

Marina Gabriela Barbosa Rodrigues Mercadante

**MORFOLOGIA URBANA EM ÁREAS PORTUÁRIAS: O CASO
DE ITAJAÍ E NAVEGANTES – SANTA CATARINA**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do Grau de Mestra em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof.^a Dra. Adriana Marques Rossetto

Florianópolis

2018

Ficha de identificação da obra elaborada pela
através do Programa de Geração Automática da
Biblioteca Universitária da UFSC.

Mercadante, Marina Gabriela Barbosa
Rodrigues

Morfologia Urbana em áreas portuárias:
de Itajaí e Navegantes - Santa Catarina /
Marina Gabriela Barbosa Rodrigues
Mercadante ; orientadora, Adriana Marques
Rossetto, 2018.

159

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.
urbana. 3. porto. 4. Itajaí. 5. Navegantes.
I. Rossetto, Adriana Marques. II.
Universidade Federal de Santa Catarina.
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e
Urbanismo. III. Título.

Marina Gabriela Barbosa Rodrigues Mercadante

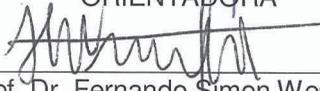
**MORFOLOGIA URBANA EM ÁREAS PORTUÁRIAS: O CASO
DE ITAJAÍ E NAVEGANTES – SANTA CATARINA**

Esta Dissertação foi julgada adequada para obtenção do Título de “Mestra em Arquitetura e Urbanismo” e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

Florianópolis, 11 de dezembro de 2018.

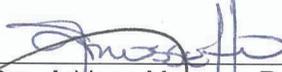


Prof.ª Dra. Adriana Marques Rossetto
ORIENTADORA

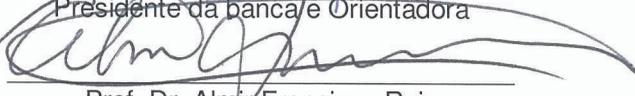


Prof. Dr. Fernando Simon Westphal
COORDENADOR DO PósARQ

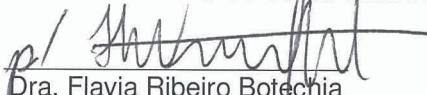
Banca Examinadora:



Prof.ª Dra. Adriana Marques Rossetto
Presidente da banca e Orientadora



Prof. Dr. Almir Francisco Reis
Examinador: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC



Dra. Flavia Ribeiro Botecchia
Examinadora: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da
Universidade Presbiteriana Mackenzie – São Paulo

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus pela oportunidade de realizar esta dissertação.

Agradeço à minha Orientadora, Prof. Dra. Adriana Marques Rossetto, pela compreensão, amizade e conhecimento transmitido.

Agradeço ao Prof. Dr. Almir Francisco Reis, ao Prof. Renato Tibiriçá de Saboya e à Dra. Flavia Ribeiro Botechia pelas valiosas contribuições ao longo do processo de elaboração desta dissertação.

Agradeço aos meus pais pelos valores da importância da educação transmitidos ao longo de minha criação.

Agradeço ao meu irmão, Paulo Victor, por todo o apoio e incentivo ao longo desta e de outras tantas trajetórias.

Agradeço ao meu namorado, Arthur, pela paciência e incentivo.

Agradeço ao LabTrans/UFSC pelo conhecimento adquirido ao longo dos últimos anos.

Agradeço ao Tiago Pazolini, à Claudia Vargas e à Luiza Wiggers Real, pelo suporte e transmissão de conhecimento que foram essenciais para a conclusão deste trabalho.

Aos professores, funcionários e colegas do PósARQ, por toda disponibilidade e ajuda ao longo desse período.

Agradeço à banca, pela presença e contribuições.

RESUMO

A conformação das cidades ao longo do tempo é resultado de diferentes variáveis. Esse processo forma distintas morfologias urbanas e, assim, uma diversidade de espaços e relações em uma região. As cidades portuárias caracterizam-se pela forte interação não só econômica, mas também social, ambiental, cultural e urbana com a atividade dos portos e afins. Dessa forma, a partir de uma contextualização das transformações das relações entre porto e cidade no contexto global e nacional, esta pesquisa realiza uma análise da região portuária de Itajaí e Navegantes e das diferentes morfologias urbanas resultantes da interação entre a atividade de seus terminais portuários e de seus entornos ao longo do tempo.

Palavras-chave: Morfologia Urbana. Porto. Cidade. Itajaí. Navegantes.

ABSTRACT

The formation of cities over time is a result of different variables. This process forms distinct urban morphologies and, thus, creates a diversity of spaces and relationships in a region. Port cities are characterized by their strong interaction, which is not only economic, but also social, environmental, cultural, and urban, with port activities. Therefore, beginning with contextualizing the transformations of the relationships between harbor and city in the global and national contexts, this research analyzes the port region of Itajaí and Navegantes and the different urban morphologies which result from the interaction between the activity of their port terminals and their surroundings over time.

Keywords: Urban Morphology. Port. City. Itajaí. Navegantes.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Modelo <i>Anyport</i> de J. Bird (1963).....	32
Figura 2 – Evolução da interface Porto-Cidade	34
Figura 3 – Principais rumos de penetração no território	42
Figura 4 – Esquematisação das direções de ocupação do Brasil no Período Colonial	44
Figura 5 – Principais portos e a distância entre eles (em milhas)	50
Figura 6 – Os três elementos básicos da Visão Tripartite.....	67
Figura 7 – Os três elementos da planta urbana em análise da Rua Costa Cabral – Cidade do Porto, Portugal	68
Figura 8 – <i>Design</i> do método.....	74
Figura 9 – Contextualização	75
Figura 10 – Definição dos períodos históricos e evolutivos	76
Figura 11 – Definição dos períodos morfológicos.....	76
Figura 12 – Localização de Itajaí e Navegantes em Santa Catarina	81
Figura 13 – Localização do Porto Público de Itajaí e TUPs	82
Figura 14 – <i>Mapa Brasil</i> , de Giácomo Gastaldi (1550)	83
Figura 15 – <i>Mapa de localização da sesmaria de João Dias Arzão (1796) e Planta dos proprietários de terra na margem direita do Rio Itajaí-Açu (1824)</i>	86
Figura 16 – Serraria a vapor Félix Asseburg	89
Figura 17 – Parte do cais nas proximidades da praça Vidal Ramos	93
Figura 18 – Período 2 (1938 – mancha urbana e vias de acesso)	95
Figura 19 – Depósito de madeira nas atuais ruas Samuel Heusi e Silva e nas avenidas Marcos Konder e Cel. Eugênio Muller; e, depósito de madeira no bairro Fazenda	97

Figura 20 – Período 3 (1957 – mancha urbana e vias de acesso)	99
Figura 21 – Áreas desapropriadas e ocupadas até o ano de 1957	100
Figura 22 – Período 4 (1979 – mancha urbana e vias de acesso)	103
Figura 23 – Áreas desapropriadas e ocupadas até o ano de 1979	104
Figura 24 – Cargas de congelados no cais do Porto de Itajaí	106
Figura 25 – Enchente de 1983	107
Figura 26 – Período 5 (2004 – mancha urbana e vias de acesso)	110
Figura 27 – Planta da “Área B”, “Área C”, RAC	111
Figura 28 – Recuperação do cais do Porto de Itajaí	114
Figura 29 – Imagem do TUP Portonave	115
Figura 30 – Período 6 (2009 – mancha urbana e vias de acesso)	116
Figura 31 – Período 7 (2017 – mancha urbana e vias de acesso)	117
Figura 32 – Comparativo dos Períodos históricos e evolutivos da conformação do território brasileiro e da atividade portuária; e dos períodos históricos e evolutivos da região portuária de Itajaí e Navegantes	119
Figura 33 – Comparativo dos períodos históricos e evolutivos da região portuária de Itajaí e Navegantes e dos períodos morfológicos identificados para a mesma região	120
Figura 34 – Identificação de regiões morfológicas	121
Figura 35 – Morfologia da “Região 1” em 1938	123
Figura 36 – Morfologia da “Região 1” em 1958	128
Figura 37 – Morfologia da “Região 1” em 1979	130
Figura 38 – Transformação de duas áreas diferentes que eram utilizadas para armazenagem de madeira	132

Figura 39 – Morfologia da “Região 1” em 2004	133
Figura 40 – Rede de Apoio Logístico do Complexo Portuário de Itajaí	133
Figura 41 – Morfologia da “Região 1” em 2017	136
Figura 42 – Entorno do Porto de Itajaí em 2017	135
Figura 43 – Centro histórico de Itajaí em frente à Praça Vidal Ramos	136
Figura 44 – Morfologia da “Área 2” em 2017	140
Figura 45 – Região do Imaruí	142
Figura 46 – Morfologia da “Área 3” em 2017	143
Figura 47 – Morfologia da “Área 4” em 2017	145
Figura 48 – Região do bairro São Pedro	144
Figura 49 – Vista aérea do Aeroporto e seu entorno	145
Figura 50 – Morfologia da “Área 6” em 2017	149
Figura 51 – Entorno da BR-470	148

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	17
1.1. PERGUNTA	23
1.2. JUSTIFICATIVA	24
1.3. OBJETIVO GERAL.....	24
1.3.1. Objetivos específicos	24
1.4. ESTRUTURA DO TRABALHO	25
2. FUNDAMENTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS	27
2.1. A TRANSFORMAÇÃO DA RELAÇÃO PORTO-CIDADE ...	27
2.2. A ATIVIDADE PORTUÁRIA NA CONFORMAÇÃO DO TERRITÓRIO BRASILEIRO	35
2.2.1. A ocupação do território – Período Colonial	37
2.2.2. O início da integração do território	45
2.2.3. Distanciamento entre porto e território	51
2.2.4. Cenário atual	58
2.3. A TRANSFORMAÇÃO DA FORMA URBANA E A MORFOLOGIA URBANA.....	63
2.3.1. Escola Inglesa e Visão Tripartite	65
3. SÍNTESE METODOLÓGICA ADOTADA.....	73
3.1. <i>DESIGN</i> DA PESQUISA.....	74
3.2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	75
4. A TRANSFORMAÇÃO DA REGIÃO PORTUÁRIA DE ITAJÁ E NAVEGANTES	81
4.1. LOCALIZAÇÃO E CARACTERÍSTICAS	81
4.2. PERÍODOS HISTÓRICOS E EVOLUTIVOS	82
4.2.1. Início da ocupação e atividade portuária (Século XVIII ao Século XX).....	83
4.2.2. Primeiros investimentos na infraestrutura portuária (1889 – 1938)	90

4.2.3. “Porto da Madeira” (1939 – 1957)	95
4.2.4. Expansões portuárias (1957 – 1979).....	100
4.2.5. “Conteinerização” (1979 – 2004).....	106
4.2.6. A participação de Navegantes na atividade portuária (2005 – 2017).....	112
4.2.7. Novos desafios (2009 – 2017)	117
4.2.8. Síntese dos períodos históricos e evolutivos.....	118
4.3. ANÁLISE DA MORFOLOGIA DO ENTORNO DO PORTO DE ITAJAÍ NOS DISTINTOS PERÍODOS MORFOLÓGICOS IDENTIFICADOS – REGIÃO 1	122
4.4. MORFOLOGIA RESULTANTE NAS OUTRAS REGIÕES	135
4.4.1. Região 2 – Centro histórico de Itajaí	135
4.4.2. Região 3 – Imaruí, em Itajaí	141
4.4.3. Região 4 – Centro histórico de Navegantes.....	144
4.4.4. Região 5 – Entorno da BR-470 em Navegantes	145
5. CONCLUSÕES.....	149
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	153

1. INTRODUÇÃO

Ao longo da história, a atividade marítima permitiu ao homem desbravar novos territórios e, com isso, originar diferentes núcleos de colonização no Brasil.

A relação do território com seus portos, e não somente com eles, modificou-se ao longo do tempo. Estudiosos sobre o tema criaram modelos da transformação da relação entre o porto e a cidade, pois verificaram que, apesar das especificidades de cada local, existem semelhanças nesse processo que são condicionadas por aspectos globais.

Modelos baseados em portos ingleses, como o modelo *Anyport*, de James Bird, elaborado em 1963, e o de Brian Hoyle, em 1888, identificam períodos e diferentes relações contextualizadas à dinâmica econômica e às transformações tecnológicas da atividade portuária ao longo do tempo.

A transformação da relação Porto-Cidade no Brasil também atravessou esses momentos, mas se diferencia em certos pontos, sobretudo, acerca dos períodos cronológicos. O início dessa relação atravessou os diferentes períodos do Brasil Colônia, passando pela fase de industrialização, implantação de novas estruturas portuárias, conexão entre regiões produtivas e posterior internacionalização comercial, como reflexo das novas exigências do mercado global.

Inicialmente, a ocupação do território brasileiro esteve relacionada à exploração dos recursos naturais e à forma de defesa contra tentativas de invasões de outros colonizadores. Em seguida, as ocupações passaram a ocorrer de forma vinculada às atividades econômicas localizadas no território, em uma relação de exportação de produtos para grandes metrópoles e importação de mão de obra e bens necessários para o desenvolvimento do País. Com relação a essa questão histórica de explorações territoriais por via marítima, Giuseppe Cocco (1999) assevera:

A relação de quase todas as grandes cidades brasileiras com o mar está intimamente ligada ao papel histórico de seus portos. Portas de entradas dos colonizadores e dos escravos,

por um lado, e portas de saída às riquezas sobre as quais se baseavam os diferentes ciclos econômicos brasileiros. (COCCO, 1999).

O início da ocupação do território brasileiro se relacionou diretamente com a dinâmica de produção econômica e os locais de escoamento de seus produtos a partir de 1530, de forma correlacionada com a localização dos portos e exploração colonial do País. Somente em 1808, com a “abertura dos portos às nações amigas” e posterior independência nacional, em 1822, é que esse cenário sofreu alteração. A abertura comercial dos portos brasileiros marcou, então, o início do incremento da atividade comercial portuária brasileira, que até então era restrita a atender Portugal.

Da produção e exportação açucareira inicialmente realizada no Nordeste no Século XVI, a atividade econômica de destaque transformou-se na extração do ouro de Minas Gerais, seguida do ciclo de café – iniciado no Rio de Janeiro e potencializado em São Paulo em meados do Século XIX. Os diferentes ciclos históricos e econômicos do período colonial refletiram-se em distintos núcleos de ocupações no território brasileiro e, também, em mudanças na relação que existia com seus portos.

Os séculos seguintes não foram diferentes, já que o comércio marítimo e a necessidade de atender a mais exportações – inicialmente, com o incremento da produção cafeeira e, posteriormente, com o processo de industrialização, somados ao desejo de inserção no mercado internacional do Século XX, demandaram especialização das expansões da infraestrutura portuária no espaço urbano, que se conformava paralelamente ao seu entorno.

Com o café, deu-se o início de uma integração do território entre áreas produtoras e locais de escoamento e de recebimento de mão de obra. Apesar desses portos ainda se relacionarem com o desenvolvimento do seu entorno, com a demanda por mais espaço em sua retroárea e a construção de novas áreas de armazenagem, iniciou-se um processo de afastamento físico entre as estruturas portuárias e sua vizinhança.

No início do Séc. XX, durante as grandes guerras mundiais e em decorrência do legado de investimentos realizados no setor portuário e de transporte durante a atividade cafeeira, o processo de industrialização se fortaleceu no Brasil. A necessidade de inserção competitiva no comércio internacional pós-segunda guerra, e a mudança de cenário de livre comércio para a participação do Estado resultaram em diversas políticas públicas de desenvolvimento no setor industrial e portuário. Nesse contexto, surgiram grandes complexos industriais afastados dos centros urbanos e que demandaram construção de novos portos e conexões terrestres com seus locais de escoamento, marcando, portanto, um afastamento não só físico, mas também econômico e cultural entre porto e cidade. Assim, os portos passaram a dar as costas às suas cidades e se tornaram ponto final de corredores de exportação.

Esse cenário não apenas impactou diretamente nessas novas localidades, mas também nas tradicionais cidades portuárias. No final do Século XX, as estruturas físicas dos antigos portos deixaram de receber investimentos adequados e as políticas públicas de desenvolvimento do setor não atuavam na escala local, o que contribuiu para o processo de degradação do entorno portuário. As novas demandas decorrentes da globalização do mercado no Século XX intensificaram essas alterações, caracterizando o “Imperativo de fluidez do território” (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012). Dessa maneira, a necessidade em atender a demanda pela integração do território e a falta de investimento local proporcional a esse incremento da atividade acabou impactando diretamente no espaço das cidades portuárias.

Além dos impactos ambientais, como ruído, poluição, mau cheiro, alteração de biota e dos impactos sociais, comuns à atividade portuária, existem diferentes impactos na forma urbana, que se relacionam diretamente aos anteriores e à qualidade dos espaços de uma cidade portuária.

No Brasil, as alterações físicas necessárias para construção de retroáreas e berços maiores, incremento do tráfego urbano relacionado a caminhões também decorrente do incentivo ao

modal rodoviário da década de 1950 e pelo uso de contêineres a partir da década de 1990, dentre outros fatores, são exemplos de fatores que transformaram o sistema viário, padrão de parcelamento do solo, tecido urbano e os usos do solo das cidades portuárias ao longo da história.

Assim, a relação porto-cidade somente é compreendida quando refletida nas sequências das transformações globais (sociais, políticas e econômicas), bem como as interfaces necessárias para um porto global: sistemas de trocas mundiais, sistemas econômicos, dinâmicas econômicas locais e dinâmicas urbanas específicas. (MONIÉ; VIDAL, 2006, p. 4).

Porém, o anseio pelo aumento de competitividade a fim de atender as novas demandas do mercado globalizado tornou-se insuficiente apenas por otimizar a infraestrutura do porto. Iniciou-se, então, uma busca em atender aos outros aspectos relacionados ao seu funcionamento – entre eles, a utilização das potencialidades existentes do território – o que resultou em uma busca pela reaproximação entre o porto e a cidade, configurando o que Monié e Vidal (2006) chamam de “cidade portuária”. A partir da década de 1960, diversos portos ao redor do mundo passaram a realizar “remodelações da frente marítima” e posteriormente a “refuncionalização” dessas áreas, em que foram somadas outras utilidades e atrativos aos espaços de lazer. Entre as décadas de 1970 e 1990, as intervenções nessas áreas passaram a visar a atração de investimentos e desenvolvimento dos centros urbanos das cidades portuárias, configurando uma “revitalização” urbana (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012).

No Brasil, essa busca por uma nova relação entre porto e cidade não ocorreu da mesma forma nem no mesmo período. Os altos custos para movimentação portuária no País e a ausência de uma política portuária nacional eficiente dificultavam a inserção do Brasil num ambiente competitivo. Em 1993, então, surgiu a “Lei de Modernização dos Portos”, a qual ainda estava focada na modernização do aparelho portuário e em alterações institucionais, mas que indicou uma preocupação em inserir os

atores locais nas decisões do setor e possibilitou um cenário favorável ao resgate da relação entre porto e cidade no Brasil a partir da década de 1990.

Nas cidades marítimas brasileiras as políticas públicas são essencialmente voltadas para a modernização dos nós portuários mediante seu equipamento em tecnologias modernas de manuseio, adoção de padrões de gestão empresariais e investimentos na acessibilidade terrestre e náutica. A qualidade dos serviços prestados, a fluidez das operações de transbordo e o nível das tarifas definem a competitividade do porto empenhado em captar volumes crescentes de mercadorias. (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012, p. 12).

A permanência da atividade portuária nos centros urbanos é a realidade de diversas cidades brasileiras, sendo possível, dentre a busca por revitalização dessas áreas, destacar algumas, como a realizada no Porto de Belém, na Estação das Docas na década de 2000; a revitalização da área portuária de Recife no mesmo período, assim como a Operação Urbana Consorciada do Porto Maravilha, iniciada em 2009 no Rio de Janeiro.

Diversas outras cidades portuárias brasileiras possuem projetos semelhantes, porém, com difícil viabilidade para implementação, muitas vezes por falta de integração de interesses entre poderes locais e agentes econômicos, ou motivos econômicos e políticos que dificultam a aplicação do conceito de “cidade portuária” e, portanto, de desenvolvimento sinérgico entre porto e cidade. Nesse sentido, tanto o porto possui potencial de contribuir no desenvolvimento adequado das cidades, como as próprias cidades podem interagir positivamente com a atividade econômica portuária.

Nas cidades portuárias, porto e cidade constituem um sistema cujas interações e complementaridades variam no tempo sob influência das dinâmicas produtivas, tecnológicas, sociais e urbanas. Tanto as mudanças nas atividades e infraestruturas

portuárias implicam em novos posicionamentos frente ao espaço (urbano) portuário; quanto o desenvolvimento e crescimento urbanos também levam a uma nova postura da cidade em relação à presença do porto. (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012, p. 3).

Porém, a cidade de Itajaí (SC) se destaca nessa busca pela construção dessa nova relação entre o porto e a cidade, indo além do imperativo de fluidez do território, como exemplo de cidade portuária que desenvolveu lógicas de fixação local de valor. O porto sempre foi fator marcante na evolução da região e se tornou ator fundamental do desenvolvimento local e regional, sobretudo após sua municipalização em 1997, permitindo uma aproximação da escala local da cidade e a criação de novas relações entre o espaço portuário, o território urbano e a hinterlândia regional.

Navegantes, cidade vizinha, também está inserida no contexto comercial marítimo, com a presença de atividade pesqueira e de construção naval desde o início da ocupação da margem esquerda do Rio Itajaí-Açu, sua atual localização. A cidade foi bairro de Itajaí até 1962 e teve sua primeira instalação de atividade exclusivamente portuária com atividades iniciadas em 2007 – diferentemente de Itajaí, que responde pela atividade desde sua ocupação, no Século XVII. Apesar da proximidade e de ambos os municípios sempre terem se caracterizado pela atividade marítima, identificam-se diferentes relações entre o espaço urbano e a atividade portuária de ambos.

Se, “para além das tendências à homogeneização, a diversidade dos contextos urbanos produziu formas específicas de articulação do local e do global” (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012), o estudo do espaço urbano de uma cidade portuária brasileira demanda uma contextualização global e uma análise local do processo de transformação na relação porto-cidade.

Os fatores dinâmicos da paisagem urbana são os mecanismos da sociedade urbana local. Desse modo, há a necessidade de compreender a sociedade urbana e a variação dos diferentes grupos locais como agentes na participação do processo decisório, o que

afeta a paisagem urbana, cuja identidade é o reflexo da sociedade urbana local. (COSTA; NETTO, 2015, p. 33).

Com base no exposto, esta pesquisa sugere que a transformação da relação entre porto e espaço da cidade possa utilizar-se da análise urbana – em especial, relacionada à transformação morfológica das áreas circunvizinhas ao porto; no caso de Itajaí e Navegantes, para a identificação de impactos típicos ao longo da história, além de singularidades relacionadas aos aspectos morfológicos locais – e, portanto, auxiliar na elaboração de projetos e instrumentos de planejamento urbano que qualifiquem a relação Porto-Cidade e também mitiguem, previnam, ou potencializem – caso sejam benéficas –, os impactos entre elas. Ao analisar a transformação da forma urbana de uma região em diferentes períodos, a morfologia permite identificar permanências e transformações na cidade e, com isso, a leitura de diversos espaços.

Planejar significa tentar prever a evolução de um fenômeno, ou para dizê-lo de modo menos comprometido com o pensamento convencional, tentar simular os desdobramentos de um processo, com o objetivo de melhor precaver-se contra prováveis problemas ou, inversamente, com o fito de melhor tirar partido de prováveis benefícios. De sua parte, a gestão remete ao presente: gerir significa administrar uma situação dentro dos marcos dos recursos presentemente disponíveis e tendo em vista as necessidades imediatas. (SOUZA, 2004, p. 46).

1.1. PERGUNTA

A análise das transformações morfológicas da região portuária de Itajaí e Navegantes permite identificar relações e tendências que possam subsidiar o planejamento e a intervenção em cidades portuárias?

1.2. JUSTIFICATIVA

Analisar a transformação da atividade portuária e o reflexo dela na morfologia urbana pode trazer informações essenciais sobre o processo de evolução de uma região e indicar a tendência das relações futuras e de potenciais impactos entre porto e cidade. Para isso, além de contextualizar as formas de relação da atividade portuária e as cidades brasileiras diante do contexto mundial de globalização, é necessário e fundamental verificar aspectos relacionados às especificidades locais de cada porto e do respectivo espaço urbano. Dessa forma, apesar de não estar desconectada do cenário nacional e mundial portuário, a análise aproximada da região de Itajaí e Navegantes busca relacionar a dinâmica da atividade portuária e marítima própria da região e as transformações da forma urbana. A análise tem o fim de identificar relações e agregar conhecimento sobre a interação entre porto e cidade, buscando, assim, contribuir com o planejamento de cidades portuárias.

1.3. OBJETIVO GERAL

Analisar o processo de transformação morfológica urbana da região portuária das cidades de Itajaí (SC) e Navegantes (SC) relacionada à dinâmica da atividade portuária desde o início do Século XX até o ano de 2017.

1.3.1. Objetivos específicos

- Objetivo 1: contextualizar o papel da atividade portuária em um contexto global e nacional, verificando como ela se refletiu na transformação histórica do território brasileiro e das cidades portuárias.
- Objetivo 2: identificar os períodos históricos e evolutivos dos municípios de Itajaí e Navegantes.
- Objetivo 3: identificar as transformações morfológicas no entorno portuário de Itajaí e Navegantes a partir da determinação de períodos morfológicos relacionados a cada período histórico e evolutivo identificado nos municípios.

- Objetivo 4: sintetizar a relação entre a atividade portuária e os espaços produzidos nas cidades de Itajaí (SC) e Navegantes (SC) a partir da análise da morfologia urbana resultante.

1.4. ESTRUTURA DO TRABALHO

A fim de atender às proposições da pesquisa, o trabalho foi estruturado a partir dos dados apresentados nesta introdução, na qual encontra-se a contextualização do tema, a problemática do estudo e a pergunta de pesquisa, bem como sua justificativa e os objetivos.

No capítulo 2 foram tratados os conceitos teóricos que sustentaram a pesquisa bem como os fundamentos metodológicos. Inicialmente, efetuou-se uma contextualização da relação entre a atividade portuária e a formação de cidades no Brasil e em âmbito global, assim como as potencialidades do uso da morfologia urbana para análise local dessa interação.

No capítulo 3 foi apresentada a metodologia da pesquisa.

No capítulo 4 foram identificados os períodos morfológicos de Itajaí e Navegantes relacionados à atividade portuária e realizada uma análise da morfologia urbana gerada por essa interação.

Por fim, no capítulo 5, são feitas considerações a respeito dessas transformações.

2. FUNDAMENTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS

Neste capítulo será realizada a contextualização da transformação da relação Porto-Cidade no mundo e no Brasil, além de serem discutidos os conceitos sobre o processo de ocupação do território brasileiro e como as variáveis econômicas e a atualização das diferentes técnicas influenciam nesse processo. Esse contexto permitiu a reflexão da relação direta da transformação da atividade portuária ao longo do tempo e as diferentes formas com as quais ela se relacionou ao território brasileiro. Ao estudar autores que também fazem essa relação em outros países do mundo, foi possível identificar situações comuns relacionadas, sobretudo, à mudança global de mercado e de tecnologia. Por fim, tem-se a contextualização do método de análise morfológica, que permite o estudo da relação entre porto e cidade em âmbito local através da periodização da transformação da forma urbana e da atividade portuária ao longo do tempo.

2.1. A TRANSFORMAÇÃO DA RELAÇÃO PORTO-CIDADE

A transformação da relação porto-cidade no Brasil está intimamente relacionada à própria história de início de ocupação e do território como um todo.

Milton Santos (1994) identifica três grandes períodos de transformação do território brasileiro relacionados à aspectos geográficos-históricos. Já Caio Prado (1999), remete à forma de ocupação do território de forma relacionada à atividade econômica. Ambos os autores, apesar de analisarem o contexto global da conformação do País, referem-se constantemente às atividades portuária e marítima nesse processo.

Para Santos e Silveira (2001), a formação de um espaço geográfico se relaciona diretamente com o estudo das formas de povoamento de uma região, que, por sua vez, associa-se com a “[...] ocupação econômica, assim como os sistemas de movimento dos homens, capitais, produtos, mercadorias, serviços, mensagens, ordens”. Dessa forma, está também relacionado à implantação de infraestrutura, como os sistemas de transporte,

energia e indústria – os quais, além dos aspectos econômicos, envolvem os jurídicos e políticos.

Buscamos aprender a constituição do território a partir dos seus usos, do seu movimento conjunto e do de suas partes, reconhecendo as respectivas complementariedades. Daí falarmos em divisão territorial do trabalho e em círculos de cooperação, o que, ao mesmo tempo, permite pensar o território como ator e não apenas como um palco, isto é, o território no seu papel ativo. (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 11).

Santos e Silveira (2001) identificam que a análise temporal baseada na transformação das técnicas permite a realização de estudos de tendências de transformações futuras do espaço geográfico e que essas transformações podem ser classificadas em períodos¹ a partir da identificação de “variáveis-chaves”, termo que será mais bem explicado no item 3.1 (*Design* da pesquisa).

A história do território brasileiro é, a um só tempo, una e diversa, pois é também a soma e a síntese das histórias de suas regiões. Para entendê-la no seu processo e na sua realidade atual, um esforço de periodização é essencial. [...] o espaço acumula defasagens e superposições de divisões de trabalho – sociais e territoriais [...]. Daí as descontinuidades que permitiriam explicar as diversidades regionais [...]. (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 23).

Nesse contexto, ele relaciona os diferentes períodos de transformação do território, com as transformações das técnicas “É evidente que a técnica está longe de ser uma explicação da história, mas ela constitui uma condição fundamental. Daí a nossa insistência, relativamente a este fator” (SANTOS, 1994), e divide a organização do território brasileiro em basicamente três

1 “[...] Períodos são pedaços de tempo definidos por características que interagem e asseguram o movimento do todo. [...]”. (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

momentos: o dos meios “naturais”, o dos meios “técnicos” e do meio “técnico-científico-informacional”.

O primeiro deles se refere ao período no qual a “presença humana buscava adaptar-se aos sistemas naturais”, ou seja, aquele caracterizado pela presença de grupos indígenas e pela ocupação dos europeus.

O segundo momento se caracteriza pelos meios técnicos, o qual, por sua vez, subdivide-se em três fases, passando pelo início do processo industrial brasileiro até, aproximadamente, o período após a Segunda Guerra Mundial. A primeira fase desse meio é a de “mecanização incompleta e produção mecanizada”, ou seja, a etapa anterior ao processo de industrialização. Em seguida, tem-se a fase de “técnicas pré-máquina”, e por fim, a de “técnicas da máquina” – em que há um início da produção mecanizada no Brasil, ou seja, de uma “industrialização balbuciente” – e da “incorporação das máquinas no território – como a implantação de portos, telégrafos e ferrovias. Por fim, esse momento passa por um processo de conexão do território, através de extensões de ferrovias e da construção de rodovias no País. Com o início da industrialização na primeira metade do Século XX, desenvolve-se uma economia voltada para o estrangeiro e a incorporação das máquinas, mesmo que de forma isolada, pelo território brasileiro (SANTOS; SILVEIRA, 2001). Apesar de não constituir uma rede urbana nacional, iniciava-se a integração e circulação e o desenvolvimento dos sistemas de transportes e comunicações.

