 13, dificultando a entrada de embarcações de maiores calados, portanto em 1906 iniciaram as obras de melhoramentos da barra.

A planta da figura 13, mostra os obstáculos no percurso das embarcações para entrar na barra e chegar ao local onde funcionavam as atividades portuárias e os objetivos das novas obras de melhoramento do canal de acesso. Na margem esquerda do rio foram construídos dois espigões, estruturas perpendiculares à linha da costa que impedem a formação de bancos de areia, e na margem direita do rio, na região da Fazenda, um guia-corrente “estrutura destinada a desviar a corrente de um rio ou um estuário, de modo que provoque o aprofundamento do canal pelo aumento da força da corrente” (RUSSO, 2013, p. 80).

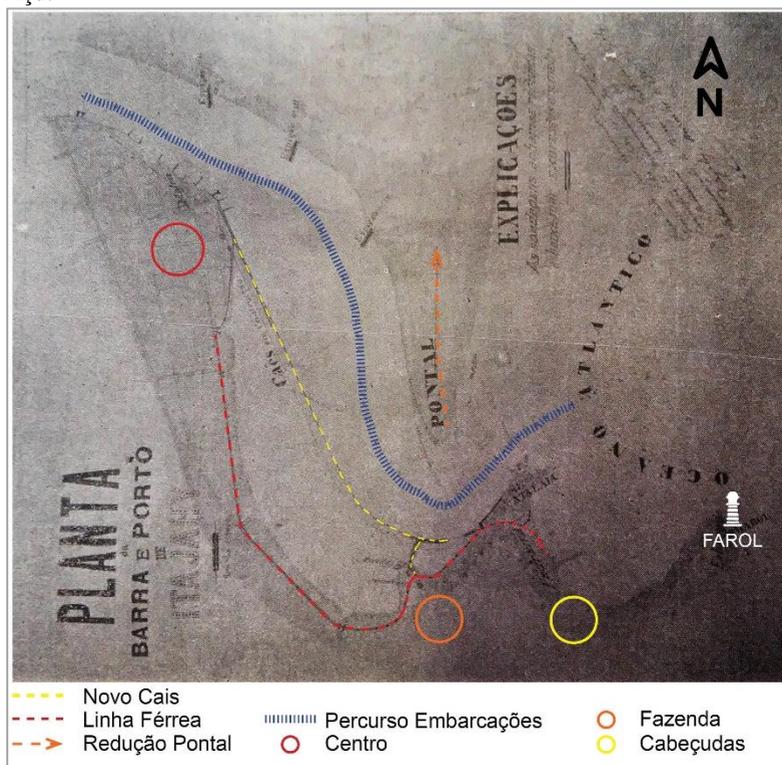
---

<sup>5</sup> Possui características neoclássicas com marcações fortes da base, corpo e coroamento, porém é a menos rebuscada das três edificações.

<sup>6</sup> A construção eclética tem influências da arquitetura alemã, frontões ornamentados e diferentes estilos na base, corpo e coroamento.

<sup>7</sup> Possui estilo eclético, porém com o predomínio da arquitetura neoclássica constatado pelo formato das esquadrias e as pilastras que ornamentavam as fachadas. Possui também frontão e segundo Rossini (2012), na fachada frontal e lateral existiam nichos ornamentados com estátuas, similares às construções germânicas

Figura 13: Planta das melhorias propostas para a entrada da foz do Rio Itajaí-Açu.



Fonte: Álbum do Estado de Santa Catarina, 1908. Marcações feitas pela autora.

De acordo com os dados reunidos por Fagundes (2014), após as primeiras obras de melhorias na entrada da barra, algumas embarcações continuavam enfrentando problemas para chegar ao porto e muitas optavam por atracar na enseada de Cabeçudas. Além disso, Fagundes (2014), também relata que, em meados da década de 1910, desejava-se que um ramal da Estrada de Ferro Santa Catarina (EFSC), que iniciou sua construção em 1907 em Blumenau, chegasse a Itajaí tornando o porto escoadouro de grande parte da produção catarinense.

A atracação mais facilitada de embarcações em Cabeçudas aliada à especulação do ramal da EFSC resultou na abertura da estrada que conectava o centro de Itajaí à enseada de Cabeçudas, em 1911 (FAGUNDES, 2014).

O traçado planejado para estrada entre o centro de Itajaí e a região de Cabeçadas, demarcado na figura 13, dá indícios do desejo de transferir o porto para Cabeçadas, local que já recebia embarcações de maiores calados por estar em área de mar aberto, porém que não tinha um desenvolvimento urbano expressivo a ponto de receber uma nova ligação com o centro da cidade. Apesar das especulações, a transferência do porto não se efetivou, e segundo Fagundes (2014) um dos motivos para isso foi o início da Primeira Guerra Mundial, entretanto a consideração do novo local do porto teria levado muitos empresários a adquirirem terrenos no local, iniciando a ocupação do balneário.

Como apresentado acima, nos estudos e análises da foz foram cogitados dois locais para implantação do porto; a enseada de Cabeçadas e a região central da cidade, a mais próxima ao local onde é o porto atualmente. Percebe-se que não foi cogitado o local da Barra do rio, origem do porto natural, talvez por sua maior dificuldade de acesso e vulnerabilidade que as constantes enchentes do vale intensificaram. A descrição das atividades realizadas e seus locais de implantação é válida, porém não é suficiente para entender os mecanismos de produção dessas formas; é necessário articular os processos sociais e históricos na dialética entre determinação cultural e determinação natural (CASTELLS, 2000).

Desta maneira, após entendimento dos processos sociais e análise do histórico, constata-se que os dois lugares idealizados para instalar o porto detinham determinações naturais favoráveis às atividades portuárias, assim como a região da barra do rio, confluência do rio Itajaí-Mirim com o rio Itajaí-Açu. No entanto, quando se coloca ao lado, a determinação cultural dos diferentes locais, percebe-se o motivo da escolha da região central que conseguiu reunir pessoas, comércio, serviços, estruturas sociais, religiosas, políticas e educacionais. De acordo com Santos (1997, p.07) “[...] cada ação não constitui um dado independente, mas um resultado do próprio processo social” e as atividades desenvolvidas na foz do rio Itajaí-Açu possuíam maior expressão no conjunto da estrutura e desse processo social.

De acordo com relatórios oficiais do porto, com as melhorias já realizadas na barra, em 1908 Itajaí recebia embarcações de 95 a 100 metros de comprimento e calado de 16 pés e em 1911 já se registravam embarcações com calado de 18 pés (RUSSO, 2013). Além do guaiacorrente, também foi iniciada em 1914 a construção do molhe sul, concluído somente em 1923. Em 1915, aproximadamente 27% do total das despesas do orçamento anual da cidade e seus distritos destinavam-se

para obras públicas. Além dessa porcentagem existia quantia específica destinada apenas às obras do cais do porto e imediações (KONDER, 1916). As novas obras representaram a intervenção no porto natural, que deixou de ser designado desse modo, e a consolidação das atividades portuárias na região central.

Da década de 1910 duas construções destacam-se na área portuária, a Casa Malburg de 1915 e o Mercado Público<sup>8</sup> inaugurado em 1917, apresentadas na figura 14.

Figura 14: Casa Malburg e Mercado Público



Imagem primeira linha: Mercado Público quando inaugurado (1917) e atualmente (2017). Imagens segunda linha: Casa Malburg quando construída (1915) e atualmente (2017). Fontes: Fotos de Acervo da autora e do Arquivo Histórico de Itajaí - Fundação Genésio Miranda Lins e do Secom Itajaí.

---

<sup>8</sup> O mercado público foi originalmente de estilo eclético com elementos da arquitetura germânica, no entanto em 1936, após um incêndio teve sua arquitetura adaptada ao movimento Art Decô e seus frontões foram demolidos (ROSSINI, 2012).

A Casa Malburg<sup>9</sup> fazia parte dos imóveis dos imigrantes alemães que se tornaram comerciantes dos setores de exportação, importação e representação de companhias de navegações. Ficava na margem do rio, e dava importância para suas duas fachadas principais, tanto a da rua Pedro Ferreira quanto a do rio.

#### **5.2.4 A expansão para o oeste do município**

O crescimento orientado pelo sentido norte – sul, paralelo ao rio, acentuava a relação da cidade com o rio. As principais ruas estruturadoras da malha urbana, até o início do século XX, eram as ruas Lauro Muller e Pedro Ferreira, essenciais à circulação de mercadorias do porto. Paralelas a elas outras ruas foram constituídas como a rua XV de Novembro, a rua Camboriú, a rua Sete de Setembro e essa malha urbana central abrigou imponentes construções arquitetônicas, sedes de clubes de lazer e sedes da administração pública como a Câmara Municipal. Em fotografias antigas é possível ver que a dinâmica socioespacial da rua Lauro Muller não era estimulada apenas pela função portuária, pois na via também se realizavam atos cívicos e manifestações culturais.

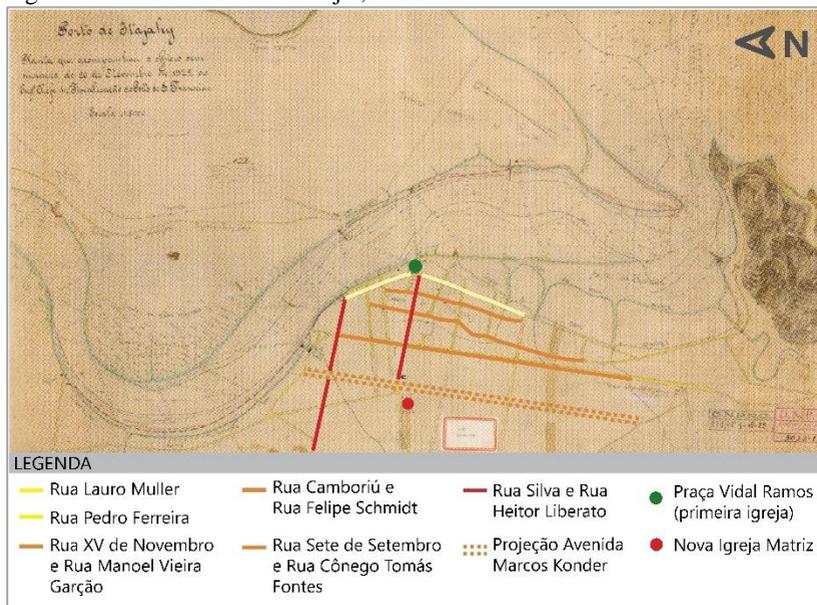
Com a malha urbana central em consolidação, a expansão para o oeste da cidade tornou-se uma necessidade para ocupação de novas terras. A figura 15 mostra a conformação da malha urbana na foz do Rio Itajaí-Açu, representa as vias existentes no período e a projeção das novas vias. No mapa da figura 15, a linha da rua Silva mostra esse direcionamento para o oeste que já havia sido iniciado anteriormente a partir da região mais central com a abertura da rua Hercílio Luz. Via, que na década de 1920, foi escolhida para abrigar duas importantes construções, a nova sede do poder municipal, o Palácio Marcos Konder<sup>10</sup>, inaugurado em 1925, e a nova igreja Matriz. O processo de substituição de hierarquia de vias mostra o crescimento que a prefeitura estimulava para sentido oeste da cidade.

---

<sup>9</sup> A construção, de estilo eclético, tem frontões com curvas e ornamentos de influência da arquitetura germânica.

<sup>10</sup> O Palácio Marcos Konder, de arquitetura de estilo neoclássico, possui ornamentos clássicos nas cimalthas, pilastras, janelas, platibandas, e seu formato diferencia-se do de outras construções ecléticas da cidade pelo formato de torre adotado em suas fachadas.

Figura 15: Planta do Porto de Itajaí, 1922



Fonte: Livro Porto de Itajaí: Sua História, 2013. Modificações feitas pela autora

Na década de 1920, a ocupação da região oeste foi efetivada com a criação do primeiro bairro planejado de Itajaí, a Vila Operária (POLLETE; MARENZI; SANTOS, 2012). O projeto foi elaborado em 1924 por uma empresa privada, a Companhia Construtora Catarinense, que de acordo com Moreira (2002), usou o discurso de proporcionar moradias para as famílias trabalhadoras de Itajaí e incentivar a instalação de indústrias como instrumento político em uma época que antecedia a Revolução de 30.

Após aquisição de terras, em 1925, o projeto da Vila estava totalmente implantado com seu núcleo central inicial formado por duas praças, cinco ruas, igreja e escola em construção. A área norte destinava-se às indústrias (anexo 1) e foram instaladas empresas como a Fábrica de Tecido Carlos Renaux, a Fábrica e Fundição de Teares Mecânicos Buddemeyer, a Fábrica de Tecidos Itajahy de Azevedo Petermann. A área sul, separada da norte pelo eixo da rua Silva, atual rua Heitor Liberato era de caráter residencial (POLLETE; MARENZI; SANTOS, 2012; MOREIRA, 2002).

No entanto uma nova divisão do espaço pode ser encontrada na parte residencial. Na rua principal (atual José Eugênio Müller), construíram-se amplas casas de material com quintais ajardinados e nas ruas paralelas, casas mais simples de madeira e quintais mais rústicos. Na rua principal morava uma classe social nascente em Itajaí, uma pequena burguesia urbana [...]. Nas ruas paralelas, operários, jornaleiros (pessoas pagas por hora de serviço), estivadores e marinheiros. Ambos os tipos de moradia configuravam-se em certa parte, imóveis para aluguel, conferindo um caráter especulativo ao empreendimento (MOREIRA, 2002, p. 80).

As fotos da figura 16 mostram essas duas ruas citadas por Moreira e as diferentes tipologias de moradias construídas.

Figura 16: Casas do projeto Vila Operária de 1925



Na imagem da esquerda, rua Alberto Werner e na da direita rua José Eugênio Muller. Fonte: Arquivo Histórico de Itajaí - Fundação Genésio Miranda Lins

Apesar do prazo previsto de trinta anos, a companhia Construtora Catarinense dissolveu-se nos anos seguintes, entretanto o projeto da Vila expandiu-se com iniciativas individuais como a compra e divisão de terras em mais de 600 lotes, por um único empresário, próximos à área do loteamento inicial, no ano de 1930, destinados aos moradores de classe de renda baixa (POLLETE; MARENZI; SANTOS, 2012).

Do projeto original da Vila Operária preservam-se até os dias atuais algumas casas, que na época pertenciam à classe de renda mais alta, e a fábrica de tecidos, que se transformou em biblioteca pública municipal. As casas de madeira da rua Alberto Werner hoje não existem mais, contudo na rua ao lado, permanecem ainda ruas com casas de madeiras pequenas e iguais, como é possível ver na figura 17.

Figura 17: Moradias e Fábrica da Vila Operária em 2017.



Esquerda e acima: Moradia na rua José Eugênio Muller. Direita e acima: Moradias na rua paralela ao projeto da Vila Operária. Abaixo: Antiga Fábrica de Tecidos Carlos Renaux e atual Biblioteca Pública Municipal de Itajaí.

Fonte: Acervo da autora, 2017 e Foto da Prefeitura Municipal de Itajaí, 2017

A análise dessa intervenção no espaço “[...] deve partir do conteúdo ideológico veiculado à operação, a qual por sua vez deriva do efeito desta operação de urbanismo, ao mesmo tempo sobre a estrutura urbana e sobre as relações sociais” (CASTELLS, 2000, p.309). As mensagens emitidas pela nova forma urbana foram claras, era um projeto atrativo por meio da concentração de diferentes usos; ao lado do emprego, ofertas de moradias para os trabalhadores de distintos cargos da indústria; escola, espaços verdes públicos, local religioso, ruas largas e planejadas. As novas relações sociais, ocasionadas pelo novo modelo de estrutura urbana, tiveram por efeito a consolidação da expansão da malha urbana para o sentido oeste da cidade, propiciando o surgimento de diversos novos loteamentos ao longo das principais vias urbanas. Loteamentos esses necessários para atender a demanda por novas habitações.

A Vila Operária também se destacou como importante experiência urbana ao quebrar o paradigma tradicional das indústrias de cidades portuárias do século XX, que se reproduzia também em Itajaí, e que se destinavam ao processamento de gêneros alimentícios e de primeira necessidade (MOREIRA, 2002). Os idealizadores do loteamento da Vila Operária, ainda nos anos finais da década de 1920, também estiveram à frente da instalação do Hotel Cabeçudas, na praia de Cabeçudas. O hotel tinha infraestrutura de serviços completa, era palco de reuniões políticas e consolidou o local como balneário turístico, exclusivo, na época, para famílias de classe de renda alta (POLLETE; MARENZI; SANTOS, 2012).

No final da década de 1920, a área portuária já possuía um cais de saneamento em alvenaria de pedra que iniciava na frente da praça da Igreja, praça Vidal Ramos, e prolongava-se no sentido norte até imediações de onde hoje funciona o berço de atracação 01 das atuais instalações do Porto de Itajaí. Os trapiches privados de madeira continuaram funcionando e muitos, ao serem reformados, passavam a apoiarem-se no novo cais (RUSSO, 2013).

A figura 18 apresenta duas fotos de épocas e ângulos diferentes, porém do mesmo local; os trapiches de madeira ainda existem atualmente, mas não servem mais às atividades portuárias e são utilizados por empresas pesqueiras.

Figura 18: Paisagem no local do primeiro cais de alvenaria do porto

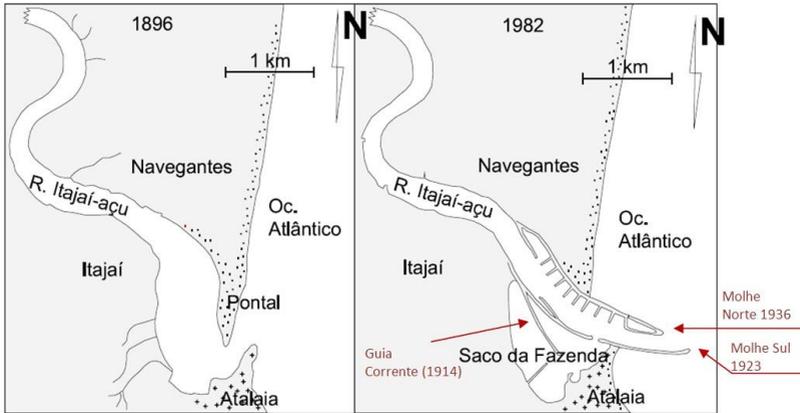


Fontes: Acervo da autora, 2016 e Galeria de Imagens Históricas do Porto de Itajaí, sem data.

Em 1927, iniciou uma segunda fase de melhoramentos no porto, as obras focavam primeiro em resolver o acesso ao porto e posteriormente a acostagem, a construção da infraestrutura de um cais e galpões (MOREIRA, 1995, p.143). A entrada da Barra já possuía o molhe sul e foi iniciada a construção do molhe norte concluído somente em 1936.

O novo molhe e as obras de retração do pontal deram à entrada da barra novas configurações físicas mantidas até os dias atuais. A figura 19 mostra, no lado esquerdo, a configuração original do estuário e no lado direito todas as intervenções feitas ao longo dos anos.

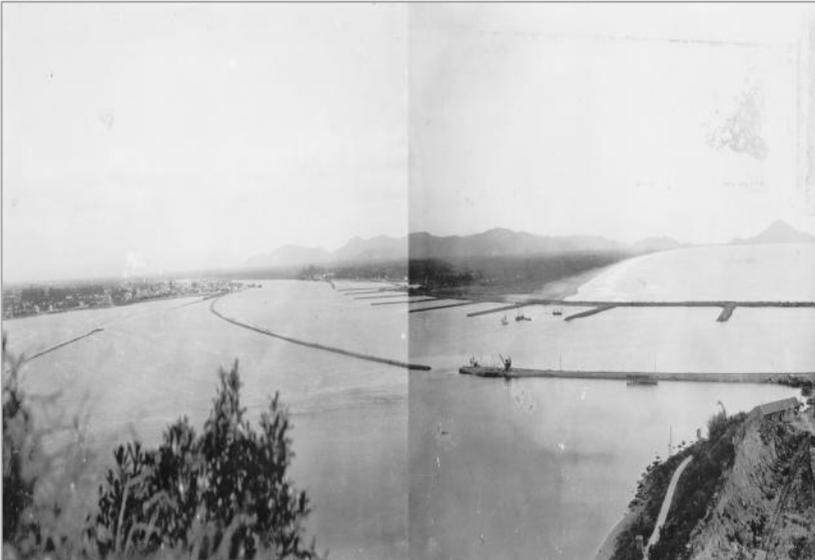
Figura 19: Situação do baixo estuário do rio Itajaí-Açu em 1896 e em 1982



Fonte: SCHETTINI, 2002.

Já a figura 20 mostra foto dos molhes norte e sul que mantém a mesma conformação desde a sua constituição.

Figura 20: Entrada da barra com os Molhe Sul e Norte, 1937



Fonte: Galeria de Imagens Históricas do Porto de Itajaí.

Além dos investimentos relativos às melhorias no porto, nos primeiros anos do século XX as atenções voltaram-se para as obras públicas e urbanização (KONDER, 1923). As ruas existentes foram alargadas, retificadas, arborizadas e novas vias e praças foram abertas dotando a cidade com iluminação, inicialmente com querosene e mais tarde com luz elétrica. Já havia também cobrança de impostos nas áreas rurais para subsidiar melhoramentos nas vias de comunicação com os outros municípios como Brusque e Blumenau, facilitando a comercialização da produção.

O perímetro urbano era composto pelas ruas paralelas ao rio, ocupação no sentido norte e sul, que faziam o trajeto entre a região da Barra do Rio, antigo porto natural, centro da cidade e o bairro Fazenda. Centro e Fazenda detinham maiores investimentos e eram os únicos bairros da época que tinham canalização para abastecimento de água (KONDER, 1916). A paisagem da primeira década do século XX (figura 21) modificou-se bastante quando comparada à paisagem da década de 1880 (figura 11).

Figura 21: Perspectivas de 1910 do centro de Itajaí.

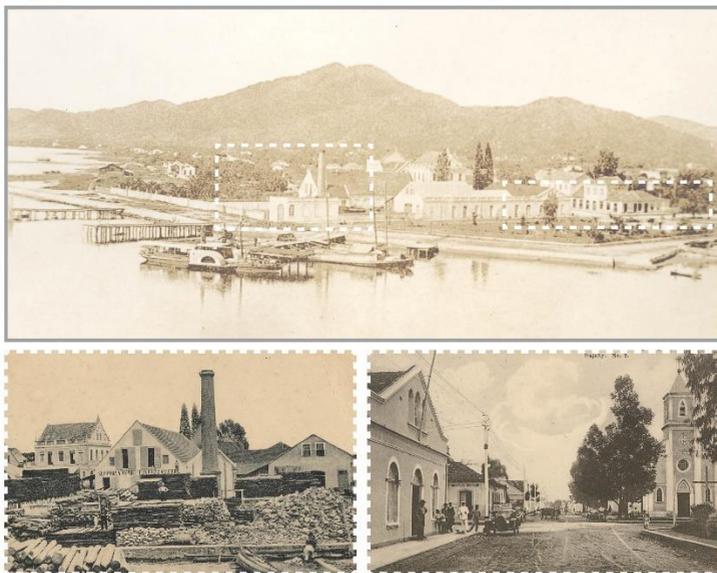


Imagem inferior esquerda: Serraria a Vapor Asseburg, 1910. Inferior Direita: Cartão Postal Itajaí das ruas Lauro Muller e Hercílio Luz, 1910. Fonte: Arquivo Histórico de Itajaí - Fundação Genésio Miranda Lins. Marcações feitas pela autora.

As embarcações a vela já tinham sido substituídas pelas movidas a vapor e os trapiches particulares distribuíam-se ao longo da foz e em frente as suas respectivas casas comerciais ou pátios de serrarias, como a Serraria a vapor Asseburg que aparece destacada na figura 21 e ficava ao lado da praça da igreja. Na figura 21 também tem destaque a praça da igreja e o início da rua da igreja, atual rua Hercílio Luz; as ruas ainda não eram calçadas, porém o centro já tinha iluminação pública.

## 5.3 EMBARCAÇÕES A VAPOR E O MOMENTO INDUSTRIALISTA

### 5.3.1 Navegação a vapor

Na ligação entre vale e litoral, com o crescimento da população e da produção, os rios Itajaí-Açu e seu afluente Itajaí-Mirim, aumentam sua importância hidroviária e em nível global recebem outro incentivo, o uso de embarcações a vapor que eram mais ágeis e foram disseminadas após a primeira revolução industrial. Segundo Goularti Filho (2009), o período de 1840 a 1880 foi o de maior prosperidade da navegação fluvial e marítima a vapor no Brasil que foi amparada por leis e decretos nacionais.

No mesmo período de auge das embarcações fluviais e marítimas a vapor, a malha ferroviária brasileira também iniciou seu processo de desenvolvimento atingindo 109 km em 1859, passando para 713 km em 1869 e expandindo-se para 2.859 km em 1879 (GOULARTI FILHO, 2009). Em Santa Catarina, a primeira estrada de ferro seria iniciada apenas em 1880 para levar o carvão de pedra do vale do Tubarão para os portos de Laguna e Imbituba (PIAZZA, 1994).

Em Santa Catarina, a navegação a vapor entrou em ascensão com o início da exploração do carvão, em 1861, que acelerou a navegação a vapor e conseqüentemente causou o declínio da navegação à vela (PIAZZA, 1994). Nesse período, quando comparada com outros estados brasileiros, a navegação fluvial em Santa Catarina foi pouco desenvolvida, feita de maneira dispersa por iniciativas individuais de canoieiros e comerciantes.

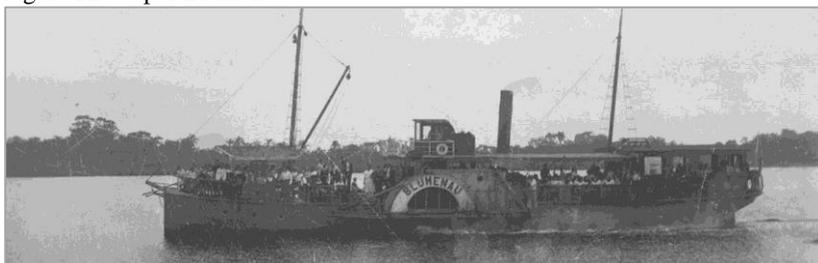
Na foz do rio Itajaí-Açu, o fortalecimento da classe de comerciantes dependia do crescimento do porto para expandir o fluxo de importação e exportação. Grande parte desse movimento era dependente da produção do vale que além da agricultura, pecuária e extração de

madeira, também iniciava sua produção têxtil, desenvolvida nos núcleos de colonização alemã como Blumenau e Brusque (MOREIRA, 1995).

Em 1874, a Assembleia da província de Santa Catarina formalizou contrato com a Companhia Nacional de Navegação a Vapor e a Diretoria Geral dos Correios para fazer três viagens mensais entre a província de Santa Catarina e o Rio de Janeiro passando por diferentes enseadas, entre elas a do porto de Itajaí, contudo o vapor utilizado não alcançava Blumenau, devido ao baixo calado do Rio Itajaí-Açu e o transporte seguia então com embarcações a remo ou com cavalos (GOULARTI FILHO, 2009). Apenas em 1878 o transporte entre Blumenau e o porto de Itajaí foi facilitado, com a fundação da Companhia Navegação Fluvial a Vapor Itajahy – Blumenau, empresa de capital privado (PIAZZA, 1994).

O primeiro vapor da Companhia foi o Progresso, construído na Alemanha com 22 metros de comprimento e 3,34 metros de largura, que passou a navegar no Rio Itajaí-Açu em 1879. A Itajahy-Blumenau atendia as localidades situadas ao longo da margem do rio, como Gaspar e Ilhota, fazendo três viagens semanais até Itajaí num percurso de 72,3 km. A chegada de novos imigrantes, a colonização do interior de Blumenau e a expansão das atividades econômicas exigiram novos investimento na Itajahy-Blumenau, que encomendou um novo vapor: o Blumenau. Também construído na Alemanha, o vapor Blumenau media 28 metros de comprimento e 4,40 metros de largura, começando a operar em junho de 1895 (GOULARTI FILHO, 2009, p. 169).

Figura 22: Vapor Blumenau



Embarcação construída na Alemanha e vinda para o Vale do Itajaí em 1895.  
Fonte: Foto de 1944 do Arquivo Histórico de Itajaí - Fundação Genésio Miranda Lins.

A figura 22 mostra a segunda embarcação da Companhia, o Vapor Blumenau que após o término de suas atividades, foi instalado na praça Juscelino Kubitschek, em Blumenau, para ficar em exposição.

O crescimento da colônia de Blumenau, amparado a partir desse momento com as novas embarcações a vapor, levou à emancipação da colônia em 1880 (PIAZZA, 1994). Após Blumenau separaram-se da vila de Itajaí, Brusque em 1881 e Camboriú em 1884 (D'ÁVILA, 2016). Após esses desmembramentos, o território de Itajaí era formado pela área dos atuais municípios de Luiz Alves, Penha, Ilhota e Navegantes.

No início do século XX, em 1900, a Companhia Navegação Fluvial, a Vapor Itajahy – Blumenau atuava no porto de Itajaí com três embarcações a vapor, três lanchas e possuía um armazém e um estaleiro em Itajaí (GOULARTI FILHO, 2009). Seu crescimento estava em proporção direta às atividades comerciais do porto natural que neste período já possuía outras companhias que incluíam a parada em Itajaí como parte do trajeto. Entre elas a Companhia Lloyd Brasileiro, estatal de navegação transoceânica organizada em 1890, e a Companhia Nacional de Navegação Costeira, fundada em 1882, que fazia percursos entre portos do norte ao sul do Brasil (RUSSO, 2013).

### **5.3.2 Tentativa de Industrialização**

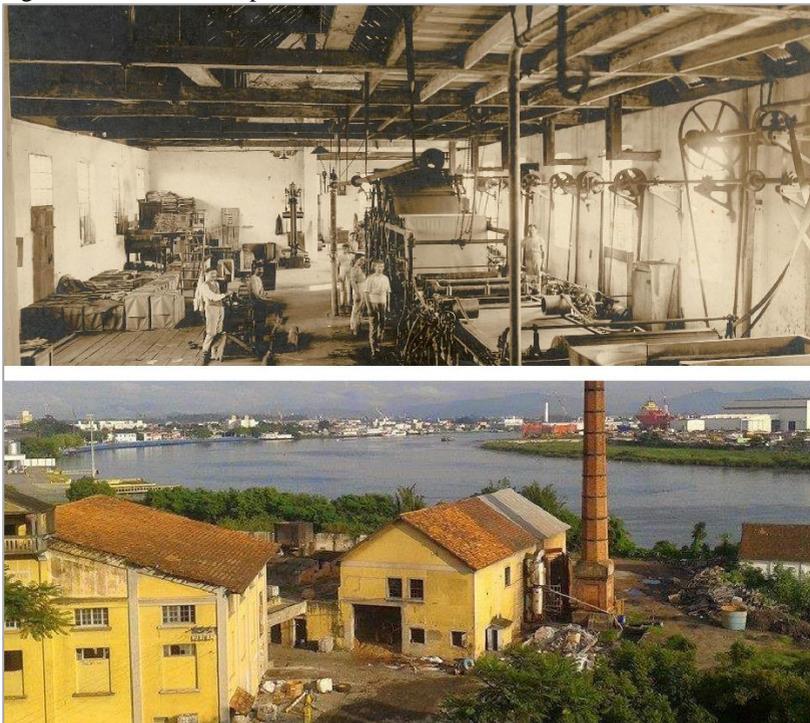
Em Itajaí, o final do século XIX e início do século XX também ficou conhecido por um pequeno, porém qualitativo, momento industrialista (MOREIRA, 1995). Neste período expandiam-se as comunicações entre os lugares, no entanto, as indústrias ainda eram dependentes de pontos estratégicos do território que estivessem próximos às matérias primas ou mercados específicos escolhendo lugares como Itajaí para sua instalação.

Além das indústrias têxteis de Brusque e Blumenau, a facilidade de importar matérias primas e exportar produtos pelo porto de Itajaí atraiu para a cidade investimentos e indústrias diversificadas como fábricas de açúcar, papel, artigos de madeira, têxteis, máquinas, engenhos de beneficiamento de arroz e trigo.