Após a Segunda Guerra Mundial e o aumento da demanda pela globalização, inicia-se o terceiro grande período. Ele se caracteriza pela construção e a difusão do meio técnico-científico-informacional, em que a “globalização, informação e finanças passam a configurar a nova geografia, distinguindo os lugares segundo a presença ou a escassez das novas variáveis-chave” (SANTOS; SILVEIRA, 2001). Para Santos (1994; 2001), “o meio técnico-científico-informacional é a expressão geográfica da globalização”.

Dessa forma, o território brasileiro e os espaços urbanos se transformavam sob a influência de diversos aspectos e atores. Segundo Santos (2001), “a ideologia do consumo, do crescimento econômico e do planejamento foram os grandes instrumentos políticos e os grandes provedores das ideias que iriam guiar a

construção ou a remodelação dos espaços nacionais (juntamente com a economia), da sociedade e, portanto, da política”.

Já Caio Prado (1999; 2000) relaciona a ocupação do território brasileiro de acordo com os ciclos econômicos do País que incidem diretamente no povoamento e no desenvolvimento de uma região.

Os aspectos históricos e culturais de povoamento do Brasil, relacionados à exploração comercial no período colonial, somados à exportação de produtos primários em grande escala e à demanda por atender à crescente globalização do mercado internacional resultaram na atual conformação dos espaços urbanos brasileiros, especialmente das cidades com portos tradicionais, que participaram desse processo desde o Período Colonial.

Uma análise atenta da organização econômica do País mostra que o essencial nela, desde a distribuição da população, a estrutura agrária, a disposição dos centros urbanos, a rede de transportes, até o aparelhamento comercial e financeiro, se dispõe sobretudo para atender aos objetivos que desde os remotos tempos de sua formação até os nossos dias, a ela essencialmente se impôs: a produção de gêneros exportáveis. E isso sem contar poderosos fatores sociais e políticos que agem no mesmo sentido. (PRADO, 1999, p. 298).

É possível identificar, então, que as exigências do mercado e as políticas públicas sempre incidiram sobre o espaço urbano das cidades portuárias. Isso significa que tanto os aspectos geográficos e políticos quanto os econômicos interagiram e continuam a se refletir sobre o processo de transformação do território brasileiro.

Nas últimas décadas, o mercado se transformou em global e as demandas desse mercado têm refletido diretamente no território. “A questão da fluidez do espaço apresenta-se agora em outros termos [...]. Distinguem-se, no país, áreas onde a informação e as finanças têm maior ou menor influência, da

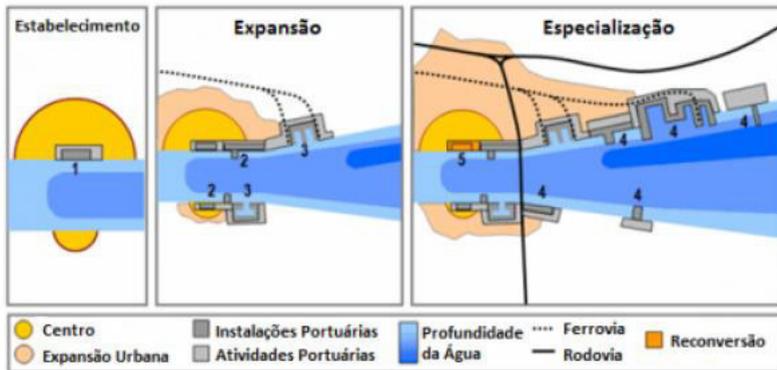
mesma maneira que antes a questão se colocava quanto aos produtos e à mão de obra” (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

A relação de integração territorial com a cidade é uma questão problemática e altamente conflituosa. O fato de o porto ser visto por um lado como um dispositivo tecnológico de circulação de mercadorias, e, por outro, como um intruso no desempenho da economia urbana, gerou um progressivo distanciamento das respectivas preocupações e ordens de atuação, e um fechamento dos canais políticos e institucionais que poderiam ter estreitado os vínculos da gestão pública da cidade e do porto (COCCO; SILVA, 1999).

A herança dos diferentes ciclos econômicos e das técnicas incidem diretamente sobre o espaço urbano, porém, as políticas públicas de planejamento que orientam essas atividades não costumam abordar os aspectos desse processo no âmbito local. Apesar da ocorrência de revitalizações urbanas de áreas portuárias, eles surgem muitas vezes como solução para atrair investimentos a essas localidades e não atendem à sociedade como um todo. Segundo afirma Santos (1994), “os espaços assim requalificados atendem sobretudo a interesses dos atores hegemônicos da economia e da sociedade, e assim são incorporados plenamente às correntes de globalização”.

A atividade portuária articula a economia de diversos países, sobretudo no Brasil, desde sua colonização. Ao relacionar de forma mais direta a relação das atividades econômicas, políticas e sociais dessa atividade com a transformação das cidades ao seu entorno, surgiram modelos de estudo da relação Porto-cidade.

O modelo *Anyport* de James Bird, elaborado em 1963, aborda a relação Porto-Cidade de uma perspectiva histórico-morfológica baseada nos portos britânicos. O modelo se divide em três momentos cronológicos diferentes relacionados à alteração do *layout* físico dos portos e envolve as fases de “*Estabelecimento*”, “*Expansão*”, e “*Especialização portuária com a expansão urbana*”. Esse último momento caracteriza o processo de implantação de portos em áreas afastadas dos centros urbanos e o início da reconversão das áreas dos portos tradicionais (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012).

Figura 1 – Modelo *Anyport* de J. Bird (1963)

Fonte: Rodrigue et al. (2009) apud Monié e Vasconcelos (2012).

Posteriormente, em 1988, Brian Hoyle desenvolveu um modelo estruturado em cinco fases relacionadas às alterações da atividade industrial, comercial e tecnológica. Nele, as funcionalidades do porto estavam diretamente conectadas ao seu entorno desde o período medieval até o Século XIX, em decorrência da Revolução Industrial. A partir desse período, surgiu a necessidade e a possibilidade de construção de navios maiores, áreas de armazenagem e ferrovias, ou seja, fatores que contribuíram para o surgimento de barreiras físicas e a modificação da relação do porto com o espaço urbano (HOYLE, 1989).

Devido às possibilidades que a tecnologia passou a oferecer no início do Século XX, surgiram áreas de armazenagem cada vez maiores e mais distantes, intensificando esse afastamento entre porto e cidade. O crescente processo de globalização e a busca pela eficiência dos fluxos de produção fomentaram o afastamento da relação entre Porto-Cidade principalmente a partir dos anos 1950, o que culminou no último período identificado por Hoyle, o de “Remodelação da frente marítima – *waterfront*” entre a década de 1970 e 1990 (HOYLE, 1989).

Essa reaproximação entre porto e território no período que se segue foi realizada em diversos portos ao redor do mundo. Na década de 1960, ocorreram “remodelações da frente marítima”, em que se possibilitou a criação de espaços verdes e de lazer em portos que entraram em desuso; porém, posteriormente,

identificou-se a necessidade de “refuncionalização” dessas áreas, ocasião em que foram somadas outras utilidades e atrativos aos espaços de lazer (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012).

A revitalização do espaço de interface Porto-Cidade da década entre 1970 e 1990 ocorreu com o intuito de atrair investimentos e desenvolver os centros urbanos das cidades portuárias. Em alguns casos, foi mesmo possível articular de diferentes formas as necessidades globais ao contexto econômico e de identidade local (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012). A cidade de Hamburgo requalificou seu *waterfront* considerando a atividade portuária tradicional, serviços soft de logística moderna, espaços residenciais para classe média e popular e equipamentos de consumo e de uso recreativo, desenvolvendo nos bairros adjacentes atividades e funções relacionadas. Outras cidades que desenvolveram esse tipo de articulação de recursos locais e lógicas da circulação foram Barcelona, Rotterdam, Amsterdam, Antuérpia e Cape Town (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012).

No Brasil, essa busca por uma nova relação entre porto e cidade não ocorreu da mesma forma nem no mesmo período e culminou na extinção da Portobrás em 1990 e posterior lei de Modernização dos Portos, em 1993. Porém, ainda se pensava em modernização do aparelho portuário e alterações institucionais, sendo que somente com o processo de transformações portuárias em âmbito nacional é que foi identificada a importância da relação com o território. Inicia-se assim, mesmo que de forma sutil, um cenário favorável ao resgate da relação entre porto e cidade no Brasil a partir da década de 1990.

É essencial ressaltar que já havia sido iniciado um contexto de preocupações de impactos ambientais e posteriormente urbanos, os quais contribuíram para a busca por essa nova relação entre porto e cidade, porém ainda mais relacionada aos aspectos ambientais e sociais.

A maioria dos projetos de revitalizações de *waterfronts* em cidades internacionais deixaram de operar a atividade portuária tradicional no local, já que novos portos afastados do centro urbano passaram a atender a essa atividade de forma mais eficiente. Entretanto, algumas cidades optaram por manter o porto funcionando no meio urbano e embasaram o conceito de “cidade portuária”. Nessa situação, a logística é utilizada como forma de

possibilitar essa coexistência e busca a integração dos dois espaços no âmbito econômico, ambiental, social e urbano.

Em 2000, conforme ilustra a Figura 2, Hoyle atualizou seu modelo e acrescentou um último período marcado pela mudança de relação entre o porto e a cidade, a fim de atingir um desenvolvimento integrado entre ambos e marcar esse novo período de busca pela de sinergia entre o desenvolvimento do porto e da cidade.

Figura 2 – Evolução da interface Porto-Cidade

STAGE	SYMBOL ○ City ● Port	PERIOD	CHARACTERISTICS
I Primitive port/city		Ancient/medieval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port.
II Expanding port/city		19th–early 20th century	Rapid commercial/industrial growth forces port to develop beyond city confines, with linear quays and break-bulk industries.
III Modern industrial port/city		Mid–20th century	Industrial growth (especially oil refining) and introduction of containers/ro-ro (roll-on, roll-off) require separation/space.
IV Retreat from the waterfront		1960s–1980s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas.
V Redevelopment of waterfront		1970s–1990s	Large-scale modern port consumes large areas of land/water space; urban renewal of original core.
VI Renewal of port/city links		1980s–2000+	Globalization and intermodalism transform port roles; port-city associations renewed; urban redevelopment enhances port-city integration.

Fonte: Hoyle (2000).

Monié e Vasconcelos (2012) contextualizam essas transformações ao cenário brasileiro no cenário global e analisam os aspectos históricos econômicos e geográficos diretamente relacionados às transformações da relação entre o porto e a cidade, sugerindo um avanço em relação aos modelos de Bird e Hoyle. Para eles, a globalização e as alterações das leis de mercado impactaram diretamente na relação entre as cidades e seus portos, já que condicionam a atividade portuária que, por sua vez, é condicionada às potencialidades e especificidades da sua localidade (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012).

Dessa forma, Monié e Vasconcelos (2012) defendem que é possível construir uma nova relação entre o porto e a cidade, indo além do imperativo de fluidez do território através da fixação local de valores agregados aos fluxos de mercadoria relacionados à atividade portuária.

A influência da era da globalização na relação entre os portos e as cidades, em que as novas demandas econômicas e o uso da logística nas redes de transporte e produção influenciam diretamente na configuração do território, possibilita diferentes tipologias das cidades portuárias. Essas relações permitem a criação de uma política de portos, que favoreça soluções em redes de logística; e evidencia a dificuldade da criação e uma nova cultura portuária que permita otimizar os portos e o desenvolvimento de sua região (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012; MONIÉ; VIDAL, 2006).

Tem-se, então, um novo desafio para as cidades portuárias, a de possibilitarem o desenvolvimento econômico de seus portos e instalações marítimas, mas também de se desenvolverem de forma adequada e com espaços de qualidade no âmbito social, ambiental e urbano.

2.2. A ATIVIDADE PORTUÁRIA NA CONFORMAÇÃO DO TERRITÓRIO BRASILEIRO

A história do Brasil sempre esteve relacionada com a navegação – em especial, suas cidades portuárias. A grande extensão do território, florestas densas, topografia de serras e vales, rios sinuosos e sua orla extensa são os primeiros condicionantes da ocupação de localidades com as mais diversas características.

Porém, a ocupação do território envolve, além da geografia física, aspectos relacionados à economia do País, ou seja, que abrange desde as áreas produtoras, aos portos, às conexões entre eles e posteriormente a toda uma rede de comunicação que surge no território. Tem-se, então, que os transportes atuaram e continuam a atuar nos movimentos internos e forças propulsoras no progresso do País, tanto considerando a história do Brasil como um todo, como no contexto de uma região. No começo da colonização, que foi essencialmente através do mar, os ancoradouros que eram tidos como portos naturais marcaram os primeiros locais de colonização. Posteriormente, com o advento das estradas, ferrovias e vias fluviais, direcionou-se a ocupação no interior do território do país (SOARES apud SANTOS, 1949). Nesse contexto, destaca-se a atividade portuária, tanto por

exercer o papel de exportação e importação de produtos, quanto pelo transporte de povoadores e mão de obra para o Brasil.

A relação de quase todas as grandes cidades brasileiras com o mar está intimamente ligada ao papel histórico de seus portos. Portas de entradas dos colonizadores e dos escravos, por um lado, e portas de saída as riquezas sobre as quais se baseavam os diferentes ciclos econômicos brasileiros” (COCCO, 1999, p. 9).

Dessa forma, identifica-se a importância de analisar a relação do processo de conformação do território brasileiro com a atividade portuária através da contextualização dos ciclos econômicos brasileiros e o surgimento dos primeiros núcleos de ocupação do Brasil até o cenário atual. Nesse sentido, apesar de os portos permanecerem como essenciais à economia, a interação entre eles e o território tem se modificado ao longo da história.

O plantio e exportação do açúcar no período colonial, juntamente ao comércio de escravos, iniciou a ocupação do território na Região Nordeste e desenvolveu a atividade portuária na região. Com o surgimento da atividade de mineração no Século XVIII, esse centro foi deslocado para Minas Gerais, e a capital brasileira, transferida de Salvador para o Rio de Janeiro, fortalecendo assim os portos da Região Sudeste. Em 1808, a partir da “abertura dos portos às nações amigas” ocorreu um incremento da atividade portuária e, portanto, desenvolvimento do País, já que pôs um fim ao exclusivismo colonial e iniciou um comércio liberal internacional. A produção cafeeira se destacou a partir desse período, sobretudo após a transferência da produção da região do Rio de Janeiro para o interior paulista. Na segunda metade do Século XIX, a tendência internacional de especialização de produção e a busca do País para se inserir nesse mercado iniciou uma demanda por melhorias na infraestrutura e nos equipamentos portuários, realizadas por investimentos oriundos do capital externo.

Porém, somente após o período das grandes guerras mundiais e o advento da industrialização no País, iniciaram-se melhorias no sistema portuário e no planejamento do setor como

um todo, porém ainda apresentando carências de integração e eficiência. Somente a partir da década de 1990, com o processo de Modernização dos Portos é que se iniciou um desenvolvimento do setor de forma planejada, assim como a preocupação do reflexo da atividade nas cidades e preocupação de resgatar vínculos da relação entre ambos.

As subseções a seguir estão divididas em basicamente três grandes períodos histórico-econômicos, que podem ser definidos como (i) Período Colonial – 1500-1808; (ii) Séc. XIX ao Século XX.; e (iii) Séc. XX – Séc. XXI.

2.2.1. A ocupação do território – Período Colonial

A organização urbana do Brasil se caracteriza por uma herança direta do período de colonização, na qual a atividade de exportação consistia na base econômica do Brasil, assim caracterizando uma exploração da colônia em razão da metrópole. Tal período compreende desde o descobrimento do Brasil até o ano de Proclamação de Independência do País, em 1822.

A produção dos produtos exportados ocorria nas maiores cidades da colônia, o que, portanto, também correspondia aos locais de maiores portos, como era o caso do Rio de Janeiro, da Bahia, de Recife, de São Luís e Belém. Essas localidades também atendiam a atividades de importação, já que eram centros de regiões com os níveis econômicos mais altos – e, portanto, de maior consumo. Caracterizados como “portos naturais”, os portos da época se referiam a locais estrategicamente posicionados e protegidos pelas características geográficas próprias, contando com instalações rudimentares de trapiches ou ancoradouros naturais. Esse povoamento inicial abrigou núcleos dispersos e incomunicáveis pelo território e a relação deles com a atividade econômica e portuária pôde ser dividida, de forma geral, em três espaços de tempo.

O primeiro deles se estabeleceu desde a colonização até fins do Séc. XVII e representa a ocupação inicial do litoral. No entanto, apesar de existirem ao longo do litoral outros pequenos núcleos, estes não eram conectados por meio terrestre, apenas pelo mar (PRADO, 1999). O segundo se dá no Século XVIII, momento em que a ocupação se interiorizou e conformou outros

núcleos para exploração de materiais como o ouro em Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Diferentemente das anteriores, essas ocupações tinham caráter temporário, já que eram formadas por bandeirantes que estavam de passagem pelo local (PRADO, 1999). Já a terceira fase do período colonial se deu em meados do Séc. XVIII, com a retomada da atividade nos tradicionais centros agricultores e o deslocamento da população novamente para o litoral.

A expansão marítima dos países europeus depois do Séc. XV visava o desenvolvimento do comércio continental e foi nesse contexto que foram descobertas as Américas. Iniciou-se, assim, a fase entre os anos de 1500 e 1640. Inicialmente, entre o período de 1500 e 1530 deu-se a exploração inicial do território brasileiro, que ainda estava despovoado. A intenção da coroa portuguesa não era de ocupar as novas terras, mas, sim, de explorá-la comercialmente, o que ocorreu nesse período com a extração do pau-brasil.

Em 1530, a exploração extensiva exauriu as fontes naturais e culminou no declínio da atividade e surgimento de outros setores da economia brasileira. Mesmo que a atividade tivesse originado alguns estabelecimentos e a construção de fortificações para proteção contra espanhóis e para armazenagem da madeira, eles eram abandonados em seguida, não acarretando em ocupações. "A indústria do pau Brasil era nômade e não originava núcleos de povoamento regular e estável" (PRADO, 1992).

A ocupação inicial deu-se, então, entre 1530 e 1640, em advento da agricultura e com o objetivo de proteção do território contra invasões de outros países, iniciando-se o cultivo da cana-de-açúcar. Essa atividade estabeleceu-se como a principal do País até meados do Século XVII, quando as Antilhas e outras colônias da América Central se tornaram concorrentes (PRADO, 1999).

A agricultura praticada nessa região serviu tanto como base econômica e de subsistência dos colonizadores, como de ponto de partida para porá ocupação do restante do país (PRADO, 1999).

Surgiram diferentes núcleos de ocupações em foz de rios desde a Amazônia até o Rio Grande do Sul, as quais, sem

conexão terrestre, dependiam essencialmente da navegação. Apesar da Região Sul, representada pelo Rio de Janeiro e São Vicente, também terem se desenvolvido em decorrência do cultivo da cana-de-açúcar; o nordeste do Brasil, no caso a Bahia e Pernambuco, devido à proximidade com o mercado europeu, entre outros aspectos, destacou-se nessa atividade e no conseqüente surgimento de núcleos de colonização (PRADO, 1999).

Verifica-se, então, a dependência econômica e de povoamento que existia em relação ao transporte marítimo, tanto em virtude da comunicação com Portugal, quanto entre os núcleos iniciais de povoamento.

Durante os primeiros tempos de colonização do Brasil, os sítios povoados, conquistados à mata e ao índio, não passam, geralmente, de manchas dispersas ao longo do litoral, mal plantadas de terra e quase independentes dela. Acomodando-se à arribada de navios mais do que ao acesso do interior, esses núcleos voltam-se inteiramente para o outro lado do oceano. (HOLANDA, 1994, p. 9).

Entre os anos de 1580 e 1640, Portugal esteve sob domínio da Espanha, o que resultou na perda de posse de diversas colônias portuguesas, com exceção de algumas na África e o Brasil. Em meados do Séc. XVII, a crise vivida em Portugal, resultado do domínio da Espanha nesse período, incentivou a vinda de portugueses para a colônia brasileira. Ocorreu, assim, o crescimento dos pequenos núcleos ao longo do litoral brasileiro e o avanço da ocupação para o interior do território (PRADO, 1999).

Essa dinâmica de expansão populacional demonstra como a ocupação do país se manteve relacionada com a atividade marítima comercial, que nesse período se caracterizava pela exportação de açúcar produzido no Nordeste; e pelo transporte de colonos portugueses e de mão de obra escrava da África. A navegação era responsável, então, pelo transporte de diferentes tipos, que juntos, permitiram o desenvolvimento nacional.

Entre 1640 e 1770 deu-se a expansão da colonização e, portanto, a ocupação do interior do território, que também se relaciona com a dinâmica econômica vivida pelo País, sobretudo

graças ao período do “Pacto Colonial” e da atividade de mineração no Centro-Sul do Brasil.

A partir do fim do Séc. XVII, o relativo liberalismo que ocorria na economia brasileira foi desaparecendo, e com exceção de alguns produtos que eram de domínio português, a economia brasileira se centralizou na sua metrópole, Portugal. Dessa forma, em 1647, surgiu a primeira companhia de navegação privilegiada, responsável pelo comércio com o exterior e pelo monopólio de alguns produtos importados de Portugal para o consumo da população brasileira. As políticas de restrições econômicas se acentuaram e limitaram a produção brasileira a produtos de interesse e que não fossem concorrentes à metrópole, caracterizando o "Pacto Colonial" (PRADO, 1999), responsável pelo crescimento voltado ao interesse econômico de Portugal e pelo pouco desenvolvimento econômico do Brasil nesse período.

Foi no contexto do Séc. XVIII que se iniciou a mineração e a ocupação da Região Centro-Sul do Brasil. Em meados desse século, cerca de 60% da população estava localizada na faixa litorânea, ou seja, quase 2.000.000 de habitantes exprimindo a característica agrícola da economia brasileira (PRADO, 1999). Porém, com a descoberta de ouro no Brasil, na região de Minas Gerais, iniciou-se um deslocamento populacional para o interior e o surgimento de novos núcleos populacionais (PRADO, 1992).

João Ribeiro (apud SOARES, 1949), afirma que, além do mar, a ocupação do território brasileiro começou sua interiorização seguindo os caminhos dos rios, com destaque para o Rio São Francisco, no nordeste do País.

Esse tipo de atividade originava núcleos de ocupação diferentes dos localizados no litoral, já que as migrações ocorriam de forma constante e, ao exaurir uma região, conformavam novas pequenas ocupações isoladas ao longo de sua trajetória. Isso ocorreu tanto em Minas Gerais como Goiás, Mato Grosso e partes da Bahia (PRADO, 1999).

Nesse contexto, iniciou-se a conexão dos núcleos de ocupação do interior e os núcleos do litoral em decorrência dos fluxos de chegada de mão de obra para as atividades exercidas na região central do País e a necessidade de escoamento de produção para os portos coloniais no litoral brasileiro.

Os produtos agrícolas, pastoris e industriais, no movimentar-se em busca dos centros de consumo e de intercâmbio pessoal, parecem, teoricamente, obedecer, como a água, à lei da gravidade, isto é, descem das vertentes para os vales e dêstes para os escoadouros, ou portos. (SOARES, 1949, p. 1).

E da mesma forma, esse processo ocorre com as pessoas que buscam acompanhar as novas áreas que se desenvolvem de acordo com essas atividades econômicas.

A dispersão populacional para o interior do território se deu, de fato, no início do Sec. XVIII em razão das conexões que vão surgindo entre os núcleos de ocupação dispersa.

À medida que o povoamento adentra o interior, vão surgindo ligações terrestres, inicialmente no interior da Região Nordeste e também ao longo dos cursos de rios, seguindo a orientação do relevo (PRADO, 1992). Apesar do transporte marítimo não ser mais exclusivamente o único meio de locomoção, ele continua sendo o principal responsável pela ligação dos núcleos de ocupação, já que as conexões terrestres e fluviais eram precárias e, como já foi comentado, a grande extensão e as características geográficas do território dificultavam a conexão terrestre dos núcleos de ocupação. Prado (1999) ressalta a importância da influência que os transportes e os meios de comunicação exerceram na formação do Brasil.

A Figura 3, retirada do livro “Geografia dos Transportes”, (SOARES, 1949) ilustra a direção da interiorização de ocupação do território e como elas se comunicavam com o litoral e os portos.

Figura 3 – Principais rumos de penetração no território



Fonte: Soares (1949).

O sistema de comunicação segue o sentido do povoamento e a conexão dos núcleos dispersos no território. Aos poucos, é possível identificar um padrão de traçados que partem dos núcleos do litoral e conectam-se aos núcleos do interior de forma independente entre si (PRADO, 1999).

Os traçados dessas vias não estão conectados entre si mas sim com a via marítima, que é responsável pela integração da comunicação do território como um todo e por toda a orla do Brasil. Devido à geografia do País, em meados do Séc. XVIII, esses traçados que se iniciaram no início da colonização seguem os cursos de rios e acabam convergindo para pontos em comum no

interior do território – os quais, ao se unirem, formam uma conexão no sentido Norte-Sul (PRADO, 1999).

Apesar da comunicação do território ainda não formar uma rede, como veio a ocorrer mais tarde, ela já buscava integrar os núcleos entre si e principalmente conectá-los com o mar e locais de escoamento da produção do País. Ou seja, assim como o povoamento ocorreu de acordo com as atividades econômicas desenvolvidas no território, o traçado da conexão seguia o mesmo preceito, caracterizando o modelo de economia e do comércio de exportação brasileiro. Porém, mais do que conectar as regiões povoadas, ele visava escoar a produção para o litoral e receber a mão de obra que chegava pelas mesmas localidades, as cidades portuárias.

Além da navegação de longo curso para atender importações e exportações, a navegação de cabotagem era essencial para a dinâmica comercial do País, já que permitia conectar centros produtores através das cidades portuárias brasileiras. Dessa forma, a ocupação do interior do território brasileiro, apesar de afastada da orla, também está relacionada com a navegação marítima, responsável pela movimentação comercial dos produtos do interior brasileiro, e também por serem os nós de transporte que articulavam as vias de comunicação terrestres e fluviais dos núcleos do interior do território.

A região do Amazonas e a Região Nordeste se destacaram pela comunicação fluvial. A primeira, em decorrência da infiltração e ocupação por ribeirinhos na região; e a segunda, pela presença de grandes rios na área entre Maranhão e Bahia, que desembocavam nos núcleos de ocupação do litoral. O nó principal das vias dessa rede se deu no Piauí e conectou as rotas de comércio de gado e transporte de escravos, ligando-se maritimamente ao Maranhão, assim como para o leste, sudeste e sul, seguindo os leitos de rios como o Paraíba e o São Francisco.

Já na Região Centro-Sul, a comunicação se deu através de vias que conectavam as capitânicas centrais de Minas, Goiás e Mato Grosso com o litoral (PRADO, 2000).

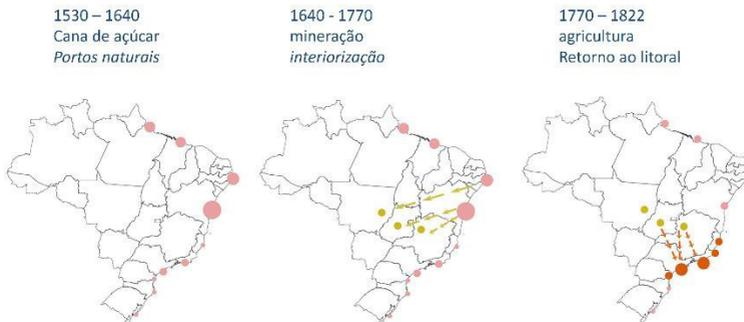
No Extremo-Sul, o eixo de conexão com a colônia se deu na segunda metade do Século XVIII e era menos expressivo que os anteriores. Conformava-se por um único tronco que, afastado do

litoral, percorria desde o planalto de São Paulo até o Rio Grande do Sul. Nesse tronco, articulam-se algumas estradas que seguem até o litoral de forma isolada. De Curitiba, duas partem para a localidade dos portos de Paranaguá e São Francisco do Sul, visando a condução de gado que abastecia os núcleos do litoral e para a exportação por Paranaguá da erva-mate produzida em Curitiba. Outra estrada descia de Lages em 1787 e conectava-se à região da Freguesia de São José, em frente à ilha de Santa Catarina, também para transporte do gado do planalto. A via litorânea existente no período possui caráter local e conectava as diferentes localidades de escoamento de produção em que se desenvolveram, descendo de Paranaguá até a altura de Laguna, onde torna-se mais contínua até a direção da Colônia de Sacramento (PRADO, 1999).

A transferência do setor econômico brasileiro e da Região Nordeste para a região Centro-Sul influenciou na mudança da ocupação do território e na política e administração do País, em que a capital de Salvador foi transferida para o Rio de Janeiro em 1763.

Por fim, após o declínio da mineração, o período colonial presenciou o início do renascimento da atividade agrícola, refletida diretamente na expansão do mercado colonial brasileiro e no deslocamento da ocupação novamente para o litoral. As mudanças nas direções de ocupação do Período Colonial estão esquematizadas na Figura 4.

Figura 4 – Esquematização das direções de ocupação do Brasil no Período Colonial



Fonte: Elaborada da autora (2018).

O fim do período Colonial foi marcado pela mudança da Família Real para o Brasil em 1808 e pela “Abertura dos Portos às Nações Amigas” no mesmo ano, permitindo o comércio livre entre os países e dando fim ao monopólio de Portugal sobre o Brasil. Essa mudança foi um marco para a história portuária comercial do País e possibilitou um aumento no comércio e desenvolvimento econômico. Iniciou-se, então, um novo período histórico para o Brasil, que também se relaciona diretamente com a atividade portuária e a ocupação do território.

Apesar da abertura dos Portos ter conformado o marco inicial do sistema portuário brasileiro e o início da participação nacional no mercado mundial, a atividade portuária se manteve refém da Inglaterra com acordo assinado em 1809 e sob monopólio da coroa portuguesa. Somente em 1828, D. Pedro I alterou o contexto da atividade portuária através da criação do regime de concessão “que já previa as regras para incentivar a implantação de obras e o desenvolvimento dos portos brasileiros” (ARAÚJO, 2013).

O rápido crescimento dessa economia impactou negativamente no equilíbrio do comércio, e como o objetivo era a produção em massa para exportação, aumentou-se a importação de outros produtos de uso interno, contribuindo para um desequilíbrio da balança financeira do Brasil (PRADO, 1992).

A abolição do tráfico negreiro em 1831 foi outro fator do período que impactou diretamente na economia do Brasil. Devido a sua grande expressão nos negócios, desencadeando uma crise econômica em 1857, seguida de outra em 1864 (PRADO, 1992). A crise que seguiu o crescimento econômico do País durou até meados do Século XIX, quando ocorreram alterações no cenário de produção brasileira, sobretudo pelo auge da produção cafeeira.

2.2.2. O início da integração do território

Com a transferência do setor econômico para Minas Gerais e da capital político-administrativa para o Rio de Janeiro, ocorreu um fortalecimento dos portos na Região Sudeste, caracterizando, também, um fluxo de mão de obra e povoamento entre essas regiões que passou também a se caracterizar pela com mão de obra imigrante livre, sobretudo a partir de 1850 (PRADO, 1992).