Quando comparada com cidades como Blumenau, Joinville e Brusque, núcleos de colonização alemã, o número de estabelecimentos industriais em Itajaí era pequeno. Em 1907, nessas três cidades havia 92

estabelecimentos industriais enquanto em Itajaí, no mesmo ano, existiam apenas nove estabelecimentos (CENSO IDUSTRIAL, 1907 apud CUNHA, 1982, p.96). Um dos principais exemplos dessa fase industrialista foi a fábrica de caixas, instalada em 1896 na Barra do Rio e que chegou a empregar 60 funcionários (ÁLBUM SC, 1908) e a Fábrica de Papéis de Itajaí, inaugurada em 1913 (ROSSINI, 2012), também na Barra do Rio, e que funcionou até 2014 quando foi fechada e posteriormente demolida, antes de dar início ao processo de tombamento do conjunto. Dentro do município, outras indústrias foram estabelecidas em diferentes ramos como produção têxtil, alimentos entre outras. A figura 23 mostra a Fábrica de Papéis de Itajaí que se localizava nas margens do Rio Itajaí-Açu.

Figura 23: Fábrica de Papel



Em cima: Vista Interna Fábrica de Papéis de Itajaí, 1913.Embaixo: Fábrica de Papel na confluência do Rio Itajaí-Mirim com o Rio Itajaí-Açu, data desconhecida. Fonte: Arquivo Histórico de Itajaí - Fundação Genésio Miranda Lins e Blog Clube dos Entas (2015).

A quantidade de indústrias não corresponde necessariamente a uma respectiva industrialização, uma vez que “o processo de industrialização resulta de uma revolução no interior das forças produtivas que passam a estar submetidas à dinâmica da dominação do capital industrial” (POCHMANN, 2016, p.18).

O capital comercial estimulou o surgimento de diferentes indústrias em Itajaí, todavia esse impulso não foi suficiente para promover um desenvolvimento urbano baseado nesse setor, diferentemente de outros municípios do Vale, como Brusque e Blumenau, que deram continuidade e desenvolveram-se vinculados ao processo de industrialização. Entretanto, a industrialização regional tem relação direta com o desenvolvimento do porto e município de Itajaí. O desenvolvimento do município de Itajaí estava, portanto, ligado diretamente ao capital industrial regional e ao capital comercial das atividades portuárias que financiaram o crescimento econômico e urbano; como constatado nos exemplos da Vila Operária e do Hotel Cabeçadas descritos anteriormente.

#### 5.4 A MUDANÇA DA PAISAGEM NO INÍCIO DO SÉCULO XX

Os estudos dos processos sociais do início da ocupação da foz do rio Itajaí-Açu delineiam a substituição gradativa da paisagem natural pela paisagem marcada pela intervenção humana. A revisão dos processos históricos, econômicos, políticos e culturais vai ao encontro das afirmações de Santos ao dizer que “a paisagem não se cria de uma só vez, mas por acréscimos, substituições; [...] uma paisagem é uma escrita sobre a outra, é um conjunto de objetos que têm idades diferentes, e uma herança de muitos diferentes momentos” (SANTOS, 2014, p. 72-73). Essa paisagem, produzida pelas relações sociais, construiu o espaço da cidade de Itajaí.

Inicialmente delimitado apenas em sua zona portuária, resultante e criadora de seu centro urbano, e nas vias de ligação com as colônias do Vale, sentido noroeste de expansão; e a partir da década de 1920 expandindo seu perímetro para o oeste da cidade e posteriormente em outras direções. O fixo, manteve-se o mesmo, o porto de Itajaí, contudo suas relações de produção alteraram-se assim como seus fluxos. A expansão noroeste ocorreu devido à primeira via de comunicação do porto natural com o centro da vila de Itajaí e posteriormente conexão entre a produção do vale com o mesmo porto. Já a expansão urbana oeste foi

planejada, o que a diferencia da primeira. Havia uma necessidade e demanda por novas terras e por meio de iniciativa pública, já na década de 1920, foram projetadas vias nesse sentido, integrando e ampliando a abrangência do centro a novas áreas. Na mesma década, a expansão é consolidada com a criação do empreendimento da Vila Operária.

Apesar do crescimento urbano, as duas primeiras décadas do século XX também foram marcadas pela crise do setor madeireiro, baseado na extração de recursos naturais. O setor sofreu um declínio em sua produção por já haver esgotado muitas reservas de matas litorâneas e no mesmo período, a indústria ervateira, proveniente da região nordeste do estado e que tinha o porto de São Francisco como principal escoador, predominou na primeira posição das exportações.

Contudo, com a crise de 1929 na economia mundial, a indústria ervateira entrou em declínio e permitiu que a madeira, com exploração de novas florestas, entrasse em ascensão novamente. Iniciava o período que ficou conhecido como ciclo madeireiro de 1930 a 1970, que será estudado a seguir.



## 6 PERÍODO 3 (1930 – 1970): O CICLO MADEIREIRO

### 6.1 ASCENSÃO DO CAPITAL INDUSTRIAL

No Brasil, fatores internos e externos levaram ao fim da República Velha e culminaram na Revolução de 1930. Internamente a política era determinada pela sucessão de oligarquias e coronelismo nas regiões mais do interior do país; externamente, a crise econômica ocasionada pela quebra da Bolsa de Valores de Nova Iorque, afetou as exportações brasileiras baseadas no setor agrário. Devido à crise econômica internacional, a indústria brasileira iniciou seu desenvolvimento baseada na substituição das importações para suprir os produtos que não chegavam ao Brasil. Em 1937 foi instaurado o Estado Novo no Brasil, de perfil nacional desenvolvimentista, que criou bases para um fortalecimento do mercado interno, ascensão da industrialização e importantes estatizações na economia (POCHMANN, 2016).

Em Santa Catarina, os setores industriais da erva mate, da madeira, dos produtos alimentares e dos produtos têxteis destacaram-se economicamente, alternando-se na primeira posição entre as exportações do estado. Investimentos contínuos, públicos e privados, em infraestrutura para o melhoramento de estradas, portos e substituição de energia a vapor por elétrica estimulavam o crescimento industrial no estado e a alternância entre as primeiras posições entre as exportações ocorria por diferentes motivos (CUNHA, 1982). A madeira era exportada pelos portos de Itajaí e São Francisco do Sul, responsáveis em 1937 por mais de 65% do volume de exportações de Santa Catarina, conforme tabela 03.

Tabela 03: Exportações segundo os portos de origem de 1880 – 1937

PROCEDÊNCIA	MÉDIAS ANUAIS EM %			
	1880 – 1885	1896 - 1900	1917 – 1919	1937
CAPITAL	36,0	20,8	14,7	6,9
LAGUNA	18,6	20,5	20,2	25,2
ITAJAÍ	22,1	26,0	27,7	30,7
SÃO FRANCISCO	23,3	29,3	26,1	35,4
OUTROS	-	3,4	11,3	1,8
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: CUNHA, 1982, p. 105.

Em 1937, o porto de São Francisco tinha uma porcentagem maior de exportação, em relação ao porto de Itajaí, porque tinha acesso viário ao planalto pela Estrada Dona Francisca, e escoamento ferroviário pela ferrovia entre as cidades de Porto União e São Francisco do Sul. No entanto, no início do século XX foi finalizada a estrada Curitibaanos – Blumenau, atual BR 470, que conectou o planalto e Vale do Rio do Peixe, nova fonte de extração de madeira, ao Vale de Itajaí (GOULARTI FILHO, 2016).

O processo de circulação de mercadorias começou a priorizar uma nova modalidade de transporte, o rodoviário, em vez do ferroviário e a nova rodovia BR 470, deu início ao ciclo madeireiro em Santa Catarina (MOREIRA, 1995). A tabela 04 comprova a predominância e domínio da madeira nas exportações catarinenses no período do ciclo madeireiro.

Tabela 04: Participação da Madeira na pauta de exportações catarinenses

<b>ANO</b>	<b>PARTICIPAÇÃO</b>
<b>1945</b>	67,5%
<b>1950</b>	60,0%
<b>1955</b>	64,0%
<b>1960</b>	68,4%
<b>1965</b>	79,0%
<b>1970</b>	61,6%

Fonte: GOULARTI FILHO, 2008, p.33

O novo acesso viário ao Vale do Itajaí tinha o porto de Itajaí como principal entreposto comercial e o porto de Itajaí alterou-se de escoadouro da produção do vale do Itajaí acessado por via fluvial, para porto madeireiro integrado por meio de rodovia a uma nova área de abrangência.

### **6.1.1 Urbanização brasileira em crescimento**

Após o término da Segunda Guerra Mundial, os países desenvolvidos industrializados, à frente das inovações tecnológicas, ampliaram seu domínio sobre os países subdesenvolvidos com a

multiplicação das trocas e internacionalização da economia, modificando o perfil e estrutura do mercado consumidor. Ascensão, que para Santos (1981), marca a década de 1950 como um marco da incorporação dos países subdesenvolvidos a um novo contexto capitalista “comandado pela revolução científico-técnica e seu braço ativo, as empresas transnacionais” (SANTOS, 1981, p.7). Com a abertura para as multinacionais “o processo de integração do mercado interno e a formação de polos industriais apoia-se na modernização territorial, concretizada através de investimentos em infraestruturas de transporte rodoviário, produção energética e sistemas tele comunicacionais” (ROLNIK & NAKANO, p.105 -106).

Nos países desenvolvidos a urbanização se deu de maneira diferente em relação a dos países subdesenvolvidos no qual a ampliação do consumo contribuiu para a atração de pessoas para as cidades. As novas atividades oferecidas pelas cidades dos países subdesenvolvidos, como o Brasil, eram também diferentes pois havia poucas ofertas de empregos permanentes ou indústrias.

Não houve nos países subdesenvolvidos, como aconteceu nos países industriais, uma passagem da população do setor primário para o secundário e, em seguida para o terciário. A urbanização se fez de maneira diferente e tem um conteúdo também diferente: é uma urbanização terciária (SANTOS, 1981, p.11).

Para o geógrafo, a urbanização dos países subdesenvolvidos ocorreu junto a um êxodo rural, migração favorecida pela rede viária, e pode ser categorizada em dois tipos; o surgimento de numerosas pequenas cidades e a polarização urbana em função de uma cidade, geralmente a capital (SANTOS, 1981). Em Santa Catarina, por sua economia descentralizada, a capital foi substituída por diferentes polos econômicos de atração, sendo um deles, o Vale do Itajaí e seu principal escoador de mercadorias, o porto de Itajaí.

Na década de 1960 a população urbana brasileira já representava 44,67% do montante de 70.070.457 pessoas (IBGE, 1940), índice que demandava uma reestruturação social das cidades e das ofertas de moradias. Como resposta, surgem na mesma década às Companhias de

Habitação – COHAB<sup>11</sup>, que por meio de financiamento do Banco Nacional de Habitação – BNH, supervisionavam a construção de unidades habitacionais de interesse social.

Em Santa Catarina, o processo de êxodo rural foi um pouco mais lento quando comparado aos índices nacionais e em 1960, a população urbana representava apenas 32,3% do total. Contudo, os índices por município mostram novamente a descentralização do estado no qual, municípios como Itajaí, já tinham em 1960 porcentagem de 70,1% de população urbana.

## 6.2 A CIDADE DURANTE O CICLO MADEIREIRO

### 6.2.1 Ascensão do Capital Financeiro

Na década de 1930, o capital comercial de Itajaí e o capital industrial de Brusque e Blumenau transformaram-se também em capital financeiro com a criação do Banco Indústria e Comércio de Santa Catarina, o INCO. Fundando em 1935 o banco tinha matriz em Itajaí e ficou ativo por pouco mais de três décadas. Nesse período, incorporou outros bancos dentro e fora do estado de Santa Catarina, como o Banco Agrícola e Comercial de Blumenau e o Banco Nacional da Cidade de São Paulo (SILVA et al., 1960).

O fortalecimento do capital financeiro mantinha nas atividades portuárias sua força motriz. A classe de comerciantes de Itajaí, que conquistou sua ascensão devido às atividades portuárias, podia ser considerada, sob esse ponto de vista, protagonista das mudanças socioespaciais desde a formação da vila de Itajaí. Em um primeiro momento instalou seus estabelecimentos comerciais na foz que contava apenas com o porto natural, posteriormente, devido à demanda existente, entrou no setor de importação e exportação e na década de 1930, mais uma vez, para expandir uma estrutura de crescimento do seu capital, ligou-se às atividades financeiras.

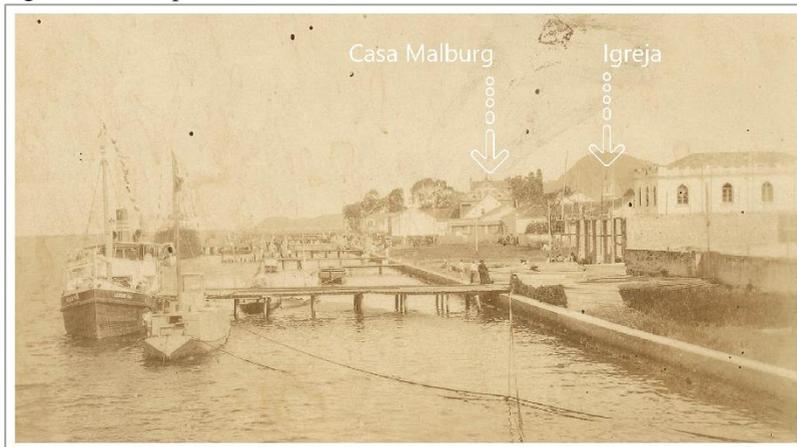
Até então, a zona portuária mantinha suas atividades ao longo dos trapiches espalhados pela região central da cidade, como é possível ver

---

<sup>11</sup> A COHAB de Santa Catarina foi fundada em 1966.

na figura 24. Localiza-se, na mesma figura, a primeira Igreja e a Casa Malburg, na região central da cidade, como pontos de referência.

Figura 24: Zona portuária no centro da cidade na década de 1930

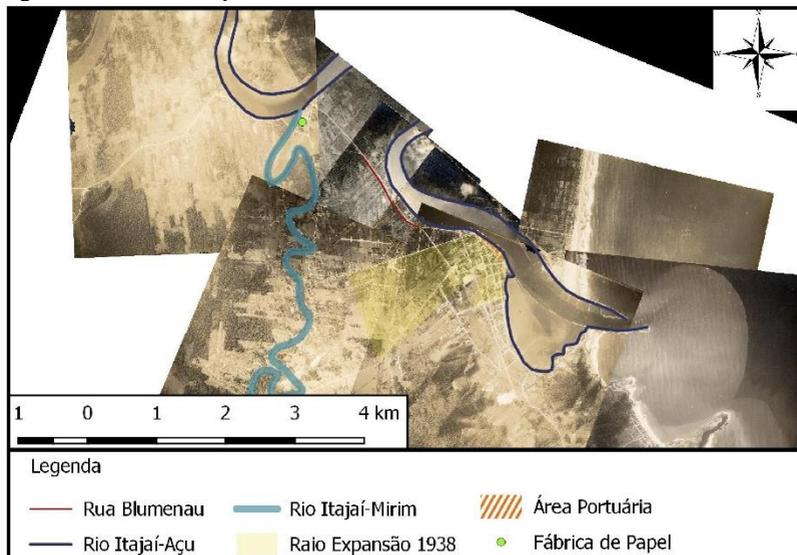


Fonte: Arquivo Histórico Municipal de Itajaí – Fundação Genésio Miranda Lins.

Com a zona portuária na região central da cidade, a expansão no sentido noroeste, em direção à Blumenau, mantinha-se até a década de 1930 apenas como via de passagem para as cidades do Vale do Itajaí. Nessa década, os bairros mais consolidados eram o Centro, Fazenda e Vila Operária, frações do tecido urbano que tinham como foco inicial as primeiras instalações portuárias da cidade.

Essa consolidação urbana mostra que o porto, na categoria espacial de fixo, orientou a expansão urbana de Itajaí, como é possível ver na figura 25. Localizado, até a década de 1930, na região central, o fixo direcionou o crescimento da malha urbana da cidade com novas vias e empreendimentos que se localizavam dentro desse raio.

Figura 25: Raio de Expansão Urbana até a década de 1930



Fonte: Elaborado pela autora em cima de mapa base cedido pela Secretaria Municipal de Urbanismo de Itajaí.

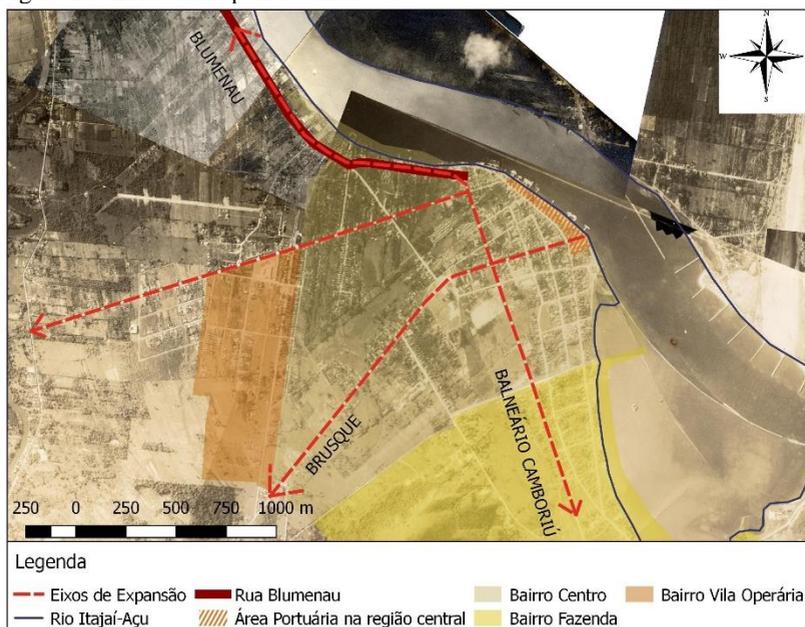
### 6.2.2 O novo cais do porto de Itajaí

O espaço portuário de Itajaí, especializou-se com o início do ciclo madeireiro de Santa Catarina e tornou Itajaí o principal entreposto comercial madeireiro do período. Com o novo ciclo econômico, o fluxo de mercadorias pela principal via no sentido noroeste de Itajaí, a rua Blumenau, aumentou exponencialmente e nas imediações da mesma, em 1938, foram iniciadas as obras do primeiro trecho do novo cais (PORTO DE ITAJAÍ, 2017). A nova estrutura era de concreto armado, tinha 233 metros de comprimento, pátio pavimentado, um armazém e localizava-se na avenida Coronel Eugênio Muller, contínua à rua Blumenau, via de conexão com Blumenau e antigo caminho entre centro e o primeiro porto natural. Nesse local, o porto mantém suas instalações até os dias atuais.

Enquanto a área central da cidade perdia aos poucos as edificações portuárias e de grande porte, iniciando seu processo de substituição das edificações, a área do novo cais atraiu empresas madeireiras pela proximidade com o novo local de atracadouro induzindo a criação de novos bairros e novos fluxos.

Analisando a malha urbana constituída na imagem aérea de 1938, figura 26, é possível perceber que o bairro Centro e o Fazenda, pioneiros, já estão com sua malha urbana consolidada, mas ainda com lotes a serem ocupados. Além desses, a rua Blumenau, conexão da primeira área portuária com a atual, também possui lotes ocupados, mas com uma característica diferente. Ao longo da rua Blumenau, ao lado dos lotes de uso residencial e no lado em contato com o rio, existem lotes de grandes dimensões com edificações de mesmo porte, algumas inclusive possuem seus próprios trapiches, características indicativas de uso de serviços ou produção vinculados ao porto. Percebe-se também, que a expansão para novos terrenos do município e os novos lotes e moradias concentravam-se ao longo das principais vias abertas assim como o crescimento da cidade. Na figura 26, também é possível perceber eixos de conexões com outras cidades, já bem consolidados, como o de Blumenau, o de Balneário Camboriú e o de Brusque.

Figura 26: Eixos de Expansão em 1938



Montagem feita pela autora com imagens aéreas de 1938 cedidas pela Secretaria de Estado do Planejamento. Hachuras feitas pela autora com o software QGIS (2017).

Durante o ciclo madeireiro, a principal espécie comercializada era o pinheiro, e as toras e tábuas amontoadas tornaram-se parte da paisagem da beira do rio Itajaí-Açu (D`ÁVILA,1982). Em 1941, por meio de decreto nacional, foi criado o Instituto Nacional do Pinho que tinha, entre outras atribuições, a fixação de cotas de produção e exportação do pinho (BRASIL, 1941). Para melhor atender às normatizações e leis vigentes de exportações, os depósitos deixavam toda a sua mercadoria exposta, facilitando a regulamentação e formando extensos pátios de estocagem. Os mesmos, ficavam dispersos pela cidade, mas havia uma concentração maior ao longo da rua Blumenau e demais ruas adjacentes, próximos ao novo cais portuário.

Em 1948 foi sancionado em Itajaí o Código de Posturas do município (CAMARA MUNICIPAL DE ITAJAÍ, 1948) que abrangia, entre outros tópicos, legislações específicas para novas e existente construções. O código instituiu que as quadras deveriam ser quadriláteros regulares com objetivo de promover uma melhor configuração da malha urbana; contudo, as proximidades do novo cais do porto não seguiam essa legislação. A distribuição de quadras e lotes era feita conforme a demanda de cada madeireira, responsáveis pela configuração da malha urbana.

### 6.2.3 O auge do ciclo madeireiro

A metade da década de 1950 marca o auge da movimentação de importação e exportação do porto de Itajaí durante o ciclo madeireiro, como é possível observar na tabela 05.

Tabela 05: Exportação e importação do porto de Itajaí de 1930 a 1967

ANOS	MOVIMENTAÇÃO (TON)
<b>1930</b>	51.350
<b>1935</b>	66.714
<b>1940</b>	82.578
<b>1945</b>	132.476
<b>1950</b>	232.098
<b>1955</b>	448.436
<b>1960</b>	443.586
<b>1965</b>	368.129
<b>1967</b>	354.472

Fonte: Artigo A história do Porto de Itajaí, [1967?], p.20.

No mesmo período, as embarcações de longo curso passaram a predominar em relação às de cabotagem, comprovando a capacidade do novo cais em receber embarcações de maiores portes (A HISTÓRIA DO PORTO DE ITAJAÍ, [1967?]).

Os pátios das madeireiras já dominavam a paisagem urbana de Itajaí e a rua Blumenau, intensificou seu caráter de via de apoio às atividades portuárias criando uma barreira de contato ao rio nesse perímetro. Os depósitos eram compridos e formavam quadras inteiras com poucos espaços de cruzamento.

Figura 27: Depósitos de Madeira ao longo da Rua Blumenau na década de 1950



Fonte: Arquivo Histórico de Itajaí - Fundação Genésio Miranda Lins

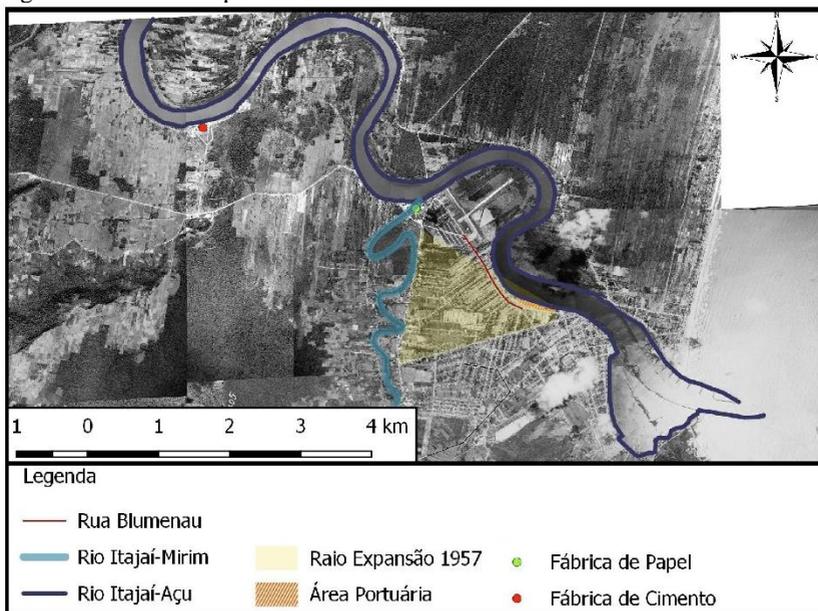
Na figura 27, na qual em uma primeira impressão parece ser uma imagem aérea com inúmeras casas, na verdade são depósitos de madeireiras que se estendem pela rua Blumenau. Sem efetivo planejamento urbano, a cidade se conformou por sua atividade econômica.

Contam moradores mais antigos que o arruamento criado em função das pilhas de madeira que se

seguiam por todo o canto deixava espaços que eram utilizados no dia a dia pela população, como se fossem “ruas de passagem”, incorporadas aos hábitos de todos no caminho para a escola, para o trabalho, para o passeio do final de semana. Anos depois já sem as enormes pilhas de madeira, esses espaços continuavam a ser usados em função do hábito dos próprios moradores. Alguns deles foram transformados pela administração municipal em ruas da cidade (RUSSO, 2013 p.123-124).

Na década de 1950, foi feita a complementação do cais com a construção de novo trecho (PORTO DE ITAJAÍ, 2017) e as imagens de satélite de 1957 mostram que o novo local do fixo, o porto, criou novamente um raio de expansão do crescimento urbano, como é possível ver na figura 28.

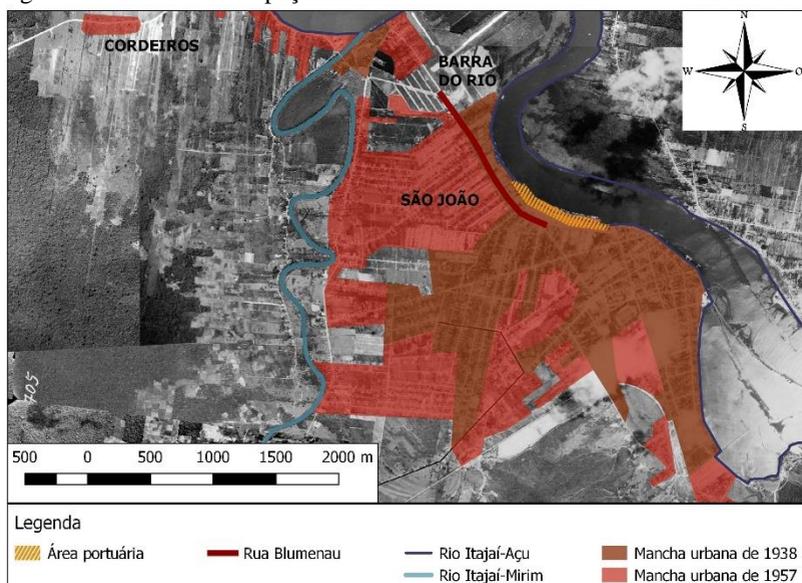
Figura 28: Raio de Expansão Urbana na década de 1950



Montagem feita pela autora com imagens aéreas de 1938 cedidas pela Secretaria de Estado do Planejamento. Hachuras feitas pela autora com o software QGIS (2017).

Os bairros criados anteriormente continuaram a expandir sua malha urbana, entretanto, o foco maior de expansão foi orientado pela nova posição da zona portuária. A expansão resultante do novo cais e a expansão continuada das regiões anteriormente desenvolvidas tinham perfis diferentes.

Figura 29: Mancha de ocupação urbana de 1938 e de 1957



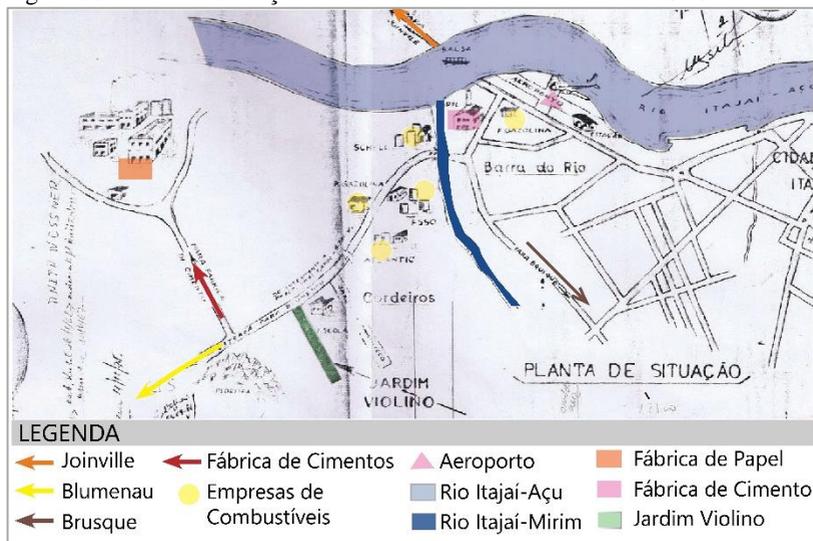
Montagem feita pela autora com imagens aéreas de 1957 cedidas pela Secretaria de Estado do Planejamento. Hachuras feitas pela autora com o software QGIS (2017).

Na imagem aérea de 1957, figura 29, visualiza-se que a parte oeste já estava densamente ocupada e com uso predominantemente residencial, percebido pela dimensão dos lotes. Já o bairro São João, que surgiu em função do novo cais, tinha lotes de proporções maiores indicando usos comerciais e de serviços. Havia uma maior concentração de novas áreas na nova zona portuária, enquanto as demais novas áreas da cidade apenas eram continuidades dos primeiros bairros. A mancha urbana ampliou sua proporção criando vias e loteamentos, porém delimitava-se pelo traçado do rio Itajaí-Mirim, sem ultrapassá-lo.

Os novos fluxos, gerados pelo ciclo econômico da madeira, atraíram um contingente populacional elevando a população total de Itajaí que cresceu 39% de 1950 para 1960. Além disso, nessas duas décadas, a população urbana de Itajaí já era superior à rural (IBGE, 1950 e 1960). Como reflexos do novo contexto social foi criado o sistema de transporte público de Itajaí, na década de 1950, com ônibus circulares (COLETIVO ITAJAÍ, 2017) e surgiram novos loteamentos residenciais privados, para atender à demanda habitacional.

Além do dinamismo do ciclo madeireiro, o momento nacional de incentivo à industrialização atraiu para Itajaí fábricas de diferentes fins, como a fábrica de cimento da Votorantim, localizada na figura 28, que iniciou suas atividades em 1958 (VOTORANTIM, 2017). A fábrica foi implantada no atual bairro Salseiros, contudo foi um dos motivos para criação de loteamentos residenciais próximos, como no bairro ao lado, o bairro Cordeiros. Verifica-se tal fato pela análise do projeto de alguns desses loteamentos, como o empreendimento Violino que mostrava em sua planta de situação a “boa localização do empreendimento”, como é possível ver na figura 30.

Figura 30: Planta de Situação do Loteamento Jardim Violino de 1956



Fonte: Hachuras feitas pela autora em cima do projeto do loteamento disponibilizado pela Secretaria de Obras e Serviços de Itajaí.



Outra particularidade em relação aos outros loteamentos eram as dimensões dos lotes que incentivavam o uso de moradores de diferentes classes de renda. Agrupavam lotes menores e maiores que variavam de 294m<sup>2</sup> a 1.100m<sup>2</sup>. O loteamento Polar, junto à fábrica Votorantim, deu início à formação do atual bairro Murta de Itajaí.