Dava-se o crescimento das metrópoles coloniais do Brasil que surgiram em decorrência de seus portos e que passaram, inclusive, a atender zonas de produção próximas, criando vínculos com toda uma região e dando início à influência dos portos à sua hinterlândia. Como exemplo, tem-se o Porto de Santos que nesse período se transformou de “porto do açúcar” já que escoava a produção açucareira da região de São Paulo, em “porto do café” (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

Inicialmente, o café brasileiro era exportado pelo Porto do Rio de Janeiro o que refletiu em um expressivo povoamento e consolidação de cafezais na região do Vale do Rio Paraíba, assim como enriquecimento da cidade do Rio de Janeiro em razão das exportações. Porém, o uso ostensivo e esgotamento da natureza resultou num declínio da produção e exportação, além da transferência de produção para a região de Campinas, em São Paulo, se estendendo a Ouro Preto, Minas Gerais. Essa mudança transformou o oeste paulista no centro cafeeiro do país e orientou novamente a ocupação para a localidade (PRADO, 1992). O escoamento dessa produção era realizado pelo Porto de Santos o que resultou no crescimento da cidade a partir de então.

A economia cafeeira recupera o balanço econômico do País e, a partir de 1860, o comércio exterior começou a ter superávits. Nesse contexto, foram fundadas 62 empresas industriais, 14 bancos, 3 caixas econômicas, 20 companhias de navegação a vapor, 23 empresas de seguros, 4 de colonização, 8 de mineração, 3 de transporte urbano, 2 de gás e, finalmente, 8 estradas de ferro (PRADO, 1992), refletindo a grande contribuição da economia do café para o crescimento e início da atividade industrial do País.

Apesar da navegação a vapor já existir desde 1819, foi com a construção da primeira estrada de ferro, em 1854, no Rio de Janeiro, que se estendeu no ano seguinte até São Paulo – Estrada de Ferro D. Pedro II, hoje Central do Brasil; que ocorreu uma articulação do litoral brasileiro. A navegação entre núcleos costeiros se dava desde o Pará até o Rio Grande do Sul, adentrando importantes rios como o da Prata e o Rio Paraná, mas também rios menores, como em Itajaí (PRADO, 1992).

O advento dos navios a vapor refletiu diretamente nos investimentos em infraestrutura e ocupação do território e,

portanto, no desenvolvimento econômico brasileiro. Ele facilitou a navegação pelos diferentes núcleos de ocupação ao longo da costa e permitiu a vinda de mais imigrantes ao País, sobretudo após a proclamação da Lei Áurea em 13 de maio de 1888, a fim de suprir a demanda por mão de obra no País. Já a rede rodoviária não teve grandes avanços, ainda se caracterizando pelos antigos caminhos coloniais (PRADO, 1992).

A atividade portuária, no seu papel de exportação, manteve-se como essencial para o desenvolvimento econômico do Brasil e o crescimento das cidades portuárias, as quais, além de escoarem a produção, transformavam-se de acordo com as atividades, a exemplo dos citados investimentos em infraestrutura, como estradas e portos. Apesar das linhas de comunicação do transporte ainda serem desconexas, nesse período surgiu a base para um processo de integração que veio a se fortalecer no início do Século XX.

A necessidade de atendimento às primeiras linhas regulares de navegação com a Europa resultou em melhorias nos portos do Rio de Janeiro, da Bahia, de São Luís do Maranhão, do Recife, de Cabedelo e nas docas em Belém do Pará a partir de 1850, com a construção de seus cais, que até então operavam de forma precária (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

O Decreto nº 1746, de 1869, conhecido como “Lei das Docas” também buscou atender à demanda por melhorias na estrutura portuária e permitiu conceder à iniciativa privada a exploração dos portos organizados. A administração do Porto de Santos foi a primeira a ser privatizada e deu origem ao início dos investimentos em infraestrutura: “em lugar de trapiches e pontes foram construídos cais que permitiam a atracação de navios que demandavam maior profundidade” (ARAÚJO, 2013). Porém, os investimentos privados ainda não foram capazes de atingir a modernização necessária no setor por não serem acompanhados de uma política setorial nacional

Em 1896 ocorreu a crise do café, ocasião em que houve uma superprodução, queda de preços e dificuldades de escoamento, somada, posteriormente, à crise da Borracha a partir de 1910. Entretanto, devido à maior participação econômica internacional, sobretudo dos britânicos, que ao investirem em aparelhamento de portos, empresas industriais, serviços urbanos

e expansão da rede ferroviária e inauguração de usinas de energia elétrica, conseguiram retomar o aumento de produção e exportação do País (PRADO, 1992).

Apesar disso, a iniciativa privada não vinha obtendo o retorno financeiro esperado com a atividade portuária, impossibilitando maiores investimentos no setor (ARAÚJO, 2013). Nesse contexto, é visível como a economia e o desenvolvimento do País continuavam a ser impactados pelo nível de investimento e a qualidade das atividades do setor portuário. Segundo Santos e Silveira (2001), “os primeiros sistemas de engenharia do País se deram em decorrência da atividade portuária, das ferrovias, das rodovias e das usinas de eletricidade”.

Soares (1949), em seu livro “Geografia dos Transportes”, classifica os portos brasileiros de acordo com a capacidade de recebimento de navios em decorrência das limitações físicas naturais do acesso aquaviário. Nesse período, ele classificou como portos de maior destaque os de Recife e Rio de Janeiro, inclusive pelo fato do importante papel que tinham com a articulação dos transportes terrestres e as áreas de ocupação do território brasileiro. A segunda classe, referiu-se aos portos de Santos, Belém, Bahia, Vitória, São Francisco e Rio Grande do Sul, e, por fim, os outros portos como de terceira classe. Percebe-se, nesse contexto, além das áreas e atividades produtoras, a importância que há com o aparelhamento e as obras de infraestrutura da atividade portuária do Século XX.

O crescimento da produção extensiva em larga escala atingiu seu apogeu no fim do Século XIX, sobretudo relacionada à retomada da produção e exportação do café em decorrência do investimento de capital externo nos portos e infraestrutura para seu atendimento. Junto com o café começaram a ser exportados a borracha, o cacau, o mate e o fumo, colocando o Brasil na posição dos maiores exportadores de matéria-prima.

Porém, a forma de produção em larga escala voltada para exportação e a conseqüente dependência de importação de outros produtos pelo Brasil dificultavam as tentativas de industrialização, tornando-a insuficiente para competir com outros países de indústria mais desenvolvida. Essa tentativa frustrada de industrialização impactou no âmbito social e urbano, principalmente na geração de desemprego de camadas sociais

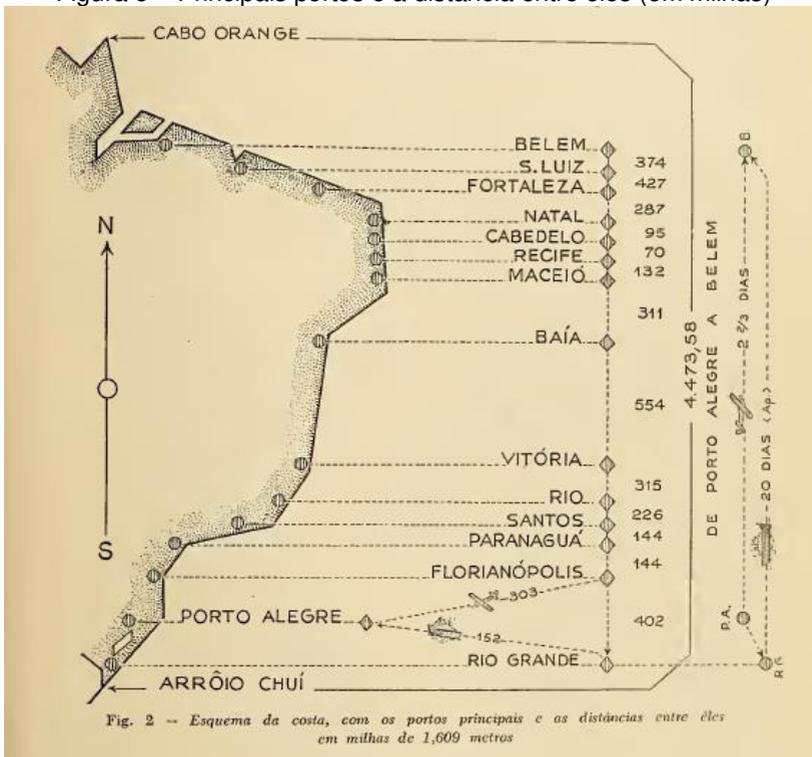
quando essas indústrias faliam, e sobretudo, por se localizarem nos centros urbanos das cidades, incluindo aquelas portuárias. Em 1907 as indústrias existentes ainda eram essas pequenas indústrias têxteis e de alimentos que se encontravam dispersas pelo território (PRADO, 1992).

Com o advento da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), a concorrência da indústria brasileira com outros países diminuiu e caracterizou-se um período de impulso da industrialização nacional. Apesar de não ter ocorrido mudanças em organização espacial e quantidade de indústrias no Brasil, o setor alimentício ganhou destaque, sobretudo em relação às carnes congeladas que tinham participação nula e, em 1918, representaram 60.509 toneladas exportadas (PRADO, 1992).

A crise internacional de 1929 impactou diretamente da diminuição do valor do café brasileiro, que sofreu novamente uma queda vertiginosa de exportações. Acentuou-se, assim, o processo de nacionalização do País a partir da década de 1930 e, com ela a transformação da economia e produção brasileira (PRADO, 1992). Esse desenvolvimento da atividade industrial no Brasil, caracterizou um período de implantação de infraestrutura de apoio à atividade portuária e, ainda, através do Decreto nº 24.559, de 06 de julho de 1934, permitiu alterações significativas nas legislações do setor, porém, sob controle do Estado (BRASIL, 1934). Segundo Santos e Silveira (2001), foi nesse contexto que se deu a construção dos Portos de Niterói, Angra dos Reis e São Sebastião. Entre 1900 e 1935 foram construídos 13 novos portos no Brasil e outros nove até o final da década de 1960.

Nesse contexto, é possível identificar como a Região Sudeste, região econômica já fortalecida e desenvolvida, aparelhava-se de mais portos a fim de atender ao crescimento industrial e demanda do mercado internacional. A Figura 5, extraída do livro “Geografia dos Transportes” (SOARES, 1949), ilustra a concentração dos portos na Região Sudeste, além daqueles que já existiam no nordeste brasileiro.

Figura 5 – Principais portos e a distância entre eles (em milhas)



Fonte: Soares (1949).

Durante a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), o protecionismo de outros países impacta na diminuição das importações brasileiras e, com isso, o desenvolvimento do mercado interno de manufaturas evidencia um progresso na indústria brasileira (PRADO, 1992).

Nesse contexto, foi fortalecido o processo de integração econômica do espaço nacional iniciado no começo do século, com a criação de uma rede nacional de transportes. Ocorreram diversas melhorias na infraestrutura portuária, como a construção e extensão de novas estradas de ferro e a “nova participação do País na fase industrial do modo de produção capitalista”, que juntos contribuíram para uma maior influência das cidades portuárias no âmbito regional (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

Na primeira metade do Século XX, deu-se o início da industrialização e a incorporação das máquinas ao território. Assim, mesmo de forma isolada, permitiu de fato o início da integração e circulação do desenvolvimento dos sistemas de transportes e comunicações do País. Porém, essa integração do território ainda não se constituía em uma rede urbana nacional, pois concentrava-se entre as cidades da Região Sul e Sudeste (THEIS; BRITO, 2015).

Dentre as principais condições que colaboraram para o processo de industrialização e o desenvolvimento do mercado interno, cita-se a melhoria no transporte e comunicação, possibilitada pelo legado dos investimentos internacionais em infraestrutura, sobretudo, dos britânicos, para produção e escoamento do café, e posteriormente, pelo Estado, através de planos e políticas a fim de inserir o mercado brasileiro no processo de globalização que iria se fortalecer em seguida.

2.2.3. Distanciamento entre porto e território

O incremento da produção cafeeira com a transferência para São Paulo foi possível através de investimentos em infraestrutura portuária e de ferrovias para escoamento pelo Porto de Santos. Essas melhorias possibilitaram o processo e a integração, além da base para a industrialização de fato no Brasil.

A crescente demanda internacional pela modernização dos portos, visando acompanhar as inovações técnicas no transporte marítimo, como navios maiores e mais velozes, demandavam melhorias na estrutura de atracação nos portos e uma expansão de suas áreas de armazenagem, além, claro, de mudanças no modo operacional.

Apesar das primeiras décadas correspondentes às guerras terem ocasionado uma diminuição do comércio internacional, esse período foi responsável pelo processo de industrialização brasileiro que permitiu uma retomada do sistema portuário após o declínio da exportação do café (MONIÉ; VIDAL, 2006). A instabilidade dessas décadas resultou em medidas no setor portuário na década de 1930, resultado na transferência da administração dos portos para a União a fim de realizar um

planejamento estratégico setorial de âmbito nacional e promover a industrialização nacional (MONIÉ, 2012).

Com o fim da Segunda Guerra Mundial em 1945, o desenvolvimento dos transportes, a demanda de modernização industrial e a integração nacional foram intensificados (THEIS; BRITO, 2015) e, a partir da década de 1950, as expansões ferroviárias foram substituídas pela expansão da rede rodoviária. Esse período também caracteriza um incremento da população brasileira, que passou de 30 milhões de pessoas, em 1920, para aproximadamente 83 milhões em 1965. (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

Se os transportes marítimos sempre reforçaram a dependência em relação ao estrangeiro, os novos transportes terrestres, a partir da Segunda Guerra Mundial, beneficiam São Paulo, a metrópole industrial do país. As dificuldades financeiras para o equipamento dos navios e o fato de várias ferrovias terem sido levadas a tornar-se antieconômicas aceleraram a instalação do império do caminhão. (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 45).

O Governo Getúlio Vargas fomentou em 1951 o fortalecimento da atividade industrial lançando um programa de fomento à atividade, favorecendo a importação de equipamentos industriais e matérias-primas. Entretanto, essa ação ainda se mostrou muito sutil para possibilitar um avanço na industrialização e na economia do Brasil. Com isso, em 1953, no governo de Eurico Gaspar Dutra, foi fundada a Petrobras, caracterizando uma iniciativa estatal na indústria brasileira (PRADO, 1992).

No âmbito das políticas de desenvolvimento da atividade industrial no País a partir da década de 1950, destaca-se a criação de grupos e diversos planos de desenvolvimento, os quais, apesar de terem resultado em investimentos na infraestrutura de circulação terrestre e em portos considerados estratégicos para o escoamento da produção, não obtiveram o êxito esperado.

Apesar disso, nesse período ocorreram ações importantes no setor portuário, como a criação do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN) em 1963, a criação do Grupo Executivo para Integração das Políticas de Transportes (GEIPOT),

em 1965, e da Empresa de Portos do Brasil S.A. (PORTOBRÁS), em 1975, que passou a ser a responsável pela gestão dos portos e hidrovias do Brasil (ARAÚJO, 2013). A criação da Portobrás visava integrar a administração e o planejamento dos diversos planos existentes do setor portuário e com ela as Companhias Docas, que, por sua vez, responsabilizaram-se pela aplicação dos recursos e execução das diretrizes no âmbito estatal.

O desejo de planejamento do setor portuário e de transportes a fim de atender a demanda do mercado externo por “fluidez do território²” –, ou seja, uma organização ideal de fluxos e nós de exportação – se mantém e passa a contar, também, com o desenvolvimento das telecomunicações em uma constante busca de integração da produção e circulação.

Os vastos espaços que tais rodovias irrigam se diferenciam, entre outras razões, pela carga de capital constante fixo deliberadamente instituído neste ou naquele ponto e que faz do lugar assim privilegiado um espaço produtivo. Desse modo, as virtualidades do lugar são criadas artificialmente, e torna-se possível utilizar em terras longínquas e com fins produtivos, pontos afastados uns dos outros e distanciados também dos centros de consumo intermediário ou final. (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 64).

Assim como a revolução dos transportes, das décadas de 1950 e 1960, a revolução das telecomunicações criaram condições de fluidez do território e permitiram a implantação de complexos e polos industriais em diferentes locais do País (SANTOS, 2001). Esse período marcou a busca em atender à crescente demanda do mercado internacional ante à globalização e resultou em diversos investimentos em infraestrutura e construção de novos portos com o único fim de atender às

² Para Santos (2008, p. 274 [1996]), “a fluidez é, ao mesmo tempo, uma causa, uma condição e um resultado”. Monié e Vasconcelos (2012) relacionam a fluidez à “capacidade de atrair fluxos de mercadorias, de capital, pessoas e eventos [...]”.

exportações – e, portanto, sem uma preocupação com o desenvolvimento do território. Nesse contexto, o papel do território se limitava praticamente à única função de acesso entre local de produção e de escoamento. Esse período teve grandes impactos e marcou, então, um grande afastamento do porto e da sua localidade, tanto no aspecto físico quanto econômico e cultural. Segundo Cocco e Silva (1999, p. 10),

os portos foram como extraídos dos respectivos tecidos urbanos para tornarem-se infraestruturas terminais de corredores de exportação planejados e gerenciados no nível federal [...]. O porto transformou-se em um anexo específico dentro de uma organização cada vez mais funcional do espaço nacional.

Os diferentes instrumentos de planejamento do setor industrial que eram propostos pelo Estado acabavam “[...] impondo sua lógica de desenvolvimento aos poderes locais” e conformavam portos altamente setorizados para atender à determinada movimentação da região (COCCO; SILVA, 1999).

Dessa forma, o território brasileiro e os espaços urbanos se transformavam sob a influência de diversos aspectos e atores. O reflexo desse modelo econômico não se diferenciava, assim, do que foi visto ao longo da história País, que ao conformar portos para atender a uma determinada produção (nesse caso, a um determinado setor industrial), acabava deixando a economia local, assim como os empregos e o crescimento da região, suscetível às alterações do mercado e às modificações tecnológicas de determinado segmento.

A partir dos anos 1980, alterou-se a dinâmica do desenvolvimento industrial e, portanto, portuário. A circulação da produção ganhou destaque e evoluiu de forma vertiginosa para atender à pressão da globalização. Dessa forma, os portos adquiriram o desafio de organizar e gerenciar fluxos contínuos de bens para a produção e o consumo, a partir de empresas que se estenderam de maneira difusa e flexível pelo território (COCCO; SILVA, 1999). Ou seja, ocorre uma transformação nas redes logísticas para atender a operação *just in time*, em que os portos são peça chave e precisam se modernizar para acompanhar essas mudanças. Essa dinâmica foi responsável por diversas

reformas no setor portuário ao redor no mundo, assim como no Brasil na década de 1990.

Apesar dos investimentos e das mudanças institucionais, ainda não havia sido possível um planejamento eficiente dos portos nacionais. A infraestrutura estava defasada, o sistema tecnológico era obsoleto e o excesso de burocracias na operação de cargas prejudicava diretamente a inserção competitiva do Brasil no mercado internacional, deixando os custos de operação nos portos brasileiros muito mais altos que em outras localidades (MONIÉ, 2012).

A administração exercida pela Portobrás não foi capaz de atender a essa transformação, pois não havia conseguido organizar e fortalecer de forma efetiva o setor portuário nacional, o que levou à sua extinção em 1990. A administração dos portos públicos brasileiros passou para responsabilidade do Ministério dos Transportes, e como, de imediato, ainda não havia estrutura e recursos organizados para modificar a situação, o setor atravessou um período de crise.

Somente em 1993 foi instituída a Lei nº 8.630, também conhecida como “Lei de Modernização dos Portos”, a fim de adequar os portos brasileiros à demanda por modernização e inseri-los no mercado internacional de forma competitiva. A Lei alcançou melhorias no sistema portuário, viabilizando investimentos privados, modernização de equipamentos e procedimentos, aumento de produtividade e redução de custos. Ela visava descentralizar a administração portuária a fim de desenvolver a concorrência comercial dos portos, envolvendo os diversos atores relacionados à atividade e tirando a exclusividade de operação das Docas.

Além disso, essa Lei instituiu o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e o Órgão de Gestão de Mão de Obra do trabalhador portuário (OGMO). O CAP deveria ser formado por representantes dos segmentos do poder público, dos operadores portuários, dos trabalhadores e dos usuários, dessa maneira visando a comunicação e a defesa do interesse público. Apesar de, na prática, tanto o CAP quanto o OGMO passarem por algumas dificuldades e conflitos no seu funcionamento, suas conformações indicaram a busca por uma relação mais abrangente com a cidade e com sua população.

Além de mudanças institucionais, o rápido desenvolvimento das telecomunicações abriu margem para novas possibilidades de navegações e a demanda por novas melhorias na infraestrutura portuária. Nesse contexto, Santos e Silveira (2001) explicam que as diversas alterações ocorridas no território e a modernização das estruturas sob intermédio do Ministério dos Transportes visaram, sobretudo, a fluidez da circulação e a redução dos custos de operação. São construídos novos portos, como o de Pecém, ampliados outros portos, como Suape, Itaguaí, Rio Grande e investimentos em modernização dos equipamentos portuários (COCCO; SILVA, 1999), a fim de pulverizar os terminais pelo território, assim permitindo a dinâmica entre exportação de produtos como soja, milho, minério de ferro e produtos industrializados e de receber trigo e petróleo importados (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

A questão da fluidez do espaço apresenta-se agora em outros termos [...]. Distinguem-se, no País, áreas onde a informação e as finanças têm maior ou menor influência, da mesma maneira que antes a questão se colocava quanto aos produtos e à mão de obra. (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 53).

É essencial destacar sobre o advento da containerização nesse período, que contribuiu diretamente para a otimização da atividade portuária e o transporte de cargas pelo meio terrestre, marcando essa nova fase do espaço marítimo portuário. Nesse contexto, os corredores de transporte foram transformados no foco de investimento dentre as políticas governamentais locais, nacionais e macrorregionais (MONIÉ, 2012). Surgem investimentos no setor tanto de âmbito privado quanto no estatal, buscando uma diminuição de custo da operação e cada vez mais um maior atendimento à demanda de fluidez do território.

Essa nova relação com o território também resultou em construções de portos secos ou Estações Aduaneiras do Interior (EADIs), que complementam as redes de circulação mundial no âmbito terrestre realizando o processo de armazenagem e desembaraço das cargas, dessa forma otimizando a operação portuária.

A trama dos sistemas de engenharia perfaz-se com a construção de rodovias modernas. Se outrora havia a necessidade de implantar sistemas de objetos que assegurassem a produção e, por conseguinte, seu escoamento para o estrangeiro, hoje os sistemas de engenharia devem garantir primeiro a circulação fluida dos produtos, para possibilitar a produção em escala comercial. É a circulação, em sentido amplo, que viabiliza a criação e a continuidade das áreas de produção. Mas a densificação da malha rodoviária responde outrossim a uma demanda de rápido deslocamento no território nacional, criada pela unificação dos mercados, que acompanha de maior abrangência de ação das firmas. Estas desenham suas novas tipologias fundadas em suportes territoriais como estradas, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos, não apenas de uso público, mas também graças à construção dos seus próprios nós materiais. (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 64).

A busca cada vez maior para atendimento ao mercado conformou redes de produção, transporte e consumo conectadas a eixos logísticos que permitiram o processo de concorrência entre os portos e colocou operadores e armadores marítimos como promotores da atividade.

A hinterlândia, outrora percorrida por vias de escoamento garantindo a conexão do porto com sua área de mercado, é doravante apreendida como um espaço de circulação inserido nas redes de transporte integradas e mundiais dos operadores. (MONIÉ, 2015, p. 103).

Dessa forma, os portos passaram a se destacar de acordo com suas localizações em relação à rede de fluxos do comércio internacional e não mais de acordo com as produções características de sua região. Surge, assim, uma nova dinâmica entre o setor portuário e a configuração do território brasileiro, considerando que, apesar de permitir um crescimento do setor,

caracterizou uma perda da relação com o ambiente local e até mesmo regional.

2.2.4. Cenário atual

É possível reafirmar a influência dos aspectos geográficos, políticos e econômicos na conformação do território das cidades portuárias brasileiras. As contribuições dos portos para o desenvolvimento das cidades brasileiras e para o incremento na economia foram e permanecem sendo essenciais para o crescimento do País. Porém, ao analisar o período compreendido entre a fase pós-industrial e o presente momento, é possível identificar o reflexo de diversas transformações negativas decorrentes da atividade portuária e afins.

Além do rompimento da relação de desenvolvimento da atividade portuária com o território marcado pela demanda por novos espaços e o conseqüente afastamento dos portos conformando o porto como “elo logístico desterritorializado”, ocorreram diversos impactos ambientais relacionados a expansões de terminais portuários e à falta de cuidado adequado de suas operações. Incluem-se, também, os impactos ambientais relacionados à qualidade do espaço das cidades.

A partir da década de 1960, mas sobretudo a partir da década de 1980, os países começaram a se conscientizar sobre a importância de preservação ambiental resultando em revisões e aperfeiçoamento de textos legais relacionados sobretudo à poluição do Meio Ambiente. Salienta-se que Meio Ambiente tem um significado amplo e pode ser compreendido como o “conjunto de elementos constituídos pelas águas interiores ou costeiras, superficiais ou subterrâneas, subsolo, ar, flora, fauna e comunidades humanas e os seus inter-relacionamentos” (FOGLIATTI; FILIPPO; GOUDARD, 2004), dividindo-se em meio físico, biótico e antrópico.

No Brasil, portanto, há a necessidade de elaboração de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) para empreendimentos e atividades potencialmente poluidoras. Os EIAs são um instrumento de Política Nacional do Meio Ambiente (Lei nº 6.938/81) e avaliam os potenciais impactos desde a fase de projeto e perspectiva de implantação de algum empreendimento,

como também durante sua construção e operação, indicando ações mitigadoras que servirão de base para a emissão de licenças.

Alguns impactos causados pelo sistema de transportes, incluindo os terminais portuários, referem-se à poluição do ar, ao ruído, à intrusão visual, ao uso e recuperação do solo, às alterações climáticas, aos efeitos sobre os solos, aos efeitos sobre águas superficiais e subterrâneas, aos impactos sobre a biota e segregação de comunidades. Grandes empreendimentos, típicos de instalações portuárias, podem impactar na expectativa de empregos e com isso em uma corrente de migração para o local de implantação, podendo causar “implosões urbanas” e, assim, uma sobrecarga na infraestrutura, na oferta de bens e de serviços locais, que também contribuem para a degradação do meio ambiente e da qualidade de vida da população (FOGLIATTI; FILIPPO; GOUDARD; 2004).

Autores como Jane Jacobs, em seu livro *Morte e Vida de grandes Cidades*, (1961), já abordavam o reflexo da forma urbana nas relações sociais das cidades. A importância da diversidade de usos, por exemplo, fomentava diferentes tipos de pessoas, em diferentes horários, fenômeno que a autora chamou de “olhos na rua”, e que torna as ruas mais seguras e com maior vitalidade. Jan Gehl (2015) apresenta em seu livro *Cidade para pessoas* diferentes formas de abordar o espaço da cidade e fala sobre a relevância na interação entre a dimensão humana e da cidade, abordando aspectos de coerência da escala do espaço urbano e a importância desses fatores nas relações sociais das pessoas.

Apesar de indicar potenciais impactos no meio antrópico, o EIA se aprofunda mais no meio físico e biótico, não relacionando esses impactos ao espaço urbano e na relação que ele tem com a qualidade de vida da população. No Brasil, o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) iniciou-se somente em 2001, como instrumento previsto pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001) e precisa ser exigido em âmbito local, de forma que ainda não tomou o mesmo alcance que o EIA. Ele visa analisar também os potenciais impactos de construções e atividades de grande porte sobre o espaço urbano e, assim, sobre a qualidade de vida da população.

A necessidade desses estudos ainda é recente e pode ser aprimorada em decorrência do seu grande potencial para qualificar o desenvolvimento de cidades, incluindo as cidades portuárias, local de grande incidência de obras de grande porte. Essas cidades, além possuírem áreas degradadas em decorrência do afastamento físico entre áreas urbanas, são impactadas culturalmente, tornando-se alvo de crescimento populacional vertiginoso e inchaço urbano, de incidência de ocupações irregulares, de especulação imobiliária.

As tradicionais praças portuárias e a relação que elas tinham com o espaço urbano e a cultura da população são exemplos dessa alteração ao longo do tempo. Thierry Baudoin (1999) cita em Cocco (1999), “A era industrial marginalizou as praças de comércio marítimo em proveito dos portos”. Ou seja, essas praças, locais próximos aos trapiches onde as embarcações levavam e traziam produtos e conformavam um tradicional comércio e ponto de encontro da cidade, deixaram de existir em prol da demanda por expansão retroportuária, participando da transformação do entorno portuário em um ambiente degradado e perigoso. Essa expansão e a demanda por áreas de armazenagem refletiu-se posteriormente na construção de armazéns e longas fachadas cegas voltadas para o espaço urbano, potencializando vazios urbanos e áreas perigosas para utilização da população.

Outras alterações na relação com a cidade se relacionam ao uso do modal viário para o transporte de cargas até o porto, quando muitas vezes, por falta de planejamento adequado, atravessa áreas densificadas da cidade, formando filas, locais de estacionamento inadequados e alterando os usos das edificações no seu entorno e desqualificando a ambiência de diferentes áreas da cidade.

Os desafios gerados pela integração entre porto e cidade se tornaram um grande impasse, sobretudo no Brasil, que ao longo da história econômica e portuária manteve a tradicional modalidade de exportação baseada em produtos primários de larga escala e em pouca integração nos diferentes âmbitos e escalas de atuação das políticas e projetos de investimento no setor.

Nos últimos anos têm ocorrido mudanças no cenário do âmbito de planejamento. A Lei nº 9.277/96, posterior à de

Modernização dos portos, de 1993, permitiu a municipalização dos portos e fortaleceu a busca pela aproximação da cidade portuária e seu porto. Foi o que aconteceu com a cidade de Itajaí, que passou a ser considerada exemplo nacional pela construção de uma lógica de fixação local de valor aos fluxos de mercadorias, onde a atividade portuária e marítima permitiu a difusão no município de empresas especializadas no setor, assim como empresas de transporte, de comunicação e outras atividades complementares.

Em 2007, a criação da Secretaria de Portos da presidência da República (SEP/PR), que recebeu o status de Ministério, criou um novo modelo de gestão do setor portuário brasileiro, refletindo a intenção do Governo Federal de desenvolver o setor portuário nacional de forma integrada e de fomentar o incremento da atividade (ARAÚJO, 2013).

Dessa forma, em 2013, foi promulgada a Lei nº 12.815/2013, também conhecida como “Nova Leis dos Portos” e que substituiu a “Lei de Modernização dos Portos”, de 1993. Essa Lei incumbiu à Secretaria de Portos “a missão de elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada, abrangendo tanto acessos portuários quanto infraestrutura e desenvolvimento urbano” (MESQUITA, 2016). A Nova Lei dos Portos contemplou, então, a adoção de ações que visem a harmonização de políticas, planos e ações dos diversos atores municipais, estaduais e federais, buscando maior integração do porto com a área urbana e reduzindo os impactos negativos tanto da operação portuária quanto das atividades em áreas urbanas dos municípios (SILVA, 2014), fornecendo meios para que sejam investigadas formas de uma aproximação da relação Porto-Cidade.

Surgiram, assim, outros documentos que, juntos ao Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), passaram a integrar o planejamento do setor, como o Plano Mestre, o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e o Plano Geral de Outorgas (PGO). Todos esses instrumentos objetivam auxiliar o planejamento do Estado, com exceção do PDZ, que, todavia, precisa estar alinhado com os outros planos e incide sobre os 37 portos públicos organizados no País – administrados tanto pela

União, no caso das Companhias Docas, ou delegados a municípios, estados ou consórcios públicos (MESQUITA, 2016).

Em 2016, a Portaria Normativa nº 114, da Secretaria Nacional de Portos (SNP), trouxe requisitos para disciplinar a exploração de áreas e instalações portuárias não afetadas às operações portuárias para fins de revitalizações de zonas portuárias, a fim de:

Art. 4º

I - preservar e promover a adequação arquitetônica, histórica e cultural, bem como a integração harmônica das instalações com o entorno portuário e o contexto urbano, buscando aprimorar a imagem do porto;

II - adequar-se às condições operacionais do porto e de seus meios de acesso terrestre e aquaviário; e

III - considerar as diversas possibilidades de uso, assim como os benefícios de sua implantação para o porto e o município, quando for o caso. Tanto de readequação das instalações portuárias quanto projetos de integração urbano portuária. (BRASIL, 2016).

Fundamenta-se, assim, a dinâmica das revitalizações de instalações portuárias e de seu entorno, ou seja, possibilita projetos urbanos a fim de qualificar esses espaços e a relação com a cidade, como seguiu-se a tendência internacional de cidades portuárias tradicionais, onde a localização, a ocupação no entorno do porto e sua estrutura física – ou parte dela –, já não atendiam às suas necessidades.

Dessa forma, além de pensar em revitalização urbana do entorno portuário e de área portuária em desuso, tem-se o desafio de desenvolver meios de promover a atividade portuária em uma cidade sem depender unicamente das pressões existentes dos operadores globais e, portanto, do “imperativo de fluidez do território”, podendo, assim, criar uma relação de desenvolvimento sinérgico entre a cidade e o porto, qualificando o espaço urbano e a qualidade e vida nas cidades portuárias e transformando o porto em um centro logístico. As cidades portuárias estão marcadas por “redes de transporte e de produção”. Políticas portuárias visam à

concorrência e atender à demanda do mercado, buscando se localizar no coração dessas redes através da incorporação de um

número crescente de variáveis econômicas, comerciais, urbanísticas, ambientais e sociais frente às racionalidades funcionais e territoriais dos atores que podem transformar o porto em um simples nó de transbordamento ou, ao contrário, em um grande centro logístico. (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012, p. 1).

2.3. A TRANSFORMAÇÃO DA FORMA URBANA E A MORFOLOGIA URBANA

O termo “morfologia” tem sua origem nos estudos de formas na biologia e só veio a ser utilizado no contexto da forma urbana recentemente. O termo possui diversas interpretações e ainda apresenta uma lacuna de conceito único (COSTA; NETTO, 2015).

Para Oliveira (2005) a Morfologia Urbana é o “estudo das formas urbanas e dos atores e processos responsáveis pela sua transformação”. Nesse sentido, a Forma Urbana “refere-se aos principais elementos físicos que estruturam e moldam a cidade – os tecidos urbanos, as ruas, praças, as parcelas urbanas (ou lotes), os edifícios e o contexto natural”, primeira condicionante para a implantação e composição dos vários elementos da forma urbana (OLIVEIRA, 2005).

Costa e Netto (2015) conceituam Morfologia Urbana como “[...] o estudo da forma urbana, considerando-a um produto físico das ações da sociedade sobre o meio, que vão edificando-o ao longo do tempo”.

De forma simplificada, pode-se considerar que a Morfologia Urbana é a ciência que estuda a forma física da cidade, juntamente com os atores e os processos de transformação da forma, como parcelamentos do solo, traçados de vias, desenhos de quadras e lotes e delimitações de praças. Essas transformações da forma urbana são regidas de acordo com a demanda da sociedade, do poder público e também do setor privado e se sobrepõem por meio de diferentes camadas históricas (COSTA; NETTO, 2015).

A forma urbana tem sido aspecto de estudo entre arquitetos e urbanistas desde meados do Século XIX, como os trabalhos de Camilo Sitte relacionados à estética das cidades, posteriormente Kevin Lynch, em seus estudos sobre os aspectos cognitivos das pessoas em relação à imagem da cidade, com destaque para seu livro “A imagem da cidade”, de 1960; e Gordon Cullen, também relacionado à percepção da paisagem.

Entretanto, somente no Século XX, passadas as Guerras mundiais, formalizou-se a estruturação da morfologia urbana como área de estudo teórico-metodológico (MOUDON, 1997)”. A Geografia se estabeleceu na Alemanha como campo de estudo em 1880 e com ela a primeira geração de geógrafos que buscaram estudar aspectos dos espaços (COSTA; NETTO, 2015).

De forma geral, a morfologia urbana passou a ser desenvolvida de acordo com duas escolas tradicionais, inglesa e italiana, que verificaram que a forma urbana surge como reflexo das ações políticas, sociais e econômicas ao longo do tempo e que esses aspectos são relevantes na análise do seu reflexo da cidade contemporânea.

A Escola Inglesa investiga as transformações referentes ao parcelamento de solo ao longo do tempo, as quais, quando geram padrões em um certo espaço de tempo, permitem a identificação de períodos morfológicos. Já a Escola Italiana estuda a cidade como um “modelo projetual” analisando como as cidades deveriam ser desenhadas de acordo com preceitos das cidades vernaculares italianas (COSTA; NETTO, 2015).

A morfologia urbana é um campo amplo e foi estudada por diferentes autores com diferentes objetivos, métodos, escalas e conceitos. As diferentes categorias originadas desses estudos são estruturadas por autores como Kropft (2009) Moudon (1997; 2006) e Gauthier e Gilliland (2006). Em sua tese de doutorado, Flavia Botechia (2017) compara essas diferentes categorias a fim de direcionar aquela mais adequada a sua pesquisa. Segundo Moudon (2006), as duas vertentes da morfologia urbana diferem-se como aquela que estuda a forma da cidade como ela é ou por que ela é, e outra que aborda aspectos de como a cidade poderia ou deveria ser. Inserido no primeiro tipo tem-se os de “estudo tipológico e morfológico” e “história urbana”, que estudam a cidade como objeto físico e passível de interpretação (MOUDON, 2006).

É justamente nessa área que estão inseridos os estudos de Conzen, Saverio Muratori, Gianfranco Cannigia e dos franceses Jean Castex e Phillipe Panerai, entre outros (BOTECHIA, 2017). As duas principais linhas tradicionais de Morfologia Urbana que seguem esse preceito a partir do Século XX são as da Escola Inglesa e Escola Italiana de Morfologia Urbana, através de seus precursores Conzen e Muratori, respectivamente (COSTA; NETTO, 2015).

Porém, Conzen tanto busca explicar a forma urbana resultante do processo histórico de transformação como Muratori, mas também estuda como a forma deveria ser e os potenciais para um planejamento futuro (GAUTHIER; GILLIAND, 2006 apud BOTECHIA, 2017).

Ao analisar a transformação da forma urbana de Itajaí e Navegantes ao longo do tempo e de acordo com uma análise histórica das diferentes influências que a atividade portuária teve no meio socioeconômico e, portanto, urbano, optou-se como mais adequada para elaboração desta pesquisa a segunda vertente da morfologia urbana, sobretudo com base no método de Conzen.

2.3.1. Escola Inglesa e Visão Tripartite

A origem dos estudos de Morfologia Urbana deu-se no final do Século XIX e teve sua base teórica e metodológica de investigação em trabalhos de geógrafos alemães³ até o início dos anos 1930 (OLIVEIRA, 2013).

A partir da década de 1960, foram fortalecidos os conceitos de Conzen, e a escola que deu origem a esta abordagem, com a criação do Urban Morphology Research Group (UMRG) (OLIVEIRA, 2013), foi fundada em 1974 por Jeremy Whitehand na Universidade de Birmingham. Já na década de 1970 e início da década de 1980 surgiu, no Reino Unido, a sintaxe espacial e a análise espacial (OLIVEIRA, 2016).

³ Apesar de alguns estudos terem originado a Escola Inglesa de Morfologia Urbana, ela foi iniciada de fato por geógrafos alemães (WHITEHAND, 2007).

O geógrafo Otto Schlüter pode ser considerado o precursor dos estudos de morfologia urbana no âmbito da geografia por ter identificado, em 1889, a possibilidade de estudar a cidade como parte da paisagem (WHITEHAND, 2007). Seus estudos originaram diversas pesquisas, como as desenvolvidas por seu aluno Walter Geisler. Geisler realizou, em 1918, um mapeamento que identificava a quantidade de edificações residenciais em relação às outras edificações e aos usos do solo em Danzig (Gdansk). Esse trabalho culminou em uma classificação dos sítios, planos e tipos de edifícios das cidades germânicas (GEISLER, 1924 apud WHITEHAND, 2007).

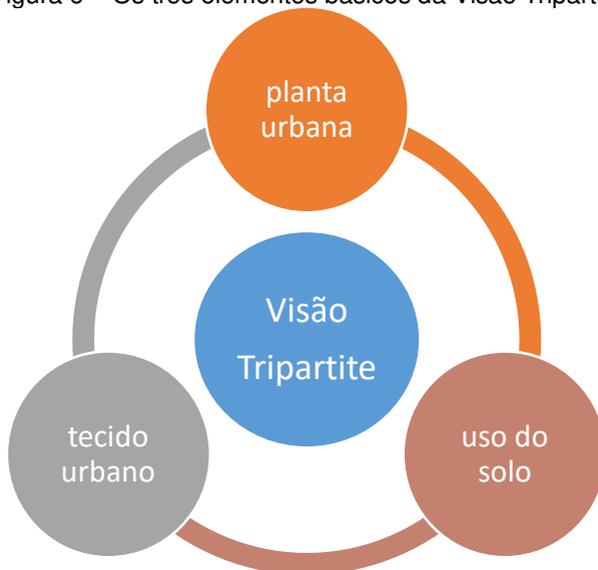
Foram os trabalhos de Geisler que influenciaram os posteriores estudos de Conzen, o qual, apesar de não ter muitos artigos publicados, é um dos mais importantes investigadores da Morfologia Urbana do meio e final do Século XX (WHITEHAND, 2007), geógrafo alemão e formado na Escola de Geografia de Berlim, emigrou para a Inglaterra em 1933 durante a Segunda Guerra Mundial (CONZEN, 2004), após se formar na Universidade de Berlim. Sua dissertação de conclusão de curso, em 1932, mapeou os tipos de edifícios da cidade que adquiriram sua graduação, indicando com cores diferentes as variações do número de pavimentos e influenciando, cerca de 25 anos depois, outros mapas de suas pesquisas. Esse trabalho realizou uma classificação dos diferentes tipos de edifícios de acordo com seus períodos históricos e deu origem ao que chamou de “períodos morfológicos” (WHITEHAND, 2007).

As bases conceituais de Conzen estão relacionadas ao estudo da paisagem urbana e investigam a história da morfologia urbana, através da análise de mudanças e permanências na forma urbana ao longo tempo. Conzen define diferentes períodos morfológicos em suas análises, as quais permitem identificar o processo de evolução da paisagem urbana e as tendências naturais de transformação (WHITEHAND, 2007).

A definição desses períodos se baseia na “Síntese dos períodos históricos com os períodos evolutivos”, ou seja, relaciona datas relevantes e as inovações introduzidas na paisagem urbana, que traduzem aspectos econômicos, sociais, políticos e culturais de ascensão e declínio de determinadas atividades (OLIVEIRA; MONTEIRO, 2015).

Para cada período é realizada uma investigação das mudanças e permanências através da Visão Tripartite da paisagem urbana, ou seja, de acordo com o estudo do “plano urbano”, – que será tratado a partir daqui como planta urbana –, do “tecido urbano” (que abrange a terceira dimensão do espaço), e no padrão de “uso e ocupação do solo e das edificações” (OLIVEIRA; MONTEIRO, 2015).

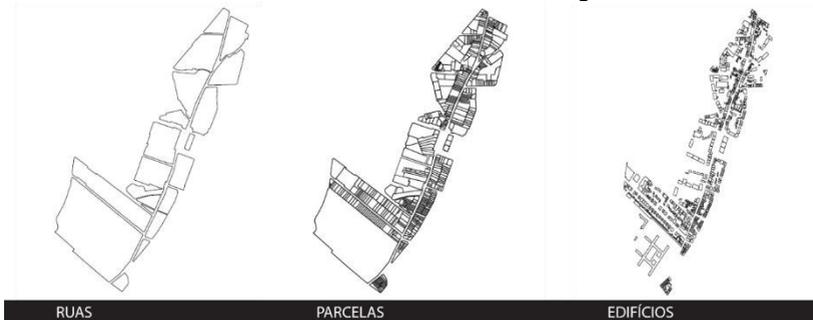
Figura 6 – Os três elementos básicos da Visão Tripartite



Fonte: Conzen (2004). Elaborada pela autora (2018).

A planta da cidade está definida pelo sistema de ruas, pelas parcelas e a sua agregação em quarteirões; e pela planta de implantação dos edifícios (OLIVEIRA; MONTEIRO, 2015).

Figura 7 – Os três elementos da planta urbana em análise da Rua Costa Cabral – Cidade do Porto, Portugal



Fonte: Oliveira e Monteiro (2015). Elaborada pela autora (2017).

Além do uso da Visão Tripartite para a investigação da forma urbana, Whitehand (2007) relata sobre a importância dos conceitos definidos por ele sobre o processo de desenvolvimento urbano. São eles o “*Fringe belt*” – ou cintura periférica –, o “*Burgage cicle*” – ciclo da parcela burguesa – e a “*morphological region*” – ou região morfológica.

Apesar do fenômeno da “Cintura periférica” ter sido primeiramente reconhecido em 1936, em Berlim, ele foi aprimorado por Conzen. Nele é reconhecida a existência de uma descontinuidade no crescimento de uma área urbana, que apresenta conjuntos de áreas residenciais separados por áreas sem uso, como áreas verdes, parques público e terrenos institucionais. Esse fenômeno costuma ocorrer em áreas periféricas da cidade e em períodos de pouco crescimento, e continuou a ser investigado por Whitehand, assim como por P. Conzen (filho de M. R. G. Conzen) e Slater. Na década de 1970, Whitehand explorou a relação delas com os ciclos de construção e com a economia urbana (WHITEHAND, 1977 apud OLIVEIRA, 2016). Mais recentemente, em estudos realizados em 2003, 2004 e 2006, em parceria com Morton, Whitehand relacionou a participação de agentes, como “proprietários, promotores e planeadores” no processo de transformação da cintura periférica e do desenvolvimento urbano (OLIVEIRA, 2016).

O “Ciclo de parcela burguesa” representa a transformação da ocupação do lote pela edificação, originalmente na era medieval, ocupado nos fundos. Esse conceito permitiu ao Conzen

a análise da relação entre o parcelamento e a implantação dos edifícios, possibilitando identificar a pressão do crescimento e transformação das funções da área urbana nas parcelas e edificações (WHITEHAND, 2007).

É importante ressaltar que, ao analisar o conceito de região, Conzen diferencia a abordagem no contexto da geografia urbana diante da geografia como um todo. Para ele, na geografia urbana, o termo “região” transpassa a ideia de território e é definido de acordo com um sistema espacial de funções.

A região é a área ocupada por tal sistema espacial [...]. O sistema é portanto um “sinergismo”, com sua própria dinâmica. A região está sujeita a mudanças temporais constantes, de uma natureza em parte rítmica ou periódica, em parte de desenvolvimento, ou seja, uma mudança sustentada em uma direção. (CONZEN, 2004, p. 22. Tradução da autora)⁴.

Dentro da geografia humana de uma região, talvez seja o aspecto mais importante na consideração da região como um sistema funcional, apesar de as “regiões” funcionais reconhecidas nesse contexto não serem regiões geográficas propriamente ditas. (CONZEN, 2004, p. 23. Tradução da autora)⁵.

Essa diferenciação origina o que Conzen define como “Região morfológica” ou unidades de paisagem, as quais se traduzem em uma área morfológicamente homogênea e distinta

⁴ The region is the area occupied by such a spatial system [...]. “The system is thus a “synergism”, with its own dynamics. The region is subject to continuous temporal change, partly of a rhythmic or periodic nature, partly of a development nature, that is, a sustained change in one direction. (CONZEN, 2004, p. 22).

⁵ Within the human geography of a region it is perhaps the most important aspect in the consideration of the region as a functional system, though the functional “regions” recognized in that context are not per se geographical regions. (CONZEN, 2004, p. 23).

do seu entorno, em termos de planta urbana, tecido edificado e uso do solo (OLIVEIRA, 2015).

O mapa das regiões morfológicas é assim um elemento compósito de diferentes mapas identificando diferentes áreas em termos de tipos de plano, tipos de tecido edificado e tipos de usos do solo. Esse mapa é o produto de um método concebido para revelar o desenvolvimento histórico de uma área urbana. No entanto, para Conzen, o passado oferecia também lições para o futuro dessa área. (WHITEHAND, 2001 apud OLIVEIRA, 2015

Whitehand (2007) cita que as contribuições de Conzen para o estudo da forma urbana cresceu a partir dos anos 1980 e exemplifica como elas podem contribuir no processo de compreensão da paisagem urbana atualmente, inclusive na discussão do desenvolvimento da cidade a partir do centro histórico e na busca de uma integração dessas áreas através da morfologia urbana.

A descoberta do processo de formação e mudança da paisagem urbana dessa maneira foi vista por Conzen e aqueles que seguiram seus ensinamentos como uma parte importante da atividade de descobrir possibilidades para o futuro. A maior parte dessa atividade até agora se relacionou com a contribuição.

Se um dos objetivos é gerenciar mudança ou conservar, então é fundamental poder capturar cartograficamente a geografia histórica do que está sendo gerenciado ou conservado. Mapas de unidades de paisagem ou áreas de caráter, em conjunto com fotografias, desenhos e explicações por escrito de cada unidade ou área, fornecem àqueles que desejam conservar ou fazer mudanças uma parte importante do contexto para poderem preparar planos de gerenciamento. Limites geográficos quase sempre recebem grande ênfase de autoridades de planejamento. É irônico que a

base desses limites tenha sido, de forma geral, pesquisada inadequadamente. O método descrito aqui fornece uma base mais rigorosa. (WHITEHAND, 2007. Tradução da autora⁶).

Os estudos de morfologia urbana têm seguido diferentes vertentes no Reino Unido. Tanto os estudos dos “tipo-morfologistas” que investigam no âmbito da arquitetura, quanto os estudos voltados à geografia e ao método de Conzen, não têm considerado os estudos da sintaxe espacial. Porém, em seu artigo intitulado *Morfologia urbana Britânica: a tradição Conzeniana*, Whitehand (2001) traz o potencial existente em uma maior integração entre as diferentes áreas de estudo da forma urbana, como geografia, arquitetura e planejamento urbano.

Essa busca pela aproximação das diferentes áreas de conhecimento na investigação sobre a morfologia urbana tem se traduzido em estudos mais atuais, que buscam investigar os três conceitos da Morfologia Urbana referentes ao desenvolvimento urbano.

A Morfologia Urbana vai, então, além da análise da forma urbana em sentido estrito, visto que ela se utiliza do estudo das diferentes camadas históricas sobrepostas ao longo do tempo e

⁶ The uncovering of the process of urban landscape formation and change in this way was seen by Conzen, and those who have followed in his footsteps, as an important part of the activity of discovering possibilities for the future. The majority of this activity hitherto has related to the contribution.

If one of the aims is to manage change or conserve, then being able to capture cartographically the historical geography of what it is that is being managed or conserved is fundamental. Maps of landscape units, or character areas, in conjunction with photographs, drawings and a written explanation for each unit or area, provide those wishing to conserve or make changes with an important part of the context for preparing management plans. Geographical boundaries are almost invariably given great emphasis by planning authorities. It is ironical that the basis of those boundaries has generally been inadequately researched. The method described here provides a more rigorous basis. (WHITEHAND, 2007).

considera o aspecto dinâmico da sociedade que contribuiu para produzir e alterar a paisagem urbana (COSTA; NETTO, 2015).

O passado e o presente estão materializados nas cidades e remetem à cronologia das construções e das transformações que vão se acumulando em camadas, sob o solo edificado. (COSTA; NETTO, 2015, p. 32).

3. SÍNTESE METODOLÓGICA ADOTADA

A presente pesquisa tem uma abordagem analítica e qualitativa, baseando-se no estudo de caso dos municípios de Itajaí e Navegantes para realizar uma análise da transformação de seus espaços urbanos. A complexidade e diversidade de fatores que incidem sobre a conformação das cidades, torna incoerente uma análise que atribua a relação com a atividade portuária de forma generalizada. Entretanto, espera-se que a utilização de um método de análise histórico-morfológico permita investigar essas transformações e a relação entre ambas.

Essa investigação se baseará na identificação das variáveis-chave que se relacionam com a transformação do território das cidades portuárias de Itajaí e Navegantes através de uma análise do processo histórico de conformação do território brasileiro baseada nos trabalhos de Santos (1994; 2001), de estudiosos que abordam o tema da relação porto-cidade no âmbito global, como Cocco (1999), Monié e Vidal (2006) e Monié e Vasconcelos (2012) – com uma abordagem mais recente e adaptada à realidade brasileira – e da evolução histórica da região de Itajaí e Navegantes. Essa análise histórica-processual se dará com base em fontes primárias e secundárias de informações.

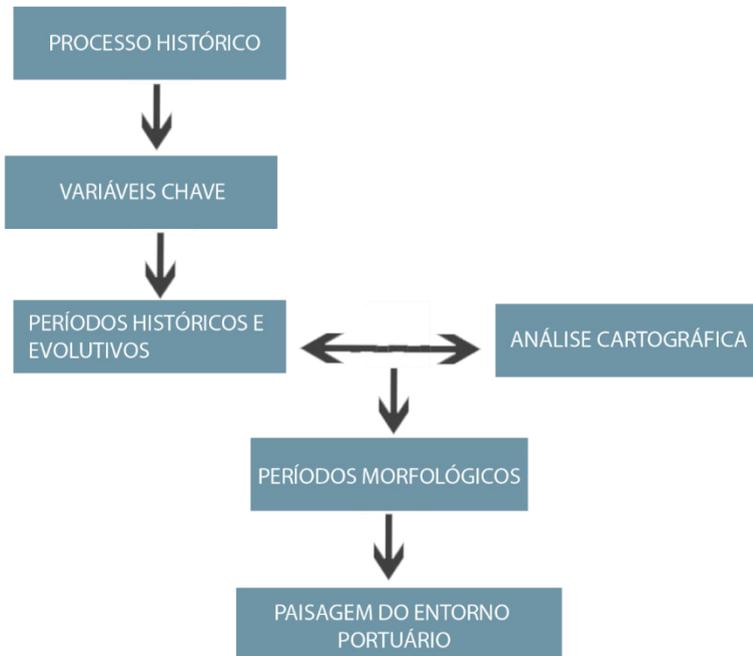
A identificação das transformações na forma urbana do entorno portuário de Itajaí e Navegantes se dará através de uma análise cartográfica de imagens de satélite e aerofotos históricas da região, baseando-se na aplicação do método de análise morfológica da Visão Tripartite da escola Inglesa de Morfologia Urbana. Os períodos morfológicos se darão a partir da “Síntese dos períodos históricos com os períodos evolutivos” (CONZEN, 2004), na qual os períodos históricos são determinados por fatos marcantes com data exata, e os períodos evolutivos, por datas convencionadas de acordo com as inovações introduzidas na paisagem urbana e que traduzem aspectos econômicos, sociais, políticos e culturais de ascensão e declínio de determinadas atividades.

A análise do espaço urbano, de acordo com os períodos morfológicos identificados, pretende identificar os impactos da atividade portuária nas cidades de Itajaí e Navegantes e sintetizar essas relações em um panorama atual.

3.1. DESIGN DA PESQUISA

A seguir é exibido um esquema que demonstra o design do método desta pesquisa.

Figura 8 – *Design* do método



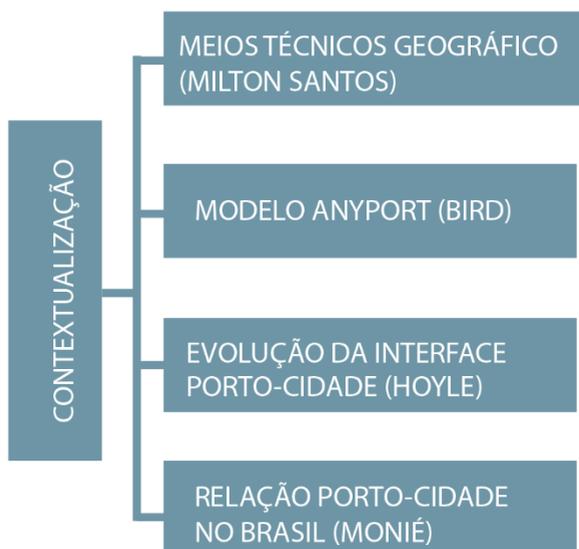
Fonte: Elaborada pela autora (2018).

Foi realizado um levantamento do processo histórico de conformação do território brasileiro e de Itajaí e Navegantes e também de quais relações foram estabelecidas com a atividade portuária ao longo do tempo. Esse estudo permitiu a identificação de “variáveis-chave”, ou seja, de gatilhos que incidem na conformação de espaços e, com isso, na definição de períodos históricos e períodos evolutivos da transformação da área de estudo. Ao cruzar esses períodos identificados com a análise cartográfica histórica de Itajaí e Navegantes, foi possível fazer diversas relações ente ambos e propor a definição de períodos morfológicos de seus espaços urbanos.

3.2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para identificar o processo histórico de participação da atividade portuária em âmbito global, nacional e local na conformação das cidades de Itajaí e Navegantes foi realizada uma contextualização da conformação das cidades portuárias brasileiras e da área de estudo. Essa contextualização une o conceito de “meios técnicos” de transformação do território brasileiro identificados por Santos (2004), e dos períodos de transformação da relação Porto-Cidade de Bird (1963), Hoyle (1989) e Monié e Vidal (2006), conforme ilustra o esquema gráfico abaixo.

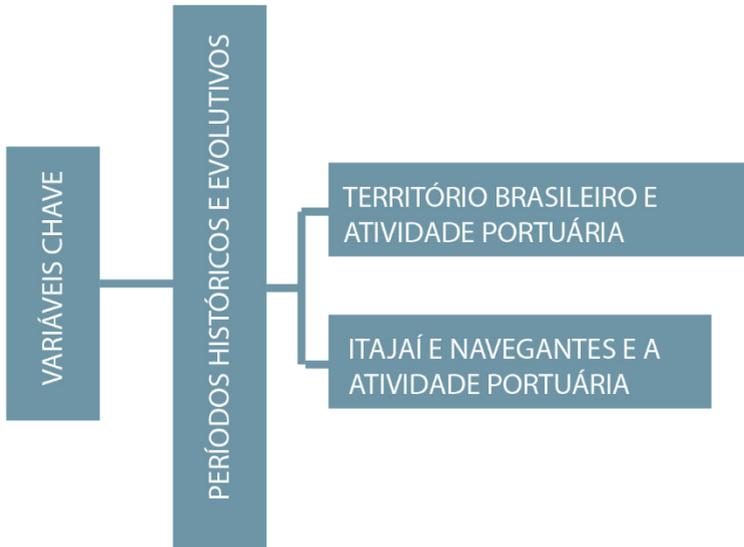
Figura 9 – Contextualização



Fonte: Elaborada pela autora (2018).

Essa contextualização resultou na identificação de “variáveis-chave” que permitiram enquadrar o processo de transformação do território brasileiro e, sobretudo, de Itajaí e Navegantes em diferentes períodos cronológicos, que chamaremos de “períodos históricos e evolutivos”.

Figura 10 – Definição dos períodos históricos e evolutivos



Fonte: Elaborada pela autora (2018).

Ao unir a definição desses períodos com a análise de imagens históricas cartográficas da região de estudo, foi possível identificar períodos morfológicos de transformação da forma urbana, na qual permanências e mudanças na forma urbana ao longo do tempo conformaram a atual paisagem do entorno portuário de Itajaí e Navegantes e permitiram identificar a morfologia resultante da relação entre a cidade e o porto, conforme mostra esquema a seguir.

Figura 11 – Definição dos períodos morfológicos



Fonte: Elaborada pela autora (2018).

A análise histórica cartográfica foi realizada com base em materiais disponibilizados pelas prefeituras de Itajaí e Navegantes, assim como a Secretaria Estadual de Desenvolvimento Sustentável de Santa Catarina (SDS). Dentre eles, foram utilizados os arquivos indicados na Tabela 1. O critério de escolha se deu de acordo com a qualidade das imagens e a relevância delas diante do estudo do contexto histórico de ambos os municípios.

Tabela 1 – Documentos para análise cartográfica

Tipo de documento	Ano	Área de abrangência	
		Itajaí	Navegantes
Imagem de mapa (Fonte: RUSSO, 2013)	1796	Sim	Sim
Imagem de mapa (Fonte: RUSSO, 2013)	1824	Sim	Sim
Imagem de mapa (Fonte: RUSSO, 2013)	1922	Sim	Sim
Aerofotogrametria (Fonte: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável)	1938	Sim	Sim
Aerofoto (Fonte: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável)	1957	Sim	Sim

Tipo de documento	Ano	Área de abrangência	
		Itajaí	Navegantes
Aerofoto (Fonte: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável)	1979	Sim	Sim
Aerofoto (Fonte: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável)	2000	Sim	Sim
Aerofoto (Fonte: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável)	2004	Sim	Sim
Aerofoto (Fonte: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável)	2009	Sim	Sim
Aerofoto (Fonte: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável)	2017	Sim	Sim

Fonte: Elaborada pela autora (2018).

Os “períodos morfológicos” refletiram os momentos de maior interação entre a atividade portuária em diferentes momentos históricos, e o reflexo desse contexto na forma urbana de Itajaí e Navegantes possibilitou a análise da paisagem urbana

dos diferentes períodos morfológicos baseada no método de análise da Escola Inglesa de Morfologia Urban. O método foi adaptado de acordo com a necessidade da análise. Assim, a primeira camada de análise da Visão Tripartite, relacionada à “Planta urbana”, foi utilizada para leitura da região como um todo. Nela identificou-se a transformação do sistema viário e, devido à grande extensão do padrão de parcelamento do solo, foi analisada a transformação da mancha urbana.

Os outros dois pilares de análise da Visão Tripartite foram analisados em aproximações de áreas, em que foram identificadas relações de transformação mais relevantes da análise da “planta urbana”, feita na etapa anterior. Nessas aproximações, foram analisados o tecido urbano, que inclui as quadras, os lotes e edifícios; e o padrão de uso e ocupação predominante.

Esse processo de análise permitiu, por fim, uma visão sintética da paisagem resultante da relação Porto-Cidade em Itajaí e Navegantes ao longo da história.

4. A TRANSFORMAÇÃO DA REGIÃO PORTUÁRIA DE ITAJAÍ E NAVEGANTES

A conformação da região de Itajaí está intimamente relacionada com a atividade marítima na região, desde a colonização por açorianos oriundos da Ilha de Santa Catarina, pelo desembarque de imigrantes alemães e italianos que colonizaram a região do Vale e pelo desenvolvimento do comércio e a conseqüente atividade portuária. “O mar e o rio moldaram a cidade de Itajaí e seu porto – que serviu de entrada para toda a região do Vale do Itajaí (RUSSO 2013).

4.1. LOCALIZAÇÃO E CARACTERÍSTICAS

Os municípios de Itajaí e Navegantes estão localizados no litoral norte de Santa Catarina, junto à foz do Rio Itajaí-Açu (ITAJAÍ, 2017), e fazem parte da mesorregião do Vale do Itajaí e da microrregião de Itajaí – que também engloba as cidades de Ilhota, Balneário Piçarras, Luiz Alves e Penha (NAVEGANTES, 2017). O município de Itajaí teve sua população estimada em 212.615 habitantes para o ano de 2017 (IBGE, 2017a), e a de Navegantes foi estimada em 77.137 habitantes para o mesmo ano (IBGE, 2017b). A Figura 12 ilustra a localização dos municípios no estado de Santa Catarina.