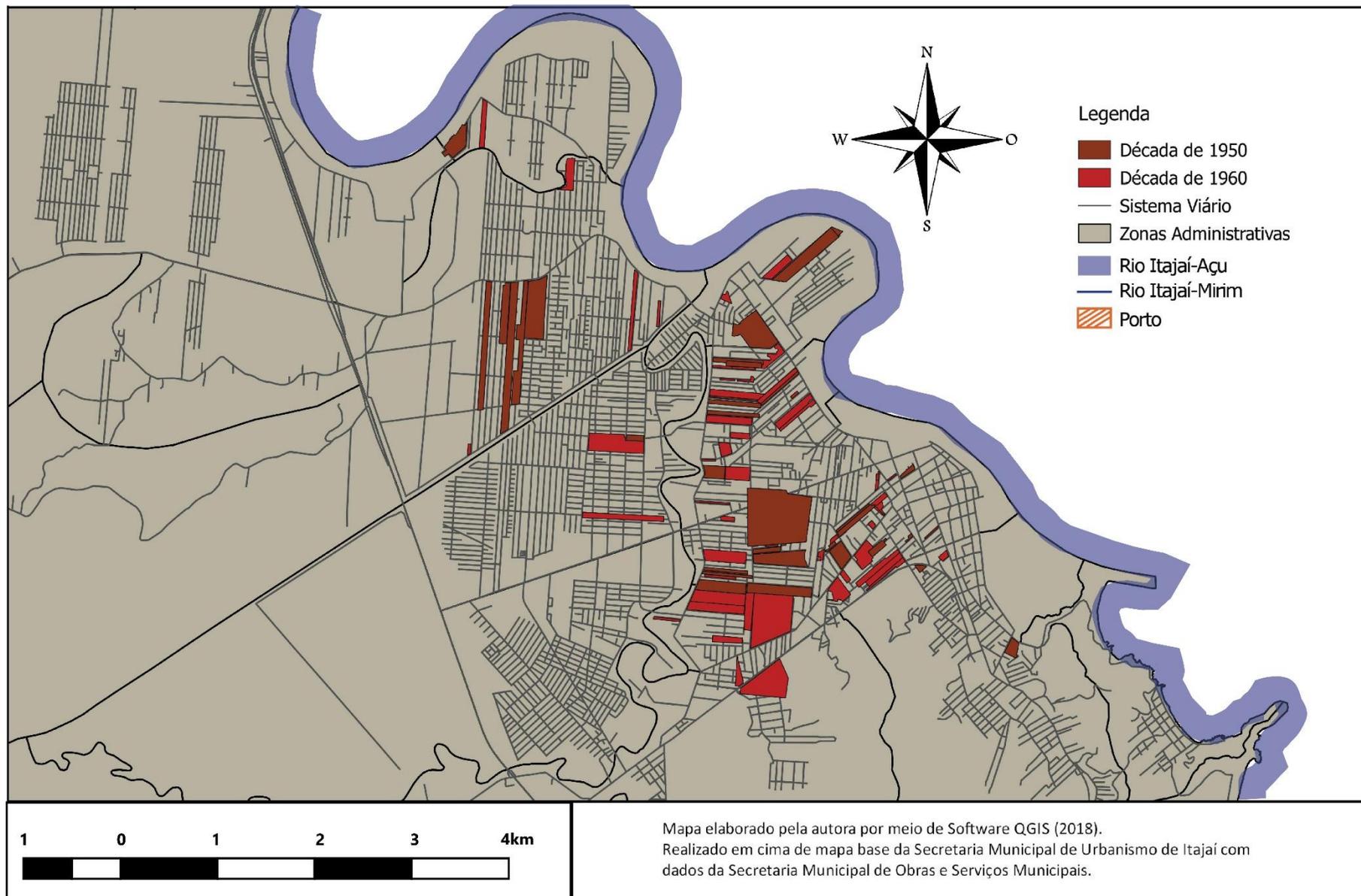
Os loteamentos aprovados na prefeitura nas décadas de 1950 e 1960 estão marcados na figura 32 e confirmam os perfis dos bairros existentes e dos que estavam em formação, como já foi analisado nesse capítulo.

Os dados dos loteamentos, recolhidos junto à Secretaria de Obras e Serviços de Itajaí, foram representados sobre mapa base atual do município, com o sistema viário atual. As zonas administrativas, denominação dada pela secretaria de urbanismo de Itajaí, representem no mapa os bairros do município. Alguns dos projetos dos loteamentos não possuíam data de aprovação, como por exemplo o loteamento Polar, por esse motivo, a montagem do mapa da figura 32 também se baseou na compatibilização de empreendimentos visualizados na imagem de satélite de 1957.

Na figura 32, visualiza-se como a configuração e a disposição dos loteamentos privados estruturou a malha urbana. Esses, por sua vez, distribuía-se ao longo das principais vias de acesso ao porto de Itajaí, como a rua Blumenau e a sua continuação, a rua Reinaldo Schmithausen. A via que acompanhava o rio Itajaí-Mirim e fazia o trajeto entre o porto de Itajaí e o município de Brusque, também foi usada como delimitação dos loteamentos.

Seguindo essa condição e hierarquização de caminhos, nos bairros onde as ruas eram extensas, com poucos cruzamentos, como o bairro São João, os loteamentos assim também o eram, e nos bairros com quadras mais regulares, os loteamentos também eram mais proporcionais em dimensões, como no bairro Vila Operária e suas proximidades. Próximo aos loteamentos dos bairros Cordeiros e São João, no final da década de 1960, foi construído o canal de retificação do rio Itajaí-Mirim, obra que pretendia diminuir o impacto das enchentes do Vale do Itajaí.

Figura 1: Loteamentos aprovados em Itajaí nas décadas de 1950 e 1960



A década de 1960 também foi marcada pela finalização do cais do porto que acrescentou 570 metros de cais, totalizando 803 metros, e recebeu o primeiro armazém frigorífico do porto (PORTO DE ITAJAÍ, 2017). Armazém frigorífico que deu início a um tipo específico de cargas que dominaria o porto de Itajaí nas décadas seguintes, a carne congelada. A figura 33, da década de 1960, mostra os pátios pavimentados e armazéns do novo cais, assim como os pátios de madeireiras que se conformavam como uma continuação da zona portuária.

Figura 33: Vista aérea de Itajaí na década de 1960



Destaque para o novo cais e para a igreja matriz na área central, no eixo da rua Hercílio Luz, inaugurada em 1955. Fonte: Arquivo Histórico de Itajaí - Fundação Genésio Miranda Lins

A construção desse novo cais contribuiu para que em 1966, o porto de Itajaí devido sua relevância comercial e industrial no Vale do Itajaí, fosse considerado Porto Organizado pela União<sup>12</sup> e reconhecido nacionalmente (PORTO DE ITAJAÍ, 2017). A figura 33 mostra como a cidade, na década de 1960, possuía ainda gabaritos baixos, sendo a nova igreja Matriz um ponto de referência pela altura. Esse padrão começou a ser alterado na década de 1970 com a construção de novos edifícios como

<sup>12</sup> Decreto 58.780/66.

o Hospital Marieta Konder Bornhausen<sup>13</sup>, o edifício residencial Rio do Ouro e o edifício Catarinense que inovavam pela altura e pela sua arquitetura modernista em comum.

Os edifícios residenciais, ambos na rua Hercílio Luz, também se destacavam pelos seus usos multifuncionais; o Rio do Ouro tem uma galeria comercial no térreo e o edifício Catarinense é de uso misto, possui uso de serviços até o terceiro pavimento e acima desses, uso residencial. A figura 34 mostra o Hospital Marieta no canto direito da imagem, destacando-se pelo gabarito em comparação as outras edificações da avenida Marcos Konder e o edifício Catarinense, da rua Hercílio Luz, em foto atual.

Figura 34: Hospital Marieta e Edifício Catarinense



Esquerda: Avenida Marcos Konder com destaque para o Hospital Marieta. Direita: Edifício Catarinense na rua Hercílio Luz. Fonte: Arquivo Histórico de Itajaí - Fundação Genésio Miranda Lins (Hospital Marieta) e Acervo da autora (Edifício Catarinense - 2016).

### 6.3 ATIVIDADES E EMBARCAÇÕES ATRAÍDAS PELO NOVO CAIS

A cidade muda quando muda a sociedade em seu conjunto (LEFEBVRE, 2016). A sociedade em Itajaí, agora integrada à categoria de sede de porto organizado, aumentou sua complexidade da divisão

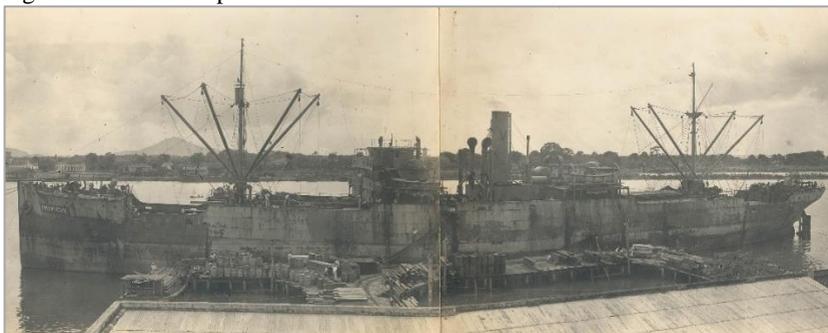
<sup>13</sup> O projeto de arquitetura modernista era composto por um monobloco e fachada principal com brises em todas as janelas.

social de trabalho ao atrair nova massa de trabalhadores direcionada para as novas ofertas de serviços portuários. Nesse período surgiram categorias específicas de mão de obra, como classificadores, distribuidores, gradeadores, medidores, tratoristas, terresteiros e estivadores, todos responsáveis por uma diferente etapa do processo de circulação da mercadoria (MOREIRA, 1995).

Com o aumento da complexidade da divisão social do trabalho, a nova zona portuária conformou o início de uma segregação urbana. O recém construído cais, o novo local do fixo, atraiu novos serviços e atividades vinculadas ao porto e diferentemente da zona portuária anterior, na região central, na qual as edificações construídas exaltavam a riqueza dos comerciantes envolvidos com o porto, a zona portuária nova era protegida por muros e sem atenção ou integração com o entorno que se adensou conforme a demanda de novos loteamentos residenciais ou galpões de serviços. Essas características, aliadas à infraestrutura urbana precária, concentraram nos bairros São João, Cordeiros, Barra do Rio, população de classe de renda baixa.

O novo cais, de concreto armado, recebia embarcações de até cento e quarenta metros de comprimento (RUSSO, 2013) e em sua maioria navios de cargas gerais, embarcação mais comum. Esses navios transportavam variadas mercadorias juntas, como as tábuas de madeiras vistas na figura 35. O carregamento e descarregamento das embarcações era feito pelos estivadores, com uso de força física.

Figura 35: Navio Tropicus – 1955



Fonte: Arquivo Histórico de Itajaí – Fundação Genésio Miranda Lins

Além dos acessos rodoviários que conectaram Itajaí com outras regiões do estado, em 1954 um ramal da EFSC e estação de passageiros chegou no bairro Fazenda, em Itajaí; já a estação da ferrovia para o cais portuário foi inaugurada apenas em 1962 (RUSSO, 2013). Com a extensão da ferrovia de Blumenau a Itajaí, o transporte fluvial entre as duas cidades, que já recebia poucos investimentos, foi desativado por completo.

Os modais ferroviários e fluviais seriam essenciais para garantir uma circulação de mercadorias mais eficiente e rapidamente, como sistemas de engenharia adequados às atividades portuárias. No entanto, os mesmos não eram prioridade dos governos federais e estaduais, uma vez que foi incentivado o modelo rodoviário para transporte de cargas. Como resultado, na década de 1960, o país já estava integrado por rodovias eram constantemente melhoradas como a BR470 que ligava o planalto oeste e Vale do Rio do Peixe ao Vale do Itajaí, e as ferrovias tornavam-se obsoletas.

## 6.4 RUPTURA

### 6.4.1 O fim do ciclo madeireiro de Itajaí

O desenvolvimento da economia catarinense promovida pelo ciclo da madeira, dinamizou o Planalto Oeste, o Vale do Rio do Peixe e transformou o espaço urbano de Itajaí. Contudo, no final da década de 60 a economia madeireira entrou em declínio, como foi apresentado na tabela 05, visto que a exploração das florestas de araucária não previu nenhum tipo de reposição da matéria prima, o que ocasionou sua escassez.

A crise madeireira também pode ser constatada pela posição de Itajaí, no total das exportações e importações, em relação aos outros portos catarinenses na década de 1970, como exhibe a tabela 06.

Tabela 06: Movimentação portuária de SC na década de 1970

<b>PORTOS</b>	<b>TOTAL MOVIMENTADO (TON)</b>
<b>São Francisco do Sul</b>	25.935.259
<b>Imbituba</b>	13.154.802
<b>Itajaí</b>	8.204.723

Fonte: Anuário estatístico do Brasil, 1980, Rio de Janeiro, IBGE.

A queda das exportações do porto de Itajaí, coincidiu com a criação de incentivos e subsídios nacionais para a pesca. Os trapiches da região central de Itajaí, onde funcionava o porto, serviram para o desenvolvimento e aumento da indústria pesqueira de Itajaí que se apropriou do local. A pretensão era de que com o fim do ciclo madeireiro, o porto de Itajaí se tornasse um porto pesqueiro (GOULARTI, 2008).

Com o fim do ciclo madeireiro, a cidade de Itajaí enfrentou problemas econômicos, com a quebra da principal receita do município, e sociais com uma massa de trabalhadores desempregados das madeiras e atividades afins. O cenário deste período, de 1930 a 1970, apresenta a cidade adensada, com estrutura portuária preparada para manter as movimentações do auge do ciclo madeireiro, seguida pela fase de um contingente de mão de obra disponível e grave crise econômica. A quebra do padrão de organização do espaço é rompida, dando início a um novo período, abordado no capítulo seguinte.

## **7 PERÍODO 4 (1970 – 1995): O ADENSAMENTO URBANO DA CIDADE PORTUÁRIA**

### **7.1 A ASCENSÃO DO CAPITAL FINANCEIRO**

Após a segunda metade do século XX, em escala mundial, acentua-se o novo marco do processo de produção, a Terceira Revolução Industrial e Tecnológica, que trouxe inovações nas tecnologias de informação, comunicação, biotecnologia, nanotecnologia. Avanços que eliminaram postos de trabalhos e instauraram uma nova perspectiva na divisão internacional do trabalho (POCHMANN, 2016). No final do século XX, esse processo introduz a globalização e a economia neoliberal, auge dos fluxos financeiros internacionais.

[...] graças aos avanços da ciência, produziu-se um sistema de técnicas presidido pelas técnicas da informação, que passaram a exercer um papel de elo entre as demais, unindo-as e assegurando ao novo sistema técnico uma presença planetária. Só que a globalização não é apenas a existência desse novo sistema de técnicas. Ela é também o resultado das ações que asseguram a emergência de um mercado dito global. [...] Os fatores que contribuem para explicar a arquitetura da globalização atual são: a unicidade da técnica, a convergência dos momentos, a cognoscibilidade do planeta e a existência de um motor único na história, representado pela mais-valia globalizada (SANTOS, 2015, p. 23-24).

Os avanços da ciência permitiram o aumento da fragmentação das escalas de produção e intensificaram a descentralização da produção em diversas partes do território mundial a procura de baixos custos de produção. Nesta economia globalizada predomina o liberalismo econômico, com intensa privatização de atividades que, no período anterior, estavam nas mãos do estado, processo que estimula uma maior concentração e centralização do capital e consequentemente a maior convergência do mesmo em estruturas de mercado monopolista, hegemonia de grupos econômicos transnacionais, das empresas globais (ROLNIK; NAKANO, 2000). A liberdade do capital financeiro permitiu que outros capitais também ganhassem mobilidade, como o capital industrial e o comercial, colocando também os trabalhadores em concorrência em nível mundial.

A Terceira Revolução Industrial e Tecnológica, que promoveu a revolução da comunicação e dos transportes, acelerou os fluxos de ordem global e instituiu novos padrões de tempo e espaço. Nesse contexto, os portos marítimos, principais meios de comércio internacional, receberam destaque.

Partindo do entendimento de que o tempo de circulação é essencial para a reprodução do capital (MARX, 1988) a integração espacial nesse processo capitalista exigia a reestruturação das infraestruturas responsáveis pela distribuição, transporte e armazenagem de mercadorias. Processo amparado pela tecnologia adequada e pela logística que se tornou essencial (GALVÃO, 2009).

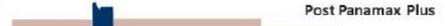
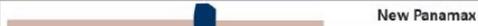
A nova logística dos fluxos teve como importante tecnologia o contêiner, novo sistema padronizado de armazenamento e transporte internacional que surgiu na década de 1950, porém que se tornou mundial na década de 1980, “a caixa que encolheu o mundo” (SILVA; VASCONCELLOS, 2009, p.04). As pesquisadoras detalham as transformações:

A frota mundial passou por mudanças significativas: os navios aumentaram em tamanho sendo projetados para transportar um grande número de contêineres, o que, por si só demandou calados mais profundos nos portos; os berços de atracação foram aumentados e equipamentos específicos desenvolvidos para a movimentação dos contêineres. Os estivadores empregados foram reduzidos drasticamente em número e substituídos por trabalhadores mais qualificados, capazes de operar sofisticadas máquinas e guindastes com salários muito mais altos. A padronização da carga levou a escolhas intermodais como viária, ferroviária, por tubulação e aeroviária, permitindo mais interações; por outro lado demandou áreas mais extensas para sua movimentação e depósito, os retro-portos (SILVA; VASCONCELLOS, 2009, p.06).

O tamanho padronizado deu origem à sigla TEU que por extenso significa *twenty foot* equivalente *unit*, portanto um TEU é um contêiner de vinte pés; um contêiner de quarenta pés, a segunda medida mais

comum, equivaleria a dois TEU's<sup>14</sup>. O contêiner mudou radicalmente o espaço e as técnicas, que no início das cidades portuárias eram adaptadas ao meio e às possibilidades que o local oferecia; o novo sistema inverteu essa lógica e fez o espaço adaptar-se aos sistemas de engenharia. A figura 36 mostra o aumento da capacidade de armazenagem e transporte que os contêineres propiciaram.

Figura 36: Evolução dos navios de contêineres

		Length	Draft	TEU
First (1956-1970)	 Converted Cargo Vessel	135 m	< 9 m	500
	 Converted Tanker	200 m	< 30 ft	800
Second (1970-1980)	 Cellular Containership	215 m	10 m 33 ft	1,000 – 2,500
Third (1980-1988)	 Panamax Class	250 m	11-12 m 36-40 ft	3,000
	 Post Panamax	290 m		4,000
Fourth (1988-2000)	 Post Panamax Plus	275 – 305 m	11-13 m 36-43 ft	4,000 – 5,000
Fifth (2000-2005)	 New Panamax	335 m	13-14 m 43-46 ft	5,000 – 8,000
Sixth (2006-)	 New Panamax	397 m	15.5 m 50 ft	11,000 – 14,500

Fonte: The Geography of Transport Systems apud Trabalho de Conclusão de Curso de Daniel França (2013).

Os portos desassociaram-se dos complexos industriais e o vínculo com a cidade diminuiu. Tornou-se necessário criar uma organização hierárquica e surgiram os portos especializados ou concentradores, os *Hub Ports* (SILVA; VASCONCELLOS, 2009). Esses portos possuem infraestrutura de grande porte e estão aptos para receber navios cargueiros que transportam milhares de contêineres.

Têm a função de convergir cargas, linhas de navegação e são responsáveis pela distribuição dos produtos que chegam até eles, tendo

<sup>14</sup> Um contêiner de vinte pés tem tamanho padrão de 6,06 metros de comprimento, 2,44 metros de largura e 2,59 metros de altura.

por objetivo reduzir o número de escalas e rotas das principais companhias marítimas. Proporcional à grandeza dos *Hub Ports*, precisa ser sua infraestrutura portuária, incluindo profundos calados e extensas áreas continentais. Esses portos concentradores localizam-se predominantemente na Ásia e no Brasil nenhum porto conseguiu atingir, até a data desta dissertação, essa categoria.

O espaço, os homens, as firmas, as instituições e o meio ambiente foram subordinados à nova técnica. Conforme os sistemas de engenharias desenvolvem-se unifica-se o comando de sua utilização, tanto do ponto de vista econômico como também institucional, passando de “fluxos que são curtos no espaço, e que se exercem em áreas limitadas, a fluxos que abrangem frações do território cada vez maiores” (SANTOS, 2014, p. 89).

### **7.1.1 A Abertura do Mercado Brasileiro**

No Brasil, até a década de 1980, havia ainda a predominância do capital industrial sobre as forças produtivas, sustentado pelas grandes indústrias de base nacionais, e o país atingiu elevados índices do Produto Interno Bruto (PIB) por habitante (POCHMANN, 2016). Os reflexos da preponderância do capital industrial também foram vistos em Santa Catarina que se integrou ao modelo nacional de incentivos do governo para fomentar a industrialização.

Além dos financiamentos mais facilitados, Santa Catarina investiu em infraestrutura básica de transporte, energia e propiciou o crescimento da indústria e agroindústria catarinense. A descentralização econômica de Santa Catarina, desenvolvida desde o início de seu povoamento, estimulou diferentes setores industriais como o alimentício, metal mecânico, têxtil e vestuário, papel e celulose, madeireiro, plástico, carbonífero e os de cerâmicas, porcelanas e cristais. No Vale do Itajaí, destaca-se o crescimento da indústria têxtil, que chegou a ocupar a segunda posição no ranking têxtil nacional (GOULARTI, 2002).

Contudo, nesta mesma década de 1980, essa realidade nacional alterou-se com o início do processo de desindustrialização no Brasil, como explica o economista:

A partir da década de 1980, o predomínio da dominância financeira associado ao estrangimento interno que decorreu da valorização cambial terminou por subordinar o

capital industrial, [...] tornando cada vez mais acanhada a indústria de transformação brasileira. Seja qual for o indicador considerado, a indústria perdeu participação relativa tanto na produção como na ocupação total, enquanto aumentou o seu peso nas importações totais (POCHMANN, 2016, p.71).

A década que ficou conhecida economicamente como a “década perdida” no Brasil registrou baixas de crescimento no PIB. No contexto mundial, fortalecia-se a expansão da globalização e o abandono dos acordos financeiros e monetários internacionais que vigoraram até a década de 1980. Os novos padrões neoliberais adotados pelos Estados Unidos influenciaram políticas liberalizantes nos países da América Latina (POCHMANN, 2016).

No Brasil, no ano de 1990, começaram a ser implementadas políticas econômicas e sociais neoliberais como a eliminação de barreiras comerciais, a redução dos impostos de importação, privatizações. Medidas ideologicamente apresentadas como necessárias para inserção e reprodução no novo mercado mundial, de domínio do capital financeiro. Tais mudanças levaram a um novo cenário nacional.

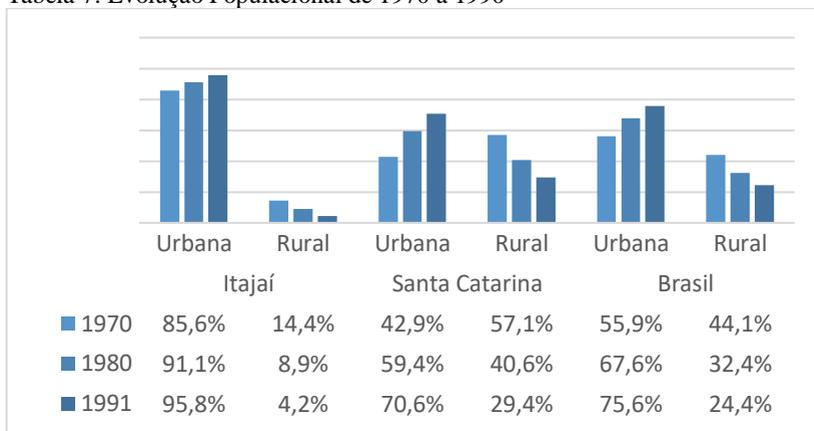
[...] à desregulamentação da economia, à abertura indiscriminada do mercado às empresas estrangeiras, à desarticulação da indústria nacional, à privatização das empresas estatais [...] à redução das atividades econômicas a taxas de crescimento inferiores à da década de 1980, ao crescimento do desemprego e ao aumento da pobreza e da desigualdade social (ROLNIK; NAKANO, 2000, p. 107).

As novas medidas introduzidas no Brasil, refletiram-se na atividade industrial de Santa Catarina, uma vez que “o desmonte do aparelho estatal desarticulou os nexos que uniam o Estado à dinâmica interdepartamental e à formação da infraestrutura básica, mudando o padrão de acumulação em nível nacional e o padrão de crescimento em nível estadual” (GOULARTI, 2002, p. 991). Os portos perderam seus vínculos com complexos industriais locais e passaram a participar de uma ordem mundial hierarquizada.

Os modelos de desenvolvimento econômico vigentes nesse período, de 1970 a 1990, refletem-se no desenvolvimento do espaço das cidades brasileiras. A urbanização ampliou sua abrangência e os fenômenos, antes predominantes apenas nas metrópoles, chegaram com maior intensidade às pequenas e médias cidades, acentuando as diferenças entre as frações do tecido urbano.

O Brasil chegou no final de 1990 com 75,6% de sua população vivendo em áreas urbanas (IBGE, 1991), índices acompanhados em proporção similar pelo estado de Santa Catarina e muito maior no município de Itajaí conforme tabela 07.

Tabela 7: Evolução Populacional de 1970 a 1990



Fonte: Elaborado pela autora com base nos censos do IBGE de 1970, 1980 e 1991.

De acordo com Castells (2000, p.146) “[...] a cidade não cria nada, mas centralizando as criações, ela permite que elas brotem”. A concentração das atividades vinculadas ao porto em Itajaí originou novos fluxos e induziu uma elevação muito rápida da população urbana do município.

## 7.2 A ALTA DENSIDADE DA CIDADE PORTUÁRIA E SEUS REFLEXOS NO TECIDO URBANO

Como apresentado na tabela 07, Itajaí atingiu em 1970 uma porcentagem de 85,65% de população na zona urbana e 14,35% de população na zona rural, do total de 63.139 habitantes. O censo de 1970 é de importante análise pois é o primeiro que contabiliza apenas a população dos atuais limites geográficos de Itajaí, uma vez que Navegantes emancipou-se apenas em 1962. As estatísticas de 1970 também mostram que do total do número de habitantes de Itajaí, 20.487 pessoas não eram naturais do município, uma porcentagem de 32,45% (IBGE, 1970).

Do total de habitantes não naturais do município, 19.429 pessoas tinham domicílio na zona urbana e, entre essas, 7.509 pessoas residiam no município por um período igual ou menor a cinco anos, ou seja 36,65% do total de migrantes (IBGE, 1970). Expressiva porcentagem coincidente com o período do ciclo madeireiro, comprovando a atração exercida por ele. A migração tinha representantes de todas as regiões brasileiras, contudo, em sua maioria era composta por catarinenses. O decréscimo da população rural e o acelerado aumento da população urbana caracterizam uma demanda de mão de obra na cidade e uma consequente diminuição das atividades agropecuárias que em 1970 abrangiam apenas 2,96% da população economicamente ativa do município (CENSO, 1970).

O ciclo madeireiro encerrou-se em 1970, entretanto, Itajaí já estava consolidada como cidade portuária. Seu porto, agora organizado e oficialmente reconhecido como entreposto comercial no âmbito nacional, ao mesmo tempo que viu decair suas exportações de madeira, manteve sua movimentação de cargas baseadas na diversificação industrial de Santa Catarina iniciada nas décadas anteriores com os incentivos nacionais à industrialização. Na pauta de exportações do porto de Itajaí estavam o açúcar, produtos congelados, fumo, tecidos, máquinas e motores, celulose, papel, entre outros (PORTOBRÁS, 1986).

O incentivo ao setor pesqueiro, também em nível nacional, fez com que no final da década de 1970, a indústria pesqueira de Itajaí contabilizasse vinte e oito empresas na foz do rio Itajaí-Açu (POLLETE; MARENZI; SANTOS, 2012). As mesmas ficavam distribuídas no bairro São João, seguindo o sentido da rua Blumenau, no bairro Cordeiros, na

atual rua Reinaldo Schmithausen, e em demais pontos da foz, em vias no sentido noroeste.

O momento de crescimento da indústria catarinense propiciou a abertura de indústrias no município, como abordado anteriormente, e nas décadas de 1970 algumas dessas ainda se mantinham ativas como a Fábrica de Papel no bairro Barra do Rio e a Fábrica de Cimentos Votorantim, no bairro Salseiros. As indústrias tinham plantas mais afastadas do centro urbano, contudo, também estavam localizadas no eixo de expansão noroeste. Para incentivar a instalação de novas indústrias e como outra opção de diversificação da economia do município, em 1970 foi criado o primeiro distrito industrial (CÂMARA MUNICIPAL DE ITAJAÍ, 1972) na região norte da cidade, no atual bairro Barra do Rio, área onde funcionava o aeroporto de Itajaí, antes de ser transferido para Navegantes.

O distrito industrial, de propriedade municipal, iniciava nas imediações da rua Blumenau, via de ligação com o porto, foi dividido em trinta lotes e tinha por objetivo “o incremento do parque industrial do município, com oferecimento de vantagens, fornecimento de infraestrutura e serviços diversos para os estabelecimentos industriais que vierem a instalar-se neste distrito” (CÂMARA MUNICIPAL DE ITAJAÍ, 1972). Além da isenção de impostos, os benefícios oferecidos eram a doação de terras e a infraestrutura de água e energia elétrica nas ruas do loteamento.

O local escolhido para esse primeiro distrito já tinha uma dinâmica espacial, por estar muito próximo à zona portuária, todavia na década de 1970 a rodovia federal BR101 já atravessava Itajaí e era local de maior fluxo de mercadorias. A escolha do local do primeiro Distrito Industrial consolidou uma segregação de usos e atividades do município já na década de 1970. A partir da área portuária e seguindo em sentido noroeste, ficavam as indústrias em geral, as indústrias pesqueiras, os estaleiros e demais atividades afins, ocasionando uma desvalorização e início da periferização da população dos bairros ali em formação.

Na mesma década, o centro de Itajaí já mostrava seu processo de verticalização, como abordado no capítulo anterior. Na foto da figura 37 é possível ver como a rua Hercílio Luz já tinha edifícios com altos gabaritos em relação aos demais da região central, entre eles o Catarinense e o Rio do Ouro, modernistas e explanados anteriormente. Os bairros já consolidados aumentaram seu número de vias, lotes e

edificações e novos bairros foram constituídos como o São Judas e o Dom Bosco, expansões da Vila Operária.

Figura 37: Vista aérea do centro de Itajaí na década de 1970



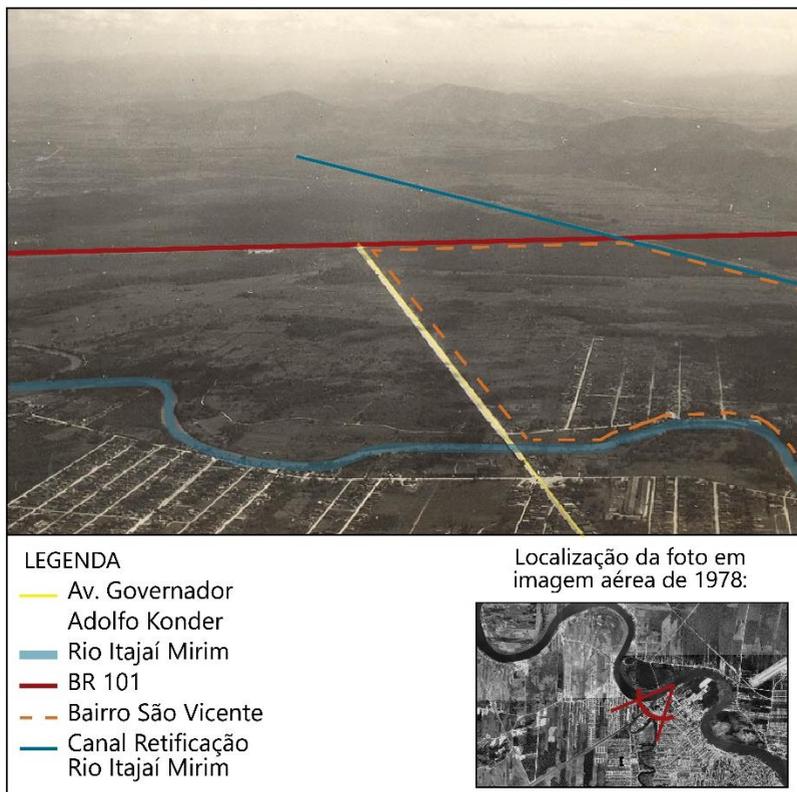
Fonte: Arquivo Histórico de Itajaí – Fundação Genésio Miranda Lins

Nos bairros próximos à zona portuária, a expansão até a década de 1970 estava limitada pelas margens do rio Itajaí-Mirim. Havia ligações por balsa e por uma ponte para atravessar o rio, equipamento e infraestrutura que não eram suficientes para efetivar a ocupação da margem oposta. O rio Itajaí-Mirim, importante via de escoamento de produtos para o porto no início da ocupação da foz, tornou-se então uma barreira na perspectiva de crescimento urbano e especulativo para o município e novas pontes e obras foram feitas como a construção da ponte Francisco Queiroz de Almeida, popularmente conhecida como ponte da ASPMI, que integrou o bairro São Judas ao novo bairro em crescimento, o bairro São Vicente.

O bairro São Vicente foi uma expansão direta do bairro São João e ficou delimitado entre a margem do rio Itajaí Mirim e o novo canal de retificação do rio. O bairro se tornou ponto estratégico pela sua integração com as outras frações do tecido urbano e na década de 1970 recebeu outra importante obra, a construção da Avenida Governador Adolfo Konder (POLLETE; MARENZI; SANTOS, 2012), via que ligou o bairro e a

cidade à recém-concluída BR 101. A figura 38 demarca essas obras em foto da década de 1970.