Figura 12 – Localização de Itajaí e Navegantes em Santa Catarina



Fonte: Elaborada pela autora (2017).

Além de estaleiros e terminais de pesca, os dois municípios abrigam o Complexo Portuário de Itajaí, com instalações portuárias nas duas margens do Rio Itajaí-Açu. São elas: o Porto

de Itajaí e os Terminais de Uso Privado (TUP) Teporti Terminal Portuário de Itajaí S.A. (TUP Teporti), Poly Terminais S.A. (TUP Poly Terminais), Trocadeiro Portos e Logística Ltda. (TUP Trocadeiro), Barra do Rio Terminal Portuário S.A. (Terminal Barra do Rio), Terminal Portuário Braskarne (TUP Braskarne) e Portonave S.A. Terminais Portuários de Navegantes (TUP Portonave) (MTPA, 2017). A Figura 10 indica a localização dessas instalações.

Figura 13 – Localização do Porto Público de Itajaí e TUPs



Fonte: Elaborada pela autora (2017).

4.2. PERÍODOS HISTÓRICOS E EVOLUTIVOS

A conformação da região de Itajaí e Navegantes está intimamente conectada às mudanças econômicas e ao impacto delas na atividade portuária e marítima que ocorria nessas localidades, incluindo transformações no âmbito global e nacional. Dessa forma, são identificados os períodos históricos e evolutivos que fazem um paralelo com os diferentes âmbitos que

influenciaram na ocupação da região e, assim, permitem uma análise local e a definição dos períodos morfológicos.

4.2.1. Início da ocupação e atividade portuária (Século XVIII ao Século XX)

A primeira representação gráfica da costa brasileira foi elaborada pelos espanhóis em 1500, logo após o descobrimento do Brasil. Entretanto, a existência do Rio Itajaí-Açu só veio a ser indicada no mapa dos “Reinel” em 1516, provavelmente devido ao assoreamento que existia na foz do rio que encobria o seu potencial para fins econômicos e de povoamento. Esse mapa foi publicado em Lisboa e era indicado como *Rio de Las Bueltas* (Rio das Voltas). Também foi ilustrado em 1550, no *Mapa Brasil*, de Giacommo Gastaldi e no de Ptolomeu, com data de 1574, como *Rio de las Avueltas* (RUSSO 2013).

Figura 14 – *Mapa Brasil*, de Giacommo Gastaldi (1550)



Fonte: Fundação Biblioteca Nacional apud Russo (2013).

O nome da cidade de Itajaí sempre se deu em decorrência do seu rio, já tendo diversos nomes, como “Táahy”, “Tajay”, “Tajahug”, “Jatajahy”. Somente em 1799 fixou-se o nome atual “Itajaí”, que significa “rio que corre sobre as pedras” (OLIVEIRA, 2014).

A região de Itajaí permaneceu inexplorada ao longo dos anos 1600. No atual estado de Santa Catarina, somente São Francisco do Sul, Desterro e Laguna participaram efetivamente dos acontecimentos históricos no litoral sul do Brasil entre os Séculos XVII e XVIII, mesmo que ainda não fossem relacionados

à colonização da região, mas em razão do contexto de disputas de terra entre Portugal e Espanha (RUSSO, 2013).

A acirrada disputa com a Espanha pela posse da terra descoberta, levou Portugal a ocupar o sul do Brasil, a partir da expedição colonizadora de Martin Afonso de Souza em 1530. Ele e seu irmão, Pero Lopes, ganharam as capitanias que iam de Acapulco, no Rio de Janeiro, à Laguna, no sul de Santa Catarina, porém, colonizaram apenas São Vicente e a Vila de São Paulo. (RUSSO, 2013, p. 29).

Os moradores da Vila de São Paulo partiram para o sertão, em busca de ouro e pedras preciosas, e os moradores de São Vicente, no litoral, que eram em sua maioria portugueses ou descendentes, “iniciaram uma dinâmica de colonização de terras do Sul” e adentraram as “Terras de Sant’Ana” – Capitania hereditária correspondente a Santa Catarina. A ocupação em São Francisco do Sul se deu por volta de 1658, em seguida em Nossa Senhora do Desterro, que ganhou o nome em 1678; e Laguna, em 1684. Na segunda metade do Século XVII, ocorreu um início de colonização de Itajaí pelos vicentistas, em decorrência de boatos de existência de minas e rios com ouro, porém, não obtiveram sucesso nas buscas, não permanecendo na região (RUSSO 2013). Foi nesse contexto que João Dias de Arzão recebeu uma sesmaria às margens do Rio Itajaí-Açu, no atual município de Navegantes (SOUZA, 2003).

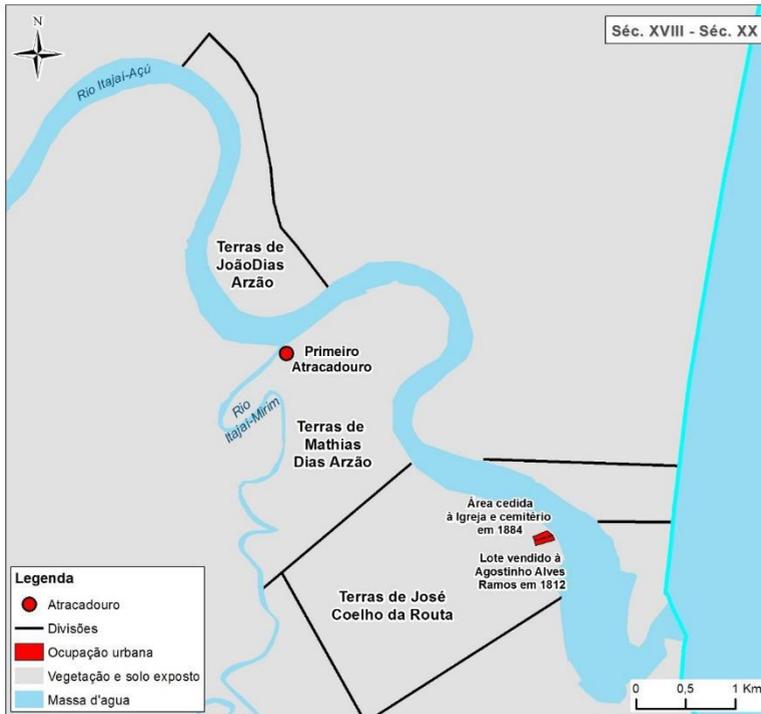
A abundância de peixes, a potencial atividade de pesca de baleias, a possibilidade de explorar a madeira, assim como as condições para estabelecimento de colônias despertou o interesse de Portugal na região de Itajaí em 1738, repercutindo no desmembramento dos territórios mais ao sul da Capitania de São Paulo, e na criação da Capitania de Santa Catarina – terras pertencentes à Capitania de Sant’Ana (RUSSO, 2013).

A invasão da Ilha de Santa Catarina pelos espanhóis, em 1777, foi o fato marcante para a ocupação do restante do litoral catarinense. Apesar de a Ilha ter voltado ao domínio de Portugal após oito meses, diversos açorianos que habitavam Nossa Senhora do Desterro optaram por se mudarem para outras regiões

catarinenses. Essa migração disseminou a atividade de pesca da baleia – que era praticada na Ilha – na região de Penha e também mais ao sul, na região de Lagoinha, Garopaba e Imbituba (RUSSO 2013). Com o declínio dessa atividade, ocorreu a dispersão dessa população pela região e diversos pescadores se instalaram às margens da foz do Rio Itajaí-Açu. Uma sobreposição de um mapa de 1796 e outro de 1824 (indicado na Figura 15) traz a demarcação do local do primeiro atracadouro em Itajaí e de⁷ áreas às margens do rio, atual localidade de Navegantes e Itajaí.

⁷ As demarcações são aproximações baseadas em análise visual dos mapas existentes no livro “Porto de Itajaí, Organização e Pesquisa”, de Hilene do Amaral Pereira Granja Russo (2013).

Figura 15 – Mapa de localização da sesmaria de João Dias Arzão (1796) e Planta dos proprietários de terra na margem direita do Rio Itajaí-Açu (1824)



Fonte: FGML, disponível em Russo (2013). Elaborada pela autora (2018).

Apesar da maioria dos moradores da região se dedicarem à pesca, à agricultura e ao corte de madeira, as carpintarias de ribeira, exercidas às margens do Rio, destacavam-se como atividade econômica típica da região. Inicialmente, responsável pela construção de pequenas embarcações, a atividade evoluiu e começou a construir barcos maiores, como as sumacas, dando origem à cultura de construção naval presente até hoje na região (RUSSO, 2013).

Dessa forma, no final do Século XVIII, já existia um ancoradouro no encontro do Rio Itajaí-Mirim com o Rio Itajaí-Açu, conformando um “porto natural”. Russo (2013) relata que na obra

“Memória Política sobre a capitania de Santa Catarina”, escrita por Paulo José Miguel de Brito, em 1816, constava que, apesar de possuir um canal de acesso estreito, demandando cuidados relacionados à maré e ao vento, o pequeno Porto de Itajaí era seguro e abrigado.

Somente em 1820, em decorrência do interesse na exploração do corte de madeira, ocorreu a tentativa oficial de colonização da região. Antônio Menezes de Vasconcelos Drummond recebeu terras da Capitania de Santa Catarina, com a incumbência de fundar uma colônia às margens do Rio Itajaí-Mirim e realizar os cortes reais de madeira. A Colônia se chamou São Tomé de Villa Nova. A chegada da primeira sumaca, carregada com tabuados no Rio de Janeiro, marcou o início da atividade portuária na região de Itajaí (RUSSO, 2013), e após aproximadamente o ano de 1850, o Porto de Itajaí passou a escoar a produção das colônias e a da madeira para outros centros além da capital brasileira.

Surgiu então o primeiro comércio de Itajaí, um armazém próximo ao terreno onde viria a ser construída a Igreja Imaculada Conceição e um cemitério (1824), na atual região central de Itajaí, ambos indicados na Figura 15. Esse armazém pertencia a Agostinho Alves Ramos e estimulou a movimentação do porto natural existente na foz do Rio Itajaí-Mirim, já que embarcações faziam o transporte de cereais e madeira entre ambas localidades. Essa dinâmica propiciou o desenvolvimento da região do entorno do armazém, dando origem ao centro de negócios de Itajaí (RUSSO, 2013).

Apesar das dificuldades de passagem da barra do Rio Itajaí-Açu limitarem o potencial da atividade portuária na região, à montante do rio não ocorria a mesma dificuldade, o que acabou fomentando a povoação de imigrantes no interior do Vale do Itajaí. Dessa forma, a partir de 1850, os assentamentos implantados às margens do Rio Itajaí Grande e Itajaí-Mirim, foram decisivos no processo de colonização do Vale, como a Colônia de Blumenau; a Dona Francisca – hoje Joinville –, e a Colônia de Brusque – inicialmente chamada de Itajaí (RUSSO, 2013).

Nos anos seguintes ocorreram imigrações em massa para a região que utilizaram o Rio Itajaí como acesso, uma dinâmica que se relacionava diretamente com a atual cidade de Itajaí. Era

comum a estadia de imigrantes italianos para descanso em um alojamento próximos ao antigo porto onde permaneciam por alguns dias antes de seguirem viagem para Blumenau (RUSSO, 2013). Esses fatos demonstram desde esse período a importância de Itajaí e da estrutura portuária no processo de colonização de toda a região.

Tem-se então a conformação da atividade portuária em Itajaí tanto relacionada ao comércio de madeira quanto referente ao transporte de passageiros. O primeiro atracadouro teve intensa relação com a colonização do Vale do Itajaí e com a atual localização do Porto, mais próximo da foz do rio, decorrente da dinâmica existente com os trapiches da região central e comercial do núcleo de crescimento da cidade. Esses trapiches viriam a se tornar o atual Porto de Itajaí e a atual orla turística da cidade.

Mais do que a porta de entrada para milhares de imigrantes, o porto de Itajaí começou a ser observado a partir de novos olhares em meados do século XIX. Tanto o primeiro atracadouro quanto os trapiches instalados nas proximidades da barra do Itajaí-Açu, passaram a ser vistos como escoadouro da economia das colônias. (RUSSO, 2013, p. 58).

Em 1859, a freguesia de Itajaí foi elevada à condição de vila (município), quando foi desmembrada de Porto Belo, e em 1869; a repartição fiscal de Itajaí foi elevada à Alfândega, possibilitando inserir o Porto de Itajaí no comércio internacional, através de importações e exportações. A abertura do porto se tornou um grande marco para o desenvolvimento da economia local e contribuiu para o surgimento de diversos estabelecimentos comerciais no seu entorno (RUSSO, 2013).

O Rio Itajaí-Açu conectava Itajaí à Blumenau e o Itajaí Mirim à região de Brusque e ambos direcionam o escoamento das cargas para o Porto de Itajaí. A madeira, principal produto comercializado nesse período, descia o rio em direção ao porto por barcaças e estava intimamente relacionada com a ocupação as margens do rio (RUSSO, 2013). O período que se segue, assim como ocorreu em outras localidades no Brasil, é marcado pelo início de uma conexão do território de acordo com as

necessidades econômicas emergentes, no caso o escoamento da madeira.

O Século XIX registrou intensas transformações. Sob a égide do sistema capitalista, a indústria e a economia tomaram novos rumos. Novas formas de organização urbana foram criadas com a intenção de ordenar o deslocamento das pessoas e mercadorias, desenhando cidades adaptadas ao capital e suas necessidades. (RUSSO, 2013).

Surgiam em núcleos urbanos que estavam localizados em entroncamentos dos caminhos e das picadas rurais, as casas de comércio que eram responsáveis pela distribuição de produtos importados que chegavam em Itajaí. Foi nesse período que surgiram os pioneiros do comércio exportador e importador e que, posteriormente, tornaram-se notáveis em diversos ramos econômicos na região de Itajaí, como Félix Asseburg (RUSSO, 2013).

Figura 16 – Serraria a vapor Félix Asseburg



Fonte: FGML, disponível em Russo (2013).

Na segunda metade do Século XIX, os barcos a vela com imigrantes começaram a ser substituídos por embarcações a

vapor, o que marcou uma mudança na navegação em todo o mundo. Nesse contexto, diversas companhias brasileiras de navegação começaram a oferecer rotas para o Sul do Brasil e para o Porto de Itajaí, como a “Companhia Nacional de Navegação a Vapor Hoepcke”, criada em 1895, que realizava a navegação de cabotagem e de passageiros de Santa Catarina para o restante do Brasil e para a Europa (RUSSO, 2013).

A partir da proclamação da Lei Áurea, em 13 de maio de 1888, ocorreu um aumento das imigrações europeias para o Brasil a fim de suprir a mão de obra do País. Algumas localidades também tiveram a vida de imigrantes estimulada, porém com objetivos políticos e militares visando o povoamento e a proteção do território da invasão espanhola, como foi o caso de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, com a vinda de açorianos e oferta de se tornarem proprietários de terras (PRADO, JR. 1992).

4.2.2. Primeiros investimentos na infraestrutura portuária (1889 – 1938)

Os primeiros anos da República foram associados à tendência de desenvolvimento econômico e social na região e reafirmaram a importância da madeira na economia catarinense. Entretanto, ainda não havia sido realizada uma melhoria no acesso ao canal da barra, que limitava a atividade portuária e, portanto, o desenvolvimento da região. Nesse período, ainda, o surgimento de políticas nacionais de incentivo à implantação de ferrovias, tiraram o foco dos investimentos no transporte marítimo e fluvial. Os investimentos ocorreram, então, através da participação das companhias nacionais de navegação, como Lloyd Brasileiro, em 1890, que junto da Marinha Mercante fortaleceram o serviço de navegação a longo curso do Brasil e a Companhia Itajaí-Blumenau – que contava com um armazém e um estaleiro em Itajaí e ampliou sua frota de embarcações (RUSSO, 2013).

Em 1895, foi organizada pelo governo federal, a Comissão de Melhoramentos do Rio Itajaí. Dentre os objetivos da Comissão estava a melhoria da navegação entre Itajaí e Blumenau e a realização de obras que evitassem o desmoronamento das margens do Rio. Extinta no ano seguinte, a Comissão realizou a

primeira planta topo-hidrográfica do Porto de Itajaí e propôs melhorias na barra do Itajaí-Açu (RUSSO, 2013).

Em 1903, foi criada a Comissão de Melhoramento dos Portos de Santa Catarina que possibilitou as melhorias na barra do Rio Itajaí-Açu, que além da erosão na margem direita apresentava um avanço da extremidade do pontal na margem esquerda. Esse pontal limitava a passagem dos navios a vapor que, então, apenas desembarcavam os passageiros, mas não conseguiam operar com carga e descarga de mercadorias no porto. Em 1906, iniciaram-se as obras de dois espigões na margem esquerda do rio e de um guia-corrente no Saco da Fazenda, na margem direita, que visavam, respectivamente, barrar a areia proveniente das correntes oceânicas e desviar a corrente do rio e, assim, o aprofundamento do canal (RUSSO, 2013). Essas obras demandaram a construção de uma linha férrea para o transporte de pedras na atual região de Navegantes, que conectava a Pedreira de Queimadas e a foz do Rio Itajaí-Açu.

A obra como um todo também visava aumentar a embocadura da barra e o recuo do pontal, facilitando, assim, a entrada de navios maiores. A erosão da margem direita e o decorrente surgimento de “prainhas” formadas pelos sedimentos nas duas margens do rio também estimularam a construção de um cais de arrimo na margem direita e a construção de espigões de pedras no pontal. Apesar de períodos de paralisação dessas obras e de ter sido finalizada apenas em 1921, o Porto de Itajaí já começou a receber navios maiores, de 95 a 100 metros, com calado⁸ de 16 pés a partir de 1908 e, em 1911, com calado de 18 pés. Essas melhorias começaram a atrair a vinda de linhas de navegação para Itajaí:

,[...] porto se mantinha ligado, de forma particular, a sua hinterlândia próxima, escoando a produção agrícola e manufatureira da foz e do Vale do Itajaí. Entretanto, já se verificava o interesse de

⁸ Calado é a expressão do transporte marítimo que indica a profundidade em que cada navio está submerso na água. Tecnicamente, é a distância da lâmina de água até a quilha do navio (PORTOGENTE, 2016).

companhias de navegação da Alemanha em manter linhas regulares para o porto. Duas delas, Hamburg Süd e Norddeutscher Lloyd trabalhavam com empresas importadoras dessa região. (RUSSO, 2013, p. 83).

A economia catarinense reagiu bem à Primeira Guerra Mundial (1914-1918), atendendo a demanda nacional de madeira, têxteis e alimentos. Após esse período, houve a expansão da ferrovia que seguiu até Rio do Sul.

Entre 1923 e 1936, ocorreu a construção do molhe norte, como é possível identificar na Figura 18. Apesar do início das obras da Estrada de Ferro Santa Catarina (EFSC) terem sido iniciadas em 1907, a construção do trecho que chegou em Itajaí finalizou-se apenas em 1954, assim como duas estações, a da Esplanada, no Bairro Fazenda, e a Engenheiro Vereza, no bairro Itaipava. Os ramais de acesso ao cais do porto só ficaram prontos em 1962. A ferrovia visava o transporte da população no Alto e Médio Vale do Itajaí e a conexão de diferentes núcleos de ocupação, em especial a ligação do Alto Vale com Blumenau, já que o trajeto entre Blumenau e Itajaí era feito por via fluvial sem problemas (RUSSO, 2013). A lentidão em inaugurar esses ramais já indicava o declínio da EFSC juntamente à Companhia de Navegação Itajahy-Blumenau, sendo que esta acabou encerrando as atividades em 1954 (RUSSO, 2013).

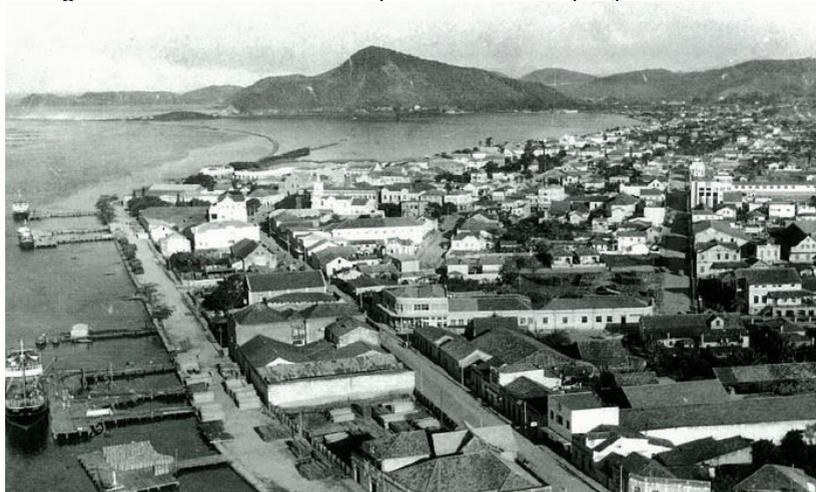
Apesar da construção dos molhes na barra do Rio Itajaí-Açu já estar prevista em 1905, essas obras de melhoramentos da navegabilidade pelo rio só foram finalizadas em 1928. As aprovações dessa obra, assim como obras de acostagem, ocorreram quando Victor Konder, natural de Itajaí, assumiu o Ministério da Viação e Obras Públicas, em 1926. O Decreto nº 17.344, de 9 de julho de 1926, aprovou, então, um novo projeto para o Porto de Itajaí, que compreendiam instalação de defesa da margem direita a montante do rio, a construção de espigões; o prolongamento do guia-corrente na margem direita até o Atalaia, o aterro em parte do Saco da Fazenda, o prolongamento do dique da margem esquerda e a construção dos molhes norte e sul

Com a conclusão da obra do cais de saneamento em 1928, a movimentação portuária passou a contar com uma infraestrutura melhor próxima às casas comerciais e despachantes do centro,

que também atendiam aos trapiches particulares. Os mais de mil metros dos guias-correntes de Navegantes foram concluídos antes de 1928, e as obras dos molhes foram iniciadas, porém não finalizadas. Outras obras previstas no projeto de 1928 também não foram finalizadas, e um novo Projeto foi autorizado em 1936. Entretanto, dificuldades na construção, alterações de projeto, e a nova ordem política e social no Brasil a partir de 1930, refletiram-se novamente na paralisação dos serviços até 1934, marcando uma retomada nos investimentos para melhoria do acesso aquaviário ao Porto de Itajaí (RUSSO, 2013). Apesar das melhorias, o cais de saneamento apenas dava suporte aos trapiches que continuavam a servir para a atracação dos navios.

Entre 1938 e 1939 os navios continuavam atracando em trapiches de madeira no centro da cidade. No final da década de 1930, a Fiscalização do Porto com o apoio da Capitania dos Portos, definiu normas de ocupação e manutenção dos trapiches. (RUSSO, 2013, p. 106).

Figura 17 – Parte do cais nas proximidades da praça Vidal Ramos



Fonte: FGML, disponível em Russo (2013).

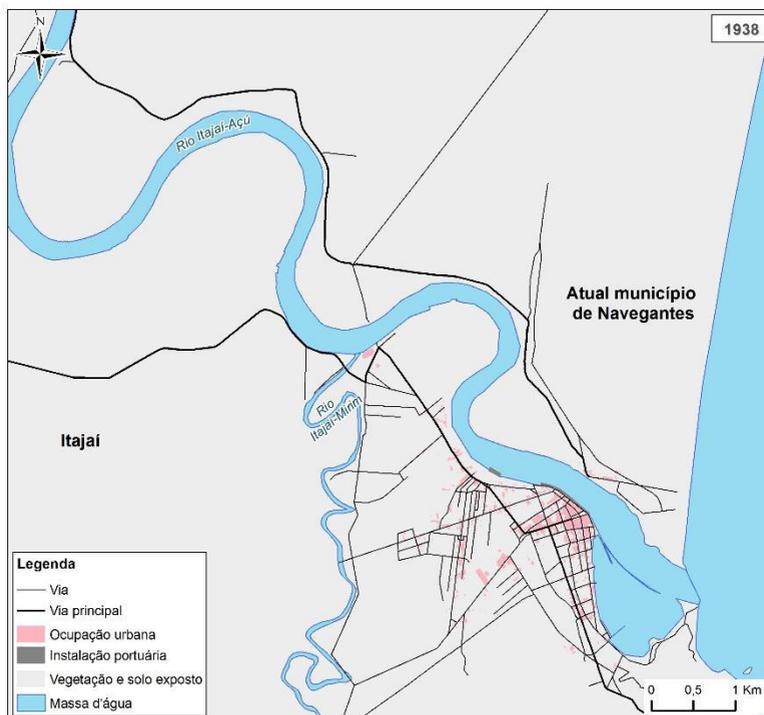
As primeiras imagens aéreas que possibilitaram identificar a cidade foram as de 1938, data em que já havia ocorrido o início das melhorias de navegabilidade na foz do Rio Itajaí-Açu. As

aerofotos permitem identificar as alterações no pontal, a construção do molhe norte e do guia-corrente, conforme ilustra a Figura 18.

A análise da imagem também permite identificar que a ocupação do território, está aglomerada no entorno do primeiro terreno de casa comercial, pertencente a Agostinho Alves Ramos e da Igreja Imaculada Conceição, região do atual centro histórico de Itajaí. Também é possível identificar manchas de ocupação dispersas ao longo das principais vias de acesso que se direcionavam tanto ao primeiro atracadouro mais ao norte, quanto à região central e seus trapiches. As vias indicadas como principais na Figura 18 faziam a conexão com a região do Vale, e no sentido sul, com a região litorânea, conectando Itajaí à atual cidade de Balneário Camboriú. Ainda não havia uma estrada que unisse todo o litoral, como veio a fazer a BR-101 futuramente, e nesse período, a conexão entre as margens do rio se dava pela balsa existente até hoje na região da Barra do Rio, encontro do Itajaí-Mirim com o Itajaí-Açu e próximo ao primeiro atracadouro portuário da região

A atual região de Navegantes ainda pertencia ao município de Itajaí e ainda não apresentava uma ocupação expressiva, apesar da presença de pescadores e de um núcleo no entorno do Santuário de Nossa Senhora dos Navegantes. A tradicional atividade pesqueira, marítima e de carpinteiros navais deu origem, em 1898, à capela em homenagem a Nossa Senhora dos Navegantes, Santo Amaro e São Sebastião. Nesse período, a única via de acesso margeava o Rio Itajaí-Açu até essa região central, alcançando o pontal e o mar.

Figura 18 – Período 2 (1938 – mancha urbana e vias de acesso)



Fonte: Secretaria do Estado de Desenvolvimento Sustentável (SDS).
Elaborada pela autora (2018).

4.2.3. “Porto da Madeira” (1939 – 1957)

Após a Segunda Guerra Mundial, a economia catarinense expandiu e houve uma demanda das indústrias do Estado pela matéria-prima importada, essencial nas suas produções. Até então, esses produtos chegavam no Porto de Santos e seguiam para o sul do País por navio ou caminhões. A inserção do Porto de Itajaí nas rotas de longo curso, foram essenciais na diminuição de custos da obtenção dessa matéria-prima, porém, para viabilizar essa operação, foi essencial providenciar que, no retorno, esses navios fossem carregados de produtos catarinenses.

Nesse contexto, surge Victor Felix Deeke, diretor-gerente da antiga Cia. Fábrica de Papel, fundada em 1913, que com a

demanda existente de seu produto, negociou com os Estados Unidos a importação de celulose para o Porto de Itajaí e exportação de fécula de mandioca como carga de retorno. Foi ele quem também criou, em 1945, a Agência Marítima e Comercial Samarco, que realizou os serviços das escalas de longo curso em Itajaí. Dessa forma, Itajaí se inseriu nas rotas de longo curso e ampliou os nichos de mercado portuários de forma que, além da madeira, outras mercadorias se tornaram relevantes na movimentação do porto (RUSSO, 2013).

A demora da chegada da linha férrea no Planalto Serrano, somada à expansão da malha rodoviária a partir dos anos 1940, como a estrada Blumenau-Lages, permitiram a aproximação do porto de Itajaí às regiões produtoras de madeira. Essa facilitação no transporte repercutiu em uma demanda para expansão do cais do porto, que veio a ocorrer na primeira metade da década de 1940 (RUSSO, 2013).

As mudanças ocorridas a partir de 1940 encontram uma justificativa na crescente industrialização dos centros urbanos – como Blumenau, Itajaí, Brusque e Rio do Sul, que formavam o chamado Vale do Itajaí –, que se tornou mais intensa nas primeiras décadas do Século XX. De acordo com Mattedi e Theis, o espaço rural perdeu parte de sua importância para o sustento da população local. (OLIVEIRA, 2014, p. 4).

Em 1948, a empresa Cobrazil entregou a obra de expansão da área portuária, que passou a totalizar 233 metros lineares de cais acostável, pavilhão sanitário e um armazém de 2 mil metros quadrados. O novo atracadouro, substituiu os trapiches de madeira e, já em 1950, foi autorizada a expansão do cais que viabilizaria 503 metros. Foi contratado esse serviço mais a construção de um armazém de 6400 m² de área coberta e uma área para depósito de inflamáveis no “Saco Grande”, na margem esquerda, local onde mais tarde viriam a se instalar os terminais Atlantic, Shell, Texaco, Esso e Ipiranga e onde atracavam os navios petroleiros agenciados pela companhia Malburg. Em 1958, inaugurou-se o terceiro trecho com mais de 200 metros de cais acostável e um frigorífico destinado a pescados (RUSSO, 2013).

O Porto de Itajaí ficou conhecido nesse período como “o Porto da Madeira”. Porém, a derrubada de árvores impactou diretamente nos aspectos ambientais do Estado, refletindo em desgaste dos recursos florestais, no caso o pinho, o que demandou uma política que possibilitasse a extração da madeira, mas também medidas de planejamento florestal. Dessa forma, em 1942 foi criado o Instituto Nacional do Pinho (INP), que tinha delegacias no estado com a função de regulamentar a atividade e o reflorestamento das áreas (RUSSO, 2013).

Em Itajaí, os depósitos das empresas madeireiras – a maioria filiais de firmas do Planalto Catarinense, onde era mais intensa a exploração do pinho – ocupavam ostensivamente espaços da cidade. Havia uma exigência legal que obrigava os exportadores a mostrar a carga para inspeção do INP. Era o “estoque visível” em diversas áreas da cidade que impactaram em aspectos atuais da forma urbana de Itajaí (RUSSO, 2013, p. 121).

Russo (2013) conta que segundo antigos moradores, diversas ruas que posteriormente se tornaram oficiais, originaram-se dos espaços entre as pilhas de madeira que criavam arruamentos e entraram no hábito de uso da população para locomoção.

Figura 19 – Depósito de madeira nas atuais ruas Samuel Heusi e Silva e nas avenidas Marcos Konder e Cel. Eugênio Muller; e, depósito de madeira no bairro Fazenda



Fonte: FGML, disponível em Russo (2013).

O porto cresceu muito nesse período apesar da ausência de conexão com a linha ferroviária, e em 1952, a movimentação da madeira colocava o Porto de Itajaí à frente da movimentação dos portos de São Francisco do Sul e Imbituba, os quais contavam com acesso ferroviário (RUSSO, 2013).

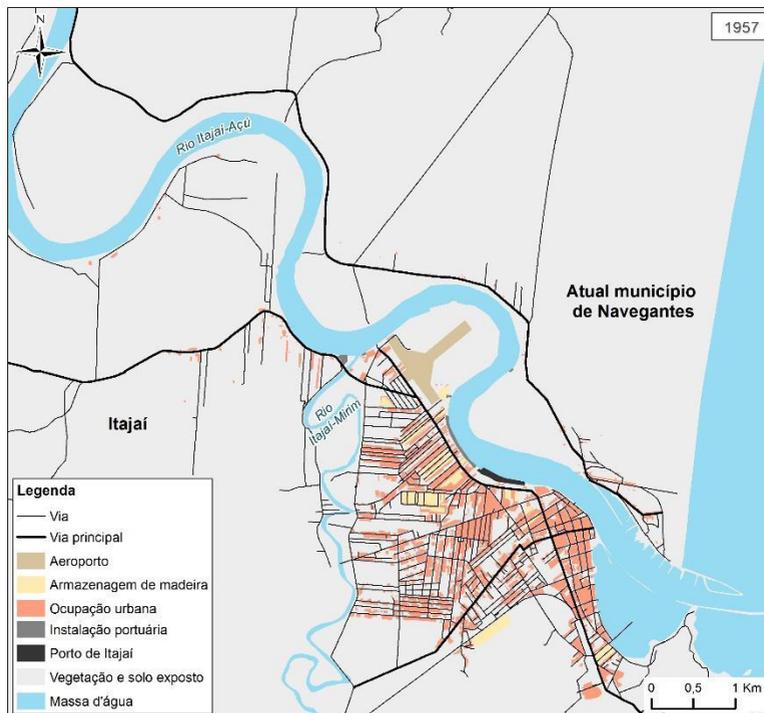
Apesar do crescimento e do incremento da atividade econômica em Itajaí, percebe-se que a atual região de Navegantes, ainda bairro de Itajaí, continua a não apresentar uma ocupação relevante, com pequeno crescimento em relação ao período anterior. Essa situação só veio a se modificar após a implantação do Aeroporto (1970) em seu território.

Conforme ilustra a Figura 20, a análise das aerofotos permite identificar as melhorias na infraestrutura de acesso aquaviário, às margens do Rio Itajaí-Açu, ocorridas no período anterior, e na área correspondente ao antigo Aeroporto de Itajaí, oficialmente inaugurado em 1950 na Rua Blumenau, uma das principais ruas de Itajaí. A pista do Aeroporto ocupava uma grande área com ocupação inexpressiva e próxima ao antigo atracadouro. Após sua transferência para Navegantes, em 1970, a região começou a ser ocupada de diferentes formas.

De fato, ao alisar as imagens aéreas de 1957, é possível identificar áreas na cidade que foram utilizadas para armazenagem de madeira. Diversas áreas vazias entre as ocupações que existiam na cidade acabaram servindo para esse fim, sobretudo, as localizadas às margens das vias de acesso dos caminhões. Novos trapiches e estruturas relacionadas à atividade portuária foram surgindo nessa região e conformando o novo local do Porto de Itajaí.

As novas vias de acesso que aparecem nesse período também acompanham o aumento de ocupação e o incremento da atividade econômica. É possível verificar um adensamento no entorno do Porto, ao norte da região central histórica. Além das ocupações que surgem de fato nesse local, essas manchas se referem, sobretudo, às áreas de armazenagem de madeira que vão surgindo na paisagem de forma marcante. como é possível identificar na Figura 20.

Figura 20 – Período 3 (1957 – mancha urbana e vias de acesso)



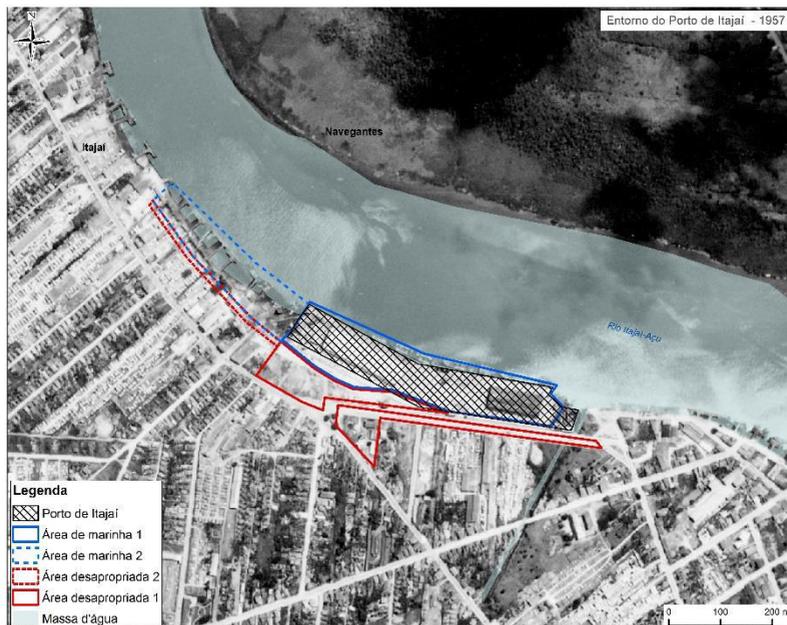
Fonte: Secretaria do Estado de Desenvolvimento Sustentável (SDS).
Elaborada pela autora (2018).

A Figura 20 também permite identificar a nova área ocupada pelo Porto, à montante dos antigos trapiches. Essa nova área ocupada pelo Porto foi decorrente do crescimento das operações portuárias que demandaram mais espaço, berços de atracação e melhoria na infraestrutura portuária. Dessa forma, foi necessária a utilização de terras de Marinha, pertencentes à União, e a realização de diversas desapropriações entre o período de 1947 e 1957, as quais estão indicadas na Figura 21.

Apenas parte dessas desapropriações e o uso da terra de Marinha foram efetivados até o ano de 1957, identificados na Figura 21 como “Área desapropriada 1” e “Área da Marinha 1”, sendo totalmente visíveis no período posterior indicado na Figura 23, referente ao ano de 1979. Elas abordam a área às margens do

rio e o terreno contíguo a este para construção de uma via de acesso de posse do Porto.

Figura 21 – Áreas desapropriadas e ocupadas até o ano de 1957



Fonte: FGML, disponível em Russo (2013). Secretaria do Estado de Desenvolvimento Sustentável (SDS). Elaborada pela autora (2018).

4.2.4. Expansões portuárias (1957 – 1979)

É o início de um período de mudanças na relação entre o Porto e a cidade. Antes, com a utilização do trapiche, tinha-se uma relação próxima entre a principal atividade econômica e a população, proximidade com o Mercado Público e o dia a dia da cidade, tanto pela alteração da infraestrutura (que, com áreas maiores e isoladas, deixava de interagir com a escala humana), quanto pela mudança de localização da atividade para uma área de menos ocupação e afastada nos “olhos” e ambiente rotineiro da população.

Somado à expansão da área portuária, tem-se os impactos gerados pelo crescente tráfego de caminhões na cidade a partir

das décadas de 1950 e 1960. Diversos caminhões que chegavam de Lages, Otacílio Costa, Ponte Alta do Sul, Curitiba, Caçador e Campos Novos formavam filas para descarregar no Porto. Era um período de incentivo ao transporte rodoviário em todo o País, incluindo Santa Catarina, e que trouxe impactos negativos e positivos, sobretudo para o incremento da atividade econômica.

Os projetos do governo de Santa Catarina visavam a integração socioeconômica do estado através de rodovias de ligação entre as regiões produtoras e os portos catarinenses. Nesse contexto, em 1962, foi aprovado o Plano Rodoviário Estadual, que permitiu a construção da Rodovia SC-23 em 1963, atual BR-470; e, portanto, a conexão da região produtora de madeira – Meio-Oeste e o Planalto Serranos –, até Itajaí ou Blumenau. A estrada ligava Itajaí a Curitiba, e também permitia o escoamento da região do Vale e a conexão com a BR-2 (atual BR-116) e a BR-59 (atual BR-101), promovendo a ligação com o litoral catarinense (RUSSO, 2013).

A área de responsabilidade do Porto de Itajaí foi estabelecida em 1966, através do Decreto nº 58.780, de 28 de junho, que definiu a Área do Porto Organizado⁹, e através da criação do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN), que alterou a administração de “Inspetoria Fiscal dos Portos de São Francisco do Sul e Itajaí” para a “Junta Administrativa do Porto de Itajaí (Japi)”. Nesse período, ocorreu uma integração do Porto no sistema portuário nacional e um incremento das operações.

Apenas em 1962, o trecho da ferrovia entre a Esplanada e o Porto ficou pronto, de forma que atrasado, fora de contexto – já que o transporte rodoviário ganhou destaque – e de inviável funcionamento devido aos altos custos, foi desativado em 1968. A

⁹ É compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e píeres de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infraestrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto, tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto (Lei nº 8.630/93) (ANTAQ, 2009).

estrada de ligação entre Blumenau e Itajaí, a atual Rodovia SC-470, foi construída paralelamente aos trilhos desativados da EFSC e a Rodovia SC-23 foi asfaltada e transformada na Rodovia federal BR-470 (RUSSO, 2013).

Apesar da diminuição da extração de madeira no estado no final da década de 1960 e a evidência de queda nas exportações, o Porto, que contava com 700 metros de cais acostável, buscou alternativas para não entrar em crise. A solução encontrada para alavancar a atividade portuária foi a diversificação dos produtos que contava com a expansão da indústria açucareira, madeira serrada, fumo, fécula, produtos congelados, tecidos, maquinários, azulejos, celulose, toras de madeira e sal. O crescimento da indústria têxtil, a exemplo da Companhia Hering, Karsten e Artex, auxiliou na diversificação das cargas do Porto através da exportação de cabotagem e longo curso. A operação com açúcar se destacou na década de 1970 e, posteriormente, as cargas congeladas de frango. “Além disso, a expansão da hinterlândia portuária havia se concretizado, associada à conexão do Porto com diversos setores produtivos por meio da malha rodoviária do estado” (RUSSO, 2013).

Paralelamente, ocorria a ampliação do terminal de pesca de Itajaí, que mais tarde transformou Itajaí no maior centro de indústria pesqueira do Estado (RUSSO, 2013).

O incremento da atividade demandou mão de obra e fomentou a vinda de migrantes para a região, refletindo no aumento populacional da cidade e no surgimento de bairros populares, expansão da periferia e a necessidade da criação de um sistema de transporte urbano (RUSSO, 2013).

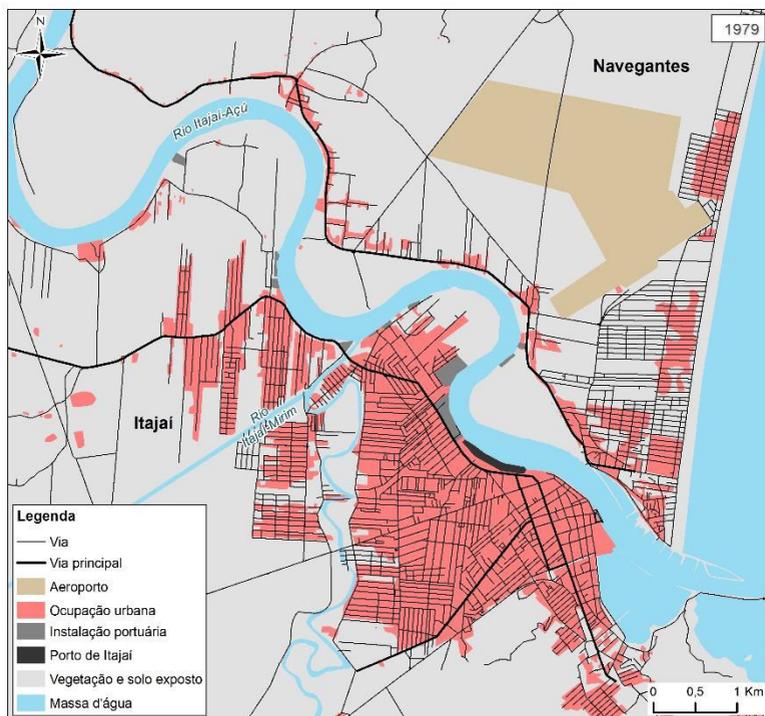
A cidade de Itajaí, tal como em tantas outras do País, sofreu as consequências do êxodo rural evidenciado na década de 1960, tornando-se mais intensa nos anos de 1970 a 1980. O resultado foi o inchaço da cidade, em que o planejamento e a infraestrutura não estavam preparados para absorver tamanho contingente humano (OLIVEIRA, 2014, p.5).

Na Figura 22 é possível verificar o aumento da mancha de ocupação do território de Itajaí, que ocorreu entre o período de

1958 e 1979. O surgimento de novas vias e quadras em áreas mais interiores no município, assim como em Navegantes, onde essa demanda somada à construção do aeroporto no município em 1970 fomentaram o surgimento de diversos loteamentos ainda sem ocupação.

Paralelamente, é possível verificar uma nova ocupação que surge na região do Imaruí, antiga localidade no aeroporto em Itajaí, que pela proximidade dos acessos e do Porto caracterizou-se tanto por áreas de apoio a atividade portuária, quanto por moradia dessa nova população.

Figura 22 – Período 4 (1979 – mancha urbana e vias de acesso)



Fonte: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável (SDS).
Elaborada pela autora (2018).

Essa nova dinâmica e a disponibilidade de áreas próximas ao centro e ao mercado de trabalho em Itajaí resultou em

ocupações desordenadas e irregulares, em áreas de proteção ambiental e sujeitas a alagamentos típicos da região.

Nesse período, verificou-se (Figura 23) a efetivação da ocupação das áreas da Marinha e desapropriadas iniciadas no período anterior, marcando a continuidade da expansão portuária da mesma forma que é relatado nos estudos de Bird (1963) e Hoyle (1989), onde acentua-se a necessidade de novas áreas de armazenagem e esse afastamento da cidade com a atividade. Percebe-se que junto a isso, a orla do Rio Itajaí-Açu afastou-se da cidade.

Figura 23 – Áreas desapropriadas e ocupadas até o ano de 1979



Fonte: FGML, disponível em Russo (2013). Secretaria de Desenvolvimento Sustentável de Santa Catarina (SDS). Elaborada pela autora (2018).

A qualidade das aerofotos de 1979 já permite identificar lotes e ocupações que enriquecem a análise morfológica do entorno do Porto de Itajaí, dessa forma, optou-se por analisar a região na seção 3.4.1, a seguir.

Além das melhorias em infraestrutura e expansão do Porto, a busca pela internacionalização da atividade portuária na cidade também foi estimulada através de melhorias na operação portuária, como o balizamento do canal – permitindo a navegação noturna –, a primeira dragagem em 1971, o início da paletização de cargas – que alterou a forma de operação com cargas soltas. Em 1978, destacava-se a movimentação de cargas de têxteis, açúcar, frango e fumo, madeira, colocando Itajaí como um dos portos brasileiros que mais exportavam cargas congeladas. No oeste de Santa Catarina, desenvolvia-se um complexo agroindustrial de carnes, como a Perdigão, a Sadia e a Seara Alimentos. O Plano Diretor Portuário do Brasil, realizado em 1974, e o Programa Decenal de Reparcelamento dos Portos, no período de 1975 a 1984, também previram melhorias no Porto, como a aquisição de equipamentos e a construção de um novo armazém (RUSSO, 2013).

Na década de 1970, a criação da Superintendência para o Desenvolvimento da Pesca (SUDEPE) transformou o setor pesqueiro da região através da industrialização da pesca artesanal. A operação ocorria nos antigos trapiches no centro da cidade e participavam 28 empresas, as quais operavam 30 barcos mensalmente e contavam com o frigorífico do Porto para armazenagem da carga. Tamaña expressividade demandou uma delimitação das áreas dessa atividade para não se transformar em um conflito futuramente com o acesso dos navios no cais acostável (RUSSO, 2013).

Com a extinção do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN) e, portanto, da Junta Administrativa do Porto de Itajaí (Japi) em 1975, a administração do Porto passou a Empresa de Portos do Brasil (Portobrás) através da Administração do Porto de Itajaí (API). A criação do *pool* entre a Sadia, Seara e Perdigão nesse mesmo ano deu início, então, às exportações de frango do Brasil (RUSSO, 2013).

Figura 24 – Cargas de congelados no cais do Porto de Itajaí



Fonte: Arquivo Porto de Itajaí, disponível em Russo (2013).

4.2.5. “Containerização” (1979 – 2004)

Apesar de centralizadora, a administração realizada pela Portobrás desencadeou novos processos benéficos para a atividade portuária, como a criação do Conselho Especial de Usuários do Porto de Itajaí (CEU), que a partir da Lei nº 8.630, de 1993, evoluiu para o Conselho da Autoridade Portuária (CAP). O CAP é formado pelo poder público, operador portuário, trabalhador e usuário do Porto (RUSSO, 2013) e ficou marcado como uma possibilidade de avanço na busca pela integração de decisões e planejamento entre o setor portuário e outros entes, devendo possibilitar alinhamentos entre o poder municipal e a administração do Porto.

Apesar de ter sido construído mais um armazém em 1977, o Ministério dos Transportes alertou para a necessidade de recuperação do cais e do aprofundamento do canal de acesso para permitir maiores embarcações. Dessa forma, foram realizadas obras de melhorias do cais em 1983, que acabaram sendo destruídas em 390 metros no mês seguinte, em decorrência

de uma grande enchente. A recuperação do cais foi finalizada apenas em 1989, tendo em vista as dificuldades financeiras pelas quais passava a Portobrás, e essa demora impactou diretamente na atividade do Porto e também na economia da região (RUSSO, 2013). A Figura 25 ilustra a área afetada pela enchente de 1983, segundo levantamento realizado pela Defesa Civil de Itajaí.

Figura 25 – Enchente de 1983



Fonte: Defesa Civil (2017).

Apesar de já ocorrerem movimentações de contêiner nesse período, ainda eram inexpressivas e precárias. No entanto, o Plano de Desenvolvimento Portuário, elaborado pelo Ministério dos Transportes, em 1986, reforçou o papel do Porto de Itajaí como regional, ou seja, que exporta internacionalmente e recebe cargas para distribuição na região (RUSSO, 2013).

A operação com contêiner se intensificou no Brasil no início da década de 1980, e em Itajaí ela ocorria, sobretudo, para a

exportação de tecidos e fumo, porém a falta de equipamentos adequada para a operação com contêiner limitava a atividade nesse período. “O acondicionamento de carga geral em contêineres provocou uma revolução em todos os segmentos da logística portuária, incluindo as diferentes modalidades de transporte” (RUSSO, 2013).

Na década de 1990, com a abertura da economia, ocorreu um incremento das atividades no porto, porém, com a extinção da Portobrás, diversos portos brasileiros, incluindo Itajaí, passaram por um processo de reorganização administrativa que paralisou obras de melhorias e investimentos no setor.

Os portos brasileiros ficaram sob administração do Departamento Nacional de Portos e Hidrovias (DNPH), que não possuía recursos para investir no setor, e, no mesmo ano, a administração do Porto de Itajaí e de Laguna passou provisoriamente para a Companhia Docas de São Paulo (Codesp). O que inicialmente seria um período curto, durou cinco anos e representou um período sem investimentos nos portos, inclusive no de Itajaí, impactando diretamente na economia da cidade e do Estado (RUSSO, 2013).

A situação indicava uma tendência de privatização do Porto de Itajaí – possibilitada através da Lei de modernização dos Portos, de 1993 –, mas também abria a possibilidade de municipalizar a gestão portuária.

Dessa forma, a sociedade de Itajaí uniu forças para viabilizar a municipalização do Porto e, dessa maneira, o retorno do desenvolvimento da região. Em 1995, ocorreu uma transferência provisória da administração baseada no modelo de gestão do Porto de Rotterdam, na Holanda. No mesmo ano, foi criada a Administradora Hidroviária Docas Catarinense (Adhoc) e, em 1997, foi assinado o convênio oficial que municipalizava o Porto por 25 anos (RUSSO, 2013).

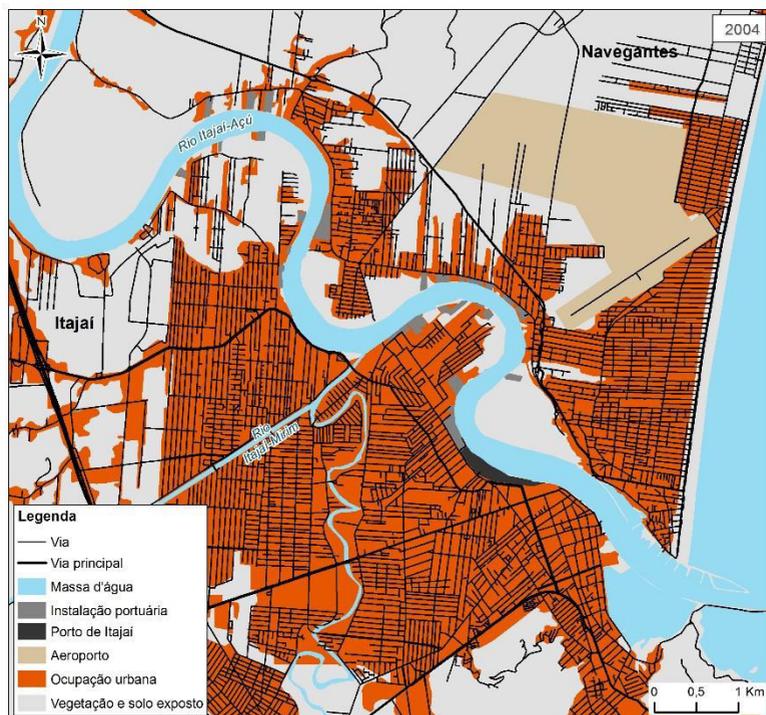
A municipalização do Porto permitiu uma aproximação natural entre a Autoridade Portuária e os usuários do Porto, eliminando burocracias de uma administração distante e fomentando a participação local nos assuntos relacionados ao porto (RUSSO, 2013).

Já em 1995, ocorreu um crescimento na atividade portuária e a consolidação do contêiner. Em 1998, a Adhoc implementou políticas para diversificar as cargas, abrindo novas rotas e fomentando a indústria catarinense, incluindo atividades de logísticas, assim como adequação de tarifas para atender à globalização do mercado. Em 1996, o Grupo Portobello obteve a concessão da primeira estação Aduaneira do Interior (EADI) de Santa Catarina, em Itajaí, a atual Multilog. Posteriormente, ocorreu a atuação da Brasfrigo como Estação Aduaneira de Interior Frigorificada (EADIF) (RUSSO, 2013). A Instalação de EADIS, ou “portos-secos” beneficiou a atividade portuária, agilizando o processo de desembarço das cargas da região produtora e permitindo mitigar diversos conflitos gerados pelo transporte de cargas na cidade.

No ano de 2002, ocorreu um incremento nas movimentações do Porto referente à movimentação de contêineres de açúcar e frango, potencializado pelas ações sinérgicas entre diferentes órgãos que incidem no setor e na Autoridade Portuária. Para apoiar a atividade e minimizar o impacto dos caminhões na cidade, a Superintendência do Porto instalou um estacionamento às margens da rodovia BR-101. Esse incremento fomentou ainda mais a implantação de retroáreas na cidade e desencadeou outras melhorias, como o alargamento da bacia de evolução do Porto –possibilitando a manobra de navios de 270 metros de comprimento. Em 2003, o Porto se destacava no âmbito da América Latina na movimentação de cargas refrigeradas (RUSSO, 2013). O incremento da atividade portuária refletia o surgimento de áreas voltadas ao setor na cidade que fortaleciam a dinâmica portuária como um todo e fomentava o incremento da atividade, indicando uma relação direta entre a movimentação portuária e o espaço da cidade.

Na Figura 26, é possível identificar o aumento da mancha de ocupação que ocorreu na cidade de Navegantes. O desenvolvimento econômico oriundo da atividade não só portuária mas marítima, da indústria naval e pesqueira, fomentava o crescimento da região e a relação entre as duas cidades se acentuava, sobretudo em decorrência do movimento pendular da população, ou seja, do fluxo diário de ida e vinda de mão de obra, que em muitos casos residia em Navegantes, em decorrência dos menores custos de moradia, e trabalhava em Itajaí.

Figura 26 – Período 5 (2004 – mancha urbana e vias de acesso)



Fonte: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável (SDS).
Elaborada pela autora (2018).

Essa dinâmica, causada pela oferta de empregos pela atividade portuária e marítima acabou resultando postos de trabalho, mas também em impactos negativos, como um crescimento desordenado, semelhante ao do período anterior no Imaruí, mas agora mais relevante em Navegantes, com destaque para o bairro São Paulo, vizinho ao Aeroporto.

Outro impacto negativo se refere aos congestionamentos e problemas de transporte, sobretudo devido à dificuldade de transposição do Rio, que contava com apenas três pontos, a BR-101, a Balsa da Barra do Rio, de pequena capacidade, e, sendo o único existente entre os centros das cidades, o *ferry-boat*, que também passou a ter problemas para atender o fluxo e passou a

ocasionar filas de automóveis nos centros dos municípios em horários de pico.

É possível identificar na Figura 27 que a área desapropriada no período anterior é anexada ao Porto, incluindo parte da via e aumentando sua retroárea. Somado a isso, em 2000, a Lei Municipal nº 3.513, de 06 de junho de 2000, criou a Superintendência do Porto de Itajaí (Surin) e extinguiu a Adhoc, como forma de preparar o Porto para o arrendamento¹⁰ do terminal de contêineres.

Figura 27 – Planta da “Área B”, “Área C”, RAC



Fonte: Arquivo do Porto de Itajaí, disponível em Russo (2013).
Elaborada pela autora (2018).

¹⁰ O Arrendamento consiste em uma autorização de uso da área por determinado tempo em troca de investimentos em infraestrutura do local, entre outras cobranças de taxas de uso. (BRASIL, 2015).

Em 2000, ocorreu uma concorrência pública internacional para o arrendamento de dois berços do Porto à iniciativa privada, além de mudanças no processo de gestão, com a transferência das operações de administração do Porto para a iniciativa privada e a disciplina de uso da área primária. Essas alterações fomentaram a expansão da retroárea portuária na cidade e a movimentação de contêiner pelo Porto, que obteve 24% de aumento entre os anos de 1999 e 2000 (RUSSO, 2013).

A empresa ganhadora da concorrência obteve 22 anos de utilização da área, renováveis por outros 22 anos, além da responsabilidade de investir 22 milhões na infraestrutura do Porto. Foi criado, então, o Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí (Teconvi), e o projeto de prolongamento de 250 metros de cais, além de desapropriações de outras áreas para construção de pátios de armazenagem de contêineres, também ilustradas na Figura 27.

Em 2004, o Porto construiu o Recinto Alfandegado Contíguo (RAC), que consistia em uma área de armazenagem com infraestrutura necessária para atender carga refrigerada. Em 2005, o governo federal, por meio do Programa Nacional Emergencial para Recuperação dos Portos Brasileiros (Agenda Portos), investiu em melhorias na infraestrutura terrestre e aquaviária, visando resolver gargalos logísticos, aumentar as operações do Porto e minimizar o impacto do tráfego de caminhões na área urbana da cidade, beneficiando, também, outros terminais portuários da região. Nesse período, o Teconvi também iniciou a desapropriação da “Área C” para possibilitar mais uma ampliação da área de armazenagem de contêiner, conforme ilustra a Figura 27.

Já a Braskarne foi fundada em 1990 com o objetivo de se tornar um centro de distribuição e armazenagem de cargas destinadas à exportação. No ano de 1999, a Braskarne passou a ser controlada pela Seara Alimentos (BRASKARNE, 2018).

4.2.6. A participação de Navegantes na atividade portuária (2005 – 2017)

O início da construção do Terminal de Uso Privado (TUP) Portonave, na outra margem do Rio Itajaí-Açu, em Navegantes,

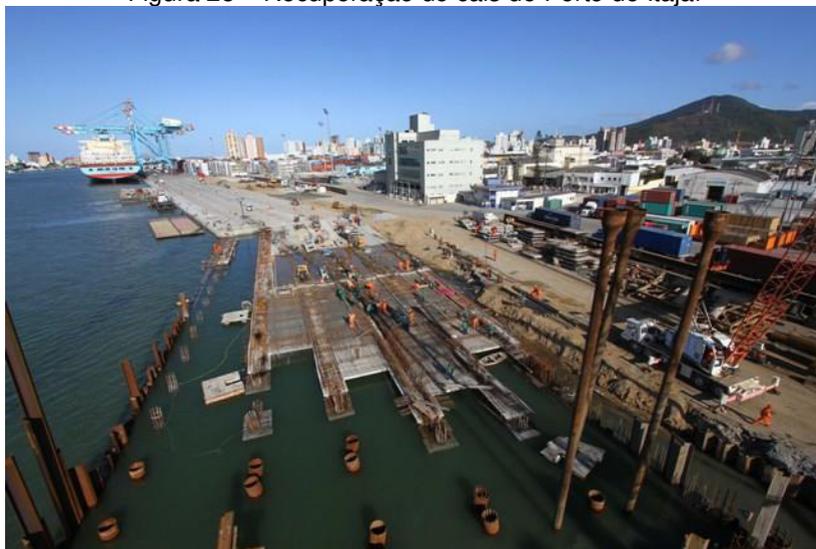
ocorreu em 2005 e teve sua operação iniciada no ano seguinte. O terminal contava com diversos equipamentos de movimentação portuária mais modernos dos que os utilizados no Teconvi, como portêineres, transtêineres. Em 2006, o grupo APM Terminals adquiriu 50% das ações do Teconvi, o que permitiu a compra de melhores equipamentos para a operação, porém ainda não superiores aos utilizados no terminal da Portonave. Nesse período, com financiamento da União, também correu uma derrocagem de laje no canal aquaviário ao Complexo Portuário, o que permitiu o acesso de navios de 270 metros (RUSSO, 2013).

Em outubro de 2007, o Teconvi acabara de ocupar a “Área B” – onde estavam localizadas a Delegacia da Capitania dos Portos, o prédio da Prefeitura e um quarteirão com diversas empresas – e as obras da “Área C” ainda estavam em andamento, porém, a enchente de 2008 atingiu Itajaí de forma intensa e destruiu dois berços de atracação do Porto, além de causar o assoreamento do canal de acesso¹¹ e da bacia de evolução¹².

¹¹ Canal que liga o alto mar com as instalações portuárias, podendo ser natural ou artificial, dotado de profundidade e largura adequadas, com a devida sinalização, com o objetivo de dar o acesso das embarcações ao porto. (ANTAQ, 2009).

¹² É um local no espaço aquático nas proximidades do cais, dotado de dimensão e profundidade adequadas, para manobrar as embarcações (ANTAQ, 2009).

Figura 28 – Recuperação do cais do Porto de Itajaí



Fonte: Silva Junior (2015).

Com os danos causados pela enchente, o TUP Portonave passou a operar a maior parte dos contêineres do Complexo Portuário, funcionando como aliado do Porto e da economia local, já que impediu que os armadores retirassem suas escalas da região. Foram necessárias adaptações estruturais no projeto inicial da reconstrução do cais do Porto Público, mas os custos ultrapassaram o limite autorizado pela legislação licitatória e tornou o processo vagaroso. Somente em 2009, o Tribunal de Contas da União (TCU) autorizou o aditivo da obra devido à importância da atividade do Porto para a economia da região e a obra foi retomada (RUSSO, 2013).