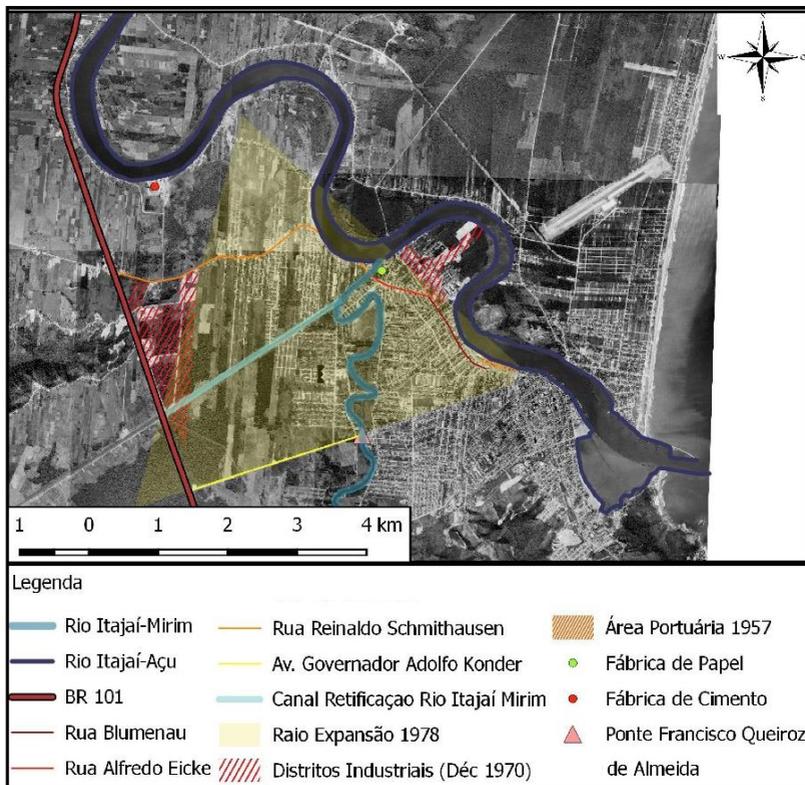
Figura 38: Construção da Avenida Adolfo Konder no vazio



Fonte: Arquivo Histórico Fundação Genésio Miranda Lins

A figura 39 ilustra, sobre a imagem aérea da década de 1970, as obras relatadas nos últimos parágrafos e evidencia como a localização da zona portuária manteve-se orientando geograficamente a expansão da malha urbana de Itajaí. A figura também localiza o primeiro distrito industrial, na pista do aeroporto, atualmente desativado na Barra do Rio, e o novo distrito industrial às margens da BR 101 construído também na década de 1970.

Figura 39: Raio de Expansão Urbana na década de 1970

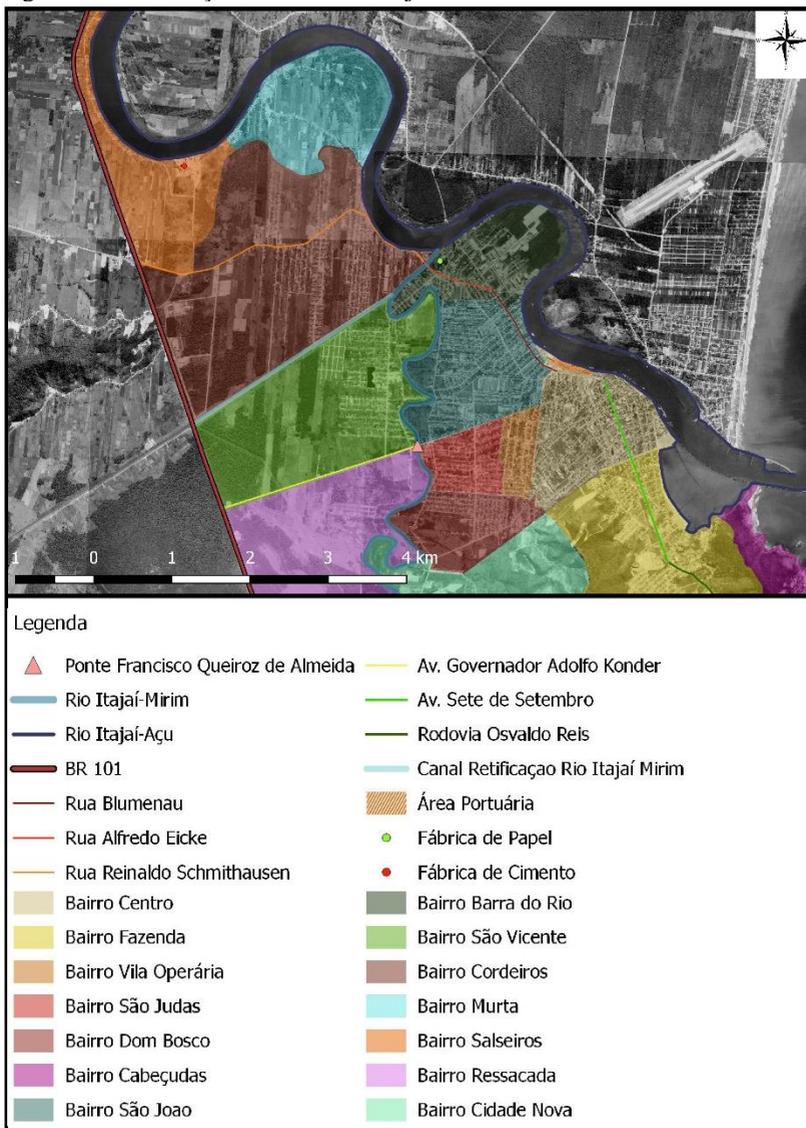


Montagem feita pela autora com imagens aéreas de 1938 cedidas pela Secretaria de Estado do Planejamento. Hachuras feitas pela autora com o software QGIS (2017).

O crescimento urbano de Itajaí não esteve restrito às novas áreas de expansão. As áreas consolidadas anteriormente adensaram-se e geraram novos bairros conforme abordado; entretanto, a ocupação de novas áreas foi ao longo dos anos dirigida pela localização da zona portuária. Ainda na década de 1970 o bairro São Vicente expandiu-se e formou o bairro Cordeiros, que transpôs os limites do canal de retificação do Rio Itajaí Mirim. Ambos os bairros, Cordeiros e São Vicente, ocupam atualmente a primeira e segunda posição entre os mais populosos de Itajaí (CENSO, 2010). Para melhor compreender os bairros formados e abordados, a figura 40 mostra a divisão atual dos bairros de Itajaí, sobre imagem aérea de 1978. Os bairros Murta e Salseiros também estão

representados na figura, contudo na década de 1970 ainda detinham pequena ocupação urbana.

Figura 40: Delimitação de bairros de Itajaí



Fonte: Elaborado pela autora em cima de mapa base cedido pela Secretaria Municipal de Urbanismo de Itajaí

A rodovia BR 101, que atravessa vários estados, integrou os municípios do litoral catarinense e conectou esse litoral aos outros estados do Brasil. Apesar da integração, nessa escala maior e federal, no âmbito municipal a construção da rodovia criou uma linha divisória entre o perímetro urbano e as demais áreas de Itajaí, como visualizado na figura 40. Apenas o bairro Itaipava, que se localiza do outro lado da BR 101 e é de formação antiga, encontrado nos relatos da história da ocupação da foz do Rio Itajaí-Açu, manteve-se como integrante do perímetro urbano.

Em 1971 foi aprovado o primeiro plano diretor do município de Itajaí no qual “aconteceu um esforço de planejamento e gestão mais sistemático da cidade, que até então se limitava a ações esparsas de organização espacial e implantação de infraestrutura” (SANTOS, 2008). Anteriores ao plano vigoravam legislações de parcelamento e uso do solo que dimensionavam o tamanho das avenidas, delimitavam o perímetro urbano, faziam intervenções pontuais na infraestrutura como o prolongamento, pavimentação ou construção de estradas, especificavam como deveriam ser as quadras, recuos das edificações.

O primeiro plano diretor foi elaborado por uma empresa do Paraná e para o arquiteto Santos:

Sua elaboração reproduziu em Itajaí os valores presentes na época, marcados por uma postura centralizadora e autoritária do poder executivo no ato de regular os padrões de desenvolvimento da cidade. Porém, o valor mais fortemente presente era a tecnocracia, já que o plano diretor foi inteiramente concebido e elaborado no escritório de uma empresa exterior ao município, sem nenhuma articulação com os profissionais e importantes condicionantes locais. Essa estrutura baseava-se na ideia de que o conhecimento competente e científico a respeito dos problemas da cidade retirava qualquer conteúdo político e conflituoso do produto (SANTOS, 2008, p. 148).

De acordo com o arquiteto, o plano compunha-se de um diagnóstico e de apresentação de instrumentos como o zoneamento funcional, índices, coeficientes urbanísticos. Alheio à realidade local, o plano não cumpriu seu papel de orientador e coube à uma comissão interdisciplinar da prefeitura de Itajaí definir e decidir as questões que o plano deixava em aberto (SANTOS, 2008).

## 7.2.1 A demanda habitacional

De acordo com os censos do IBGE do período de análise desse capítulo, de 1970 a 1995, Itajaí cresceu 37% de 1970 para 1980 e 38% de 1980 para 1991, atingindo na década de 1990 mais de 90% de população urbana. O município teve um crescimento populacional mais elevado que o de Santa Catarina que cresceu 25% em ambas as décadas (CENSO IBGE, 1980 e 1991).

O crescimento urbano é proporcional ao crescimento sistêmico de categorias espaciais interdependentes como o “[...] tamanho urbano, o modelo rodoviário, carência de infraestrutura, especulação fundiária e imobiliária, problemas de transporte, extroversão e periferação da população [...]” (SANTOS, 1998, p.96).

Todas as categorias influenciaram e foram influenciadas pelo sistema econômico vigente que incentivou a direção de verbas públicas para a cidade econômica em detrimento da cidade social (SANTOS, 1998). O capital monopolista exigiu a ampliação da rede de transportes e infraestruturas que garantissem a circulação da mercadoria dentro e fora da cidade; o direcionamento para esses fins provocou uma carência de investimentos sociais e ampliou a diferença entre as frações das cidades.

Facilidades foram oferecidas e financiadas pelo poder público como por exemplo a criação dos distritos industriais de Itajaí. Ao mesmo tempo, em âmbito nacional, aumentou a oferta de crédito e de habitações populares e criou-se uma expectativa que se refletiu na expansão da classe de renda média e na atração de novas pessoas de classe de renda baixa.

A terra urbana, dividida em loteamentos ou não, aparece como promessa de lucro no futuro, esperança justificada pela existência de demanda crescente. Como as terras apropriadas, mas não utilizadas, são cada vez mais numerosas, a possibilidade de dotá-las dos serviços requeridos é sempre menor. Daí, e de novo, uma diferenciação no valor de troca entre as diversas glebas e assim por diante. É assim que a especulação se realimenta e, ao mesmo tempo, conduz a que extensões incorporadas ao perímetro urbano fiquem cada vez maiores (SANTOS, 1998, p.97).

A demanda por habitação em Itajaí comprova-se pelos dados populacionais já apresentados e pela densidade demográfica que passou de 0,218 habitantes por km<sup>2</sup> na década de 1970 para 0,413 habitantes por km<sup>2</sup> na década de 1990 (POLLETE; MARENZI; SANTOS, 2012).

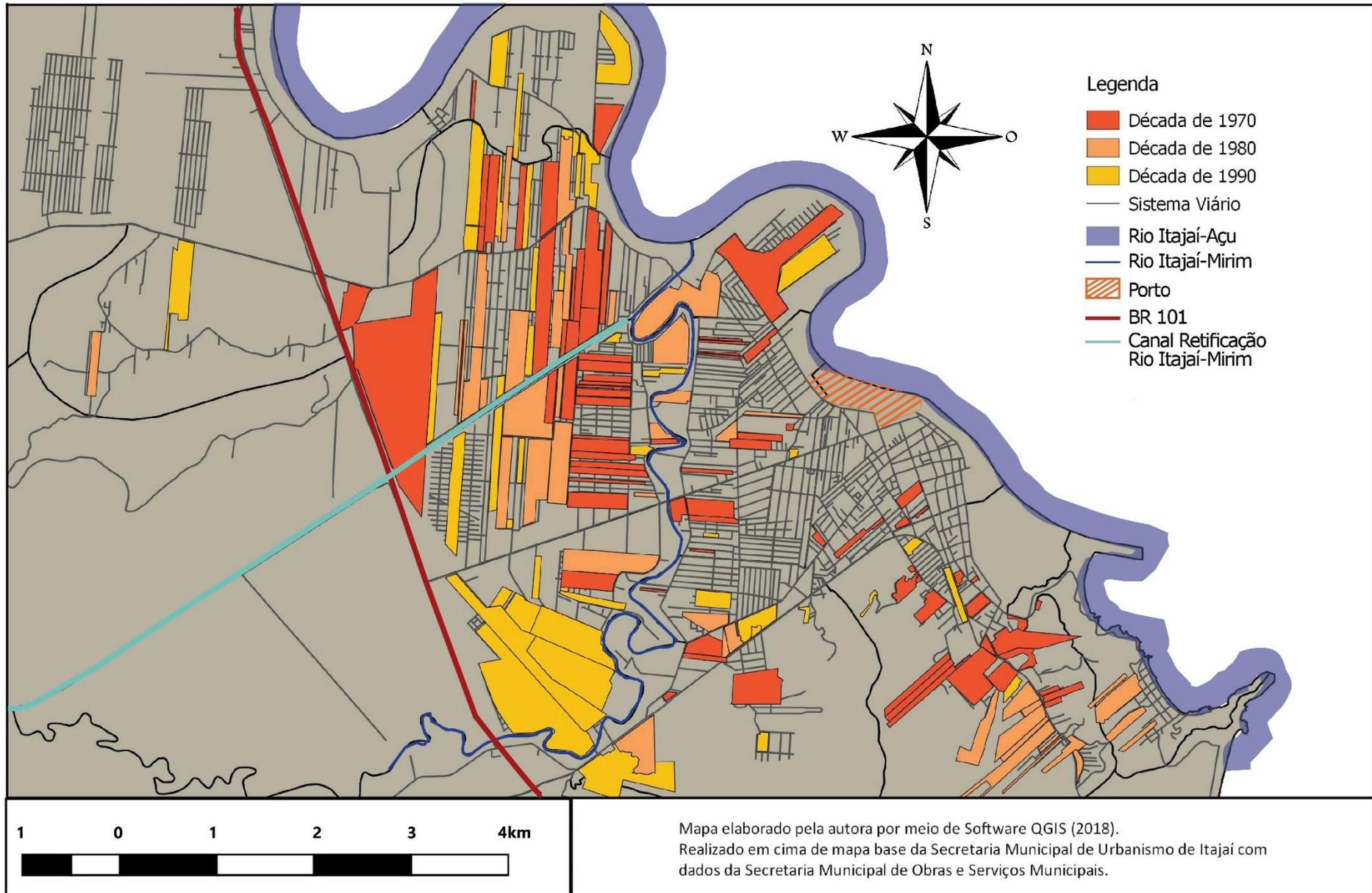
Os reflexos abordados por Santos (1998), no processo de divisão de terras em loteamentos, são visualizados em Itajaí mais intensamente nas décadas de 1970 a 1990, conforme mapeamentos da figura 41, que reúne todos os loteamentos aprovados na prefeitura de Itajaí no período e embasa novas análises de formação do espaço urbano.

Os novos loteamentos concentravam-se na margem esquerda do Rio Itajaí Mirim, local que tinha muitos espaços vazios e que reunia empresas como estaleiros, indústrias de pescados, distribuidoras de combustíveis e outras indústrias. Em sua maioria, os loteamentos tinham as mesmas características, ocupavam faixas extensas e compridas de terras e dividiam as mesmas em distintos loteamentos.

Por meio da análise dos projetos, foi possível constatar que esses loteamentos foram responsáveis pela estruturação da malha urbana no local. Sem infraestrutura necessária ou previsão de espaços e serviços públicos a área tornou-se um aglomerado de lotes um ao lado do outro.

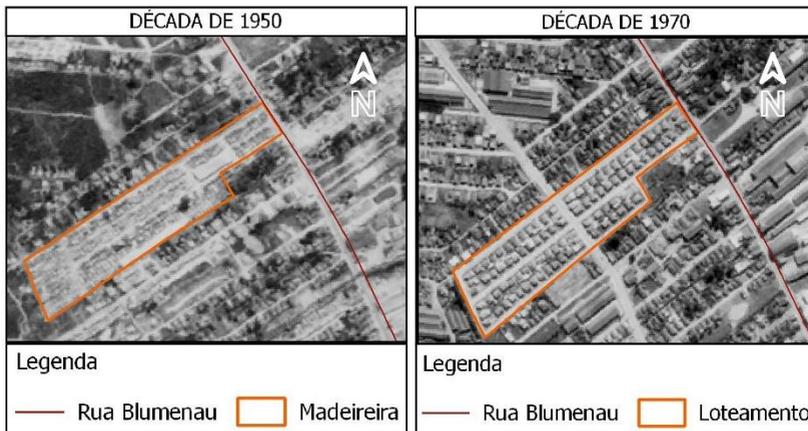
Pelos dados recolhidos e mapeados na figura 41, constata-se que a década de 1970 foi o período de maior número de novos loteamentos criados em Itajaí, concentradamente nos bairros São Vicente e Cordeiros, recém ocupados. Muitos foram construídos em terrenos que eram ocupados anteriormente pelos pátios das madeireiras e mantinham a configuração original do espaço.

Figura 2: Loteamentos aprovados em Itajaí nas décadas de 1970, 1980 e 1990



A figura 42, mostra em diferentes imagens de satélites do mesmo local, o exemplo de um loteamento que passou por esse processo de substituição de usos.

Figura 42: Terreno de Madeira em Itajaí



Mesmo terreno em décadas e com usos distintos; madeira e loteamento residencial. Fonte: Elaborado pela autora em cima de imagem aérea de 1957 e 1978.

Em relação à construção de novos loteamentos em âmbito nacional, havia incentivos e oferta de crédito para população adquirir habitações, todavia, até a década de 1970 não havia normativas de infraestrutura básica para o parcelamento do solo. Como resultado:

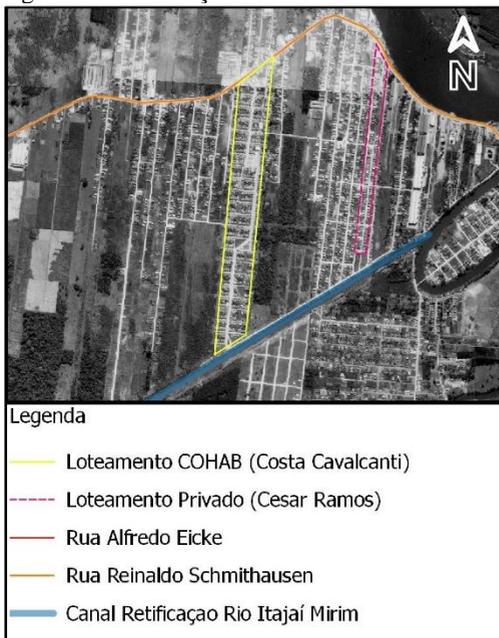
[...] nos loteamentos mais "populares" o loteador praticamente somente demarcava os lotes, abria ruas de maneira incipiente, aprovava o "loteamento" nas Prefeituras e já começava a vender os lotes. As Prefeituras faziam o arruamento e implantavam a infraestrutura, era "uma maravilha" para os loteadores e/ou donos de glebas (ENTREVISTA HERMÍNIO GUARDIANO, 2018).

Um dos loteamentos exemplo desse período, é o loteamento Cesar Ramos aprovado em 1972 em Itajaí. Era formado por 151 lotes, com tamanhos variando em sua maioria entre 250,00m<sup>2</sup> a 330,00m<sup>2</sup> (Anexo 3). Percebe-se no projeto a ausência de espaços educacionais, de lazer ou especificações de infraestruturas básicas como energia, água e esgoto.

Outro exemplo, é o loteamento COHAB Costa Cavalcanti, de data não identificada, porém já visualizado na imagem aérea de 1978, que ocupou uma faixa inteira de terra, da Rua Reinaldo Schmithausen até o canal de retificação do Rio Itajaí Mirim, como é possível verificar na figura 43, que localiza o Costa Cavalcanti e o loteamento Cesar Ramos, apresentado anteriormente. A configuração das quadras estreitas e extensas, herdada do período do ciclo madeireiro, foi mantida nos novos loteamentos dos bairros São Vicente e Cordeiros.

Outro padrão, visualizado também na figura 43, era a falta de ordenamento do parcelamento do solo. Priorizavam-se os eixos das principais vias e não havia uma integração entre os loteamentos com hierarquização de ruas paralelas.

Figura 43: Localização loteamento COHAB e Loteamento Cesar Ramos



Fonte: Elaborado pela autora em cima de imagem aérea de 1978.

Um diferencial do loteamento Costa Cavalcanti foi a reserva, em seu projeto, de espaços para áreas verdes, praças e escola de ensino básico (Anexo 4), no entanto foi uma porcentagem pequena para o montante de habitações construídas. Oferecia mais de 500 lotes e todos foram

entregues com edificações térreas, unifamiliares, padronizadas e repetidas, como é possível observar na figura 44. Constatase também, pela foto, a falta de infraestrutura no local para abrigar um empreendimento de grande porte como esse.

Figura 44: Loteamento COHAB no bairro São Vicente. Década de 1980



Fonte: Arquivo Histórico Itajaí - Fundação Genésio Miranda Lins.

No final da década de 1970, em 1979, com a Lei federal 6.776/79 houve uma modificação nas exigências do parcelamento do solo. Em Itajaí, a lei que estabelece, desde então, as normas dos projetos de loteamentos é de 1980<sup>15</sup>. De acordo com o engenheiro da Secretaria Municipal de Obras e Serviços Municipais de Itajaí, após essa lei

[...] há a necessidade - e nosso Município segue a legislação - de o loteador implantar toda a infraestrutura: drenagem pluvial, colocação de meio-fio, no mínimo a macadamização (em nosso Município a Lei ainda permite somente macadamização ou pavimentação primária), adução de água, eletrificação (com posteamento), reserva de áreas institucionais e áreas verdes; a aprovação - além da Prefeitura - deve ser realizada nas concessionárias de serviços (CELESC, SEMASA), nos órgãos públicos (FAMAI ou FATMA se for o caso) além de os Cartórios de Registros exigirem vasta documentação; antes da

<sup>15</sup> Lei Municipal N° 1.787 de 21/05/1980.

aprovação o processo passa também pela Promotoria Pública. (ENTREVISTA HERMÍNIO GUARDIANO, 2018).

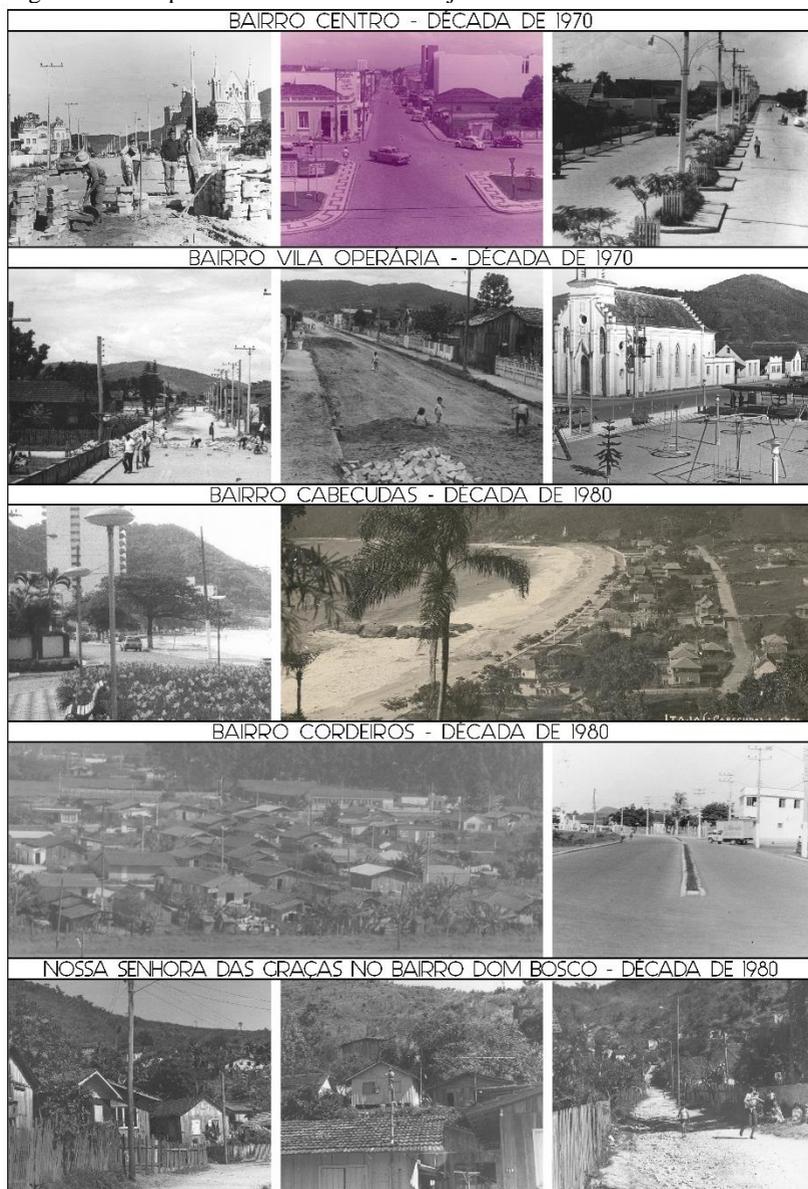
Voltando à análise do mapa de loteamentos da figura 41, é possível observar também a criação de novos loteamentos no sentido sudoeste do município, nas margens da Rodovia Osvaldo Reis que foi finalizada e pavimentada na década de 1970 (POLLETE; MARENZI; SANTOS, 2012) e dava acesso ao município de Balneário Camboriú. Além de conectar os dois municípios, a rodovia facilitou o acesso ao balneário Praia Brava estimulando sua maior ocupação.

No mesmo mapa, de uma análise inicial seria possível conceber que os loteamentos próximos à BR 101 e de maiores proporções eram voltados para usos industriais ou de serviços, todavia, eram loteamentos residenciais (Anexo 5) que replicaram as mesmas linhas de ocupação dos demais discutidos nesse capítulo. Esses loteamentos deram origem ao bairro Cidade Nova (figura 40) que apesar de sua maior proximidade com o bairro Centro levou mais tempo para ser loteado. Isso ocorreu porque seus terrenos ficaram totalmente alagados durante a grande enchente de 1983 em Itajaí, como praticamente todo o perímetro urbano (Anexo 6). Após a enchente, as áreas atingidas que ainda não eram ocupadas mantiveram-se vazias e desvalorizadas.

Sem a ocorrência de enchentes por um determinado tempo, a área foi loteada na década de 1990 e destinada para habitações populares. Entretanto, como foi abordado no começo desta dissertação, as cheias são fenômenos naturais que acontecem periodicamente no Vale do Itajaí e até os dias atuais ainda não conseguiram ser contidas. Sendo assim, sempre que a cidade passa por uma enchente de grandes proporções o bairro Cidade Nova é inteiramente atingido e prejudicado.

As proporções do tecido urbano ampliaram-se e tornaram mais visíveis as diferentes classes sociais de renda. De acordo com Santos (1981, p.173), é possível identificar níveis de classes sociais na cidade por meio da análise das características das habitações, dos serviços de cada bairro e de como se realizam as trocas entre os diferentes espaços. Isto é, por meio da análise do plano urbano adotado, da densidade de população, do equipamento urbano de base, das habitações e dos imóveis de uso comercial, do equipamento de serviços, das características demográficas e étnicas e das características sociais profissionais.

Figura 45: Comparativo entre bairros de Itajaí nas décadas de 1970 e 1980



Fonte: Fotos do Arquivo Histórico Fundação Genésio Miranda Lins. Montagem feita autora.

Em Itajaí não houve um plano urbano, os loteamentos foram sendo aprovados sem qualquer planejamento. A demanda por habitação concentrou as classes de renda baixa nos bairros São Vicente e Cordeiros que dispunham de serviços e infraestruturas precárias e que se tornaram os bairros mais populosos de Itajaí.

Os bairros como Vila Operária, São Judas e Dom Bosco mantinham-se também conhecidos como bairros operários, contudo o que os difere dos outros bairros foram os investimentos públicos realizados nas décadas do período em análise nesse capítulo, de 1970 a 1990. Enquanto Vila Operária, Centro, Fazenda, Cabeçadas, recebiam novos investimentos, principalmente voltados à pavimentação das principais avenidas, bairro como São Vicente e Cordeiros não recebiam na mesma proporção, como é possível ver nas fotos da figura 45.

Um dos exemplos de investimento em áreas públicas de lazer nos bairros centrais, foi o projeto Caminho de Sodegaura, mais conhecido como projeto da Beira Rio, na década de 1980 no bairro Fazenda. Foi construído um aterro, próximo ao canal de acesso ao porto, com passeios ao longo do rio Itajaí-Açu, quadra de esporte, ciclovia, praça. A figura 46 mostra o projeto da beira rio, na fase de aterro, e perspectivas atuais do passeio.

Figura 46: Aterro Beira Rio e perspectivas do local atualmente



Fonte: Arquivo Histórico Fundação Genésio Miranda Lins e fotos atuais de Pedro Schmitt.

O espaço, além de ter opções de esporte e lazer, também é local de contemplação da paisagem e das embarcações que chegam e saem do porto.

### 7.3 A CONTEINERIZAÇÃO DO ESPAÇO E NOVOS CURSOS DE ENSINO SUPERIOR

Cada período caracteriza-se por um determinado uso de técnicas. O trabalho humano fica mais complexo para atender às exigências das inovações e formas de trabalho e configuração territorial são substituídas por outras (SANTOS, 2014). O porto, como instrumento de trabalho fixo, atraiu uma massa de trabalhadores e impôs o domínio das técnicas que se alteraram com o passar do tempo, assim como mudou a configuração da zona portuária no espaço.

No período em análise deste capítulo, de 1970 a 1995, a técnica de domínio foi o contêiner, introduzido no porto de Itajaí na década de 1980. Na figura 47 é possível observar as proporções das novas embarcações que atracavam em Itajaí na década de 1980.

Figura 47: Embarcação na década de 1980 em Itajaí



Fonte: Arquivo Histórico de Itajaí – Fundação Genésio Miranda Lins.

Em artigo de jornal de 1985 foi encontrado relato de como a nova técnica teve uma primeira resistência por parte dos exportadores que comercializavam pelo porto de Itajaí, por acreditarem que a carga estaria em risco, e das mudanças feitas na estrutura portuária desde os primeiros registros de embarques e desembarques dos contêineres:

A movimentação de cargas containerizadas tem crescido sensivelmente nos últimos anos nos portos brasileiros e internacionais. Vencidas as dificuldades naturais dos primeiros tempos, o porto de Itajaí, acompanhando esta tendência a nível mundial, lançou-se à tarefa de modernização de seus equipamentos, ampliação e melhoramento de suas instalações, objetivando atender à demanda crescente de cargas containerizadas. [...] Inicialmente houve uma resistência por partes dos exportadores [...] porém diante da imposição dos importadores europeus de que o transporte fosse realizado em cofres de cargas (containers), os exportadores acabaram cedendo [...] e a partir daí a prática generalizou-se e o uso do “container” passou a fazer parte do cotidiano do terminal portuário da Portobrás de Itajaí (JORNAL DE SANTA CATARINA, 1985).

A reportagem ainda destaca que o porto tinha pátio com trinta e quatro mil metros quadrados destinados à armazenagem de contêineres, que comportava aproximadamente 900 unidades, e descrevia os modernos equipamentos que o porto dispunha, como guindastes e empilhadeiras apontando a aquisição desses como responsáveis por colocar o “Porto de Itajaí em sintonia com a política adotada pelos maiores e mais importantes portos do mundo, sendo observado com vivo interesse pelas grandes companhias e agências de navegação do Brasil e do exterior” (JORNAL DE SANTA CATARINA, 1985). É importante ressaltar como a reportagem o compara com portos internacionais, não mais em nível regional, caracterizando a dependência dos fluxos de ordem mundial.

No ano de 1986, havia quatro berços de atracação no porto de Itajaí, sendo um para produtos congelados, um para navios que operavam exclusivamente contêineres, um para carga geral e um para açúcar (CALADO LIVRE, 1986). A tabela 08 abaixo mostra o rápido

crescimento na movimentação de contêineres no terminal portuário de Itajaí durante a década de 1980.