Figura 29 – Imagem do TUP Portonave

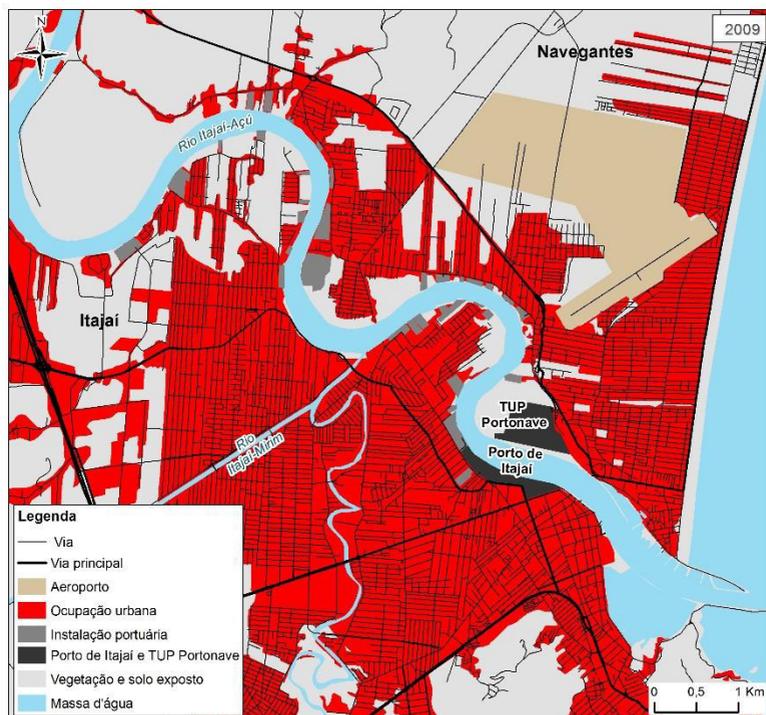


Fonte: Portonave (2018).

Além do TUP Portonave, as atividades portuárias nesse período também puderam contar com a instalação de diversos terminais privados à montante da margem direita do Rio Itajaí-Açu a partir de 2006. Já operavam nesse período o TUP Braskarne – com cargas congeladas –, e o TUP Dow Química – que foi adquirido pelo Poly Terminais e começou a operar em 2008, com granel líquido, carga geral e contêiner. Em 2008, também se iniciou a operação do Teporti, com área de 53 mil m² (RUSSO, 2013).

Na Figura 30 já é possível identificar a extensa área que passou a ser ocupada pelo TUP Portonave e o surgimento de novos terminais portuários na margem direita. Também é possível identificar o surgimento de instalações na margem esquerda, mas que se referiam, sobretudo, a estaleiros navais, como sempre foi a característica marcante do local.

Figura 30 – Período 6 (2009 – mancha urbana e vias de acesso)



Fonte: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável (SDS).
Elaborada pela autora (2018).

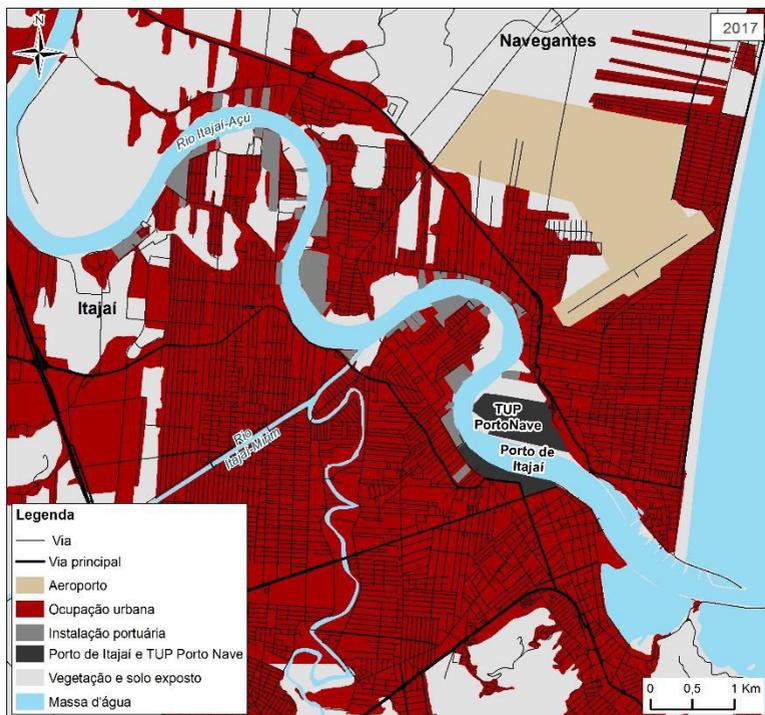
Nesse mesmo ano, o Teconvi/APM Terminals finalizou as obras do berço de atracação previstas no contrato de arrendamento de 2001 e adquiriram dois portêineres. A operação desse berço e no TUP Portonave garantiram a movimentação portuária do Complexo no período de obras do cais do Porto Público. Nesse mesmo ano, ocorreu uma dragagem que aprofundou o canal de acesso e a bacia de evolução para 14 metros, o que permitiria o acesso de navios de 300 metros de comprimento.

Entretanto, em setembro do mesmo ano, mais uma enchente atingiu a região, porém, dessa vez, apenas impactando o berço 1 da APM Terminals.

4.2.7. Novos desafios (2009 – 2017)

Em 2010, já era possível a operação com navios de 282 metros de comprimento, o que fomentou a volta de diversos armadores em Itajaí e Navegantes, porém em sua grande maioria atrelados ao funcionamento do TUP Portonave e não mais ao Porto Público de Itajaí (RUSSO, 2013). Em 2013, o Complexo Portuário de Itajaí era o segundo que mais movimentava contêineres, atrás apenas do Complexo Portuário de Santos.

Figura 31 – Período 7 (2017 – mancha urbana e vias de acesso)



Fonte: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável (SDS).
Elaborada pela autora (2018).

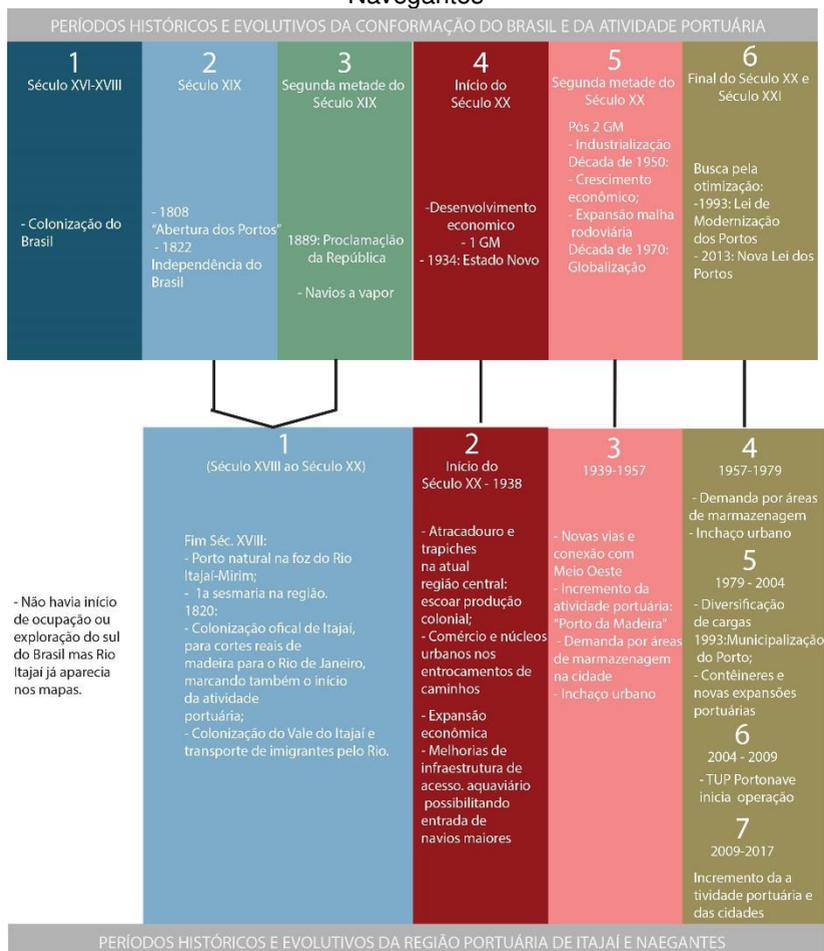
Essa intensidade nas operações presentes desde o início da conformação da localidade refletiu em diferentes momentos de interação entre o Porto e atividades afins e o espaço da cidade e

sua população. Percebe-se o avanço da mancha de ocupações em Navegantes e de ocupações irregulares que ocorreram tanto na região do Imaruí, em Itajaí, quanto no bairro São Paulo, sob a área do Aeroporto, no município vizinho.

4.2.8. Síntese dos períodos históricos e evolutivos

Conclui-se que a conformação da região de Itajaí e Navegantes está intimamente conectada às mudanças econômicas e ao impacto delas na atividade portuária e marítima que ocorria nessas localidades, incluindo transformações no âmbito global e nacional. Dessa forma, são identificados os períodos históricos e evolutivos da conformação do território brasileiro e da atividade portuária e feito um paralelo com os diferentes períodos históricos e evolutivos da região portuária de Itajaí e Navegantes, conforme sintetiza a Figura 32.

Figura 32 – Comparativo dos Períodos históricos e evolutivos da conformação do território brasileiro e da atividade portuária; e dos períodos históricos e evolutivos da região portuária de Itajaí e Navegantes



Fonte: Elaborada pela autora (2018).

A identificação dos períodos históricos e evolutivos permite uma aproximação do contexto da região de análise. A partir deles, torna-se possível identificar cinco (5) períodos morfológicos, conforme ilustra a Figura 33.

Figura 33 – Comparativo dos períodos históricos e evolutivos da região portuária de Itajaí e Navegantes e dos períodos morfológicos identificados para a mesma região

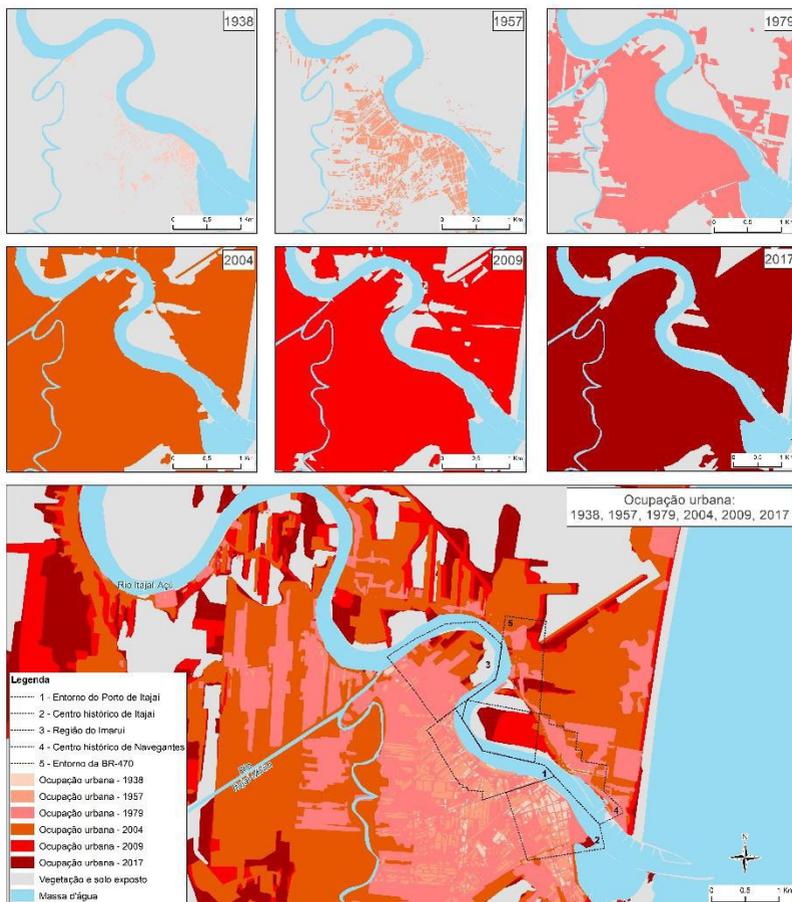


Fonte: Elaborada pela autora (2018).

Esses períodos morfológicos são identificados a partir da sobreposição das seis (6) manchas de ocupação analisadas ao longo dos períodos históricos e evolutivos de Itajaí. Devido à pouca alteração na forma urbana no período entre os anos de 2004 e 2009, tornou-se adequado agrupar os últimos dois períodos históricos e evolutivos em um único período morfológico, o compreendido entre os anos de 2004 e 2017. Procedimento semelhante foi realizado no primeiro período histórico e evolutivo, o qual, por não apresentar ocupações relevantes e identificáveis, não teve um período morfológico em sua referência.

Dessa forma, ao analisar essa sobreposição, foram identificadas, como resultantes desse processo de transformação morfológica, cinco (5) regiões morfológicas diferentes que se relacionam com a atividade portuária, conforme ilustra a Figura 34.

Figura 34 – Identificação de regiões morfológicas



Fonte: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável (SDS).
Elaborada pela autora (2018).

A Região 1 se refere ao entorno imediato ao Porto de Itajaí, e que, devido à relação mais direta com a atividade, foi analisada nos cinco (5) períodos morfológicos diferentes. Para o primeiro período, utiliza-se como base as imagens do ano de 1938; para o segundo, as do ano de 1957; para o terceiro, as de 1979; para o quarto, as de 2004 e, por fim, para o quinto período, as imagens de 2017. Em sequência são analisadas as morfologias resultantes

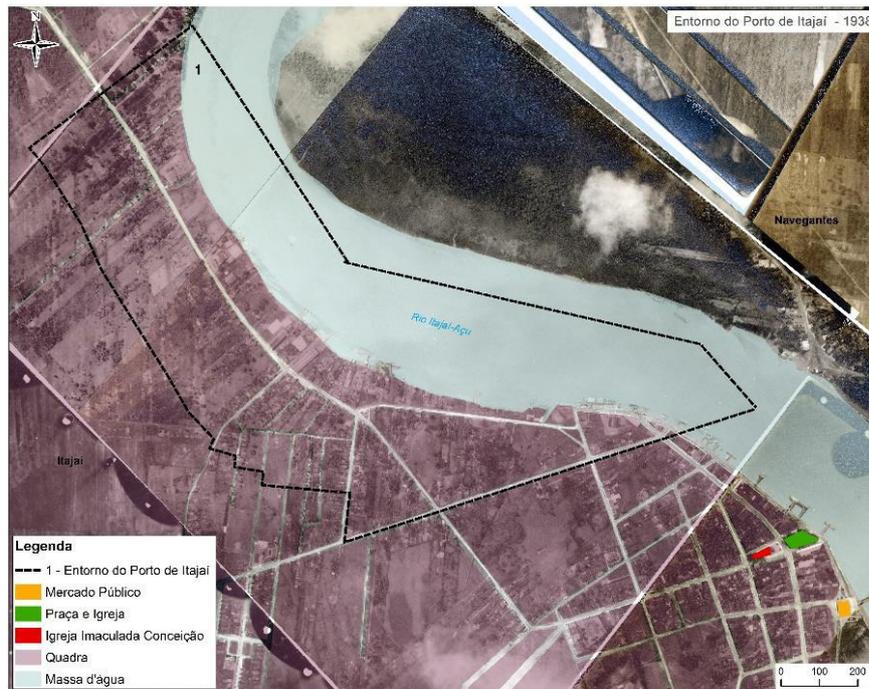
de todo esse processo nas outras quatro (4) regiões morfológicas com base nas imagens do ano de 2017.

4.3. ANÁLISE DA MORFOLOGIA DO ENTORNO DO PORTO DE ITAJAÍ NOS DISTINTOS PERÍODOS MORFOLÓGICOS IDENTIFICADOS – REGIÃO 1

O primeiro período morfológico baseia-se nas imagens de 1938, as quais, apesar de não permitirem a definição de lotes e ocupações em função da qualidade das aerofotos, possibilitam a definição de quadras, e, portanto, de vias. A fim de dar subsídio e contextualizar a análise, optou-se por manter as ortofotos ao fundo da imagem.

É possível verificar, na Figura 35, que durante a década de 1930 ainda se utilizavam os trapiches. Ainda não havia sido construído um cais e nem ocupada a área do atual Porto de Itajaí. Apesar da construção do cais de saneamento na região central, ele ainda servia de apoio aos trapiches de madeira. A região central crescia no entorno da Igreja e diante da atividade comercial do local. Nesse período, também já existia o Mercado Municipal, próximo ao núcleo principal e relacionado diretamente aos trapiches e à orla do Rio, por onde entravam e saíam mercadorias, inclusive dando apoio à atividade pesqueira.

Figura 35 – Morfologia da “Região 1” em 1938



Fonte: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável (SDS). Elaborada pela autora (2018).

O entorno da atual área do Porto de Itajaí se refere ao espaço físico entre o primeiro ancoradouro e o centro histórico a cidade. A ocupação do centro foi mais expressiva nesse período, mas os caminhos terrestres e a dinâmica entre as duas regiões fomentaram a ocupação desse espaço intermediário, originando novas vias e quadras.

Após a implantação do Porto na sua atual localidade, na década de 1940, e não mais nos trapiches da atual orla histórica, a paisagem do seu novo entorno passou a ser marcada pela atividade madeireira. Diversas áreas estocavam madeira a céu aberto e se misturavam com áreas de moradia. A Figura 36 ilustra a morfologia da área no ano de 1958, em que é possível verificar como os tabuados ficavam armazenados em grandes áreas a céu aberto.

Percebe-se que essas novas quadras acompanham o desenho do parcelamento rural tradicional preexistente no local, que se caracteriza por terrenos profundos. Ou seja, o incremento da atividade portuária e as mudanças socioeconômicas fomentam o uso dessa nova área, porém essa ocupação já estava condicionada a uma preexistência que vem marcar a forma de ocupação das áreas de armazenagem de madeira na cidade.

O formato dessas novas quadras não era compatível com a nova dinâmica da área, que além dos espaços para armazenagem de madeira, começou a ser ocupada pela população. Dessa forma, percebe-se a conformação de caminhos que surgiam espontaneamente em meio a pilhas de madeira conectando os fluxos entre as áreas de ocupações.

Em contraponto, porém da forma coerente, é possível verificar pouca alteração no núcleo do centro histórico, no entorno da Igreja, identificando-se somente, sua expansão no sentido oeste e em direção a essa nova região do entorno do Porto.

A Figura 36 ilustra as quadras e os caminhos da época, assim como as áreas que foram identificadas como de armazenagem. Nesse período o Porto já ocupava parte de sua área atual e não mais os trapiches da região central como anteriormente, contando, portanto, com uma infraestrutura mais adequada para sua atividade. Assim como no período anterior, a

identificação desse período se baseou na análise das aerofotos, entretanto, devido a sua baixa qualidade visual, não foram definidos os lotes e ocupações e foram mantidas as imagens a fim de contextualizar a leitura da forma urbana do período.

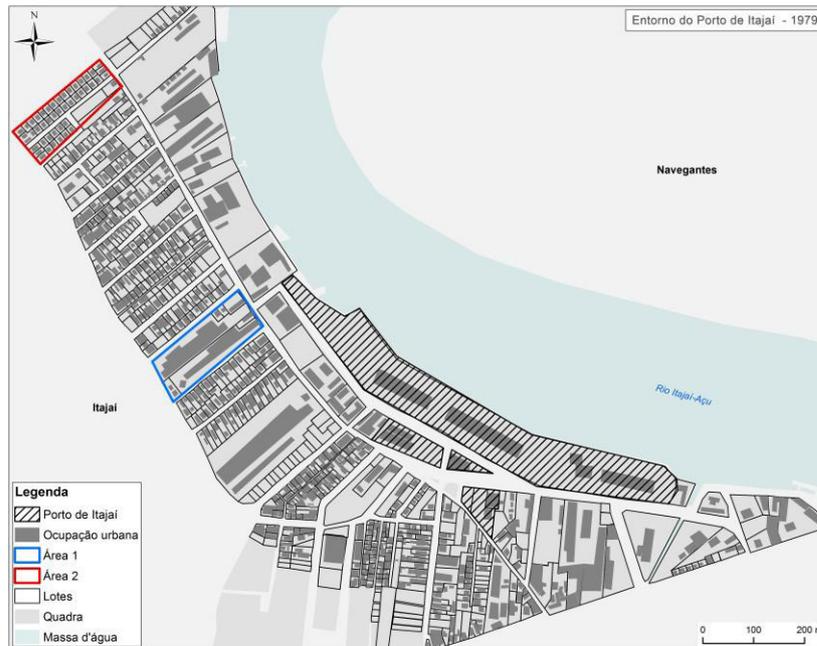
Figura 36 – Morfologia da “Região 1” em 1958



Fonte: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável (SDS). Elaborada pela autora (2018).

Ao analisar a Figura 37, referente ao ano de 1979, já é possível identificar os lotes. Dessa forma, verifica-se que aqueles localizados às margens do Rio Itajaí-Açu são maiores que os restantes, e seus formatos acompanham o leito do rio, indo ao encontro da função que atendem, a de atividade portuária. Neles, além do próprio Porto de Itajaí, estão implantados outros terminais que necessitam do contato direto com o rio para atendimento às embarcações que também demandam uma frente de lote de tamanho suficiente para isso. Da mesma forma que a atividade marca o formato e a dimensão dos lotes, ela reflete a sua ocupação. É possível identificar como os grãos das edificações são maiores que no restante da região e não ocupam todo o lote, deixando parte do seu terreno livre para as operações necessárias e para armazenagem descoberta de cargas.

Figura 37 – Morfologia da “Região 1” em 1979



Fonte: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável (SDS). Elaborada pela autora (2018).

A forma como se conformaram os caminhos marcou o desenho das quadras e a forma de ocupação. Com o processo de alteração do uso de armazenagem para o residencial, percebe-se o início do surgimento de ruas sem saída no interior das quadras para possibilitar o acesso aos novos lotes que necessitam de áreas bem menores e que ficariam sem contato com as vias da cidade. Esse aspecto será marcante ao longo dos próximos períodos também em outras regiões analisadas.

Também se identifica como a forma das vias reflete o aspecto da região ter se conformado como expansão da área histórica do município. É marcante o encontro de duas malhas diferentes de vias e as quadras sem uniformidade que esse encontro gera e que acabarão sendo agregadas na área do Porto ao longo do tempo.

As áreas dispersas pela região, que eram utilizadas no período anterior para armazenagem de madeira, tiveram nesse período novos usos. É interessante fazer uma comparação de áreas conforme ilustra a Figura 38. Ao analisar as aerofotos de 1957 e 1979, percebe-se que áreas antes utilizadas para armazenagem de madeira a céu aberto, mais afastadas do centro urbano e próximas da região do Imaruí, tiveram seu uso transformado para fim habitacional. Já as áreas de armazenagem próximas ao Porto se mantiveram com esse uso, porém, passaram a contar com armazéns cobertos seguindo o avanço tecnológico do setor, e atendendo, também, a outros produtos de interesse ao Porto, de forma a acentuar o avanço da mancha de ocupação de instalações portuárias e afins sobre espaços da cidade.

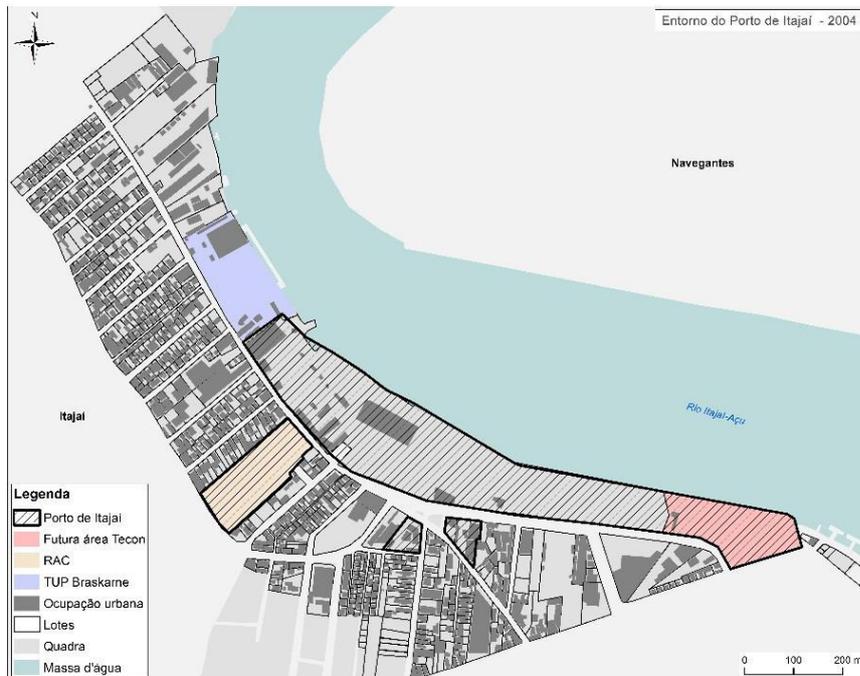
Figura 38 – Transformação de duas áreas diferentes que eram utilizadas para armazenagem de madeira



Fonte: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável (SDS).
Elaborada pela autora (2018).

Já a Figura 39 permite identificar o avanço da área do Porto de Itajaí e como as quadras aos seus fundos foram anexadas a ele, assim como parte da rua que foi desapropriada no período anterior. Também é visível uma alteração das ocupações dentro da área do Porto marcada pela substituição dos galpões por área livre, possibilitando o uso para contêineres característicos desse período. Também é possível verificar a demolição das edificações existentes na área de expansão referente ao novo terminal arrendado TECON.

Figura 39 – Morfologia da “Região 1” em 2004

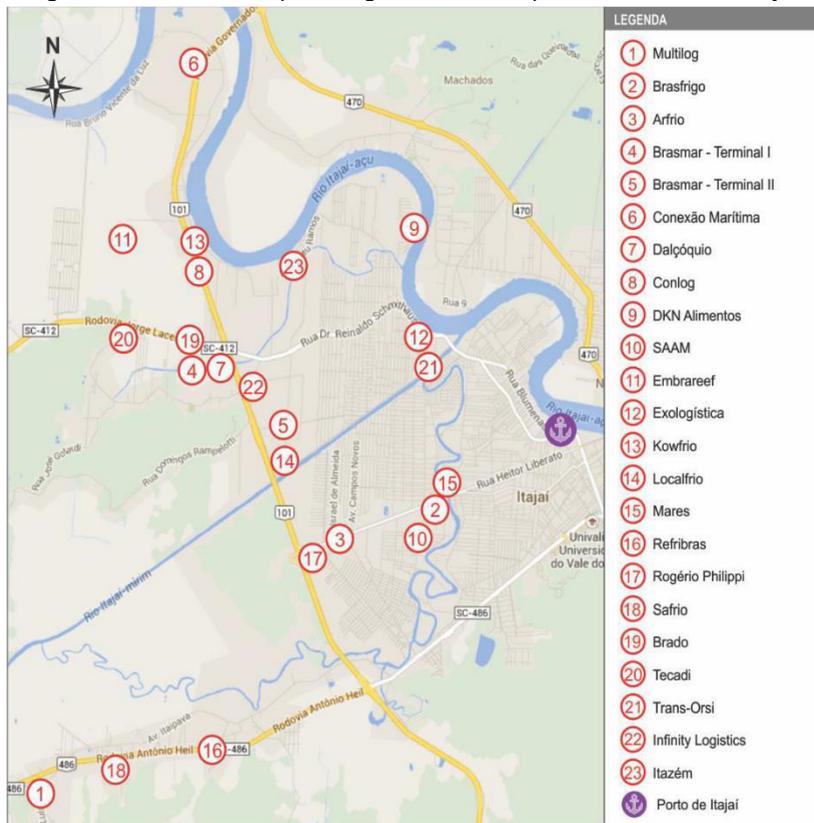


Fonte: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável (SDS). Elaborada pela autora (2018).

A mudança de ocupação nas quadras vizinhas ao Porto e instalações portuárias impactaram no surgimento de grãos menores de ocupação, sugerindo o adensamento populacional do local. Essa alteração indica um momento específico vivenciado pelo município, quando surgem conflitos na disputa de espaço de interface entre o porto e a cidade. Esses conflitos, somados ao incremento do uso do contêiner e a necessidade de mais espaço de armazenagem, fomentou a construção de áreas de apoio afastadas do centro da cidade.

É nesse contexto que o Plano Diretor e seu respectivo zoneamento no período definiu áreas próprias para os usos de apoio à atividade portuária. Essas áreas começam a ser construídas afastadas do centro da cidade e localizadas às margens da BR-101 e principais vias de acesso ao porto, conforme ilustra a Figura 40.

Figura 40 – Rede de Apoio Logístico do Complexo Portuário de Itajaí



Fonte: Brasil (2015).

Por fim, a morfologia resultante de todo esse processo para essa região foi realizada com uma imagem de 2017, como ilustra a Figura 41. Nela já é possível identificar a área do TECON, inserida no Porto, assim como a incorporação da outra quadra. Nesse processo, percebe-se que mesmo com áreas de armazenagem e de apoio à atividade portuária afastadas da região central, existe uma demanda por retroárea contígua ao Porto, já que mais uma área nas quadras aos seus fundos é englobada.

Figura 41 – Morfologia da “Região 1” em 2017



Fonte: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável (SDS). Elaborada pela autora (2018).

Apesar da necessidade de algumas atividades operacionais do Porto demandarem espaço em sua retroárea, a sua expansão, assim como ocorre em outras cidades portuárias, tem criado áreas contínuas sem aberturas para o rio, resultando em fachadas cegas para a via pública e impactando em aspectos da qualidade da interação entre os terminais portuários e a cidade, conforme ilustra a Figura 42.

Figura 42 – Entorno do Porto de Itajaí em 2017



Fonte: registros fotográficos da autora (2017).

4.4. MORFOLOGIA RESULTANTE NAS OUTRAS REGIÕES

As análises das outras regiões identificadas para o último período morfológico foram realizadas com base nas imagens aéreas de 2017, a fim de identificar o resultado da transformação da relação portuária e desses espaços da cidade, conforme seções a seguir.

4.4.1. Região 2 – Centro histórico de Itajaí

O Centro histórico de Itajaí se destaca pelas permanências da forma urbana, sobretudo aquelas mais próximas à orla e que marcam o início de ocupação da região e do município. Nessa localidade, estão presentes diversos prédios históricos, como a

Igreja Imaculada Conceição, a Praça Vidal Ramos, o Mercado Público e os trapiches que ainda são utilizados para pequenos barcos pesqueiros, barcos de lazer e para o *ferry-boat* que faz o transporte de passageiros e veículos para o município de Navegantes. Apesar dessas permanências, ocorreram diversas alterações de uso. A Figura 43 ilustra a região da orla do centro histórico de Itajaí.

Figura 43 – Centro histórico de Itajaí em frente à Praça Vidal Ramos



Fonte: Google Earth (2017).

A mudança de usos residencial para comercial e de serviços que ocorreu no local refletiu na forma de ocupação do lote, em que, além do surgimento de mais grãos dentro do mesmo terreno, houvesse uma mudança nos afastamentos laterais, permitindo o máximo aproveitamento de suas testadas. Porém, nas edificações históricas, verifica-se a permanência dos pequenos afastamentos frontais característicos de suas épocas.

A valorização da região e o aumento de gabarito dos últimos anos geraram algumas alterações na forma urbana da localidade. Diversos terrenos se aglomeraram e permitiram a construção de edifícios residenciais, alterando a relação com a escala humana no nível da rua, tanto pelo aumento de gabarito quanto pela dimensão da área ocupada em implantação. Os maiores grãos da Figura 44 indicam essas ocorrências, mas também o caráter de

outras edificações presentes no local, como o *shopping* e aquelas destinadas ao uso institucional, como colégios.