Tabela 08: Movimentação de TEU's na década de 1980 em Itajaí

<b>Ano</b>	<b>TEU's</b>
<b>1982</b>	5.858
<b>1983</b>	3.768
<b>1984</b>	4.583
<b>1985</b>	8.614
<b>1986</b>	11.284
<b>1987</b>	19.957
<b>1988</b>	27.465
<b>1991</b>	32.488

Fonte: Boletim Estatístico Portuário (1989) e ANTAQ (2017)

O declínio da movimentação registrado nos anos de 1983 e 1984 ocorreu devido à enchente de 1983 que inundou a cidade, incluindo a área portuária, e destruiu parte do cais. A estrutura portuária (Anexo 7) também foi ampliada nesse período e em 1990 já possuía 740 metros de cais acostável, 37.900m<sup>2</sup> de pátio pavimentado para armazenagem de contêineres e outras cargas e calado de oito metros de profundidade em seu canal de acesso (PORTOBRÁS, 1991). Os terminais portuários privados existentes movimentavam principalmente mercadorias de granel líquido, combustíveis, e a maioria, como abordado anteriormente, concentravam-se nas imediações do bairro Cordeiros.

No ano de 1990, predominava a navegação de longo curso em relação à de cabotagem, no movimento geral de mercadorias (PORTOBRÁS, 1991) o que comprova que a dependência agora era de uma rede de transportes eficiente para as mercadorias entrarem e saírem do porto e espaço para ampliação da estrutura.

Um reflexo e tentativa de resposta à demanda foi o projeto de modernização do porto de 1990 que previa a construção de uma nova área portuária de até 740 metros de cais na região do Saco da Fazenda (Anexo 8), área já especulada anteriormente para construção do porto, conforme visto nesta dissertação. Destaca-se um dos argumentos do projeto que aborda as condições de construção do atual cais do porto e justificativa do novo:

[...] o projeto do Porto de Itajaí pautou-se em parâmetros compatíveis da tecnologia portuária da época de sua construção, destinando-se ao atendimento de processos então encomendados. Os fatos da atualidade recomendam a evolução das ideias, tendo em vista a evolução das metodologias integradas no desenvolvimento da tecnologia moderna. Assim, o Porto de Itajaí, a exemplo dos grandes portos do mundo, deverá expandir-se em direção ao mar, compatibilizando suas possibilidades geográficas com as necessidades básicas ditadas pelo desenvolvimento tecnológico (PORTOBRAS, 1990, p 08).

O projeto ofereceria novas atividades e serviços também, como áreas de lazer, desportivas, centro de eventos, museu, iate clube, marina. Nas pesquisas foram encontradas informações sobre esse plano de modernização que abordava a aceitação e incentivo à realização por parte da PORTOBRAS, contudo o projeto não foi realizado. A concretização do empreendimento, teria ocasionado uma grande mudança na paisagem de Itajaí, uma vez que nos dois lados da região central teriam cais portuário, estreitando o centro e criando uma barreira visual para o Rio Itajaí-Açu.

A nova tecnologia de armazenamento, que dependia de grandes áreas livres, baseava-se também na eficiência de equipamentos como empilhadeiras e guindastes e não mais na força física dos estivadores, responsáveis pelo carregamento e descarregamentos das embarcações. Alterou-se a relação entre capital e trabalho e a nova estrutura profissional elevou o número de trabalhadores do setor terciário em Itajaí demandando a criação de cursos técnicos e superiores.

A demanda de funções é observada na oferta de cursos disponíveis no ensino superior de Itajaí ao longo do tempo. Inicialmente eram oferecidos os cursos de Ciências Jurídicas e Sociais, Filosofia e Letras, Administração, Ciências Econômicas e Ciências Contábeis. Em 1989 foi autorizado o curso de Ciências da Computação e na década de 1990 os cursos de Comércio Exterior, Oceanografia, Logística (UNIVALI, 2017); esses, por sua vez, indicam a especialização do ensino superior para cidade portuária.

O Porto de Itajaí, por meio do Centro de Ensino Portuário, também oferecia cursos para seus funcionários da área administrativa e do cais como o curso de Redação oficial, Formação de Instrutores, Desenvolvimento Gerencial, Operador de Equipamentos Portuários, Controlador de Carga, Guindasteiro, Lubrificação e Lubrificantes e Administração do tempo, além de curso para Prevenção de Acidentes (CALADO LIVRE, 1986). Os cursos eram ministrados pela PORTOBRÁS, empresa de portos do Brasil S.A, e oferecidos continuamente nas próprias instalações do porto de Itajaí.

#### 7.4 O INÍCIO DO PROCESSO DE MUNICIPALIZAÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ

O Brasil começou a década de 1990 entrando para um novo ciclo econômico mundial e neste contexto, agora globalizado, um sítio natural apropriado não era mais suficiente para manter ativo um porto. O setor de transporte, principalmente o portuário, adquire importante papel como suporte do processo econômico e os reflexos são identificados no espaço.

Ao espaço não é indiferente essa mundialização do mercado e da mercadoria [...] O espaço, soma dos resultados da intervenção humana sobre a terra, é formado pelo espaço construído que é também espaço produtivo, pelo espaço construído que é apenas uma expectativa, primeira ou segunda, de uma atividade produtiva, e ainda pelo espaço não-construído mas suscetível- face ao avanço da ciência e das técnicas e às necessidades econômicas e políticas ou simplesmente militares – de tornar-se um valor, não específico ou particular, mas universal, como o das mercadorias no mercado mundial. O espaço, portanto, tornou-se a mercadoria universal por excelência (SANTOS, 1991, p.19).

Esse espaço é um campo de ação de forças políticas e em 1990, com as novas políticas econômicas implementadas pelo Estado, foi extinta a PORTOBRAS, estatal federal que administrou os portos do Brasil entre 1975 e 1990. Com a sua extinção “se a estrutura portuária vinha se deteriorando nos anos de 1980, com o fim da Portobras a situação se complicou mais ainda. As obras foram paralisadas, as licitações foram suspensas e os projetos foram encerrados” (GOULARTI, 2008 p.38). Em

1993, por meio da Lei de Modernização dos Portos<sup>16</sup>, o governo passou o controle dos portos às administrações portuárias estaduais, às Companhias Docas e deu início aos processos de concessões e arrendamentos dos portos (BRASIL, 1993). O porto de Itajaí manteve-se provisoriamente sob a administração da Companhia Docas de São Paulo – CODESP.

A privatização em massa dos portos brasileiros não ocorreu de imediato por falta de legislação que amparasse a operação, uma vez que a Lei de Modernização dos Porto orientava que fossem seguidas leis que ainda não haviam sido aprovadas (DIÁRIO DA CIDADE, 1994). Durante esse trâmite, a CODESP assumiu o porto de Itajaí de maneira provisória e por esse motivo não demandava esforços para seu crescimento. Fato constatado por depoimentos com antigos funcionários do porto de Itajaí e por meio de reportagens de jornais como o artigo do Diário da Cidade (1993) que relatava problemas para a contratação de novos funcionários, nos pagamentos e no descaso com a dragagem do canal de acesso ao porto.

O porto era a maior atividade econômica do município e a desatenção com ele, após a extinção da PORTOBRAS, deu início à discussão para que o município fosse o responsável pela administração portuária. Em junho de 1995 não foi renovado o processo de concessão do porto à CODESP e por convênio de descentralização com a União, o município de Itajaí assumiu provisoriamente a administração portuária (ANTAQ, 2018). No mesmo ano, foi criada Administradora Hidroviária Docas Catarinense – ADHOC, autarquia municipal responsável pela gestão das atividades portuárias.

Sob a gestão da ADHOC, em setembro de 1995, o porto divulgou o projeto da Estação Aduaneira Interior – EADI de Itajaí, zona alfandegada privada de uso público que tinha por objetivo diminuir o número de mercadorias nos pátios saturados dos portos. Essas estações, também conhecidas como portos secos, ficavam distantes dos terminais portuários e a estação de Itajaí tornou-se necessária devido ao aumento das importações, ocasionado pela abertura do mercado brasileiro, como explica o documento do projeto da EADI

[...] no decorrer do final de ano de 1994, com reflexos no 1º semestre de 1995, em função de uma

---

<sup>16</sup> Lei nº 8.630/1993.

mudança das diretrizes econômicas impostas pelo Governo Federal, modificou substancialmente a movimentação de cargas invertendo a tendência de exportação para importação de cargas. Assim o calado passou a ser um fator restritivo devido aos navios chegarem mais carregados impossibilitando o ingresso no Porto de Itajaí, e a retro-área do Porto que em 1994 com as exportações havia obtido excelente rotatividade dos contêineres, começou a sofrer um grande congestionamento devido a permanência dos contêineres de importação[...] Estes fatos geraram reflexos em toda operação, comprometendo inclusive as exportações [...]. Observa-se, que estes fatores elencados, ocorreram em todos os Portos nacionais, gerando transtornos e reflexos dos congestionamentos e espera dos navios para atracar, prejudicando o giro dos navios em Portos Brasileiros (ADHOC, 1995, p. 01).

Na tabela 09 é possível verificar como de 1984 a 1989 a movimentação de exportação predominava sobre as de importação.

Tabela 09: Movimentação no Porto de Itajaí na década de 1980

ANO	CARGA GERAL TONS/ANO	CONTAINER UNIDADE 20'/40' TONS/ANO	CARGA GERAL TONS/ANO	CONTAINER UNIDADE 20'/40' TONS/ANO
	<b>IMPORTAÇÃO</b>		<b>EXPORTAÇÃO</b>	
<b>1984</b>	11.094	5.230	426.385	22.624
<b>1985</b>	17.126	9.643	436.645	49.787
<b>1986</b>	31.677	14.994	561.055	66.618
<b>1987</b>	58.802	30.562	548.834	117.858
<b>1988</b>	46.432	38.231	509.468	166.572
<b>1989</b>	45.566	31.115	391.153	136.427

Fonte: PORTOBRAS - Plano de Modernização Porto de Itajaí - 1990

As novas políticas econômicas implantadas no país desde o início da década de 1990, as dificuldades de gestão dos portos brasileiros e a Lei de Modernização constituem a base da crise do período em questão, de 1970 a 1995, mostrando que deixou de existir uma organização eficaz. Iniciava, portanto, em 1995 um novo período para porto e cidade que será abordado no capítulo a seguir.

## **8 PERÍODO 5 (1995 – 2008): PORTO MUNICIPALIZADO E MUNDIAL**

### **8.1 O INÍCIO DO SÉCULO XXI**

A acumulação do capital esteve ao longo da história baseada na eficiência da rede de transportes e de comunicação (LOJKINE, 1997). No final do século XX e estendendo-se para o século XXI, no Brasil e no mundo, as atividades produtivas dispersas em diferentes países especializam unidades produtivas, prestadoras de serviços, meios de comunicação e de transportes, tornando as relações mais complexas e ampliando sua abrangência. No mundo globalizado a velocidade dos fluxos torna-se essencial.

Não é sem motivos que a expressão “imperativos da globalização” aparece em análises que buscam decifrar o atual período histórico. As características do meio técnico-científico e internacional e o seu uso nos revelam que a sobrevivência das grandes empresas – aquelas que organizam sua produção em escala planetária – depende, dentre outros fatores, da rapidez com que coloca sua produção à disposição do mercado. [...] os Estados inventam uma viabilidade para os territórios [...] adaptam seus territórios às exigências das grandes empresas. Estas buscam no território, usado como recurso, fatores que transfiram competitividade aos seus produtos no mercado global. (PENHA, 2009, p.146).

Por esse motivo diante da competição imposta pela globalização “o que está em jogo é o próprio sistema de relações constituído, de um lado, pelos novos conteúdos demográfico, econômico, social de estados e municípios e a manutenção do conteúdo normativo do território” (SANTOS, 2015, p.96).

As bases do período da globalização designada como perversa por Milton Santos (2015) são “a unicidade da técnica, a convergência dos momentos e o conhecimento do planeta” (SANTOS, 2015, p.20). No transporte marítimo, a unicidade da técnica está representada pelo contêiner que desde seu advento adaptou os sistemas de engenharia e a configuração territorial. Os navios, que inicialmente eram adaptados para receber os contêineres passaram a ser construídos exclusivamente para

transportá-los. O contínuo aumento do tamanho e capacidade das embarcações permitiu uma redução de custos e tempo enquanto o conhecimento do planeta e a competitividade dos produtos feitos em escala mundial colocou os trabalhadores em concorrência no plano mundial (GALVÃO, 2009).

A convergência dos momentos encontra na rede urbana condição fundamental de organização do espaço pois garante a integração entre fluxos e fixos. A rede de Santa Catarina desenvolveu-se ao longo do século XX de forma diversificada e na década de 1990 sofreu grandes mudanças em sua indústria. Além da abertura econômica que alterou profundamente o mercado e a forma de fazer negócio no país, a entrada de capital estrangeiro permitiu que empresas internacionais adquirissem companhias catarinenses. Como consequência, setores da indústria catarinense, antes de grande relevância como a indústria têxtil, perderam espaço. No século XXI os portos não eram mais dependentes exclusivamente do desenvolvimento industrial nacional, pois a especialização de cargas e integração viária por rodovias federais tornaram os terminais atrativos para outras regiões do país.

## 8.2 A EXPANSÃO URBANA COORDENADA PELAS RODOVIAS FEDERAIS

O porto, em 1995, final do período anterior, estava entregue à administração municipal, no entanto de forma provisória, enquanto aguardava sua privatização. Em maio de 1996 entrou em funcionamento a EADI de Itajaí que ficava a 14 km do porto, no bairro Itaipava, às margens da BR 486, rodovia que liga Itajaí e o município de Brusque. A implantação nesse local exemplifica a ocupação das margens das rodovias federais que cortam Itajaí, processo característico de expansão urbana do novo período em questão, de 1995 a 2008, analisado nesse capítulo.

Após contínuas negociações, no final de 1997, o porto foi entregue à administração municipal por um prazo de 25 anos, com direito à renovação por igual período, e se tornou o primeiro porto municipalizado do país (JORNAL DE SANTA CATARINA, 1997). No mesmo ano, entrou em discussão o projeto de terminal para passageiros em Itajaí, um píer turístico (O ESTADO, 1997), e o projeto de um terminal portuário privado na cidade de Navegantes, em frente ao porto estatal de Itajaí (A NOTÍCIA, 1997).

Sob administração municipal, as atividades portuárias voltaram a crescer; foram feitas melhorias no cais portuário, serviços de dragagem para aumentar o calado do canal, comprados novos equipamentos para movimentação de contêineres, modernizado o setor de informática, adquiridos novos espaços de retro áreas para contêineres e estacionamentos. Medidas de otimização das operações, reaparelhamento do porto e de suas instalações que resultaram um aumento de 6% na movimentação portuária no primeiro ano de municipalização (ACII, 1998).

O projeto e construção do píer turístico, por meio de licitação, iniciou no final de 1998, em frente à praça Vidal Ramos, marco inicial da cidade e desde então, além de terminal mercante, o porto atua como terminal turístico sendo rota de cruzeiros e transatlânticos.

Figura 48: Píer turístico e perspectivas da praça Vidal Ramos



Fonte: Imagem de satélite Google Earth e fotos do acervo da autora (2015).

O local escolhido para o terminal teve como uma das premissas a importância do centro histórico de Itajaí, no entanto atua como uma barreira visual na perspectiva Igreja – praça – rio, como observa-se na figura 48.

Além disso, para o turista não existem atrativos para permanecer e conhecer a história e a arquitetura do centro histórico, pois não há iniciativas do poder público para a valorização do patrimônio material e imaterial ou integração destes com a paisagem da orla do rio Itajaí-Açu. Nesse quadro, poucos turistas permanecem em Itajaí e a maioria dirige-se para outros roteiros turísticos e de compras como Balneário Camboriú.

No final da década de 1990 e início da década de 2000 novos terminais portuários privados começaram a atuar na foz dando início à configuração atual do complexo portuário de Itajaí. Além dos terminais, o crescimento do porto atraiu para Itajaí novas empresas de logísticas e de apoio retroportuário e entre elas, aquelas que atuam como recintos alfandegados e agilizam todo o processo de embarque e desembarque de contêineres no porto. Nesse período também foram instalados em Itajaí um porto seco frigorificado e alfandegado e uma segunda Estação Aduaneira do Interior, porém frigorificada – EADIF.

No ano 2000 a ADHOC passou a denominar-se Superintendência do Porto de Itajaí e no ano seguinte parte do cais foi arrendada e atualmente essa é a configuração mantida. Dos quatro berços existentes para atracação, dois com comprimento de 535 metros são da empresa *APM Terminals* Itajaí especializada em contêineres, e os outros dois com 500 metros de extensão, são cais comercial, destinados aos operadores portuários credenciados (PORTO DE ITAJAÍ, 2017).

Em 2004, foi instalado um empreendimento de grande proporção, o condomínio industrial privado TEPORTI com vinte e dois lotes industriais, próximo à BR 101 e nas margens da Avenida Reinaldo Schmithausen, continuação da rua Blumenau que começa no porto de Itajaí. O condomínio instalou-se anexo a um novo terminal portuário privado localizado nas margens do rio Itajaí-Açu; ambos pertencem à mesma empresa e constituem o complexo TEPORTI, figura 49.

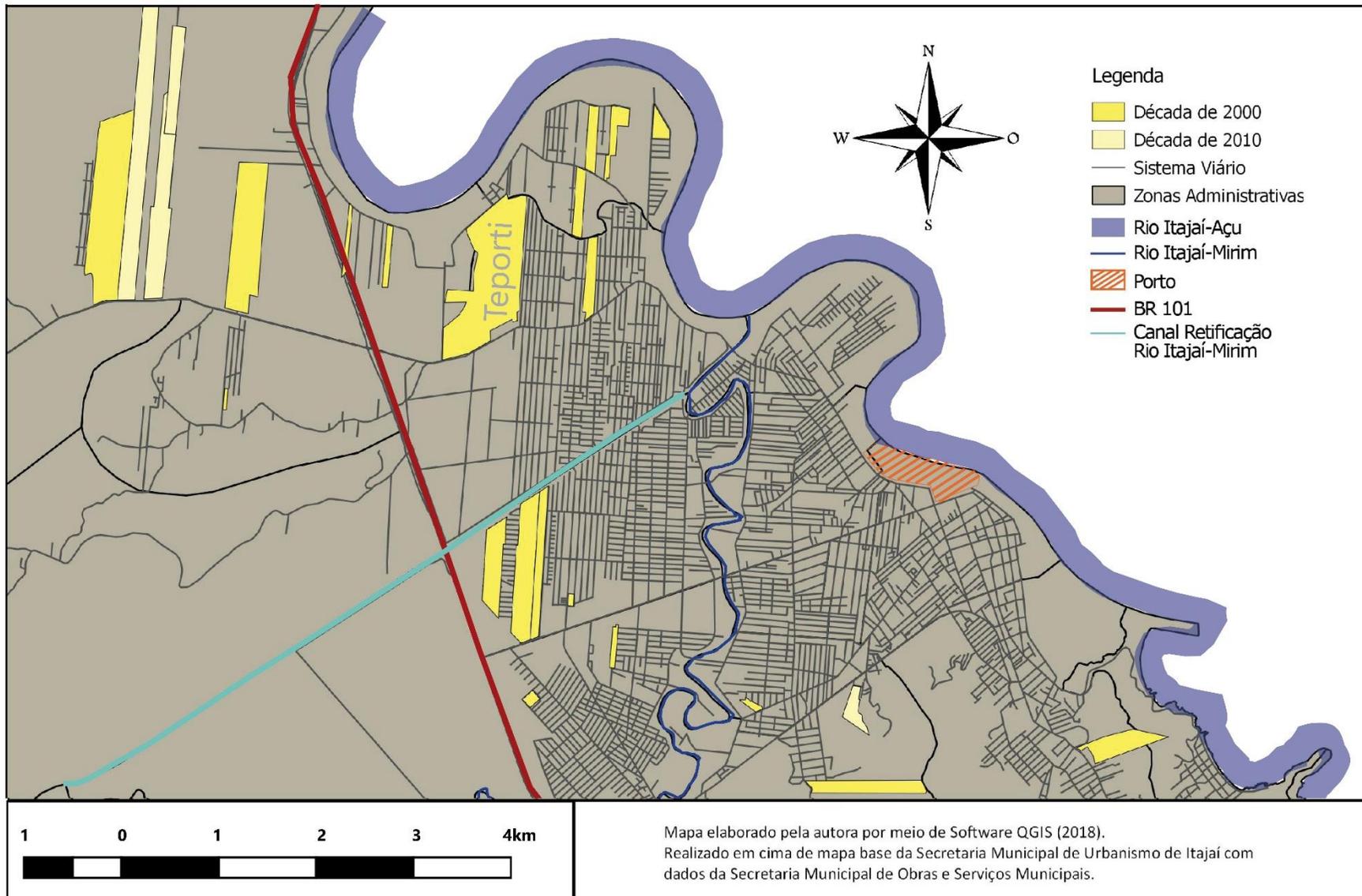
Figura 49: Projeto do Complexo TEPORTI



Fonte: TEPORTI, 2018. Hachuras feitas pela autora.

A proximidade com um terminal portuário privado é a principal vantagem que a empresa destaca em seu *site* (TEPORTI, 2018) e como é possível verificar na figura 49, os lotes são destinados principalmente a empresas de apoio retroportuário que demandam grandes pátios para contêineres, que passaram a configurar uma nova paisagem em Itajaí. A figura 49 também mostra que o loteamento fica ao lado de uma grande área residencial, o bairro Cordeiros, e na área contínua fica o distrito industrial de Itajaí, localizado nas margens da BR101. Ambos delimitaram área residencial e área industrial e criaram uma barreira de expansão dos loteamentos residenciais neste local. Atualmente, o distrito industrial da BR 101 possui empresas de transporte de mercadorias, equipamentos elétricos, com destaque para a empresa WEG, pintura industrial, fabricação de tintas, manutenção de contêineres.

Figura 50: Loteamentos aprovados em Itajaí nas décadas de 2000 e 2010



Na figura 50 é possível observar a configuração das vias nos bairros residenciais que mudam de proporção e quantidade no limite dos condomínios industriais com lotes de grandes proporções. O condomínio industrial privado TEPORTI, por estar entre os projetos de loteamentos e parcelamento do solo da Secretaria de Obras e Serviços de Itajaí, também está indicado no mapa.

Esses novos loteamentos estavam regidos pela mesma legislação dos aprovados na década de 1980<sup>17</sup>, ainda em vigência na data de pesquisa desta dissertação. Sendo assim, mantiveram as configurações anteriores, ou seja, não houve novas exigências ou um planejamento de implantação de novas infraestruturas capazes de se integrar à malha urbana existente.

Como consequência, em uma área sem infraestrutura urbana, novos loteamentos populares como o Santa Regina com 1.654 lotes unifamiliares (Anexo 9) são implantados. Além da distância da região central e falta de integração com a malha urbana consolidada de Itajaí, os novos loteamentos ficam em áreas alagadiças, constantemente atingidas pelas enchentes de Itajaí, inclusive as de menor impacto como a de 2001 que alagou apenas algumas áreas da cidade (Anexo 6), porém alagou o bairro Santa Regina.

Figura 51: Loteamento Santa Regina



Fonte: Imagem Street View – Google Earth (2011)

A figura 51 do loteamento Santa Regina, evidencia como o local não possui infraestrutura ou equipamentos urbanos para receber um

<sup>17</sup> Lei n° 1.787 de 21 de maio de 1980.

empreendimento com tantos lotes e edificações. Ainda é possível ver plantações de arroz, que anteriormente predominavam no local de uso rural.

### **8.2.1 Novo plano diretor**

Em 2003, seguindo as determinações do Estatuto da Cidade, iniciaram as discussões para elaboração do plano diretor participativo para Itajaí. O processo de implementação do plano buscava, por meio da participação de representantes da sociedade civil, organizar um documento que pudesse ser instrumento de desenvolvimento e crescimento sustentável de Itajaí. Com a análise das potencialidades, o poder público poderia implementar projetos e obras necessários ao desenvolvimento de Itajaí.

O novo plano do município foi apresentado em 2006, substituindo o de 1971. Para Santos (2008), o processo participativo de Itajaí foi muito incipiente e com técnicos pouco preparados.

[...] podemos compreender que o desenho inicial do plano não continha conflitos que, se existiam, estavam camuflados pela retórica de um discurso harmônico sobre a participação social. As dificuldades começaram a surgir a partir das discussões sobre as possíveis formas de se operacionalizar esse desenho proposto. A vontade política das instâncias hierarquicamente mais altas do poder executivo municipal e a estrutura financiadora do processo estavam obstinadas em obter produtos, o que condicionava a participação social a uma estrutura rígida e direcionada. A essas dificuldades institucionais viria se somar um processo histórico de falta de articulação social e cultura participativa da população local [...] (SANTOS S., 2008, p.164).

A operacionalização do plano ocorreu por meio de leis complementares, o objetivo era o auxílio para atingir diretrizes e os princípios de desenvolvimento urbano. No entanto, a legislação de zoneamento e uso do solo acabou por gerir, em muitos locais, a expansão da cidade.

## 8.3 EXPANSÃO DA ÁREA E ESTRUTURA PORTUÁRIA E O CONFLITO URBANO

### 8.3.1 Novas condições trabalhistas do porto

Na Lei de Modernização dos Portos foi designado um capítulo específico para o trabalhador portuário e, a partir da mesma, todos os portos organizados passaram a ter um órgão de gestão de mão de obra – OGMO do trabalhador portuário. O órgão seria responsável por administrar tanto os trabalhadores portuários fixos quanto os avulsos (BRASIL, 1993). Entretanto, para Rebelo (2004) a principal meta visada pela Lei seria:

[...] afastamento de um elevado contingente de trabalhadores da orla portuária – o excesso de trabalhadores estaria travando o progresso das operações portuárias. Em virtude da Lei, diversas medidas com relação aos trabalhadores foram tomadas. Dentre elas: programa de estímulo à demissão; novas formas de contratação e escalação para a labuta – ambas geridas pelo OGMO; mudanças no modo dos trabalhadores portuários realizarem seu trabalho – regulamentado por normas; intuito de enfraquecer e diminuir as funções do sindicato perante os trabalhadores, entre outras (REBELO, 2004, p.11).

Os trabalhadores portuários de vários portos do Brasil realizaram greves contra itens da legislação imposta, inclusive os trabalhadores do Porto de Itajaí. Entretanto, as greves portuárias bem-sucedidas nas décadas de 1960 e 1970, não se repetiram com a globalização.

Na medida em que a administração portuária vai migrando da esfera pública para privada, e que a reestruturação produtiva das empresas passa a contar com os ganhos de eficiência logística para recompor lucros e explorar novos mercados, os cortes de postos de trabalho e as compressões salariais tornam-se frequente e os trabalhadores perdem poder de barganha (GALVÃO, 2009, p. 52).

As empresas de navegação não se vinculam mais somente aos portos e terminais portuários próximos da produção de suas mercadorias exportadas ou importadas. A globalização permitiu que as mesmas

escolhessem os portos que oferecessem mais vantagens e agilidade para efetivação de seus fluxos, tendo como consequência mudanças organizacionais no trabalho. Uma das medidas adotadas pelo Porto de Itajaí, para manter a competitividade no cenário mundial, foi o início do funcionamento do porto durante 24 horas, a partir de 1997.

### **8.3.2 A manutenção do conteúdo normativo**

Galvão (2009), destaca que houve uma clara mudança das estruturas portuárias com o passar dos anos; quando os portos eram de cargas gerais, os armazéns precisavam ficar próximos à faixa de cais para facilitar o embarque e desembarque; contudo, os portos dedicados aos contêineres demandam uma área de manuseio muito maior que permita a circulação de empilhadeiras e portêineres, por exemplo, e sua área de armazenagem difere-se da carga geral.

Além do cais e das adaptações físicas das vias de acesso marítimo, as vias de acesso terrestres rodoviários precisam estar adequadas para circulação de caminhões que transportam os contêineres. Por esses motivos, para Galvão (2009, p. 49), “os portos incrustados no centro de cidades simplesmente caíram em desuso, uma vez que não há formas de adaptação sem grandes mudanças de infraestrutura de apoio de retroárea”.

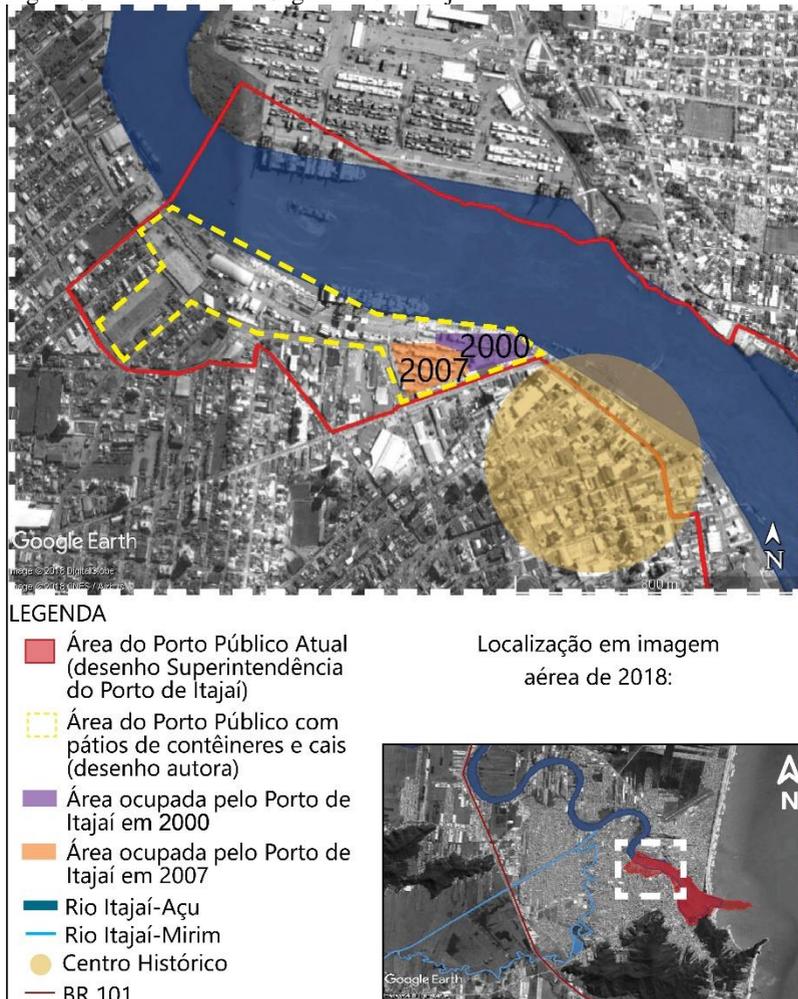
Silva e Vasconcellos (2009) também analisam essa realidade e apontam que os portos respondem de diferentes maneiras; alguns abandonam suas instalações em busca de novos locais, como o porto do Rio de Janeiro, e outros, como o porto de Itajaí, reconstróem-se sobre as áreas existentes, entrando em conflito com o tecido urbano.

Na era da containerização do espaço, a primeira desocupação para ampliar a retroárea portuária iniciou em 2000, com o arrendamento de parte do cais portuário. A empresa que ganhou a licitação, a empresa Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí - Teconvi, arcou com as despesas para desapropriações e desocupações de uma quadra inteira na área central da cidade (RUSSO, 2013). O local demolido detinha edificações de significativo valor histórico e cultural, por fazer parte das imediações da primeira área portuária no centro da cidade, entretanto isto não foi levado em consideração.

Em 2004, foram propostas novas ocupações na área central. Para execução do projeto e por exigência de legislação, a Superintendência do Porto de Itajaí contratou, no mesmo ano, um Estudo e Relatório de

Impacto Ambiental - EIA/RIMA e discutiu pela primeira vez com a cidade sua atividade, sua vocação e localização<sup>18</sup>. Em 2005 foi definido o limite de crescimento do porto estatal de Itajaí, conforme figura 52.

Figura 52: Área do Porto Organizado de Itajaí

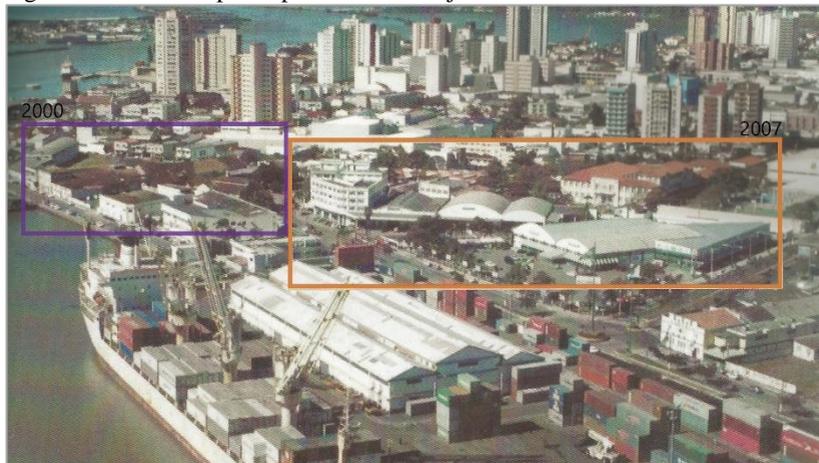


Fonte: Elaborado sobre arquivos google (kml) feitos pela Superintendência do Porto de Itajaí (2005). Hachuras da autora baseadas em pesquisas e em plantas de ocupação do Porto de Itajaí de RUSSO, 2013, p. 158 e 171.

<sup>18</sup> De acordo com entrevista com o engenheiro Marcelo Salles (2014).

Apenas em 2007 iniciou a desocupação de nova área urbana para ampliação do pátio de contêineres, mesmo ano que era inaugurado o TUP de Navegantes. Na figura 53 observa-se as duas áreas desocupadas na década de 2000.

Figura 53: Áreas ocupadas pelo Porto de Itajaí em 2000 e 2007



Fonte: RUSSO, 2013. Hachuras feitas pela autora.

As medidas compensatórias acordadas foram a aquisição de área para implantação do Parque do Atalaia em unidade de conservação ambiental; aquisição de terreno para instalação de um complexo portuário com novo terminal de passageiros, hotel, escritórios, restaurantes e o financiamento do Projeto Borda d'Água de requalificação de trecho da borda do rio Itajaí Açu na área central. Em documento a Superintendência do Porto de Itajaí descreve o projeto Borda d'Água:

Constitui-se em um conjunto de propostas arquitetônicas, urbanísticas e de engenharia que estão criando para Itajaí uma estratégia de futuro urbanístico capaz de garantir a supremacia da cidade no grande conglomerado urbano da Foz do Itajaí, sendo que os princípios básicos de intervenção na orla deverão ser o da valorização paisagística, integração com a malha urbana e com o conforto ambiental do cidadão, permeabilidade (permitindo belvederes, passeio e trapiches) e interação com o universo náutico (os barcos são

bem-vindos) (GERÊNCIA DE MEIO AMBIENTE, 2012, p. 10-11).

As intervenções urbanísticas e arquitetônicas já realizadas pelo projeto, citadas no mesmo documento, referem-se à construção de um novo prédio da Capitania dos Portos de Itajaí, a ampliação da infraestrutura do terminal turístico de passageiros e a recuperação do passeio na Avenida Prefeito Paulo Bauer (GERÊNCIA DE MEIO AMBIENTE, 2012).

A melhoria no passeio público baseou-se em pequenas melhorias e não foi realizado nenhum projeto que tornasse a área mais atrativa. O edifício anterior da capitania dos portos estava na área que foi demolida por isso uma nova sede era necessária, porém a mesma não se destina a uso do público em geral. Assim como o terminal turístico que deu mais conforto aos turistas que desembarcam ou embarcam na cidade, contudo não teve nenhuma proposta de melhoramento e integração com o entorno e com a cidade, como já analisado anteriormente.

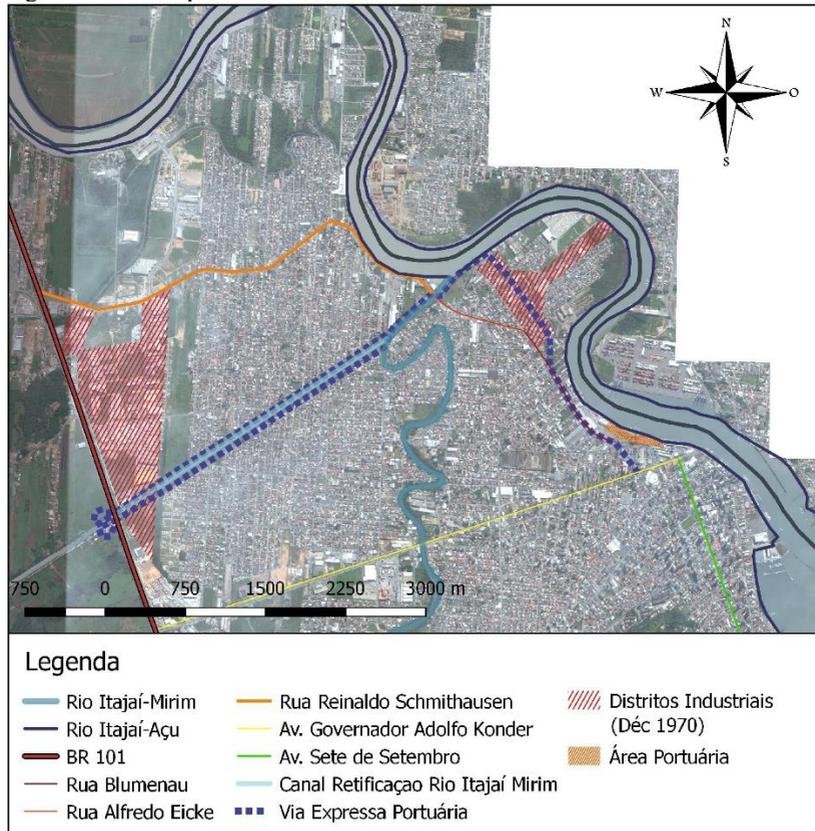
Outro item necessário à ampliação das atividades portuárias é a reestruturação viária da cidade. Atualmente, para chegar ao porto, o principal caminho é através da avenida Reinaldo Schmithausen e estima-se que 70% das mercadorias destinadas ao porto utilizem essa via (LABTRANS UFSC, 2015). Além de ser o principal acesso, também é a principal rua do bairro Cordeiros, ou seja, os caminhões passam diariamente em área densamente povoada, congestionando o trânsito do bairro, danificando o caminho e colocando a população em risco de acidentes.

Com objetivo de implantar uma via exclusiva para o transporte de mercadorias ao porto, foi criado em 2005 a Via Expressa Portuária, ligação direta entre BR 101 – Porto de Itajaí, com traçado acompanhando o canal de retificação do rio Itajaí-Mirim, como indicado na figura 54.

As obras iniciaram em 2009, porém ainda não foram concluídas. No trajeto da via expressa portuária existiam edificações regularizadas que foram indenizadas e assentamentos irregulares, nos quais as famílias foram realocadas para novos loteamentos financiados pela prefeitura. Um desses loteamentos foi construído no bairro Murta, em terreno que também sofre constantemente com as enchentes. O descaso e a precariedade das casas construídas pela prefeitura tornaram o lugar conhecido na cidade como “Vila da miséria”. Cenários assim confirmam

que necessidade de manutenção do conteúdo normativo do território (SANTOS, 2015), de Itajaí, acentuou os conflitos sociais e urbanos da cidade.

Figura 54: Via Expressa Portuária



Fonte: Elaborado pela autora com Software QGIS com base em dados da SPDU – 2006 apud Plano Mestre Porto de Itajaí – LABTRANS UFSC - SEP/PR.

#### 8.4 TERMINAL PRIVADO DE NAVEGANTES E A ENCHENTE DE 2008

Em 2002, no primeiro ano de arrendamento de parte do cais do porto de Itajaí, a Teconvi movimentou 270 mil TEU's, crescimento de 37% em relação ao ano anterior (RUSSO, 2013). Em 2003, em relação ao

complexo portuário, constituído pelo porto estatal e terminais portuários privados, o porto de Itajaí movimentou 4.146.293 toneladas de carga e os terminais privados 227.182 toneladas, representando respectivamente 93% e 7% do total da movimentação portuária daquele ano (ANTAQ, 2018). A ampliação da retroárea, a aquisição de novos equipamentos e os investimentos em sistemas de informação e tecnologia adotados, embasaram o crescimento do porto após sua municipalização, caracterizando o quadro do período em estudo, de 1995 a 2008.

O porto era a principal economia do município e o aquecimento de suas atividades manteve o crescimento da população na mesma porcentagem. De 1991 para 2000 a população de Itajaí cresceu 23% e totalizou 147.494 habitantes; de 2000 para 2010 a taxa foi de 24% alcançando 183.373 habitantes (IGBE, 1991, 2000 e 2010).

No mesmo período, no município de Navegantes na margem oposta do rio, a população cresceu 66% de 1991 para 2000 e 54% de 2000 para 2010 (IBGE 1991, 2000 e 2010). Parte desse crescimento está relacionado com o crescimento da economia em Itajaí, que atraiu novas pessoas que pela proximidade dos centros urbanos e menor custo de vida da cidade vizinha, residiam em Navegantes e trabalhavam em Itajaí. Entretanto da década de 2000 para a de 2010, o aumento populacional urbano também foi influenciado pelo início das atividades do Terminal Privado de Navegantes, administrado pela empresa Portonave.

O novo terminal foi inaugurado em 2007 e destina-se exclusivamente para movimentação de cargas do tipo contêiner. Possui um cais de atracação com três berços, 900 metros de comprimento e pátio para 30mil TEU'S (PORTONAVE, 2017). Com novos equipamentos e em maior quantidade, o terminal privado passou a competir com o porto estatal de Itajaí. No ano seguinte, outro agravante para o Porto de Itajaí foi a enchente de 2008 que novamente destruiu parte do cais. A queda na movimentação do Porto de Itajaí e o crescimento do novo terminal privado da margem oposta romperam a organização econômica do período de 1995 a 2008. Por sua vez, a organização da malha urbana também se alterou ao serem criados loteamentos na margem esquerda da BR 101.



## **9 PERÍODO 6 (2008 – 2018): O COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ E SUA ATUAL DINÂMICA URBANA (2008 – 2018)**

### **9.1 A COMPETIÇÃO DOS PORTOS NO MERCADO MUNDIAL**

Para a Organização Marítima Internacional – OMI, o transporte marítimo é o principal integrador e base do comércio internacional e dos mercados globais pois responde por mais de 80% do volume total do comércio de mercadorias (OMI, 2016).

O transporte marítimo em países como o Brasil, de extensa faixa litorânea, torna-se essencial ao seu crescimento. Contudo, o atual período técnico científico (SANTOS, 2015) coloca a competitividade em escala mundial e impõe novas medidas em todos os portos e terminais portuários. Reflexo recente dessa condição foi a Lei dos Portos<sup>19</sup>, de abrangência nacional (BRASIL, 2013).

A lei alterou as normas de exploração dos portos estatais e instalações portuárias privadas com “objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do país” (BRASIL, 2013, cap. I - art. 3º) bem como para criar “estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias” (BRASIL, 2013, cap. I - art. 3º).

A nova lei gera uma concorrência desigual entre portos estatais e terminais privados pois permite que os terminais privados movimentem qualquer natureza de carga. Pela legislação anterior, era requisito obrigatório para os Terminais de Uso Privado - TUP's que a exploração tivesse carga própria e a movimentação de terceiros fosse suplementar. Um exemplo de terminal dessa legislação foi o da empresa Ceval Alimentos, em Itajaí, que tinha por objetivo principal a movimentação de mercadorias da própria empresa.

Com a nova Lei dos Portos (2013), os TUP's podiam movimentar cargas de terceiros ou carga própria, eliminaram-se as restrições da natureza da carga. Dessa forma, as cargas dos TUP's passaram a competir com as mercadorias movimentadas pelo porto estatal.

---

<sup>19</sup> Lei nº 12.815 de 2013.

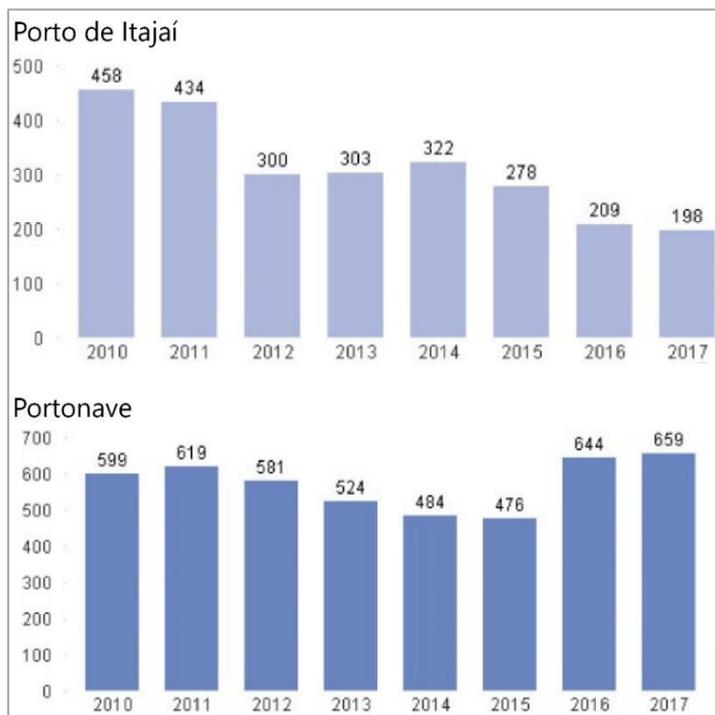
Além disso, caso haja proximidade entre porto estatal e TUP, os privados não possuem obrigações relativas à dragagem, estudos de impacto ambientais do complexo, controle e entrada de embarcações entre outras atividades, que são responsabilidades somente do porto estatal. É o que acontece com os terminais privados instalados no município de Navegantes e o porto estatal em Itajaí, que utilizam o mesmo canal de acesso, porém as despesas e responsabilidades recaem apenas sobre o Porto de Itajaí.

Atualmente, os terminais privados superam em quantidade e em números os portos estatais. Em 2017, os terminais de uso privado brasileiros participaram com 66,4% nas movimentações portuárias, ultrapassando os portos estatais que responderam por 33,6% (ANTAQ, 2017). No quesito movimentação de contêineres o Porto de Santos, estatal, ocupou a primeira posição, em segundo lugar ficou a Portonave, terminal privado de Navegantes; o Porto de Itajaí ficou em 15º lugar (ANTAQ, 2017). A ANTAQ classifica os montantes por terminais, mas também por complexos portuários, e nessa classificação o complexo portuário de Itajaí ocupa o segundo lugar no ranking nacional de movimentação de contêineres.

Em Santa Catarina, em 2017, na movimentação portuária pela quantidade de toneladas, os terminais privados representaram 57% e os portos estatais 43%. O porto de São Francisco ocupou a primeira posição, a Portonave a segunda e Itajaí a sexta (ANTAQ, 2017). No quesito movimentação de contêineres em nível estadual, a Portonave ficou em primeiro lugar, o terminal privado de Itapoá em segundo e o Porto de Itajaí em terceiro (ANTAQ, 2017).

No quadro 02, que mostra o número de embarcações que atracaram em Itajaí e Navegantes de 2010 a 2017, é possível verificar como o terminal privado superou o número de embarcações recebidas em relação ao porto estatal.

Quadro 02: Evolução das Atracações de 2010 a 2017



Fonte: Anuário ANTAQ (2018).

Atualmente, o complexo portuário de Itajaí é constituído por seis terminais de uso privado e pelo porto estatal de Itajaí, formado pelo cais comercial e pelo cais arrendado. Em 2017 o movimento do complexo acumulou 11.125.627 toneladas, desse total, 78,9% são da Portonave, 18,7% do porto estatal e 2,4% dos demais terminais privados (ANTAQ, 2017).

## 9.2 NOVOS EIXOS DE EXPANSÃO URBANA

No censo do IBGE de 2010, os bairros de São Vicente e Cordeiros foram identificados como os mais populosos do município. Juntos

somavam 68.642 mil habitantes, correspondendo a 37,5% da população total de Itajaí que totalizava 183.373 pessoas (IBGE, 2010).

Essa destacada participação na porcentagem total é evidenciada por meio dos diversos loteamentos aprovados na região nas décadas de 1970, 1980, como é possível verificar na figura 55, que reúne todos os mapeamentos de loteamentos apresentados até o momento. O loteamento indicado com o número 1 é o Distrito Industrial, implantado pelo município na década de 1970 nas margens da BR 101, e o número 2 o complexo industrial TEPORTI, de 2004, que oferece lotes industriais e acesso facilitado a um terminal privado.

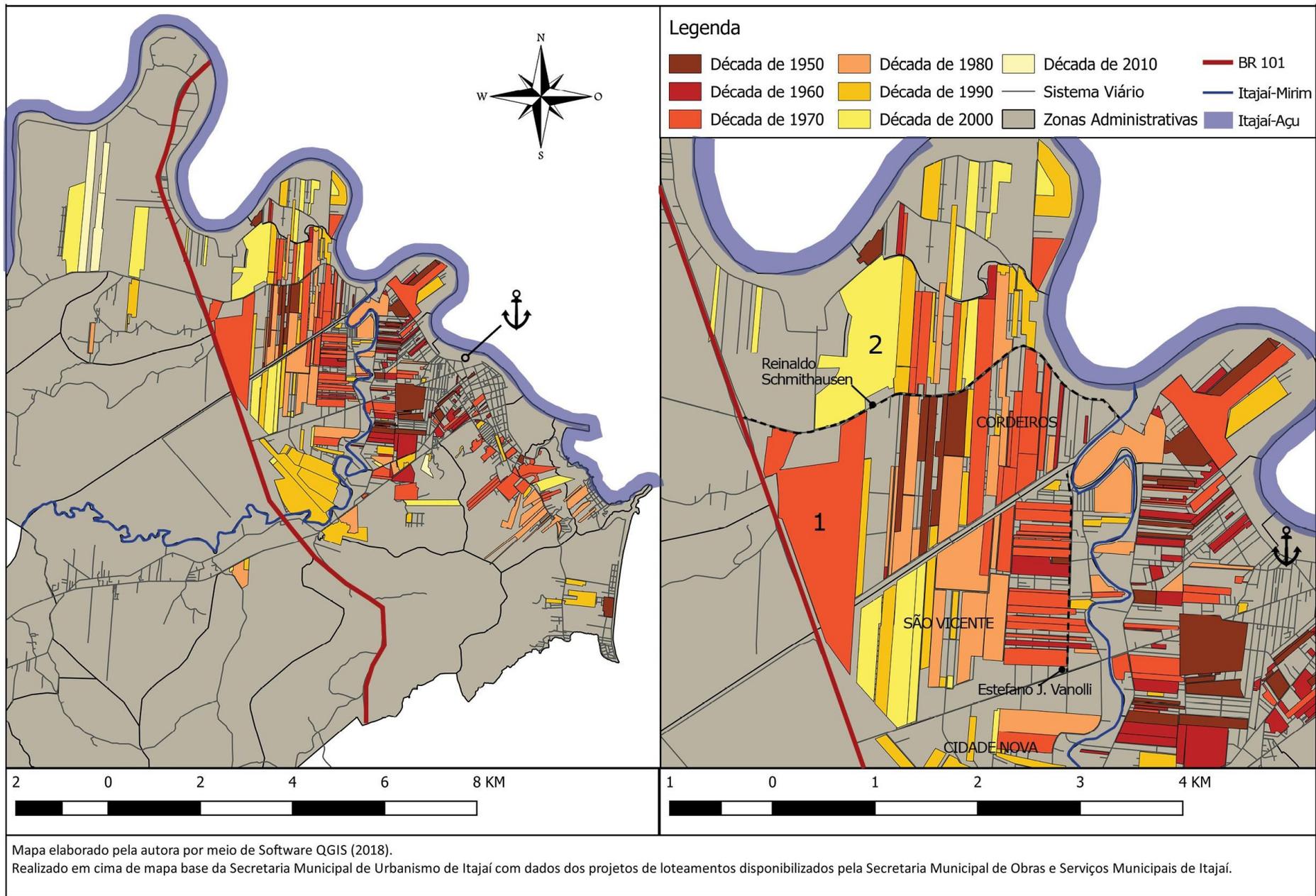
Além de maior quantidade de projetos aprovados, os loteamentos também ofereciam um maior número de unidades por empreendimento. Essa característica, aliada ao preço do terreno nos bairros em formações nas décadas de 1970 e 1980, propagou diversos loteamentos populares, mais acessíveis economicamente e demandados pela população em crescimento.

Uma característica que aumentou o contingente populacional dos dois bairros foi a formação de um núcleo linear central. No São Vicente a centralidade está ao longo da rua Estefano José Vanolli, via que oferece diversidade de serviços, comércios que tornam desnecessárias as idas ao bairro centro, e que promoveu uma renovação do bairro a partir de seu eixo central, valorizando economicamente os terrenos em seu entorno.

No bairro Cordeiros, a centralidade organiza-se em torno da rua Reinaldo Schmithausen, principal rota dos caminhões contêineres que vão para o porto de Itajaí e conseqüentemente via de movimento intenso ao longo do dia, atraindo serviços e comércios.

O terceiro bairro mais populoso, de acordo com o Censo de 2010, foi o bairro Cidade Nova, com população de 20.024 mil habitantes, representando 10,9% do total do município. Diferentemente dos loteamentos de Cordeiros e São Vicente, o Cidade Nova foi formado por poucos loteamentos, porém de grandes proporções. O Cidade Nova ofereceu lotes de preços mais acessíveis atraindo também moradores de classe de renda baixa.

Figura 1: Loteamentos aprovados em Itajaí entre as décadas de 1950 a 2010



Ao analisar o presente como resultado de um processo, visualiza-se que a cada nova divisão do trabalho e a cada novo período altera-se o uso do território e atribuem-se novos valores aos objetos preexistentes (SANTOS, 2015). São Vicente e Cordeiros que foram os bairros populares no período de construção do cais do porto, na década de 1990, tornaram-se mais valorizados, adquiriram novo valor, e o bairro popular se tornou o Cidade Nova, formado por loteamentos da década de 1990.

De acordo com dados dos mapeamentos da Secretaria Municipal de Obras e Serviços Municipais (Anexo 10) que reúne os dados dos serviços públicos e praças distribuídos em Itajaí, todos os bairros são atendidos por creches e escolas de ensino básico e médio assim como por unidades de saúde. Os bairros mais populosos, Cordeiros, São Vicente, Cidade Nova, possuem maior concentração de unidades de ensino, porém em quantidade de unidades de saúde possuem quantidade similar aos demais bairros com menos habitantes.

Constata-se uma desigualdade dos serviços oferecidos para os bairros mais populosos que deveriam ter quantidade superior aos dos demais bairros da área mais central. Em relação à infraestrutura de saneamento, o município possui ampla rede de drenagem em todos os bairros e iniciou nos últimos anos a implantação da rede de esgoto.

### **9.2.1 Nova legislação de uso e zoneamento do solo**

A lei de zoneamento de 2012<sup>20</sup> alterou o gabarito permitido em praticamente todo o município e ,utilizando-se do papel de Plano Diretor, ordena atualmente o crescimento urbano. No período de aprovação da nova legislação, a malha urbana de Itajaí tinha poucas áreas livres para novas construções e mantinha um crescimento contínuo de sua população, demandando novas unidades habitacionais.

A mudança do gabarito permitido nos bairros, deu início a um processo de verticalização de muitos bairros predominantemente residenciais e horizontais. O adensamento em forma de habitações

---

20 Em 31 de dezembro de 2012, em sessão extraordinária da Câmara de vereadores de Itajaí, foi aprovada a Lei nº 215 que instituiu as normas para o código de zoneamento, parcelamento e uso do solo do município, substituindo a legislação anterior de 1989.

multifamiliares verticais é uma solução que pode ser aplicada em áreas que já dispõe de infraestrutura urbana consolidada, contudo, são necessárias análises de fluxos, impacto ambientais, proteção cultural e histórica entre outras, e em uma cidade portuária esse estudo é ainda mais delicado e necessário.

O novo código aprovado não realizou esses estudos e por meio de delimitação de novas e amplas zonas permitiu a ocorrência de diferentes processos de especulação imobiliária. O zoneamento baseia-se na largura total da via, logo em bairros com ruas largas, como a Vila Operária, os novos edifícios podem atingir mais de 18 pavimentos em uma área antes com predomínio de residências de até dois pavimentos.

O processo de substituição das edificações disseminou diversos prédios altos pela cidade alterando a paisagem urbana e desconsiderando o entorno em que foram inseridos. Em locais de preservação ambiental, o contraste é ainda maior como ocorre na região da Praia Brava, local de novos edifícios condomínios clubes para população de classe de renda alta.

O canto da Praia Brava, mais conhecido como Canto do Morcego, figura 56, sofre a pressão para que se altere o gabarito e uso do local, como ocorre na Praia Brava. Entretanto, por iniciativa e união dos moradores da área e de grupos ambientais mantém-se preservado.

Na figura 56 destaca-se um condomínio fechado de alto padrão de renda da Praia Brava, que contempla em um único empreendimento um total de 10 torres. Além da posição dos edifícios que se voltam apenas para área interna do condomínio, desconsiderando a integração com seu entorno, a ampla área de lazer central do condomínio, exclusiva dos moradores, limita o convívio social e o contato com a natureza. Uma das opções de lazer oferecida é uma piscina com areia.

Figura 56: Praia Brava e Canto do Morcego



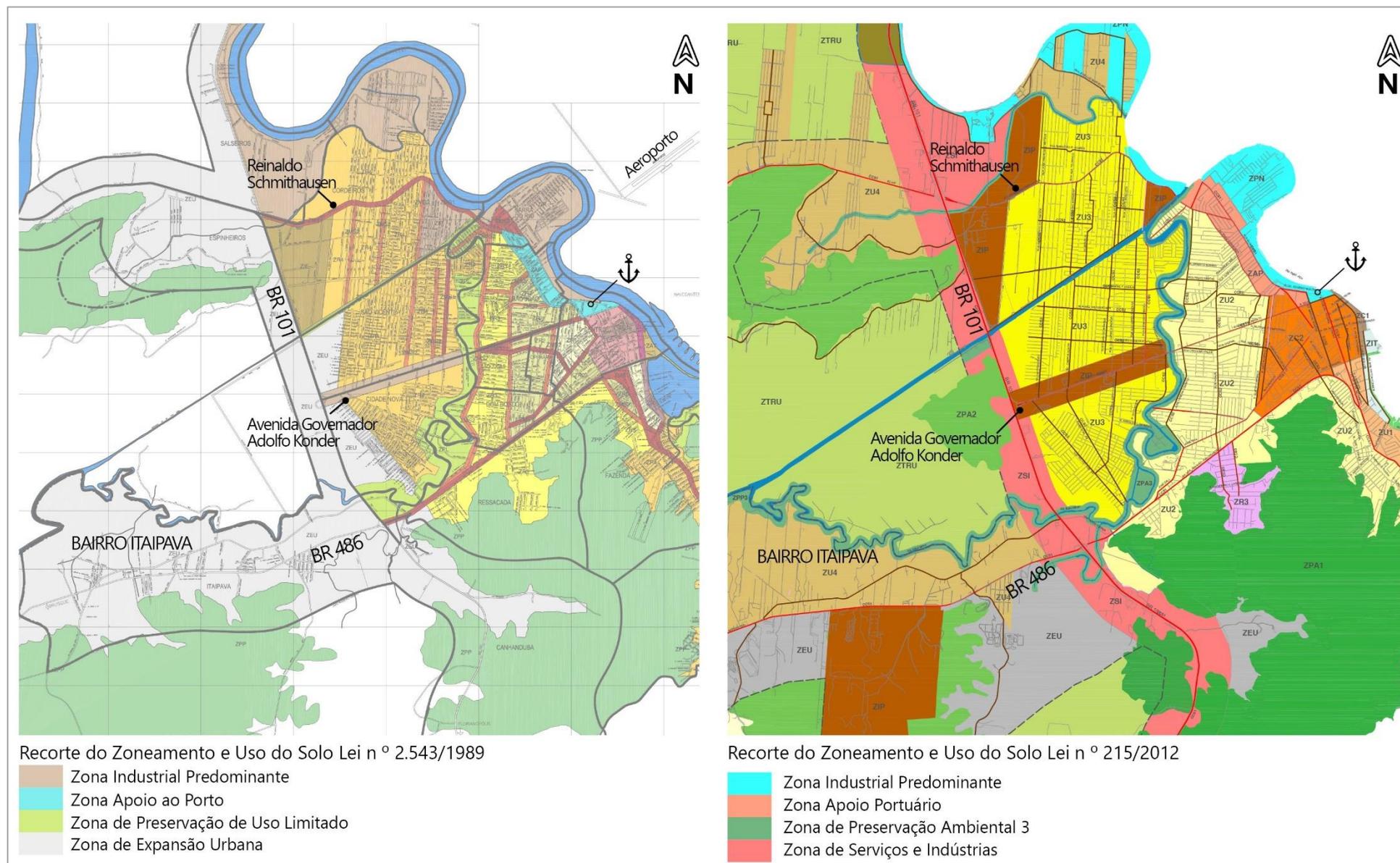
Fonte: Google Earth (2018) e Procave Brava Home (2018). Montagem feita pela autora

No novo plano de uso e zoneamento, a zona de apoio portuário – ZAP, foi ampliada e as regiões que ficam entre a cidade e o rio ou entre o a zona portuária e o rio que antes tinham sido destinadas às zonas industriais permanentes - ZIP, tornaram-se zonas pesqueiras navais ZPN.

As zonas industriais predominantes permaneceram próximas às rodovias federais e nas vias de principal acesso ao município como a Avenida Reinaldo Schmithausen e a Avenida Governador Adolfo Konder. Na figura 57, recortes do mapa de zoneamento dos códigos de zoneamento de 1989 e 2012, visualiza-se a substituição das ZIP pelas ZPN, assim como a ampliação da ZAP.

A designação industrial de determinadas áreas próximas ao porto, no contexto histórico da cidade, demonstrava a intenção de formar um aglomerado industrial comum. A transformação das mesmas áreas em zonas pesqueiras navais mostra a desistência desse objetivo e a busca por desenvolver outras atividades que se mantiveram ativas, como os estaleiros e o setor de pesca.

Figura 1: Recortes dos Mapas de Zoneamento e Uso de Solo de 1989 e 2012



Fonte: Prefeitura Municipal de Itajaí. Montagem feita pela autora.

Outra análise importante a se destacar no novo zoneamento de 2012 é a formação da cidade em função de suas zonas de industriais e de serviços. No zoneamento de 1989 o rio Itajaí Mirim que atravessa a malha urbana até chegar à foz, dispunha de uma faixa de terra de preservação, em ambas as margens, que poderia ser transformada em um parque linear que conectasse os diferentes espaços da cidade; no entanto no novo zoneamento o rio torna-se mais uma vez uma barreira a ser transposta e ocupada.

Outro lugar que teve mudança impactante foi o bairro Itaipava, zona urbana que fica no sentido da BR 486, sentido Brusque e que foi também um dos primeiros locais de ocupação da foz do rio Itajaí-Açu e local escolhido para implantação da primeira EADI de Itajaí. A região que no mapa de 1989 era apenas de expansão urbana, passa a ser zona industrial predominante, como é possível observar na figura 57.

Esse novo espaço industrial delimitado será usado para construção do Distrito de Inovação de Itajaí, integrante do programa Inova@SC, que tem por objetivo implementar e executar programas de políticas públicas de pesquisa, desenvolvimento e inovação no Estado de Santa Catarina. O Inova@SC faz parte do Plano SC@2022, programa do Governo do Estado de Santa Catarina lançado em 2011 com o objetivo de construir um novo modelo econômico.

No discurso alega-se o equilíbrio entre os interesses socioeconômicos da população e da natureza, entretanto não há indícios efetivos desses aspectos. Além do Distrito de Inovação de Itajaí, outros 10 municípios catarinenses terão instalados Distritos de Inovação: Blumenau, Joinville, Jaraguá do Sul, São Bento do Sul, Florianópolis, Criciúma, Tubarão, Lages, Joaçaba e Chapecó (GOVERNO DE SANTA CATARINA, [201-]).

O Distrito de Inovação foi lançado em 2012 pelo Governo de Santa Catarina – por meio da Secretaria do Desenvolvimento Econômico Sustentável e Prefeitura Municipal de Itajaí, em parceria com a UNIVALI. Também possui parceria com empresas privadas e é um dos projetos do InovAMFRI da Associação dos Municípios da Região da Foz do Rio Itajaí – AMFRI. O InovAMFRI (figura 58) é divulgado pela associação como “projeto de empoderamento regional” (AMFRI, 2015).

O InovAMFRI traz soluções propostas por meio de consultorias de empresas de Cingapura, Barcelona (Espanha) e Portland (Estados Unidos),

reconhecidas mundialmente por suas capacidades de desenvolver soluções para os eixos acima citados. “São soluções que foram aplicadas, que existe total comprovação da sua efetividade. Para definir as consultorias, analisamos as realidades destas empresas e comparamos com a nossa [...] comenta Bornhausen” (ASSOCIAÇÃO EMPRESARIAL DE ITAJAÍ, 2017, p.10).

Figura 58: Perspectivas do Projeto do Distrito de Inovação de Itajaí



Fonte: Relatório de Impacto Ambiental da Implantação do Distrito Regional de Inovação de Itajaí - INOVAMFRI - AMFRI (2017).

O projeto e implantação do Distrito de Inovação, designado às empresas internacionais, fortalece o espaço global do capital que se instala onde for mais conveniente.