Figura 44 – Morfologia da “Área 2” em 2017



Fonte: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável (SDS). Elaborada pela autora (2018).

A transformação dos lotes mais antigos em lotes maiores para construção de prédios não ocorreu com a mesma intensidade no entorno do Porto, não somente pela tendência da área em se tornar apoio portuário, mas também pelo fato do cone de aproximação da pista de pouso do Aeroporto de Navegantes se sobrepor à área e, com isso, limitar as alturas das edificações.

Os diversos usos que foram surgindo na orla, decorrentes de aterros, também se diferenciam em meio à morfologia dessa região. A busca por requalificação da orla e estímulo de outras atividades econômicas relacionadas ao turismo e à navegação fomentaram a construção do Centro de Eventos, da Marina e do Terminal de Passageiros para navios de cruzeiro em área de aterro e que inclusive, estão inseridos no zoneamento municipal como Zona de Interesse Turístico (ZIT), como ilustra a Figura 44.

4.4.2. Região 3 – Imaruí, em Itajaí

Essa localidade foi marcada de diferentes formas em cada período morfológico. Apesar de estar próxima ao primeiro atracadouro e à primeira conexão norte e sul do litoral de Santa Catarina antes da BR-101, a Balsa da Barra do Rio, a região demorou para ser ocupada de forma relevante. A localidade abrigou o Aeroporto de Itajaí no período entre as décadas de 1950 e 1970, e somente foi ocupada por áreas residenciais e de instalações logísticas e portuárias quando o aeroporto foi transferido para Navegantes após esse período.

A liberação de área com essa transferência se deu na época de adensamento e atração populacional para a região. A proximidade com o centro e o mercado de trabalho repercutiu em uma rápida e descontrolada ocupação do local, que acompanhou o formato da antiga pista do aeroporto e formou dois tipos de áreas homogêneas e de usos diferentes entre si, conforme ilustra a Figura 45.

Figura 45 – Região do Imaruí



Fonte: registros fotográficos da autora (2017).

Os diferentes tipos de quadras, lotes e grãos de ocupação que se formaram no local misturam grandes lotes de áreas de armazenagem com pequenos grãos de uso residencial, sobretudo de população de baixa renda conformando quadras longas e com pouca comunicação viária. Os grãos maiores localizados às margens da via central, antiga pista do aeroporto, e ao longo da orla do rio se referem aos de uso logístico, portuário e marítimo. Já as áreas de lotes e implantações miúdas, aos loteamentos que ocorrem no começo da ocupação e posteriormente às invasões em áreas de mangue e, por isso, sem definição dos lotes. A Figura 46 ilustra essas quadras, lotes e ocupações.

Figura 46 – Morfologia da “Área 3” em 2017



Fonte: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável (SDS). Elaborada pela autora (2018).

O avanço dessas ocupações irregulares, sobretudo na área de proteção ambiental, tem se mostrado contínuo ao longo do tempo e, além de contribuir para a degradação do meio ambiente, trata-se de espaços insalubres e inadequados para o uso habitacional. Da mesma forma, percebe-se o avanço das instalações portuárias, a exemplo do TUP Barra do Rio, em áreas ainda não ocupadas ou de ocupação residencial esparsa, sugerindo uma maior aproximação desses dois usos.

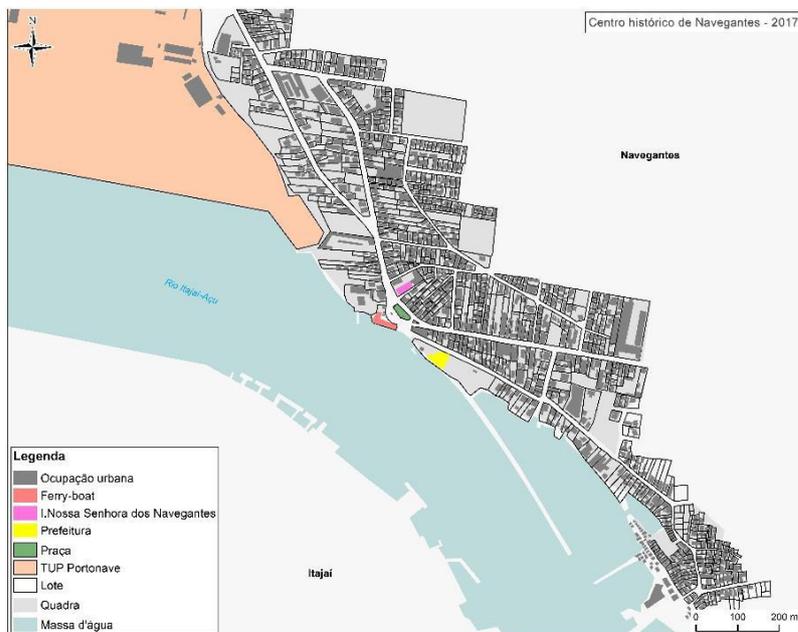
4.4.3. Região 4 – Centro histórico de Navegantes

No Centro histórico de Navegantes são observadas diferentes formas de aproveitar o centro das quadras, desde ruelas, servidões, e ruas sem saída, até condomínios onde existem vários blocos que utilizam uma pequena faixa da testada do lote, possibilitando o acesso ao interior do espaço. No caso de servidões, verifica-se a diferenciação no tamanho dos lotes e ocupações que ocorrem no interior das quadras. Os lotes são menores e se adaptam ao espaço que parece restar dos lotes comuns

Essas ocorrências podem ser resultado da forma espontânea de ocupação da região que lentamente foi se espalhando no entorno do núcleo inicial de ocupação, o que também contribuiu em trechos com quadras muito longas, dificultando a comunicação das vias públicas e, portanto, a circulação na região. O uso residencial se diferencia morfológicamente de outros usos, como de armazenagem – galpões –, ou institucionais, que possuem lotes ainda mais profundos do que aqueles das quadras profundas, citados anteriormente.

O núcleo inicial de ocupação está bem marcado no entorno da Igreja Nossa Senhora dos Navegantes e do principal ponto de cruzamento com Itajaí através do ferry-boat. A forma das vias e das quadras acompanham as margens do rio tanto no sentido oeste, por onde se acessava o núcleo inicial; quanto no sentido leste, em direção à foz do rio e ao mar. Essa característica reflete como a morfologia foi acompanhando naturalmente as áreas que mantinham atividades econômicas expressivas. A Figura 47 ilustra as quadras, os lotes e as ocupações da região.

Figura 47 – Morfologia da “Área 4” em 2017



Fonte: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável (SDS). Elaborada pela autora (2018).

Ao aproximar-se do mar, a análise da região se estendeu ao tradicional bairro São Pedro. Caracterizado pela presença de atividade pesqueira, identifica-se a mudança na forma urbana do local, onde percebe-se de forma mais clara a ocupação espontânea, conforme ilustra a Figura 48.

Alguns lotes são difíceis de definir, sobretudo aqueles que se referem às construções para proteção de barcos de pesca às margens do Rio, já que os terrenos dessas localidades mudam constantemente tanto pela própria ação da natureza, quanto pelas diversas obras de melhorias no acesso aquaviário ao Porto.

Figura 48 – Região do bairro São Pedro



Fonte: Google Earth (2017).

Os lotes vizinhos ao TUP Portonave já existiam antes de sua implantação, porém, tinham fundos para uma grande área verde. Com a construção do terminal, foi mantido um espaço livre entre ambos, sugerindo uma pequena área de amortecimento permeando os usos.

Apesar das poucas alterações morfológicas no centro histórico de Navegantes, iniciou-se uma valorização imobiliária e surgimento de prédios, assim como já ocorreu no centro histórico de Itajaí, porém, em período ainda mais recente.

4.4.4. Região 5 – Entorno da BR-470 em Navegantes

O Acesso ao centro de Navegantes se dava pela atual Rua José Francisco Laurindo, a qual acompanhava a orla do Rio Itajaí-Açu. Com a construção do aeroporto na década de 1970 e a construção da BR-470 até o centro de Navegantes na década de 1960, a região passou por diversas transformações.

O espaço compreendido entre a nova rodovia, o Aeroporto, o mar e o centro de Navegantes foi totalmente loteado na expectativa de atender uma nova demanda populacional que de fato veio a ocorrer. A Figura 49 ilustra a conformação que ocorreu no entorno do Aeroporto.

Figura 49 – Vista aérea do Aeroporto e seu entorno



Fonte: G1 SC (2014).

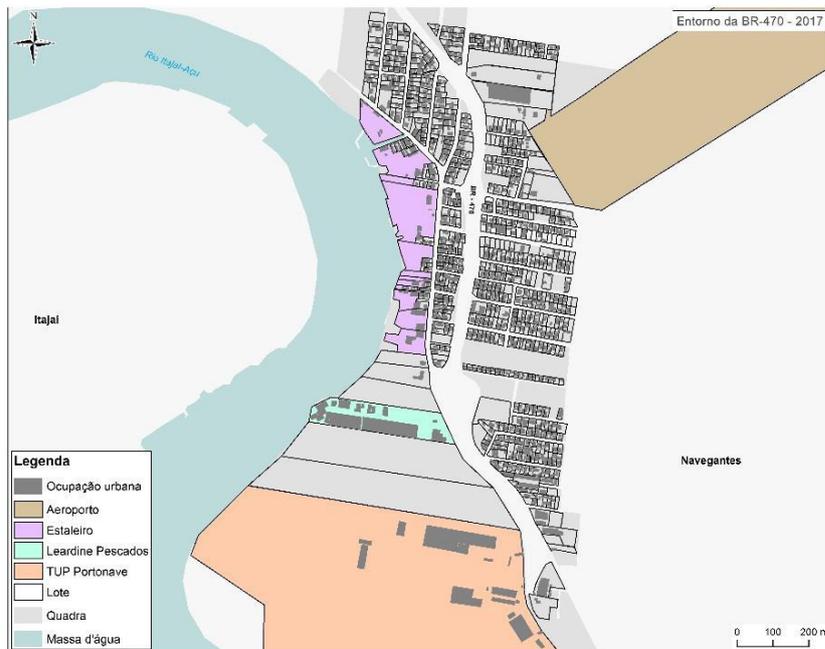
Com o incremento da atividade econômica na região, – com destaque para os estaleiros, indústria de pesca e a atividade portuária – ocorreu uma expectativa de empregos e, com ela, um aumento vertiginoso da população que veio ocupar esses lotes,

mas que também iniciaram áreas de ocupação irregulares. A proximidade com o centro e a extensa área destinada ao aeroporto marcou a forma de ocupação da cidade, que passou ter crescimento em seu entorno e a ter seu território na região do Bairro São Paulo invadido.

O traçado ortogonal marcou a região até encontrar a malha de traçado espontâneo do centro antigo, distinguindo claramente as duas regiões e seus períodos, como ilustra a Figura 50. A construção da BR-470 também contribuiu nesse processo, já que passou a receber um tráfego intenso de caminhões e que atravessa praticamente todo o município, dificultando a conexão de seus dois lados.

Nesse contexto, são visíveis alguns reflexos próprios dessa nova conformação. As quadras entre as instalações marítimas às margens do rio e a nova estrada se adaptaram às novas necessidades, conformando vias sem saída e a formação de bolsões para o retorno, conforme ilustra a Figura 50.

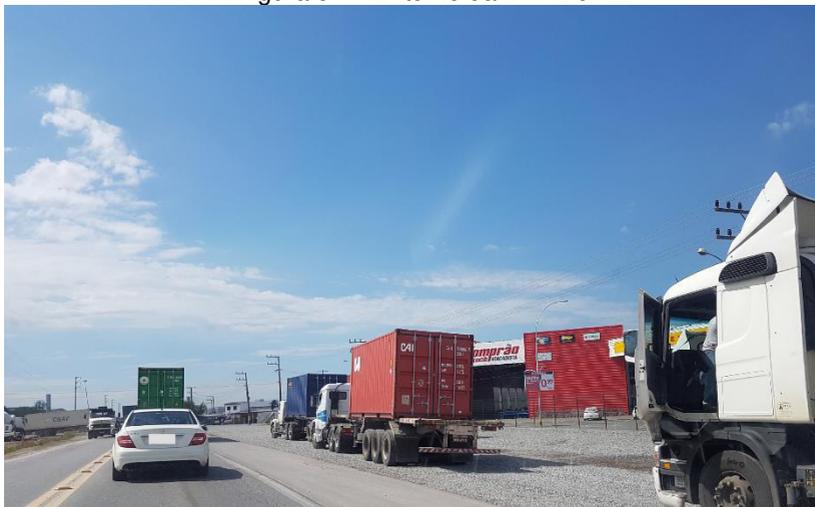
Figura 50 – Morfologia da “Área 6” em 2017



Fonte: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável (SDS). Elaborada pela autora (2018).

Às margens da BR-470, desenvolveu-se uma ocupação de diversas áreas de apoio à atividade portuária, com áreas de armazenagem, sobretudo após a instalação do TUP Portonave, em que continuam alterando as ocupações às margens da via. A Figura 51 ilustra o tráfego e as instalações às margens da BR-470.

Figura 51 – Entorno da BR-470



Fonte: registros fotográficos da autora (2017).

5. CONCLUSÕES

Ao longo da pesquisa foram identificadas diferentes relações entre a atividade portuária e as cidades de Itajaí e Navegantes, de acordo com seus períodos morfológicos. Essa interação impactou diretamente na forma das áreas ocupadas a partir dos caminhos, formatos de lotes e de edificações, que juntos conformaram diferentes espaços nas cidades.

Apesar de ambos os municípios sempre terem tido uma relação próxima e de dependência com a atividade portuária e marítima, as transformações na forma urbana e da própria dinâmica de demanda da atividade econômica ao longo do tempo criou interações diferentes em épocas e regiões.

Iniciada com um pequeno atracadouro no encontro dos Rio Itajaí-Mirim e Itajaí-Açu e, posteriormente, em trapiches no atual centro histórico de Itajaí, no Século XVIII, a atividade conformava uma relação próxima com a cidade e sua população. Essa interação também contribuiu diretamente para a colonização do Vale e, portanto, teve papel essencial na conformação do Estado.

Ao ser transferida para a região atual na década 1940, as instalações do Porto de Itajaí se afastaram das áreas de maior movimento da cidade, marcando o início de uma mudança na dinâmica de identificação e proximidade da população com o Porto. A área localizava-se próxima aos principais acessos terrestres e contava com a ampla disponibilidade de terra, além de uma grande frente ao rio, essencial para a expansão de sua infraestrutura.

No período seguinte, entre as décadas de 1950 e 1960, com o incremento da extração da madeira no oeste e o escoamento pelo Porto, a relação com a cidade alterou-se novamente. A paisagem foi marcada pelas diversas áreas de armazenagem e iniciaram-se os conflitos com a presença de caminhões nas vias públicas. Foi um período que marcou profundamente a morfologia do entorno portuário, onde as grandes quadras usadas para armazenagem e apoio à atividade portuária originaram o atual traçado urbano da região.

Paralelamente, Navegantes possuía uma relevante atividade relacionada à pesca e à construção naval. Como bairro de Itajaí até 1962, o município só passou a apresentar uma ocupação populacional expressiva após a implantação do aeroporto, em 1970, que antes localizava-se na região do Imaruí, em Itajaí. No período seguinte, ambos os municípios se transformaram profundamente. O desenvolvimento econômico e incremento populacional, atraído pelo aumento da atividade portuária e marítima, refletiu-se em ocupações desordenadas em alguns locais e morfologia típicas que avançaram às áreas definidas para esse fim.

Aos poucos o avanço das instalações portuárias e marítimas ocupou extensa área às margens do Rio Itajaí-Açu. As exceções a essa característica ocorrem em alguns pontos de áreas históricas, em que a cidade manteve o contato visual e a relação direta com o rio.

Entretanto, o Porto de Itajaí sempre foi parte da identidade e da paisagem da cidade e essa característica se mantém até os dias atuais. As diferentes fases pelas quais passou marcaram os diferentes períodos de formação da cidade, e vice-versa, em uma relação intrínseca. Além de ser um porto de cargas e passageiros, movimentava a região tanto pelas atividades afins, como terminais pesqueiros, navais, atividades esportivas e náuticas; como pelo setor de serviços existente da cidade, desde despachantes, importadores e comércio em geral. Tudo funciona como uma rede interligada e que busca impactar na qualidade do espaço urbano.

Dessa forma, apesar dos impactos negativos citados, Itajaí é reconhecida como uma cidade portuária brasileira que se preocupa e busca qualificar a interação econômica, mas também cultural e de identidade entre porto e cidade. Essa reaproximação passou a ser possível, sobretudo, após a municipalização do Porto de Itajaí, em 1993. Esse primeiro passo permitiu uma interação entre a administração e gestão do Porto com a cidade e sua população e deu início a diversos projetos de qualificação da interação entre porto e cidade.

Alguns projetos que vêm sendo realizados se referem ao centro histórico e sua orla, mas também para mitigar o impacto atual da atividade portuária, como a construção da Via Expressa

Portuária, para tráfego de caminhões segregados das vias urbanas.

Em Navegantes, a relação da cidade com o rio acontece de forma diferente. Tradicionalmente, relaciona-se mais com a pesca e a construção naval, porém, também tem uma forte relação com a atividade portuária devido à relação direta com Itajaí e, mais recentemente, com a atividade do TUP Portonave. Como passou a ter uma ocupação expressiva mais recentemente, a instalação de grande porte que foi implantada próxima ao centro e ocupações foi o TUP Portonave, em 1995, e que já iniciou suas atividades em um contexto geral de resgate da interação ente porto e cidade. Apesar de contribuir com impactos negativos, como os gerados pelo tráfego de caminhões e adensamento populacional, o terminal tem realizado diversos programas e ações em prol de mitigá-los e de qualificar a relação com a cidade. Entretanto, assim como Itajaí, é essencial que o equilíbrio entre funções da cidade e da atividade portuária ocorra.

Percebe-se, então, que ainda existem muitos aspectos para evoluir a fim de chegar a uma melhor relação nas suas cidades portuárias. Dessa forma, é possível qualificar a interface entre a área portuária e o espaço da cidade com soluções para as fachadas cegas que criam grandes áreas vazias e sem urbanidade, assim como soluções para os impactos gerados entre áreas de pressão de expansão – tanto as portuárias em áreas com fins e infraestrutura habitacional, quanto o controle de loteamentos e potenciais áreas de ocupação irregular, em localidades afastadas dos centros e de infraestrutura urbana e com potencial para o desenvolvimento econômico, como a atividade portuária.

Espera-se que, além de ações de melhorias pontuais, os impactos gerados pelas formas de relação entre atividades de grande porte e de impacto socioeconômico, como são atividades portuárias, possam ser contemplados e pensados no âmbito do planejamento, tanto por parte do poder público como das iniciativas privadas do setor, a exemplo de planos e estudos de impacto.

Instrumentos de planejamento estratégico em âmbito federal, como o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) e o Planos Mestres (PM) já incluíram em seu escopo a análise da

interação Porto-Cidade, evoluindo a abordagem que já existia sobre meio ambiente. Da mesma forma, o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), documento de âmbito operacional da Autoridade Portuária, traz os aspectos relacionados ao tema.

Nessa evolução que acompanha a transformação de visão da importância da interação entre porto e cidade, é visível a possibilidade de explorar ainda diversos temas que podem explicar reflexos negativos nessa relação a fim de evitá-los ou de mitigá-los.

Apesar de existirem diversos aspectos que não foram tratados na presente pesquisa e que contribuem para a conformação da morfologia urbana, a pesquisa busca trazer aqueles relacionados à atividade portuária e marítima, os quais impactaram de forma relevante pela expressividade na região de fato e, portanto, para a conformação das duas cidades. Por fim, espera-se que este estudo permita contribuir para o avanço do conhecimento a fim de mitigar os impactos urbanos da relação entre o porto e a cidade não só voltados a Itajaí e Navegantes, mas também para outras cidades portuárias que apresentem impactos e relações semelhantes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Definições de termos e conceitos técnicos utilizados neste anuário**. 2009. Disponível em:

<<http://antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2009/termos.htm>>. Acesso em: 02 jan. 2019.

ARAÚJO, Francisco Alberto Castelo Branco. **Sistema Portuário Brasileiro: Evolução e Desafios**. 2013. 67 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Engenharia e Gestão Portuária) – Departamento de Engenharia Civil, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/estudos-e-pesquisas/tcc/francisco-humberto-castelo-branco-araujo.pdf/view>>. Acesso em: 02 nov. 2018.

BAUDOUIN, Thierry. A cidade portuária na mundialização. In: COCCO, Giuseppe; SILVA, Gerardo (Org.). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. **Local y global: La gestión de las ciudades em la era de la información**. Madrid: United Nations for Human Settlements/Taurus/Pensamiento, 1997.

BOTECHIA, Flavia Ribeiro. **A forma indelével: estudos morfológicos sobre a persistência elementar em Maruípe**. 2017. 268 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2017.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação. Secretaria Nacional de Portos. **Perguntas frequentes**. 2015. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre/perguntas-frequentes>>

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação (MTPA). Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (LabTrans/UFSC). **Versão Preliminar do Plano Mestre do Complexo Portuário de Itajaí**. Florianópolis: MTPA/LabTrans/UFSC, 2017.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação (MTPA). Secretaria de Portos. **Portaria nº 114**, de 23 de março de 2016. Disponível em:

<http://www.lex.com.br/legis_27110534_PORTARIA_N_114_DE_23_DE_MARCO_DE_2016.aspx>. Acesso em: 03 set. 2018.

BRASIL. Secretaria de Portos. **Sumário Executivo do Plano Mestre do Complexo Portuário de Itajaí**. Disponível em: <<http://portal.aviacao.gov.br/images/planos-mestres-sumarios-executivos/se14.pdf>>. Acesso em: 02 jan. 2019.

BRASKARNE. **Quem somos**. 2018. Disponível em: <<http://www.braskarne.com.br/#quem-somos>>. Acesso: 01 jan. 2019.

BRITO, Vivian Costa; THEIS, Ivo Marcos. A contribuição de Milton Santos para o pensamento social brasileiro. In: Seminário Internacional sobre Desenvolvimento regional, 7., 2015, Santa Cruz do Sul. **Anais...** Santa Cruz do Sul: UNISC, 2015.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. 2. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999. (Volume 1).

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

CONZEN, Michael Robert Günter. **Thinking about Urban Form: Papers on Urban Morphology, 1932-1998**. Bern: Peter Lang AG, 2004. Parte da obra disponível em: <<https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=ykYsc8Uy3LQC&oi=fnd&pg=PA1&dq=CONZEN,+M.+P.+Thinking+about+urban+form:+papers+on+Urban+Morphology+2004&ots=si-1i2uocg&sig=Wxi2BMe0DWzsZtROHEReGFwbgno#v=onepage&q&f=false>>. Acesso em: 12 ago. 2018.

COSTA, Stäel de Alvarenga Pereira; NETTO, Maria Manoela Gimmler. **Fundamentos de Morfologia Urbana**. Belo Horizonte: C/ Arte, 2015.

DEL RIO, Vicente. Voltando às origens: a revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. **Vitruvius**, São Paulo, ago. 2001. Seção Arquitectos. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/02.015/859>>. Acesso em: 15 jul. 2018.

FOGLIATTI, Maria Cristina; FILIPPO, Sandro; GOUDARD, Beatriz. **Avaliação de impactos ambientais**. Rio de Janeiro: Interciência, 2004.

G1 SC. Aeroporto de Navegantes registra maior movimento em 44 anos. **Globo.com**. Imagem. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2014/11/aeroporto-de-navegantes-registra-maior-movimento-em-36-anos.html>>. Acesso em: 02 jan. 2019.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GILLILAND, Jason; GAUTHIER, Pierre. The study of urban form in Canada. **Urban Morphology**, [s.l.], v. 10, n.1, p. 51-66, 2006. Disponível em:<https://www.academia.edu/11684719/The_study_of_urban_form_in_Canada>. Acesso em: 02 jan. 2019.

GOULARTI FILHO, Alcides. As respostas do Porto de Itajaí à dinâmica da economia catarinense. **Revista de Economia**, Curitiba, v. 34, n. 1, jan./abr. 2008. Disponível em: <<http://revistas.ufpr.br/economia/article/view/11551/8037>>. Acesso em: 17 jan. 2018.

GRAND JUNIOR, João. **Novos cenários para a competitividade portuária em tempos de reestruturação da economia mundial**: uma análise sobre a dimensão produtiva da relação cidade-porto através da experiência de Itajaí, SC. 2009. 129 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

HILLIER, Bill. **Space is the machine**: A configurational theory of architecture. London: Space Syntax, 2007. Disponível em: <<http://discovery.ucl.ac.uk/3881/1/SITM.pdf>>. Acesso em: 12 jan. 2018.

HILLIER, Bill; HANSON, Julienne. **The social logic of space**. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Caminhos e Fronteiras**. 3. ed. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 1994.

HOYLE, Brian. Society Global and Local Change on the Port-City Waterfront. **Geographical Review**, New York, v. 90, n. 3, jul. 2000.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo 2010**. Sinopse por setores. Disponível em:

<<https://censo2010.ibge.gov.br/sinopseporsetores/?nivel=st>>. Acesso em: 12 jun. 2018.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades**. Santa Catarina: Itajaí. 2017a. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/itajai/panorama>>. Acesso em: 12 nov. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades**. Santa Catarina: Navegantes. 2017b. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/navegantes/panorama>> Acesso em: 12 nov. 2017.

ITAJAÍ (Município). **A Cidade**. 2017. Disponível em <<http://www.itajai.sc.gov.br/c/a-cidade#.WWjf9oTyuM8>>. Acesso em: 10 nov. 2017.

ITAJAÍ (Município). **Defesa Civil**. Mapas. Disponível em: <<https://defesacivil.itajai.sc.gov.br/c/mapas>>. Acesso em: 15 nov. 2017

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de grandes cidades**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2014.

KROPF, Karl. Aspects of urban form. **Urban Morphology**, [s.l.], v. 13, n. 2, p. 105-120. 2009.

MESQUITA, Patricia Laurentino. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação (MTPA). Secretaria Nacional dos Portos (SNP). **Planejamento Portuário Nacional**. 2016. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl>>. Acesso em: 15 nov. 2017.

MONIÉ, Frédéric. Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade/porto no Brasil. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Geografia dos transportes, circulação e logística no Brasil**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 299-330.

MONIÉ, Frédéric; VASCONCELOS, Flavia Nico. **Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação**. Confins [Online], 2012. Disponível em: <<http://confins.revues.org/7685>>. Acesso em: 22 out. 2015.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, nov./dez. 2006.

MONIÉ, Frédéric. As cidades portuárias diante do imperativo de fluidez: Território, circulação e reestruturação das hinterlândias dos portos. In: ARROYO, Mónica; DA CRUZ, Rita de Cássia Ariza (Org.). **Território e Circulação: A dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: Annablume, 2015. p. 103-128.

MOUDON, Anne Vernez. A catholic approach to organize what urban designer should know. In: CUTHBERT, A. R. (Org.). **Designing cities: critical readings in urban design**. Oxford: Blackwell, 2006. p. 362-386. (Designing cities).

MOUDON, Anne Vernez. Urban morphology as an emerging interdisciplinary field. **Urban Morphology**, [s.l.], v.1, n.1, p. 3-10. 1997. Disponível em: <<http://www.urbanform.org/pdf/moudon1997.pdf>>. Acesso em: 03 jan. 2019.

NAVEGANTES (Município). Prefeitura. **A Cidade**. 2017. Disponível em: <<http://www.navegantes.sc.gov.br/c/a-cidade>>. Acesso em: 11 nov. 2017.

OLIVEIRA, Geneci Guimarães de. **A cidade de Itajaí, o porto e a empresa G. Miranda Agência Marítima Ltda.: a inter-relação entre eles e o desenvolvimento da região (1970 à atualidade)**. 2018. 263 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2018.

OLIVEIRA, Vítor; MONTEIRO, Claudia (Org.). **Diferentes abordagens no estudo da forma urbana**. Porto: FEUP Edições, 2015.

OLIVEIRA, Vítor. Editorial. 2013. Morfologia Urbana. Portuguese-Language Network of Urban Morphology (PNUM). Disponível em: <<http://pnum.fe.up.pt/files/8613/8425/9358/Editorial.pdf>>. Acesso em: 11 nov. 2017.

OLIVEIRA, Vítor. **Morfologia urbana: diferentes abordagens**. CITTA – Centro de Investigação do Território, Transportes e

Ambiente, Faculdade de Engenharia, Universidade do Porto. Porto, 2016.

PAVIA, Rosario; DI VENOSA, Matteo. **Waterfront**: From conflict to integration. Trento: ListLab, 2012.

PENHA, Thales Vaz. **Manual de utilização de dados censitários em SIG**. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2015. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/276206955_Manual_de_utilizacao_de_dados_censitarios_em_SIG>. Acesso em: 12 jun. 2018.

PEREIRA, Moacir. Porto de Itajaí volta a operar com restrições. **ClicRBS**, Florianópolis, out. 2015. Disponível em: <<http://wp.clicrbs.com.br/moacirpereira/tag/itajai/?topo=67,2,18,,67>>. Acesso em: 12 nov. 2017.

PORTONAVE. **Institucional**. 2018. Disponível em: <<http://www.portonave.com.br/pt/a-portonave/institucional/>>. Acesso em: 21 out. 2018.

PRADO, Júnior Caio. **1907 – Formação do Brasil contemporâneo**: Colônia. São Paulo: Brasiliense, 1999.

PRADO, Júnior Caio. **História Econômica do Brasil (1970)**. Editora Brasiliense, Edição de 1992.

RUSSO, Hilene do Amaral Pereira Granja. **Porto de Itajaí**: Sua história. Itajaí: Atraka, 2013.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo. Razão e Emoção. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2008 [1996].

SANTOS, M. **Técnica, Espaço, Tempo**: Globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, M.; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do Século 21 – a história de um livro. São Paulo: Esp. Cidades na Amazônia Brasileira, 2011.

SILVA, Bruno de Amorim. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação (MTPA). Secretaria Nacional dos Portos (SNP). **Relação Porto-Cidade**. 2014. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/meio-ambiente/relacao-porto-cidade>>. Acesso em: 09 nov. 2017.

SOARES, Moacir M. F. **Geografia dos Transportes no Brasil**. [s.l.]: Conselho Nacional de Geografia, 1949.

SOUZA, Cláudio Bersi de. Navegantes Secular. **Diarinho**, Balneário Camboriú, set. 2003. Seção Memórias e Fatos. Disponível em: <https://diarinho.com.br/wp-content/uploads/2017/09/cla013_06.pdf>. Acesso em: 12 ago. 2018

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade**: Uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. Rio de Janeiro: Bertland Brasil, 2004.

VAINER, Carlos B. **Pátria, Empresa e Mercadoria**: Notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico Urbano. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional/Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2003.

WHITEHAND J. W. R. British urban morphology: the Conzenian tradition. **Urban Morphology**, [s/l], v. 5, n. 2. 2001.

WHITEHAND Jeremy W. R. Conzenian urban morphology and landscapes. In: International Space Syntax Symposium, 6., 2007, Istambul. **Anais...** Istambul: Space Syntaz Istambul, 2007. Disponível em: <http://www.urbanmorphology.org/online_unlimited/um200102_103-109.pdf>. Acesso em: 12 jun. 2018.