[...] uma multiplicidade de influências superpostas: mundiais, nacionais, regionais, locais; no entanto o espaço é maciço, contínuo, indivisível. Tão indivisível quanto a sociedade total, de que ele é o território e com a qual sua relação é igualmente indivisível. A Região aparece como um espaço de *conveniência*, um quadro a utilizar para a reprodução das relações sociais. Lugares, subespaços, nada mais são de que espaços *funcionais* (SANTOS, 2012, p.27).

Quando o Estado participa como aliado econômico nesse processo, a reprodução do espaço global torna-se ainda mais frequente e não mais

atende às necessidades locais; atende às demandas do mercado mundial. O espaço torna-se, conseqüentemente, uma mercadoria universal (SANTOS, 2012).

## 9.2.2 Diferentes Cidades

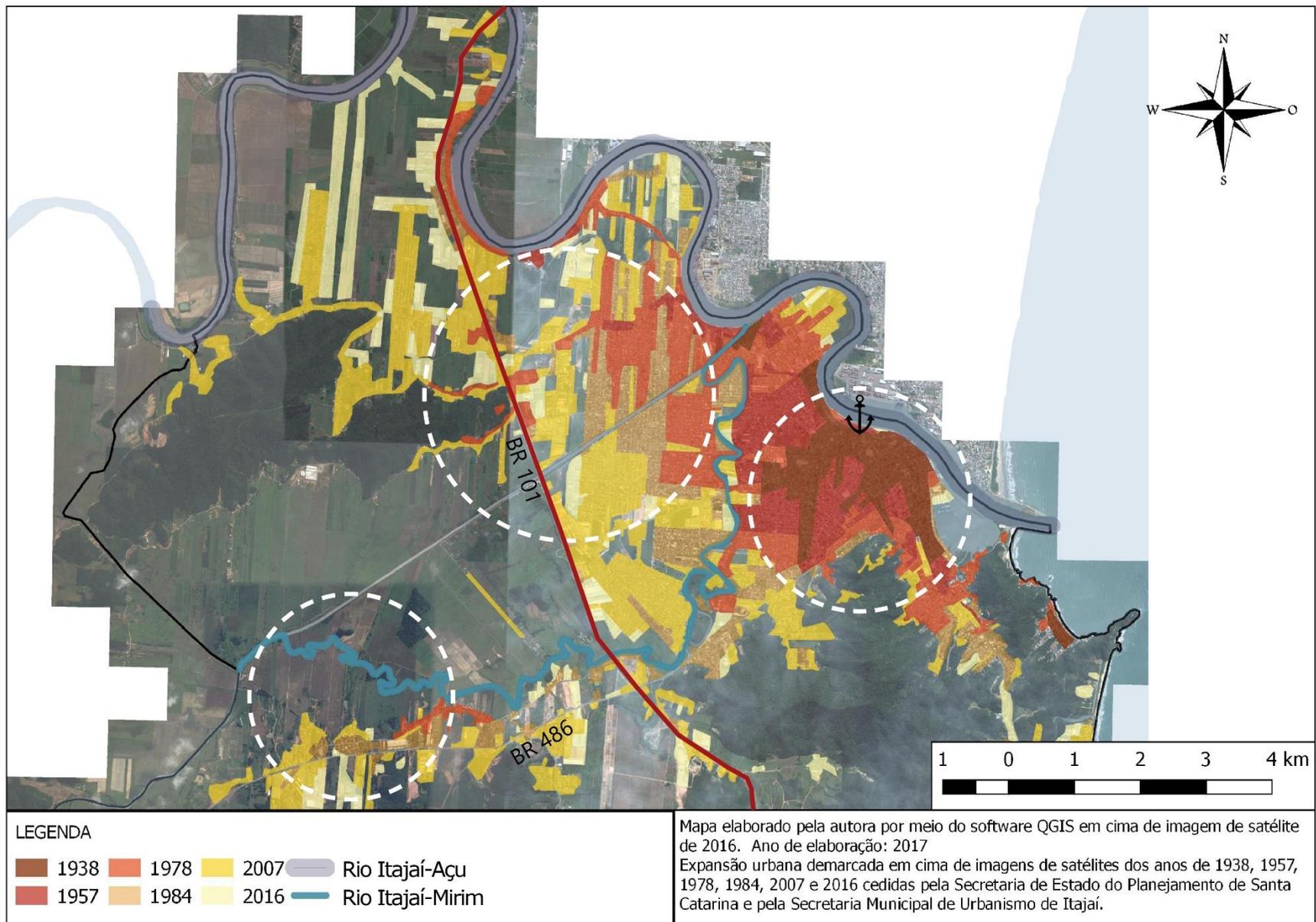
De acordo com Santos (1981, p.201) “a morfologia do tecido urbano é o reflexo fiel de uma realidade econômica e social definida”. Em Itajaí, a expansão da malha urbana vinculada apenas a zoneamento e loteamentos privados criou um espaço desintegrado, evidenciado pelo seu contexto econômico e social.

Formaram-se “duas cidades” separadas pelo Rio Itajaí Mirim; a primeira polarizada pelo bairro centro possui melhores infraestruturas de lazer e moradia com população predominantemente de classe de renda média e alta; a segunda polarizada pelos bairros São Vicente e Cordeiros com população de classe de renda média e baixa, onde estão concentradas as atividades portuárias e industriais.

Ambas dispõem de atividades terciárias, serviços e comércios, lugares de diversão, serviços públicos. A figura 59 mostra essa morfologia urbana de Itajaí com base nos mapeamentos dos anos de 1938, 1957, 1978, 1984, 2007 e 2016 e é possível ver essas “duas cidades” separadas pelo Rio Itajaí Mirim. A primeira, com ocupação mais antiga e limitada fisicamente para crescer que passa por um processo de adensamento e verticalização da sua malha urbana e a segunda, ainda em expansão horizontal e com ocupação nas décadas mais recentes.

Por meio da análise do código de zoneamento e uso do solo e da figura 59, constata-se ainda uma “nova terceira cidade” em formação com a implantação do Distrito de Inovação que concentrará as atividades de lazer, moradia, serviços para as classes de renda alta. A demanda por habitações do novo fixo tende a gerar uma especulação fundiária nas imediações do Distrito de Inovação, terras ainda agrícolas, e o espaço de Itajaí continuará sendo construído de forma desintegrada “afinal, estamos em presença de duas ou mais cidades justapostas, tão mal vinculadas entre si como a cidade (considerada como um todo) com sua região ‘duas áreas que se opõem, ainda que a serviço de uma unidade superior’ ”(SANTOS, 1981, p. 202).

Figura 1: Evolução da Mancha urbana do município de Itajaí de 1938 a 2016



### 9.3 DISPERSÃO DAS ATIVIDADES

No período técnico científico, vivenciado atualmente na escala mundial, o capital depende da eficiência dos transportes e das comunicações. A circulação do dinheiro, como capital, depende de seu movimento contínuo e para esse desenvolvimento, “o capital, em sua relação com o trabalho, reproduz-se como um permanente e contínuo processo de centralização, concentração e expansão de suas formas produtivas e mercantis” (RIZZO, 2013, p.51).

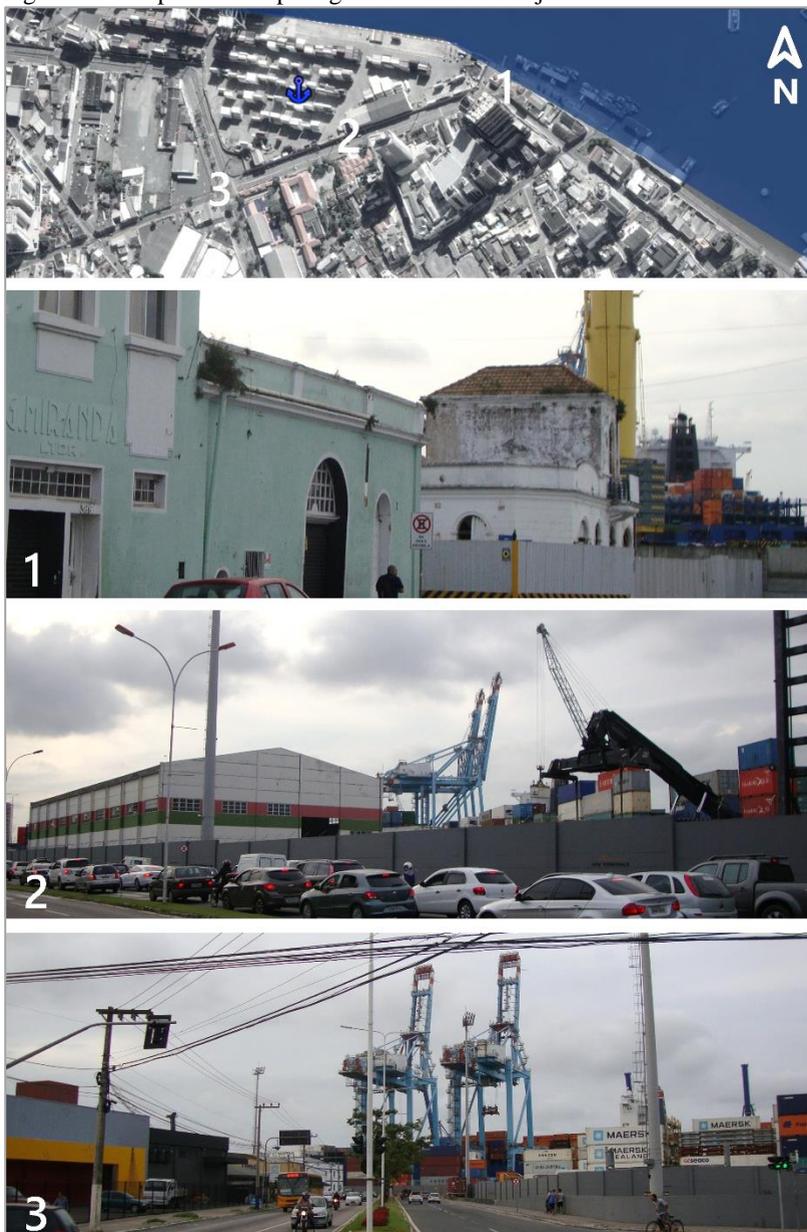
Conforme as atividades capitalistas expandem-se no território, os espaços deixam de ser indiferenciados visto que cada lugar tem a cada momento um papel próprio no processo produtivo do capital (SANTOS, 1997). A produção do espaço na cidade de Itajaí, ao longo dos períodos estudados, representa essas forças econômicas dominantes que se impõem na conformação do tecido urbano.

O tempo de circulação é apenas uma fase do tempo do volume de negócios, porém quanto mais reduzido for esse deslocamento maior o acúmulo de capital. A escolha das empresas pelos locais mais favoráveis à circulação de mercadorias e a função normativa do município demanda o crescimento de fluxo de seu tipo de carga que passou a ser priorizada, o contêiner, e disseminam-se pelo município grandes áreas para pátios de armazenagem de contêineres, alterando sua paisagem.

O processo de containerização dos lugares enfraquece os vínculos do porto com sua cidade e altera a relação entre a cidade, a paisagem e a infraestrutura urbana (SILVA; VASCONCELLOS, 2009). Em portos que se expandiram em cima do próprio centro urbano, como Itajaí, os muros do porto tornam-se mais altos e mais contínuos, as perspectivas urbanas em diferentes pontos ganham a altura e referência dos portêineres, os caminhões com contêineres dividem as ruas diariamente com os demais veículos e as construções históricas e portuárias iniciais segregam-se totalmente das atividades portuárias atuais.

A paisagem e o espaço transformam-se para adequarem-se às mudanças da sociedade (SANTOS, 2012). As escalas urbanas são alteradas como é possível ver nas perspectivas reunidas na figura 60 do centro de Itajaí.

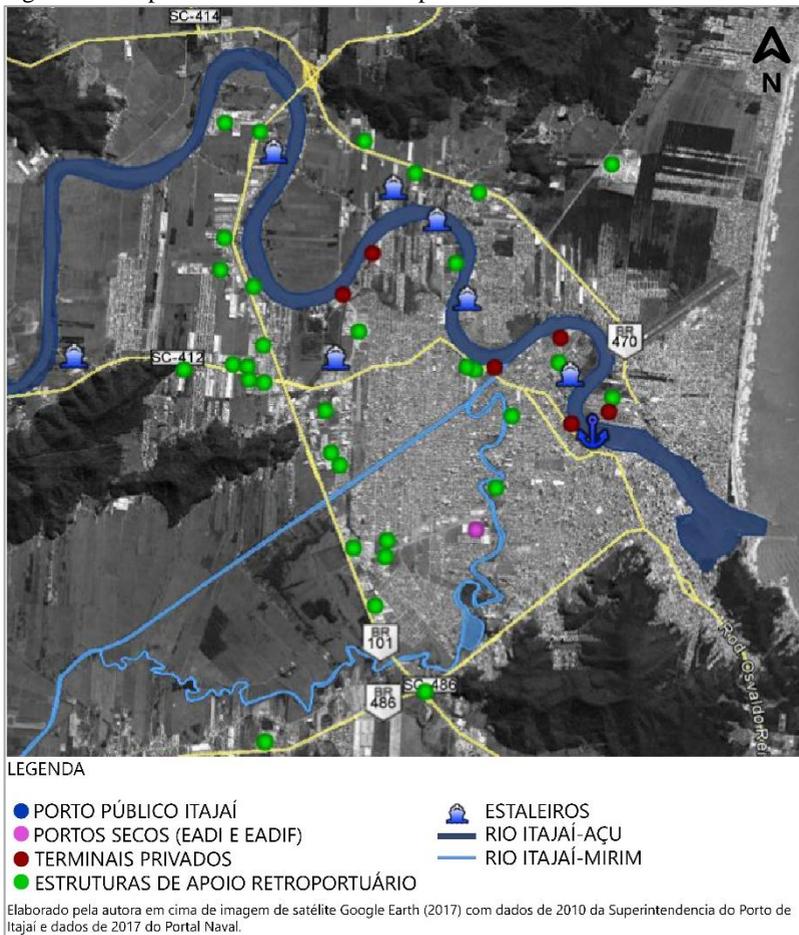
Figura 60: Perspectivas da paisagem do centro de Itajaí



Fonte: Imagem de Satélite Google Earth (2017) e fotos do acervo da autora (2015).

Em Itajaí, além da concentração das atividades portuárias no centro, há uma dispersão das estruturas de apoio portuário ao longo da BR 101, rodovia que facilita o escoamento e circulação das mercadorias, conforme figura 61. Visualiza-se uma maior concentração das estruturas em Itajaí, contudo na outra margem do Rio Itajaí-Açu, em Navegantes, o terminal privado também começa a concentrar empresas vinculadas às atividades portuárias.

Figura 61: Dispersão das Estruturas de Apoio Portuário



Elaborado pela autora em cima de imagem de satélite Google Earth (2018) com dados de 2010 da Superintendência do Porto de Itajaí e dados de 2017 do Portal Naval.

É possível analisar também a distribuição dos terminais privados ao longo do Rio Itajaí-Açu. Os que ficam mais afastados da foz teriam, em uma primeira análise, desvantagens em relação ao Porto de Itajaí e terminal privado de Navegantes devido ao calado e largura do rio. No entanto, a proximidade de rodovias arteriais possibilita o desenvolvimento e escoamento dos terminais distantes da foz.

### 9.3.1 Ampliação da Retroárea Portuária

A partir da década de 2010, navios com mais de 280 metros de comprimento já atracavam no Porto de Itajaí, como o da figura 62 que tem capacidade para transportar 8.772 TEU's (MSC, [20--]). As embarcações continuam ampliando sua estrutura para aumentar sua capacidade de transporte exigindo dos portos a contínua ampliação de sua estrutura, tanto do canal de acesso, envolvendo a profundidade do calado e área de manobras dos navios, quanto do pátio e cais que onde os navios atracam.

Figura 62: Navio Atracado no Porto de Itajaí, 2015



Fonte: Acervo da autora, 2015.

A Lei dos Portos, de 2013, exigiu que todos os portos elaborassem um Plano de Desenvolvimento e Zoneamento e que o submetessem à aprovação da Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR (BRASIL, 2013). Atendendo à legislação, em 2015 foi apresentado o Plano Mestre do Porto de Itajaí desenvolvido pelo Laboratório de

Transporte e Logística - LabTrans da Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC em parceria com a SEP/PR.

[...] o Plano Mestre do Porto de Itajaí destaca as principais características do terminal, a análise dos condicionantes físicos e operacionais, a projeção de demanda de cargas, a avaliação da capacidade instalada e de operação e, por fim, como principal resultado, discute as necessidades e alternativas de expansão do porto para o horizonte de planejamento, até o ano de 2030 (LABTRANS UFSC, 2015, p. 14).

Um dos projetos identificados pelo Plano Mestre de Itajaí foi a ampliação da retroárea do porto, proposta pela Superintendência do Porto de Itajaí. Para aumentar a área de armazenamento de contêineres foi proposta a ocupação de áreas contínuas ao cais e pátio portuário, locais dentro do limite da área do porto determinada por Decreto Federal em 2005, porém que mantém uso residencial, comercial e de serviços. A figura 63 ilustra esse projeto.

Figura 63: Projeto de expansão da retroárea do Porto de Itajaí



Fonte: Plano Mestre Porto de Itajaí – LABTRANS UFSC - SEP/PR.

O projeto ampliaria em 50 mil metros quadrados a retroárea, dedicados exclusivamente para armazenamento de contêineres, utilizando três dos quatro berços do cais para esse fim. O berço 4 seria destinado a um terminal de veículos e uso para exportações de cargas gerais

(LABTRANS, 2015). Na figura 64 é possível identificar as áreas que serão ocupadas para realização do projeto.

Figura 64: Novas desapropriações para ampliar a área portuária



Fonte: SECOM Itajaí, 2012. Hachuras feitas pela autora.

Delimita-se nesse projeto a intenção de priorizar o contêiner, como principal carga transportada no porto de Itajaí, característica histórica e que tem como atual concorrente o porto de Navegantes que movimentava exclusivamente contêineres. O porto reconstrói-se sobre a cidade. O fixo, que deu origem ao processo de ocupação e formação do município, demanda, no mundo globalizado, a geração de novos fluxos para competir com portos próximos e distantes.

O município, por sua vez, depende economicamente do porto, perde espaços, expande-se horizontalmente em locais de pouca ou nenhuma infraestrutura urbana e a malha urbana continua crescendo sem um planejamento ou integração entre os diferentes espaços e sem atenção aos aspectos sociais e ambientais.



## 10 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para compreender a influência do porto na produção e transformação do espaço urbano de Itajaí foi necessário retomar o processo de ocupação da foz do rio Itajaí-Açu. Constatou-se que o estuário, condicionante física e natural para instalação de atividades portuárias, foi o propulsor do desenvolvimento de Itajaí e do Vale do Itajaí ao ser a principal via fluvial de escoamento dos produtos das colônias e entreposto comercial do Vale. Além do estudo das configurações geográficas, a metodologia desta dissertação pautou-se na identificação dos diferentes processos sociais, políticos, econômicos, institucionais e culturais que se sucederam ao longo da história. Processo que embasou o estudo das características técnicas e organizacionais de cada período identificado ao longo dos capítulos.

O contínuo desenvolvimento econômico dos setores ligados ao comércio marítimo, especializou Itajaí como espaço portuário e ele foi sendo determinado pela aplicação da técnica e da produção e não mais apenas por sua configuração geográfica inicial. Assim como, a análise das relações dos elementos espaciais revelou a influência do espaço total, regional, nacional e mundial, na escala local de Itajaí. Cada escala possui um nível de intencionalidade e isso é refletido na relação entre cidade e porto ao longo dos períodos. A relação cidade porto no século XVIII, início da ocupação da foz, até 1850 foi baseada na formação natural de um espaço portuário.

Já a partir de 1850, com a chegada de imigrantes europeus, esse lugar foi consolidado como espaço portuário e trouxe uma nova relação para a cidade que se formou ao redor das atividades portuárias. Outra relação cidade porto bem diferente foi reconhecida no ciclo madeireiro, de 1930 a 1970, que enriqueceu a cidade e a tornou dependente das atividades portuárias. Porto e cidade integravam-se e o fixo determinava sua expansão urbana tornando visível um zoneamento urbano fragmentado; uma estrutura social contrastada.

A zona portuária dirigiu a orientação dos raios de expansão urbana conforme constatado nos mapeamentos de ocupação e novos loteamentos ao longo dos diferentes períodos. A partir da década de 1990, a escala mundial alterou novamente a relação cidade porto com a abertura do mercado brasileiro. Essa relação, também intermediada pelo processo de

containerização do espaço urbano de Itajaí, revelou o conflito entre crescimento urbano e econômico. Apesar de algumas tentativas, Itajaí não desenvolveu uma zona industrial ao longo da história e depende economicamente do porto.

A demanda habitacional, gerada pelos ciclos econômicos do porto, estimulou o crescimento da cidade por meio de loteamentos habitacionais, inicialmente horizontais e atualmente verticais. Se na década de 1950 a vista aérea da cidade era tomada por madeiras que se confundiam com telhados de loteamentos residenciais horizontais, atualmente a perspectiva aérea dos espaços containerizados assemelha-se aos condomínios verticais, como é possível ver nas imagens da figura 65, que se disseminam pelo município.

Figura 65: Pátio de contêineres e Condomínio Vertical no bairro Espinheiros.



Fonte: Foto de Pátio Contêineres da SECOM, 2015 e Foto do Condomínio Vertical da Imobiliária POP Imóveis, 2017.

Amparado pela legislação, esse crescimento urbano elevou o gabarito em áreas centrais, alterando sua paisagem e verticalizando bairros horizontais, criando ofertas de habitação para classe de renda média e alta. E nos bairros mais afastados do centro urbanos, em terrenos sem infraestrutura ou equipamentos urbanos novos condomínios verticais também estão sendo constantemente construídos para classe de renda baixa. Esse desequilíbrio social acabou por gerar diferenciação espacial e as resultantes formais revelaram a criação de “duas cidades” divididas pela linha do Rio Itajaí-Mirim que atravessa o município. Essas descontinuidades identificadas elevam os problemas urbanos e ambientais que a falta de planejamento implica.

Com a globalização, conforme o transporte e circulação das mercadorias intensificam-se como primordiais no processo de acumulação do capital, as rodovias federais tornaram-se foco de atração e distribuição das estruturas de apoio portuárias. Aliado a essa condicionante, a redução de oferta de novos terrenos de expansão nos limites entre o Rio Itajaí-Açu e a rodovia BR 101, fez com que o crescimento urbano ultrapassasse os limites da rodovia e com a criação de novos eixos de expansão. Esses, não mais são diretamente dirigidos pela localização física da zona portuária.

Após identificar o presente como resultado de um processo, é possível indicar possíveis linhas de evolução (SANTOS, 2014). Em Itajaí, constata-se que a característica de construção e implantação dos novos eixos, tendem a acentuar a segregação espacial. A expansão no sentido norte da BR 101, estimulada pelo loteamento Santa Regina, repete as características dos loteamentos que deram origem aos bairros Cordeiros, São Vicente e Cidade Nova, elevado número de unidades habitacionais e locais com pouca ou nenhuma infraestrutura urbana.

Já a expansão no sentido sul da BR 101, confluência com a BR 486, segrega-se espacialmente e socialmente pelas características das edificações e serviços que serão implantados no Distrito de Inovação, projeto de parceria público privada. Enquanto o Santa Regina mantém o crescimento da periferia pobre, o Distrito de Inovação cria uma “terceira cidade”, para atrair a classe de renda média e alta, em Itajaí.

O porto de Itajaí, responsável pelo processo de transformação do espaço em que está inserido, atualmente faz parte de um complexo portuário composto pelo porto estatal e por terminais de uso privado. Não mais apenas o porto estatal é responsável pela atração de pessoas, atividades e fluxos, mas sim o complexo portuário. Ampliando a escala de análise, o complexo torna-se o novo fixo da região.

Nesse novo quadro em formação, as cidades da foz do rio Itajaí-Açu, Itajaí e Navegantes, intensificarão os processos sociais, econômicos e políticos da região conurbada, nos novos rumos delineados pela economia globalizada que intensifica a competição entre localizações e a configuração de paisagens cuja primazia das prerrogativas do capital se impõe em detrimento das necessidades sociais, ambientais e culturais, tal cenário estimula e demanda novos trabalhos e pesquisas sobre suas resultantes espaciais como desafios à reflexão sobre a produção do espaço das cidades contemporâneas.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADAS, Melhem. **Panorama geográfico do Brasil**: aspectos físicos, humanos e econômicos. 2. ed. São Paulo: Ed. Moderna, 1985. 294 p.

ADHOC. **Projeto EADI**. Itajaí: [S.I.], 05 set. 1995. 25 p.

AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - ANTAQ. **Porto de Itajaí**. Disponível em: <<http://antaq.gov.br/Portal/pdf/Portos/2012/Itajai.pdf>>. Acesso em: 10 fev. 2018.

AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - ANTAQ. **Estatístico aquaviário**: Anuário. 2017. Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/Anuario/>>. Acesso em: 12 abr. 2018.

ÁLBUM SC. **Álbum do Estado de Santa Catarina: 1907-1908**. Rio de Janeiro: Typ. Leuzinger, 1908. 187 p.

ALMEIDA, João Daniel Lima de. **História do Brasil**. Brasília: Funag, 2013. 595 p. Manual do Candidato.

AMFRI. Associação dos Municípios da Região da Foz do Rio Itajaí. **Conheça o InovAMFRI**. 2015. Disponível em: <<http://www.amfri.org.br/cms/pagina/ver/codMapaItem/68975>>. Acesso em: 10 abr. 2018.

A HISTÓRIA DO PORTO DE ITAJAÍ. Artigo do acervo do Arquivo Histórico de Itajaí. [1967?] p.01-20.

A NOTÍCIA. **Navegantes quer ter porto para navios internacionais**. Jornal A Notícia. Joinville, 09 de fev. de 1997.

ASSOCIAÇÃO EMPRESARIAL DE ITAJAÍ. Porto de Itajaí – Um ano de Municipalização. **ACII Jornal**. Itajaí, p. 12. dez. 1998.

---

INOVAMFRI – Planejando o futuro da Nossa Região. **ACII Revista**. Itajaí, p. 10. jan-fev. 2017. Disponível em: <

<http://www.acii.com.br/wp-content/uploads/2017/07/170.pdf> >. Acesso em: 09 abr. 2018.

BRASIL. Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850. **Dispõe Sobre As Terras Devolutas do Império**. Rio de Janeiro, Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 08 mar. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 3.124, de 19 de março de 1941. **Cria o Instituto Nacional do Pinho e dá outras Providências**. Rio de Janeiro, 21 mar. 1941. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1937-1946/Del3124.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/Del3124.htm)> Acesso em: 20 out. 2017.

\_\_\_\_\_. Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. **Lei de Modernização dos Portos**. Brasília, 25 fev. 1993.

\_\_\_\_\_. Lei nº 10257/01, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da cidade**. Brasília, Disponível em: <<https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/101340/estatuto-da-cidade-lei-10257-01#art-10>>. Acesso em: 05 fev. 2018.

\_\_\_\_\_. Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. **Lei dos portos**. Brasília, 05 jun. 2013.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **História de Santa Catarina**. 3. ed. Florianópolis: Lunardelli, 1987. 506 p.

CALADO LIVRE: **Orgão informativo oficial da administração do porto de Itajaí/ PORTOBRAS**. Itajaí, ago. 1986.

CÂMARA MUNICIPAL DE ITAJAÍ (Município). Lei n 763/67, de 03 de fevereiro de 1967. **Cria comissão de desenvolvimento industrial "CODI" e dá outras providências**. Itajaí, SC, Disponível em: <<https://cm-itajai.jusbrasil.com.br/legislacao/787388/lei-763-67>>. Acesso em: 12 nov. 2017.

\_\_\_\_\_. (Município). Decreto nº 719 de 03 de março de 1972. **Dispões sobre a regulamentação da Lei nº1088, de 17 de maio de 1971, que criou o primeiro Distrito Industrial, em Itajaí**. Disponível em: <<https://cm-itajai.jusbrasil.com.br/legislacao/815056/decreto-719-72#art-1>>. Acesso em: 20 nov. 2017.

---

(Município) Lei Complementar nº 94, de 22 de dezembro de 2006. **Institui o plano diretor de gestão e desenvolvimento territorial de Itajaí.** Itajaí, SC, Disponível em: <[https://portaldocidadao.itajai.sc.gov.br/servico\\_link/28](https://portaldocidadao.itajai.sc.gov.br/servico_link/28)>. Acesso em: 09 abr. 2018.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana.** 1. ed., 1ª reimp. São Paulo: Paz e Terra, 2000. 590 p. Tradução de Arlene Caetano.

CBH – Comitês de Bacias Hidrográficas. 2016. Disponível em: <<http://www.cbh.gov.br>>. Acesso em: 22 fev. 2017.

COLETIVO ITAJAÍ (Itajaí). **Resumo histórico do serviço de transporte coletivo em Itajaí.** Disponível em: <<http://novo.coletivoitajai.com.br/nossa-historia/>>. Acesso em: 09 nov. 2017.

CUNHA, Idaulo José. **Evolução econômico-industrial de Santa Catarina.** Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura, 1982. 169 p.

D`ÁVILA, Edison. **Pequena história de Itajaí.** Itajaí: Fundação Genésio Miranda Lins, 1982. 156 p.

---

**História: O começo da história.** Disponível em: <<http://www.itajai.sc.gov.br>>. Acesso em: 21 nov. 2016.

D`ÁVILA, Edison; CAMPOS, Vânia de. **A história do Legislativo: 1860 – 2012.** Itajaí: Câmara de Vereadores de Itajaí, 2012. Coordenação e supervisão Herval Ângelo Esmeraldino. Disponível em: <<http://www.cvi.sc.gov.br>>. Acesso em: 10 dez. 2016.

DIÁRIO DA CIDADE. **CAP assegura a desvinculação do Porto de Itajaí à CODESP.** Jornal Diário da Cidade. Itajaí, 12 de abril de 1993.

---

**Inviabilizada a privatização dos portos brasileiros.** Jornal Diário da Cidade. Itajaí, 22 de junho de 1994.

FAGUNDES, Thayse. **Enseada de Cabeçudas: A formação sócio-espacial do balneário.** 2014. 350 f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade,

Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2014.

FONSECA, Simone; ALMEIDA, Lalo de. **Conhecer para sustentar: Um novo olhar sobre Vale do Itajaí**. São Paulo: Fundação Bunge, 2009. 127 p.

GABLER, Louise. **Mesas de Rendas**. 2016. MAPA, Arquivo Nacional. Disponível em: <<http://linux.an.gov.br/mapa>>. Acesso em: 08 mar. 2017.

GALVÃO, Cassia Bömer. **Os portos marítimos na mundialização do capital**. 2009. 129 f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Estudos de Pós Graduação em Economia Política, PUC-SP, São Paulo, 2009. Disponível em: <<https://sapientia.pucsp.br/handle/handle/9367>>. Acesso em: 07 jan. 2018.

GERÊNCIA DE MEIO AMBIENTE. Superintendência do Porto de Itajaí. **Agenda ambiental local: Porto de Itajaí**. Itajaí, 2012. 46 p. Disponível em: <[www.portoitajai.com.br](http://www.portoitajai.com.br)>. Acesso em: 29 mar. 2018.

GOULARTI FILHO, Alcides. **A formação econômica de Santa Catarina**. Ensaios FEE, Porto Alegre, v. 23, n. 2, p.977-1007, set. 2002. Trimestral. Disponível em: <<https://revistas.fee.tche.br>>. Acesso em: 08 set. 2017.

---

**As respostas do Porto de Itajaí à dinâmica da economia catarinense**. Revista de Economia, [s.l.], v. 34, n. 1, p.25-49, 23 jun. 2008. Universidade Federal do Parana. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.5380/re.v34i1.11551>>. Acesso em: 09 maio 2017.

---

**Navegação fluvial a vapor em Santa Catarina e o desempenho da Companhia de Navegação Fluvial a Vapor Itajahy-Blumenau**. Esboços - Revista do Programa de Pós-graduação em História da UFSC, [s.l.], v. 16, n. 21, p.159-180, 6 mar. 2009. Semestral. Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br>>. Acesso em: 23 abr. 2017.

---

**Tropeiros e colonos e a construção da estrada de Blumenau a Curitiba: dois mundos e um caminho**. In:

X Encontro de Economia Catarinense, 2016, Blumenau. Anais do X Encontro de Economia Catarinense. Blumenau: APEC, 2016. v.1.p.1-20. Disponível em: <<http://necat.ufsc.br/files/2011/10/TROPEIROS-E-COLONOS-.pdf>>. Acesso em: 20 out. 2017.

GOVERNO DE SANTA CATARINA. **INOVA@SC**. [201-].

Disponível em:

<<http://www.sc.gov.br/index.php/governo/acoesdegoverno/ciencia-e-tecnologia/inova-sc>>. Acesso em: 10 abr. 2018.

GUARDIANO, Hermínio. Entrevista concedida à Carolina de Araújo Rios Schmitt. Itajaí, 01 março de 2018.

HÜBENER, Laura Machado. **O movimento comercial do porto de Nossa Senhora do Desterro no século XIX**. 1979. 152 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Programa de Pós-Graduação em História, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1979. Disponível em:

<<https://repositorio.ufsc.br>>. Acesso em: 20 nov. 2016.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICAS. **Cidades - Itajaí**. 2015. Disponível em:

<<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/itajai/panorama>>. Acesso em: 10 mar. 2018.

JORNAL DE SANTA CATARINA: **Assinada a municipalização do porto**. Santa Catarina, 02 dez. 1997.

KONDER, Marcos. **Município de Itajahy: relatório**. Itajaí: Typografia Novidades, 1916. 70p.

\_\_\_\_\_ **A pequena pátria: Discursos e Conferências**. São Paulo: Companhia Melhoramentos de São Paulo, 1923. 56 p.

LABTRANS-UFSC. Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR. **Plano mestre: Porto de Itajaí**. Florianópolis: [s.i], 2015. 301 p.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. 1. ed., 3ª reimp. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008. 180 p. Tradução de Sérgio Martins.

\_\_\_\_\_ **O direito à cidade.** Itapevi: Nebli, 2016. 155 p. Tradução Cristina C. Oliveira.

LIPIETZ, Alain. **O capital e seu espaço.** São Paulo: Nobel, 1988. 210 p. Tradução de Manoel Fernando Gonçalves Seabra.

LOJKINE, Jean. **O estado capitalista e a questão urbana.** 2. ed. São Paulo/SP: Martins Fontes, 1997. 359 p. Tradução de Estela do Santos Abreu.

MARX, Karl. **O capital: crítica da economia política:** Livro 1- O processo de produção do Capital. 12. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988. 580 p. Tradução de Reginaldo Santana.

\_\_\_\_\_ **Para a crítica da economia política; Do Capital; O Rendimento e suas Fontes.** São Paulo: Nova Cultural, 2000. 256 p. Tradução de Edgard Malagordi Colaboração de José Arthur Giannotti. Coleção Os Pensadores.

MATTEDI, Marcos Antônio et al. O Desastre se tornou rotina. In: FRANK, Beate; SEVEGNANI, Lucia; TOMASELLI, Colaboração: Carla Caroline (Org.). **Desastre de 2008 no vale do Itajaí. Água, gente e política.** Blumenau: Agência de Água do Vale do Itajaí, 2009. p. 14-21.

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY -MSC. **Our Fleet.** [20--]. Disponível em: <[www.msc.com](http://www.msc.com)>. Acesso em: 15 maio 2018.

MOREIRA, Sônia Miriam Teixeira. **Porto de Itajaí: da gênese aos dias atuais.** 1995. 269 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Pós-graduação em Geografia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1995. Disponível em: <<http://www.tede.ufsc.br>>. Acesso em: 09 jan. 2017.

MOREIRA, Márcio Ricardo Teixeira. **A formação de uma vila operária em Itajaí (SC): uma industrialização interrompida.** 2002. 129 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em Geografia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2002. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br>>. Acesso em: 05 maio 2017.

NEU, Márcia Fernandes Rosa. **As cidades catarinenses e seus portos**. Disponível em:

<<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx>>. Acesso em: 01 set. 2016.

O ESTADO. **Itajaí quer qualificar o turismo**. Jornal O Estado. Santa Catarina, 04 de fev. de 1997.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL - OMI.

Organização das Nações Unidas – ONU. **Review of maritime transport 2017**. New York And Geneva: United Nations Publication, 2017. 130 p. Disponível em:

<http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1890>>. Acesso em: 02 abr. 2018.

PENHA, Lucas Ferreira Rosa. **Os centros logísticos e industriais aduaneiros e a integração territorial no estado de São Paulo**.

Geosp: Espaço e Tempo (Online), [s.l.], n. 26, p.143-158, 30 dez. 2009. Disponível em:

<<http://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/74147>>. Acesso em: 20 mar. 2018.

PIAZZA, Walter Fernando. **A colonização de Santa Catarina**. 3. ed. Florianópolis: Lunardelli, 1994. 376 p.

POCHMANN, Marcio. **Brasil sem industrialização: a herança renunciada**. Ponta Grossa: Uepg, 2016. 187 p. Disponível em:

<<http://books.scielo.org/>>. Acesso em: 28 set. 2017.

POLLETE, Marcus; MARENZI, Rosemeri Carvalho; SANTOS, Caio Floriano. **Atlas Socioambiental de Itajaí**. Universidade do Vale do Itajaí – Itajaí: Editora da Univali, 2012. 305 p.

PORTOBRAS. **Boletim estatístico**. Itajaí: [S.I.], 1986. 17 p.

\_\_\_\_\_. **Porto de Itajaí: plano de modernização**. Itajaí: [S.I.], 1990. 14 p.

PORTO DE ITAJAÍ. **Perfil do porto: histórico**. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br>>. Acesso 29 de março de 2017.

\_\_\_\_\_ **Infraestrutura.** Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/c/infraestrutura>>. Acesso em 07 maio de 2017.

PRATES, Arlene M. M.; MANZOLLI, Judite I.; MIRA, Marli A. F. B.. **Hidrografia de Santa Catarina.** Geosul, Florianópolis, v. 1, n. 1, p.69-76, maio 1986. Semestral. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br>>. Acesso em: 16 ago. 2016.

REBELO, Sabrina. **A modernização dos protos brasileiros: mudança nas relações e condições laborais dos estivadores do Porto de Itajaí.** 2004. 102 f. TCC (Graduação) - Curso de Ciências Sociais, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2004.

RECEITA FEDERAL (Brasil). Ministério da Fazenda. **Mesas de rendas: Letra I.** Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br>>. Acesso em: 08 mar. 2017.

RIZZO, Paulo Marcos Borges. **O planejamento urbano no contexto da globalização: caso do plano diretor do Campeche em Florianópolis.** 2013. 327 f. Tese (Doutorado) - Curso de Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013.

ROLNIK, Raquel; NAKANO, Kazuo. Cidades e Políticas Urbanas no Brasil: Velhas Questões, Novos Desafios. In: RATTNER, Henrique (Org.). **Brasil no limiar do século XXI:** Alternativas para a Construção de uma Sociedade Sustentável. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2000. p. 105-124. Coleção Estante USP - Brasil 500 Anos.

ROSSINI, Diva de Mello. **A arquitetura histórica da cidade de Itajaí:** Um atributo para o desenvolvimento do turismo cultural. 2012. 197 f. Tese (Doutorado) - Curso de Administração e Turismo, Universidade do Vale do Itajaí, Biguaçu, 2012.

RUSSO, Hilene do Amaral Pereira Granja (Org.). **Porto de Itajaí – sua história.** Itajaí: Atraka Studio Gráfico, 2013. 219 p.

SANTOS, Milton. Sociedade e Espaço: A Formação Social como Teoria e como Método. **Boletim paulista de geografia**, São Paulo, v. 54, p.81-99, jun. 1977. Disponível em: <<https://miltonsantos.com.br/site>>. Acesso em: 25 jul. 2017.

\_\_\_\_\_. **Manual de geografia urbana**. São Paulo: Hucitec, 1981. 204 p. Tradução de Antônia Dea Erdens, Maria Auxiliadora da Silva.

\_\_\_\_\_. **Espaço e método**. 4. ed. São Paulo: Nobel, 1997. 88 p.

\_\_\_\_\_. **Pensando o espaço do homem**. 5. ed., 3ª reimp. São Paulo: Editora da USP, 2012. 96 p.

\_\_\_\_\_. **Metamorfoses do espaço habitado: Fundamentos Teóricos e Metodológicos da Geografia**. Em colaboração com Denise Elias. 6. ed. 2. reimp. São Paulo: Editora da USP, 2014. 132 p.

\_\_\_\_\_. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 25. ed. Rio de Janeiro: Record, 2015. 174 p.

SANTOS, Samuel Steiner dos. **Plano diretor de Itajaí: do desenho da participação à participação sem desenho**. 2008. 272 f. Dissertação (Mestrado) Programa de Pós- Graduação em Geografia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008.

SCHETTINI, Carlos A. F. Caracterização Física do Estuário do Rio Itajaí-açu, SC. **Revista Brasileira de recursos hídricos**, Porto Alegre, v. 7, n. 1, p.123-142, jan. 2002. Bimestral. Disponível em: <<http://www.abrh.org.br>>. Acesso em: 05 abr. 2017.

SEBRAE (Santa Catarina). **Santa Catarina em Números - Itajaí**. 2013. Disponível em: <<http://www.sebrae-sc.com.br>>. Acesso em: 10 ago. 2016.

SIEBERT, Cláudia Freitas. **Estruturação e desenvolvimento da Rede Urbana do Vale do Itajaí**. Blumenau: Editora da FURB, 1997. 118 p.

SILVA, Gilceia Pesce do Amaral e; VASCONCELLOS, Lelia Mendes de. **A Caixa que faz a Cidade: A containerização de áreas portuárias**. In: 13º Encontro da Associação Nacional de Pós-graduação

e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2009, Florianópolis. **Artigo**. Florianópolis: ENANPUR, 2009. p. 1 - 21.

SILVA, Laércio Cunha e et al (Ed.). **Itajaí: cem anos de município**. Itajaí. 1960. 159 p.

SILVA, Júlio César Félix da. **Categorias analíticas da geografia: caminhos para leitura do espaço geográfico**. Revista Diálogos, [s.l.], v. 1, n. 1, p.237-250, 7 set. 2015. Revista Diálogos. Disponível em: <<http://www.revistadiálogos.com.br>>. Acesso em: 06 fev. 2017.

SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. 1.ed. 1. reimp. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1974. 377 p.

\_\_\_\_\_ **O uso do solo urbano na economia capitalista in: a Produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial**. Organização Ermínia Maricato. Ed. Alfa Omega 1979. São Paulo –SP

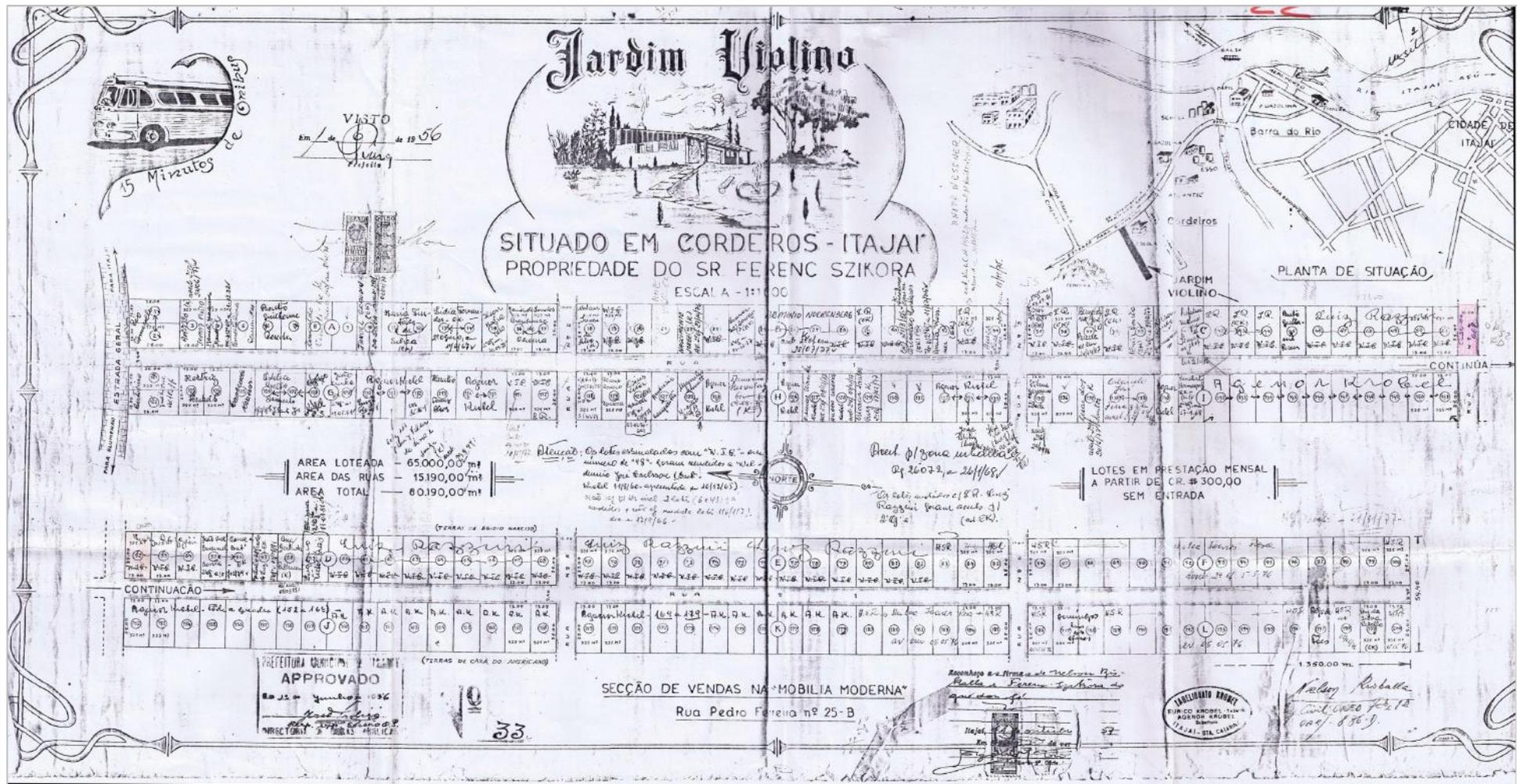
\_\_\_\_\_ **Dinâmica populacional e desenvolvimento: O papel do crescimento populacional no desenvolvimento econômico**. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1988. 250 p.

VIBRANS, Alexander Christian. **A cobertura florestal da bacia do rio Itajaí: Elementos para uma análise histórica**. 2003. 257 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia – Departamento de Geociências, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2003. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br>>. Acesso em: 27 fev. 2017.

VOTORANTIM. **Nossa história**. Disponível em: <<http://www.votorantimcimentos.com>>. Acesso em: 09 nov. 2017.

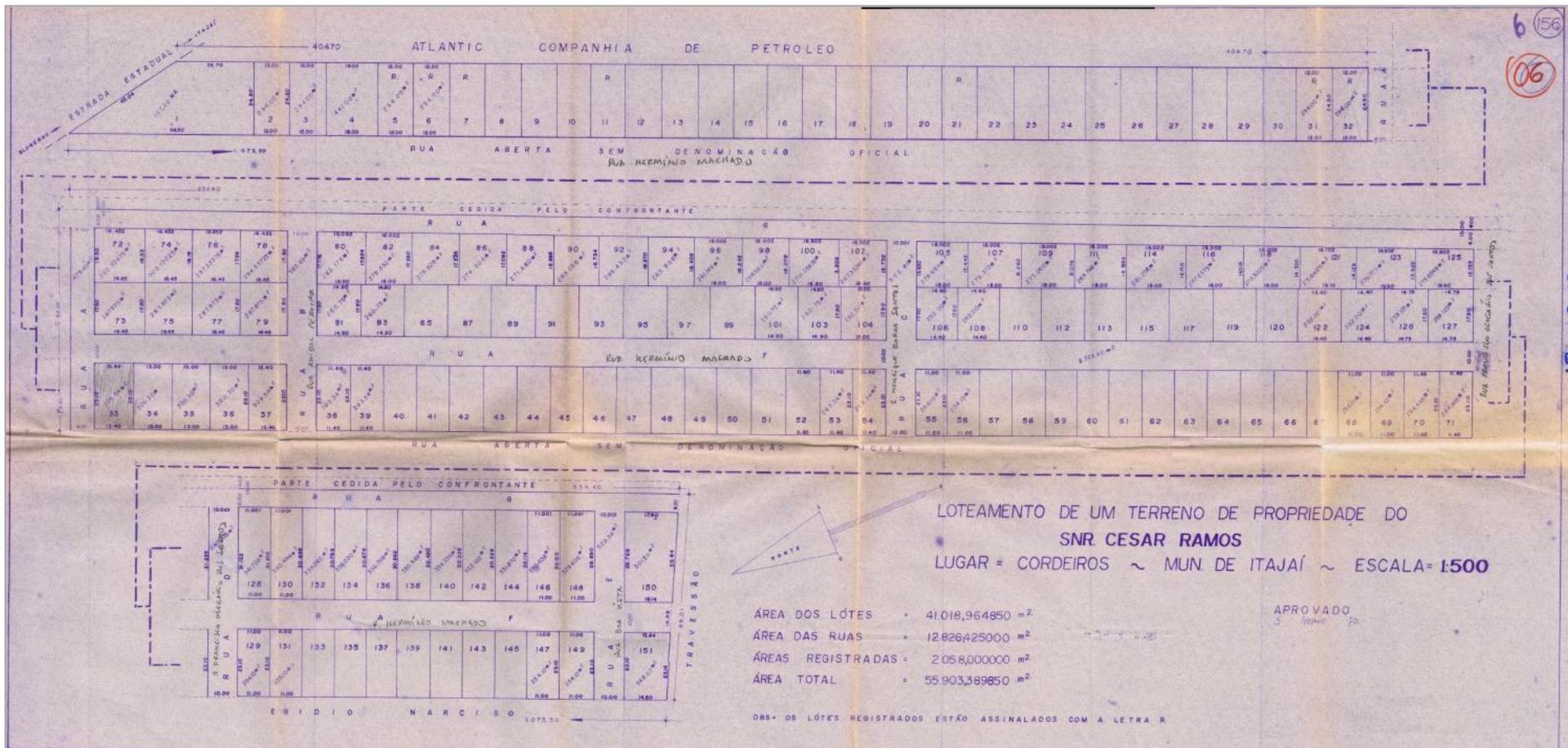


ANEXO 2 - Projeto do Loteamento Jardim Violino de 1956 implantado no bairro Cordeiros de Itajaí e que oferecia 200 lotes residenciais.



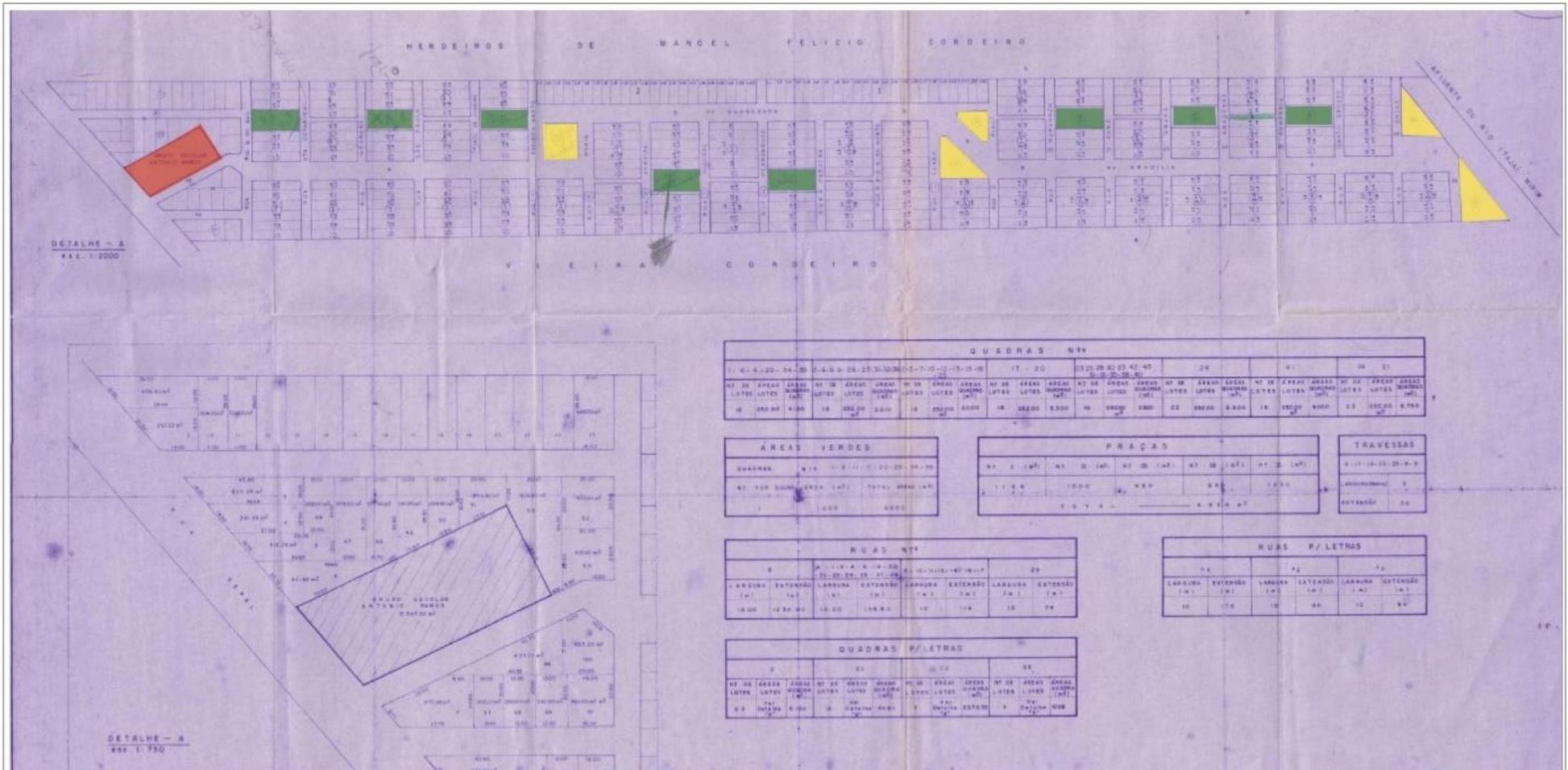
Fonte: Disponibilizado pela Secretaria de Obras e Serviços Municipais de Itajaí.

**ANEXO 3** - Projeto do Loteamento Cesar Ramos de 1972. O loteamento foi aprovado antes da lei federal de 1979 que exigia infraestruturas básicas para criação de novos loteamentos.



Fonte: Disponibilizado pela Secretaria de Obras e Serviços Municipais de Itajaí.

**ANEXO 4 - Loteamento Costa Cavalcanti da década de 1970 (COHAB) que deixou inexpressivos espaços para área verde, praças e escola pública.**

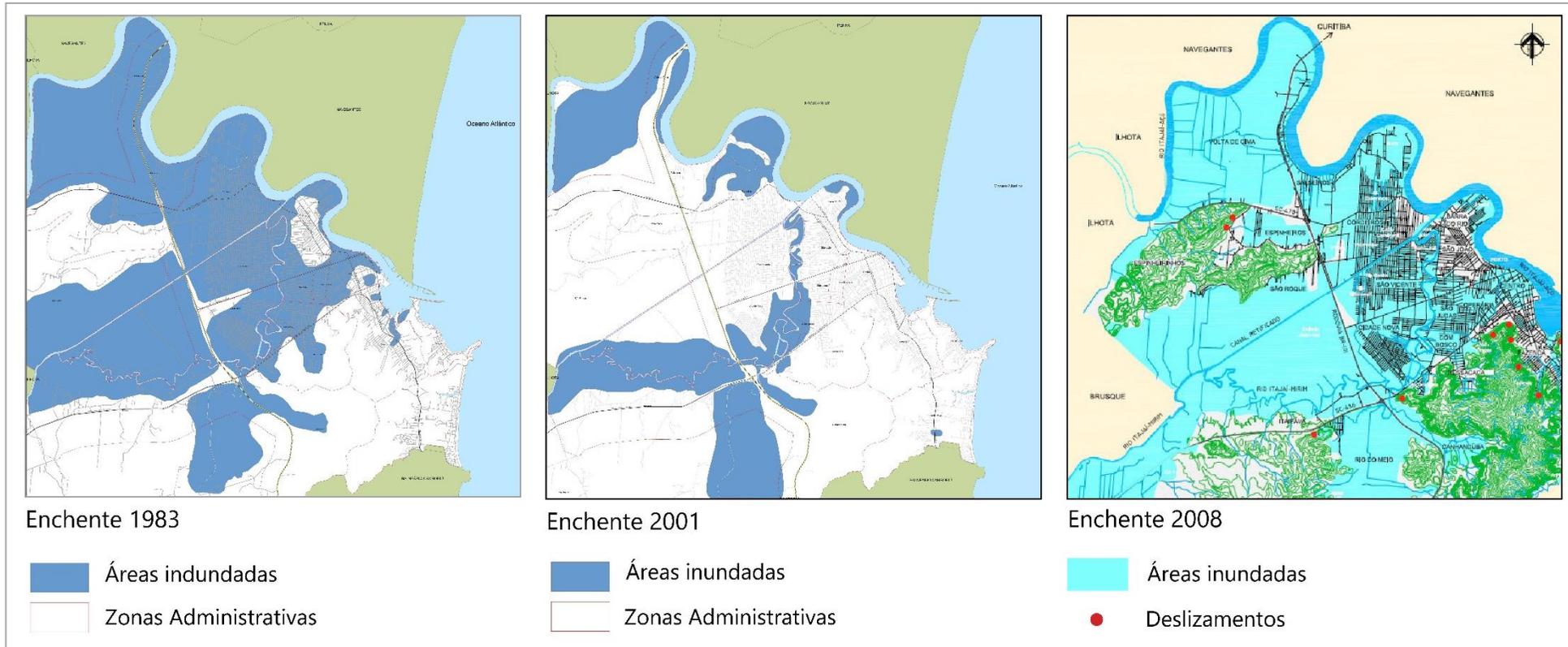


Grupo Escolar Antônio Ramos
  Áreas Verdes
  Praças

Fonte: Disponibilizado pela Secretaria de Obras e Serviços Municipais de Itajaí. Hachuras feitas pela autora de acordo com os quadros de área do projeto.



**ANEXO 6 - Mapas das áreas atingidas pelas enchentes de 1983, 2001 e 2008 em Itajaí.**

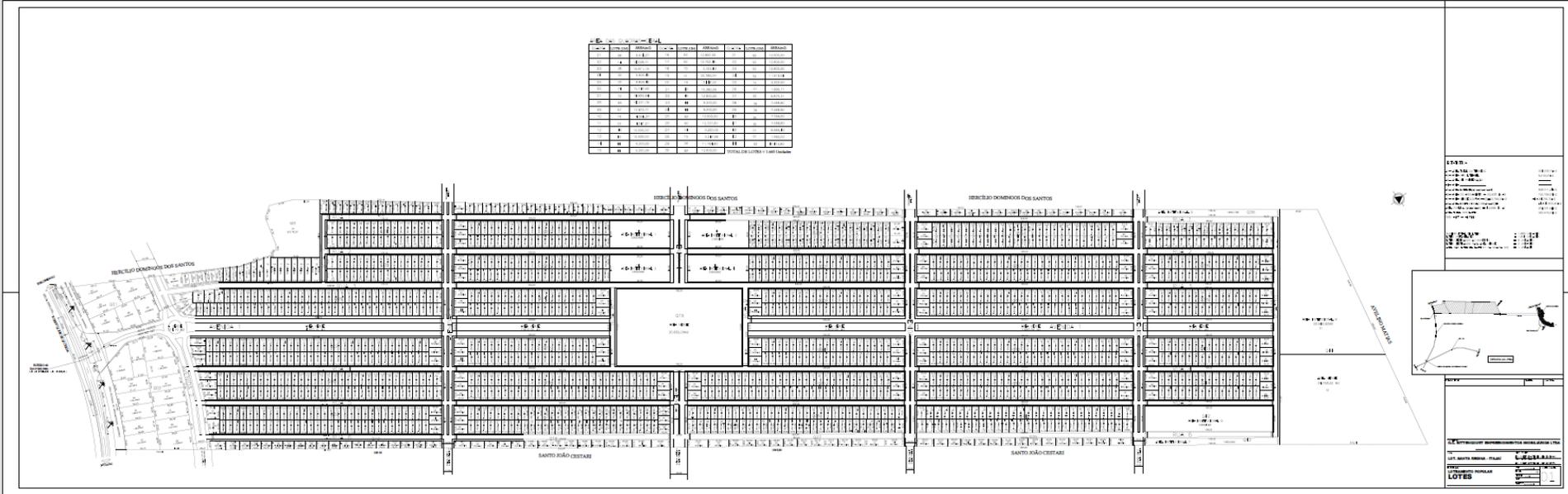


Fonte: Defesa Civil Itajaí. Montagem feita pela autora.



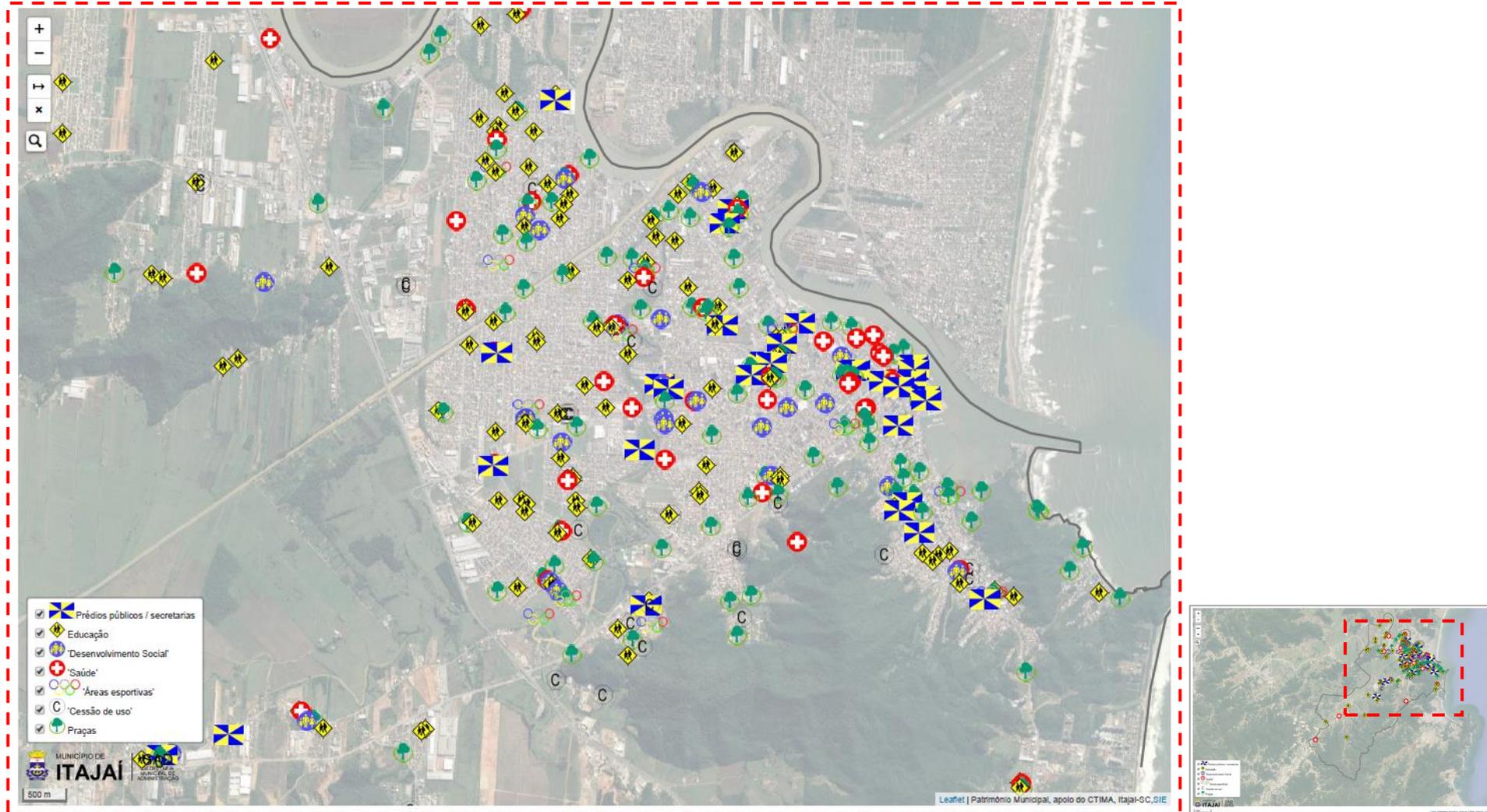


**ANEXO 9 - Loteamento Santa Regina de 2004 com 1.654 lotes aprovados.**



Fonte: Disponibilizado pela Secretaria de Obras e Serviços Municipais de Itajaí.

## ANEXO 10 - Distribuição dos serviços públicos e praças de Itajaí.



Fonte: Disponibilizado pela Secretaria de Obras e Serviços Municipais de Itajaí.